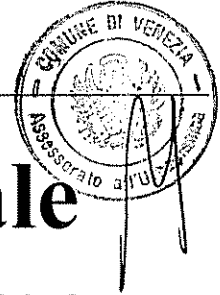
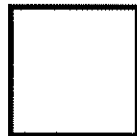
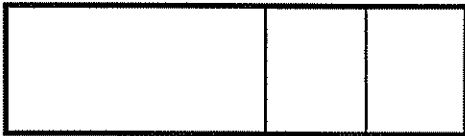


Comune di Venezia

Assessorato all'Urbanistica



Piano Regolatore Generale Variante per la Terraferma



Adozione: Delibera di C.C. n.16	del 25-01-1999	Esecutiva il
Protocollo generale n.	del	
Controdeduzioni alle osservazioni: Delibera C.C. n.	del	
Approvazione G.R.V. n.	del	

CentroDoc



ME170

0012.02.1.0.00.3 - G9910

strumento
V.PRG per la Terraferma

elaborato
Relazione

fase / rev documento
adozione / 0 Relazione Parte 3

comune di venezia - urbanistica - centro documentazione

Relazione

Parte 3: il progetto di piano

Il Sindaco

Il Segretario Generale

L'Assessore all'Urbanistica

Il Presidente del C.C.

Il Dirigente responsabile

L'Urbanista Dirigente

arch. G.B. Rudatis



Piano Regolatore Generale Variante per la Terraferma

ASSESSORE ALL'URBANISTICA

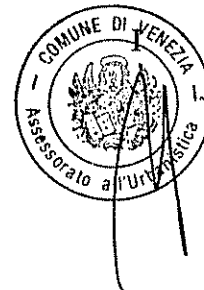
Roberto D'Agostino

CONSULENTE GENERALE

Leonardo Benevolo

COORDINAMENTO NUOVO P.R.G.

Mariolina Toniolo, Aldo Bello, Oscar Girotto



RESPONSABILI DEL PROGETTO

Oscar Giroto

G. Battista Rudatis

Fabio Scasso

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

Alessandro Alì, Marta Baretto, Sara Carbonera, Tomaso Carrer,
Paolo Ceccon, Alessandro Cosmo, Silvia De Anna, Marco Ferrari,
Anna Nannini, Elena Olivo, Nicola Pagnano, Traudy Pelzel,
Pisana Posocco, Roberto Zancan

CONSULENZA GIURIDICA:

Mario Viviani

COLLABORATORI TECNICI ALLA PROGETTAZIONE:

Laura Barbato, Luca Barison, Alessandra Cattelan, Ivano Laggia,
Nicola Rossi, Franca Siviero Ballini, Anna Maria Zizzi

EDITING TESTI:

Nicoletta Facchinelli, Daria Mainardi, Lucia Sechet

RESPONSABILE SISTEMA INFORMATIVO TERRITORIALE:

Paolo Barbieri

PREDISPOSIZIONE BASE CARTOGRAFICA DIGITALE, COLLABORAZIONE ALL'INFORMATIZZAZIONE E VERIFICA DIMENSIONAMENTO:

Stefano Mazzariol, Michele Ameruoso, Danilo Bisello

PROGETTAZIONE E IMPLEMENTAZIONE MODELLO DIGITALE PER LA GESTIONE DEGLI STRUMENTI URBANISTICI, DATA ENTRY, EDITING, PUBLISHING, HARDCOPY:

Francesco Contò, Markus M. Hedorfer, Massimo Mazzanti,
Nicola Paronetto, Claudio Varone

ANALISI ATTIVITA' PRODUTTIVE:

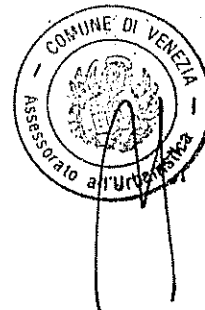
Turiddo Pugliese con la collaborazione del Co.Se.S.
(P. Favaretto, M.P. Barbieri, C. Salin)

SISTEMA MOBILITA' E TRASPORTI:

Maurizio Allegretto (coordinatore), Lorita Caccin, Andrea Marchiori,
Alessandra Dall'Asta, Sergio Gallian

Consulenze specialistiche:

Luigi Torriani, Mirco Battista, Maria Cristina Scalet



Indice Generale

Premessa

I. Mestre Est

p. 10

II. Mestre Centro

70

III. Mestre Ovest

99

4

Il Sindaco

Il Segretario Generale

L'Assessore all'Urbanistica

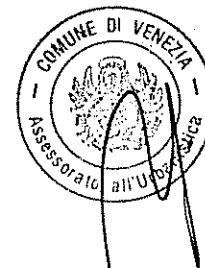
Il Presidente del C.C.

Il Dirigente responsabile

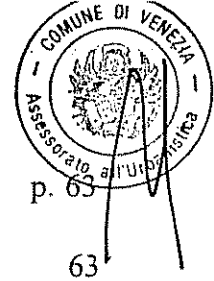
4

8

Indice Mestre Est

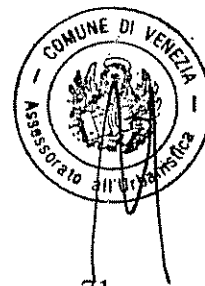


1. Un'interpretazione della parte orientale della terraferma veneziana	p. 11
2. Il progetto Mestre Est	14
<i>2.1. Una contro-trama agli insediamenti lineari</i>	18
Bissuola - Caverniaghi	19
Gobbi - Orlanda	21
Favaro - Pasqualigo	24
I nuclei esterni	32
<i>2.2. La gronda lagunare</i>	37
Il parco di S.Giuliano	38
La fascia verde tra via Orlanda e il canale Osellino	39
Lo spazio aperto tra Campalto e Tessera	41
Ca' Noghera e le foci del fiume Dese	42
<i>2.3. Il sistema delle grandi infrastrutture</i>	44
L'asse interno della Circonvallazione est	45
I tracciati di attraversamento territoriale e il nodo di Tessera	48
3. Il bosco di mestre	53
<i>3.1. Il quadro di riferimento</i>	56
I differenti paesaggi della produzione agricola	56
Ipotesi per il disinquinamento della laguna veneta	58
Soggetti coinvolti e proprietà fondiarie	60



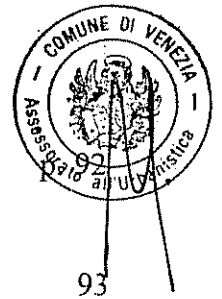
3.2. *Un progetto aperto*

Gli elementi del progetto	63
Due politiche	66
La fruizione allargata del territorio	67



Indice Mestre Centro

1. Una descrizione sintetica	p. 71
1.1 <i>Il costruito: tra collocazione centrale e immagine periferica</i>	72
1.2 <i>Gli spazi aperti</i>	74
1.3 <i>Suggerimenti di centralità</i>	75
2. Verso una nuova struttura urbana delle aree centrali	76
2.1 <i>Il progetto della Città Bipolare: riassetto dell'asta centrale tra la stazione di Mestre e la laguna</i>	78
La connessione tra Mestre e Marghera e l'idea di un nuovo centro	79
La nuova via Ca' Marcello	79
2.2 <i>Il sistema degli spazi aperti</i>	81
L'ampliamento del parco del Piraghetto nell'area dello scalo ferroviario lungo via Trento	81
Parco all'ex Carbonifera e l'area di via Torino	82
La rete dei percorsi ciclo-pedonali	83
2.3 <i>L'insieme dei luoghi centrali</i>	84
Tra via Cappuccina e via Dante	84
Via Parco Ponci	85
3 Il tessuto edificato: dal completamento alla trasformazione	86
3.1 <i>Principi tecnico-normativi per il ridisegno del paesaggio urbano</i>	88
3.2 <i>Isolati urbani</i>	91



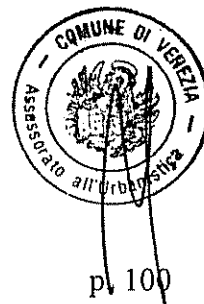
3.3 Isole urbane

3.4 Microcentri

Comparto edilizio in via Caviglia	93
Comparto edilizio tra via Baglioni e parco della Bissuola	94
Comparto edilizio in via Casona	94
Comparto edilizio in vicolo della Pineta	94
Comparto edilizio in via G. Mattei -1-	94
Comparto edilizio in via G. Mattei -2-	95

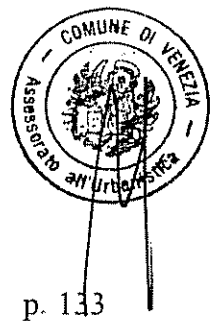
3.5. Alcuni progetti puntuali

Ex Casema in via Miranese	96
Ex Lavanderie Militari in via Piave	96
Ristrutturazione urbana tra via Bissuola e via Bissagola	97
Ex deposito ACTV	97
Limite del parco in via Lavaredo	97
Ristrutturazione urbana lungo via Trento	98
Sostituzione insediamento residenziale in via Vallenari	98



Indice Mestre Ovest

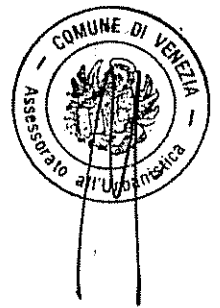
1. Una lettura della parte occidentale della terraferma veneziana	p. 100
<i>1.1 Discontinuità: la frammentazione della città, dei collegamenti, delle attrezzature e del paesaggio agrario</i>	102
<i>1.2 Sovrapposizioni: i segni del paesaggio infrastrutturale</i>	104
2. Il progetto per mestre ovest: la ricerca di una struttura territoriale	106
<i>2.1 Progetto delle fasce ambientali: Dese, Marzenego e Naviglio Brenta</i>	108
Ambito agricolo del fiume Dese	110
Il Parco fluviale del Marzenego	111
Il progetto della fascia del Naviglio Brenta	114
<i>2.2 Le grandi aree progetto lungo la tangenziale</i>	115
La zona mista R.T.S. 1 del Terraglio	115
Il parco dei divertimenti	119
<i>2.3 Le aree di espansione: costruzione dei limiti della città</i>	123
Le strategie di intervento: tessuti a bassa densità, isolati misti e interventi puntuali	124
I bordi del grande agglomerato mestrino: Bordo Gazzera e Bordo Marzenego	126
I bordi interni della campagna urbanizzata: I centri minori di Trivignano, Zelarino, Asseggiano, Catene, Malcontenta., Ca' Brentelle e Ca' Sabbioni	129
<i>2.4 La trasformazione del paesaggio agricolo</i>	132
Le unità di paesaggio in zona agricola	132



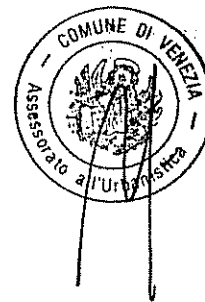
Le zone agricole ad elevato frazionamento fondiario, gli *ambiti di riordino* e le *stanze agricole* a ridosso di aree urbanizzate.

p. 133

<i>2.5 La trasformazione delle aree urbanizzate</i>	135
Il parco reticolare di collegamento degli spazi pubblici	135
Il parco lineare di trasformazione della ferrovia Mestre-Asseggiano	136
La trasformazione della rete stradale	136
La trasformazione di Ca' Sabbioni e di Ca' Brentelle	137



I. MESTRE EST



2. Il progetto Mestre Est

Quello che la nuova variante al piano regolatore per la terraferma propone per la parte orientale del territorio comunale costituisce un vero e proprio progetto unitario, strettamente coordinato agli strumenti ed ai progetti elaborati per l'intero territorio veneziano.

Le proposte di piano prendono innanzitutto coscienza del fatto che con la recente realizzazione delle nuove infrastrutture viarie, alle quali si aggiungeranno in un prossimo futuro il nuovo passante autostradale ed il potenziamento dell'aeroporto Marco Polo, la parte orientale del territorio comunale di terraferma assume il peculiare ruolo di ambito accesso al sistema urbano lagunare per i flussi provenienti da nord e da est. Flussi, in progressiva crescita, con connotati sia turistici che commercial-produttivi, ed ai quali già oggi si aggiunge un'intensa pendolarità locale prodotta dallo sviluppo delle aree residenziali nei comuni della prima e seconda cintura (Mogliano, Marcon, Quarto d'Altino).

Nelle scelte del piano per Mestre est la ricerca di un'organizzazione territoriale adeguata ad una simile funzione viene affrontata recuperando lo specifico rapporto con l'ambito settentrionale della laguna e con il litorale del Cavallino. Cruciale diventa allora costituire i presupposti per il consolidarsi di più stretti legami tra la terraferma e l'ambiente lagunare. In particolare si tratterà di connettere tra loro: i settori settentrionali del centro storico di Venezia, le isole di Murano, Burano, Torcello e S.Erasmo, i centri del litorale, l'area archeologica di Altino, i biotopi delle ex-cave di argilla e i relitti delle antiche zone naturali della terraferma, le oasi naturalistiche lagunari e litoranee. Tutti elementi che già oggi costituiscono un articolato insieme di diffusi luoghi di attrazione e interesse, ma che per il momento risultano privi di un disegno complessivo.

La proposta di realizzare delle attrezzature ricettive lungo l'autostrada e di attestare a Tessera uno dei terminal turistici di accesso a Venezia, rappresenta in questo senso l'occasione non solo di deviare parte dei flussi diretti alla città, migliorando le condizioni d'utilizzo degli accessi tradizionali per i pendolari e gli abitanti, ma anche la possibilità di realizzare un approdo di riferimento verso la terraferma per tutta la laguna nord: un modo per incentivare anche la costituzione di itinerari turistico-culturali e collegamenti acquei capaci di ricongiungere tutti i siti precedentemente richiamati,

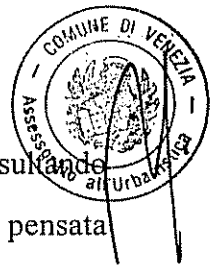


Una trama basata su pochi grandi assi principali (via Bissuola, via S. Donà, via Altinia, via Triestina, via Gobbi, via Casona e viale S. Marco), in genere coincidenti con antichi percorsi territoriali che si sono progressivamente consolidati nella qualità di spazi centrali e lungo i quali si concentrano le attività commerciali, i servizi, i flussi più intensi di traffico, le linee dei mezzi di trasporto collettivi. Ai loro margini, attrezzature sociali e piccoli interventi di edilizia residenziale pubblica, alternativi ai grandi quartieri, concludono lo spessore dell'edificato periferico verso porzioni di terreni agricoli dalle dimensioni progressivamente crescenti allontanandosi dal fuoco dell'agglomerazione. Alcuni piccoli centri esterni, come Dese, Ca' Serafin e Tessera, nei quali la presenza di antiche torri campanarie e l'attestamento lungo gli assi rivelano le affinità con gli insediamenti lagunari, hanno il compito di indicare i punti di passo tra i percorsi territoriali e gli itinerari acquei verso il capoluogo.

Ampio dominio di recente bonifica idraulica, il territorio perilagunare orientale rappresenta l'unico ambito comunale, oltre le zone orticole del Cavallino e S. Erasmo, dove la produzione agricola svolge ancora un ruolo economicamente rilevante. Estesi latifondi, ordinati in grandi partizioni funzionali alle moderne tecniche di coltivazione, vengono seminati secondo le convenienze del mercato. Le poche grandi aziende, ancora di proprietà di famiglie patrizie o di alcuni enti morali alle quali queste le hanno date in lascito, occupano un numero esiguo di addetti, solo casualmente abitanti in sito. Gli scarsi allevamenti, in valori assoluti di dimensioni modeste, ma molto grandi rispetto alle medie provinciali, sono dedicati esclusivamente ai bovini da latte ed a cavalli da monta.

Tuttavia è la stessa produttività agricola a ridurre fortemente il lessico degli elementi del paesaggio agrario, ormai limitato alla sola vegetazione produttiva, al presidio di lavorazione e stoccaggio delle coltivazioni, ed ai canali fortemente artificializzati di scolo ed irrigazione dei fondi. Solo ai bordi dell'edificato residenziale si fanno ricorrenti le presenze di vigne, orti, vivai e piccoli appezzamenti a coltivazioni eterogenee. Siepi e alberature, in genere fortemente frammentate e degenerate nelle composizioni delle essenze, assumono consistenza solo nelle aree dove le proprietà si fanno più fitte e numerose, rivelando più una condizione di marginalità e abbandono che l'interesse per l'assetto complessivo della campagna. Presso il fiume Dese l'ambiente umido del corso d'acqua vivacizza il panorama moltiplicando le quinte di salici e pioppi che cingono campi e lotti residenziali.

In un territorio così definito vasta rilevanza assumono le infrastrutture che in questo luogo si concentrano per l'attestarsi delle direttrici settentrionali e nord-orientali, ciascuna dotata di una peculiare fisionomia: la linea ferroviaria per Trieste, la Circonvallazione est, la Tangenziale ovest e le autostrade per Belluno e Trieste, la bretella di raccordo con l'aeroporto e l'aerostazione.



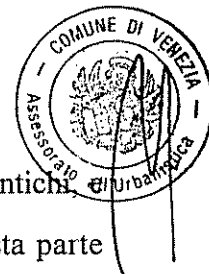
Se la linea ferroviaria risulta di fatto piuttosto indifferente al territorio che attraversa, risultando tutt'al più una barriera attraversabile in pochi e determinati punti, la Circonvallazione est, pensata negli anni '50 quale anello esterno all'abitato mestrino, risulta oramai completamente inglobata nell'agglomerato urbano, assumendo per molti aspetti i caratteri di boulevard interno: attestamento di attività commerciali, forte numero di incroci semaforizzati, prossimità dell'edificato alle carreggiate. Differenti appaiono invece i caratteri dei tracciati autostradali occidentali, il profilo rilevato dei quali emerge negli sfondi della campagna e al tempo stesso consente agli automobilisti la visione lontana di ampi settori del territorio. La sezione stradale e le sue condizioni di impiego impediscono l'attestamento diretto di attività ed edifici, fatto salvo i punti di sosta e servizio: sono così gli enormi svincoli di raccordo tra le diverse direzioni che prendono spazio nei vuoti agricoli ad attirare insieme di insediamenti produttivi, commerciali e direzionali, che ribadiscono la loro presenza con vistose scritte pubblicitarie.

Nell'insieme una sequenza articolata di spazi dilatati ed oggetti dalle dimensioni monumentali che si perdono in un caos di elementi di dettaglio (lampioni, protezioni stradali, cartelli, edifici di servizio...). Panorama che in parte si placa e si semplifica lungo la bretella che collega le autostrade all'aeroporto, dove il piatto paesaggio delle bonifiche viene attraversato senza interruzioni o prospettive ravvicinate.

L'aeroporto, vero e proprio segno territoriale che irrigidisce il bordo lagunare, si presenta come l'ennesimo luogo di commistione tra usi e spazi differenti: il parcheggio multipiano, la stazione passeggeri, l'edificio delle officine aeronavali. Esso assume identità e presenza solo nelle ore notturne, quando le luci della pista e dell'aerostazione diventano riferimento per un vasto intorno.

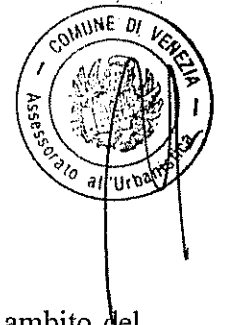
Una simile concentrazione di infrastrutture, che si prolungano ben al di là dei confini del comune di Venezia, ha fatto sì che questo settore dell'area metropolitana si stia configurando progressivamente come un importante polo interprovinciale di attività commerciali e produttive, per estensione secondo solo all'area storica dell'industria di Porto Marghera. Più in particolare si concentrano qui, a determinare una zona di "retro-aeroporto", i grandi centri commerciali, le sedi di grandi società finanziarie e alcune attrezzature per l'ingrosso, favorite anche dalla prossimità della provincia di Treviso.

La stessa presenza di queste funzioni, le favorevoli condizioni di accessibilità, la relativa vicinanza al centro cittadino di Mestre, hanno fatto sì che nella parte orientale della terraferma veneziana, anche al di fuori del comune capoluogo, si sia più recentemente dato risposta alla domanda residenziale:



risposta affidata in massima parte ad insediamenti a bassa densità, indipendenti dai centri antichi dalle periferie consolidate. Ciò determina un funzionamento particolarmente allargato di questa parte di città, impostato sull'esclusivo spostamento automobilistico e su attrattori puntuali localizzati a forte distanza l'uno dall'altro (ipermercati, centri direzionali, ecc.).

Nondimeno informalmente, la prevalenza delle attività agricole, associata al vasto fronte lagunare, favorisce una frequentazione ricreativa dell'area, nei week-end e nelle stagioni estive intensamente fruita da popolazioni locali o provenienti dagli ambiti circostanti. Un utilizzo concentrato soprattutto nelle zone più vicine all'abitato, nei grandi luoghi del commercio, e nei molteplici luoghi d'accesso dello spazio lagunare.



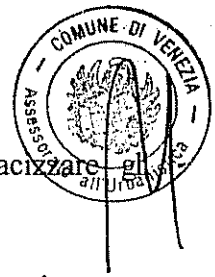
1. Un'interpretazione della parte orientale della terraferma veneziana

Per parte orientale del territorio di terraferma si intende quella corrispondente al vasto ambito del comune di Venezia che si estende tra la laguna, il fiume Dese, l'asse urbanizzato del Terraglio, la via Ca' Rossa e il Canal Salso. Si tratta di un insieme territoriale che presenta forti caratteri di omogeneità al suo interno e di distinzione rispetto alle altre parti della terraferma veneziana.

La parte orientale si connota innanzitutto per il suo peculiare rapporto con lo spazio lagunare. Si può infatti affermare che essa costituisca l'ambito di passaggio tra i territori diffusamente urbanizzati della bassa pianura (agglomerazione mestrina, i centri di Quarto d'Altino e di Marcon, ecc.) e le superfici paludose ed acquee del vasto piano lagunare nel quale sorge il centro antico di Venezia.

La stessa definizione dei margini, se non addirittura dei suoli che costituiscono questa parte del territorio comunale, appare l'esito della ricerca di un rapporto stabile tra terraferma e laguna: ricerca che trova nel disegno dei corsi d'acqua e nella trama delle partizioni agrarie i principali elementi di precisazione. Il frammentato fronte dell'aeroporto Marco Polo, le alte arginature del canale Osellino e dei tratti terminali del fiume Dese, interrompono piatti orizzonti lontani; questi sono delimitati sul lato lagunare dalle lontane pinete litoranee, davanti alle quali i radi campanili indicano le posizioni delle isole, e su quello terrestre dagli sfrangiati insediamenti periurbani e dai relitti delle quinte alberate che una volta delimitavano i fondi agricoli. Un panorama che rivela il forte rapporto intercorrente, tra questa parte della terraferma, la laguna settentrionale ed il litorale del Cavallino. Prima degli interventi moderni esso costituiva un vasto ed unitario ambiente di transizione tra terra ed acqua. Un panorama nel quale, pochi ma molto evidenti volumi elevati testimoniano del non riuscito tentativo di portare la città sulla laguna e di costruire un margine definito alla periferia nord-orientale di Mestre; tentativo quest'ultimo attuato in massima parte attraverso la realizzazione di grandi quartieri di edilizia residenziale pubblica (quartiere Ina-Casa S.Marco, cep Campalto, peep Bissuola).

Connota questa parte del territorio mestrino, altrettanto quanto il panorama ora descritto, una trama di strade che svolgono una funzione di supporto ad un'intensa urbanizzazione di case unifamiliari e palazzine, alle quali più recentemente sono venuti aggiungendosi edifici ibridi per il commercio e la produzione.



favorire uno sviluppo non monotematico e concentrato della città lagunare e vivacizzare gli insediamenti lagunari.

Una prima rilevante azione di piano è volta a migliorare le condizioni della mobilità nel settore orientale e settentrionale della terraferma sostanzialmente attraverso tre operazioni.

In primo luogo recependo i progetti di iniziativa della Regione Veneto per il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale, volti ad incanalare i flussi pendolari lungo le linee ferroviarie, attraverso il potenziamento delle stazioni minori in corrispondenza delle quali realizzare dei parcheggi scambiatori.

In secondo luogo attraverso la previsione di una moderna linea di tram, con percorso Favaro Veneto - Stazione di Mestre, capace di assorbire i carichi della principale direttrice di traffico mestrina e di qualificare gli spazi circostanti.

Infine la contemporanea previsione di una serie di tracciati alternativi agli assi strutturanti le urbanizzazioni lineari, con ruolo di decongestionamento e raddoppio della rete esistente, assieme al desclassamento della Circonvallazione est, assumendo l'attuale tendenza a diventare un boulevard a servizio dei quartieri periferici interni.

I nuovi percorsi viari, congiuntamente alle future aree di espansione ed a sistemi continui di verdi attrezzati e masse arboree, interverrà a chiarire e dare definizione ai margini dell'edificato. In questo senso le proposte di piano tendono a produrre un più ricco rapporto tra abitato e spazi agricoli. Per questi secondi vengono precisati gli interventi consentiti, suggeriti o interdetti in relazione alla posizione che essi di volta in volta occupano nei confronti dell'agglomerazione, alla natura delle colture presenti ed agli specifici caratteri di ogni ambiente.

Una funzione peculiare assumono i centri sportivi di via Porto di Caverniago e Favaro, localizzati ai bordi di due grandi vuoti agricoli. Nel primo, dovranno progressivamente collocarsi le attrezzature per lo sport-spettacolo, nel secondo impianti per attività e competizioni minori. In gran parte realizzati, i due centri hanno dalle proposte di piano un rilancio che ne prevede l'estensione e l'inserimento nel disegno dei margini interni dell'agglomerazione mestrina.

In questo quadro complessivo rilievo fondamentale assume la riqualificazione del sistema ambientale, affidata in massima parte ad uno specifico ed unitario progetto, quello del Bosco di Mestre. Il progetto, adeguatamente descritto in un capitolo della presente relazione, diventa il modo per operare una diffusa azione di riprogettazione degli spazi aperti del territorio orientale della terraferma e di qualificazione dei tessuti periferici.



Gli interventi previsti dal piano per la parte orientale della terraferma sono stati ordinati in tre insiemi tematici, ciascuno orientato a delineare con precisione le azioni e gli specifici progetti attraverso i quali il presente strumento urbanistico esplicita le strategie di trasformazione sin qui descritte. Il primo di questi insiemi tematici precisa l'assetto che dovranno assumere gli insediamenti lineari ed i nuclei esterni, il secondo esplicita i contenuti dell'intervento di riqualificazione della gronda lagunare ed il terzo si concentra nella definizione dei caratteri e degli elementi delle grandi infrastrutture.

I tre insiemi tematici si articolano a loro volta in gruppi di interventi, sorta di schemi direttori che elencano e descrivono sequenze di progetti dei quali si auspica una realizzazione coordinata. Questi gruppi di progetti tendono a coincidere con unitarie situazioni territoriali, località o opere infrastrutturali.



2.1. Una contro-trama agli insediamenti lineari

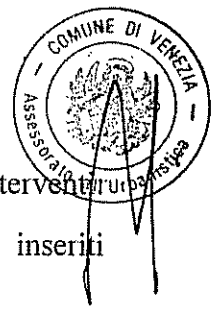
L'importanza che assumono gli insediamenti lineari nella parte orientale della terraferma veneziana ha portato a riconoscere come tema rilevante per questa parte del territorio comunale la costituzione di una contro-trama di tracciati, aree edificabili, servizi e spazi verdi che giunga a completare e qualificare gli spazi esistenti, definendo un più convincente rapporto tra città e campagna.

Più concretamente la contro-trama si esplicita attraverso quattro diverse modalità d'intervento:

- a. La riqualificazione dei percorsi strutturanti le urbanizzazioni lineari mediante la trasformazione delle loro sezioni, alcune delle quali saranno attraversate dalla prevista linea del tram, e densificazione degli isolati su di essi attestati.
- b. La definizione di una nuova viabilità con funzione di raddoppio ed alternativa ai percorsi strutturanti oggi congestionati: una viabilità che nell'insieme viene a costruire un contro telaio che moltiplica le occasioni di transito e di attraversamento e assume il ruolo di supporto per nuovi spessori edificati, i quali intervengono a definire i margini interni ed esterni degli insediamenti lineari.
- c. Alla definizione dei margini contribuiscono in maniera peculiare sequenze di spazi verdi tra loro posti in continuità a formare dei canali che attraversano l'edificato esistente, delle fasce che lo lambiscono o si intersecano con esso, degli spessori alberati che lo delimitano o lo precisano. Come per i nuovi tracciati viari, anche gli spazi verdi formano complessivamente un contro telaio all'edificato esistente ed a quello di progetto.

In sostanza nell'insieme viene precisandosi una figura nella quale i quattro telai (quello degli insediamenti lineari impostati sugli assi strutturanti, quello delle nuove viabilità, quello dei nuovi spessori edificati, quello dei verdi) si intersecano e si avvolgono tra loro a determinare un reticolo di spazi edificati, spazi aperti e masse arboree che da un lato precisa gli ambiti agricoli interclusi e dall'altro restituisce una significativa relazione tra il denso dell'agglomerazione e gli orizzonti estesi dei latifondi orientali.

- d. Per i vuoti agricoli interni, più vicini al centro cittadino e maggiormente deteriorati nel lessico degli elementi del paesaggio, il piano propone una riqualificazione volta ad evitarne la loro saturazione con l'edificato ed a conservarne il valore di ambiti di riserva. In particolare le quote di edificazione per legge associate ad ogni fondo agricolo vengono concentrate e localizzate in siti coerenti con la definizione dei bordi degli stessi vuoti agricoli.



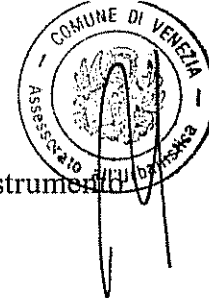
L'insieme tematico della contro-tama agli insediamenti lineari si articola in tre gruppi di interventi: Bissuola-Caverniaghi, Orlanda-Gobbi e Favaro-Pasqualigo. In questo insieme sono altresì inseriti anche i nuclei edificati esterni di Cà Serafin, Dese, Ca' Solaro e Marocco.

Bissuola- Caverniaghi

Il gruppo di interventi sviluppato per gli insediamenti attestati sulle vie Bissuola, Porto di Caverniaghi e Casona si sostanzia nelle seguenti azioni:

- la densificazione degli isolati lungo le vie Bissuola, Casona e quelle a loro afferenti;
- la proposta di un tracciato viario collegante viale Vespucci con Favaro, di nuova realizzazione nella sua parte iniziale e successivamente impostato sull'esistente via Vallenari;
- la costituzione di un canale verde capace di mettere in continuità il parco previsto lungo il canale Osellino con le zone meridionali dell'abitato di Favaro e successivamente agganciarsi con i sistemi di fasce alberate che raggiungono il Bosco di Mestre o la laguna;
- canale verde e nuovo tracciato viario diventano supporto ed affaccio per un consistente spessore edificato che interviene a definire i margini esterni delle lottizzazioni attestate sulle vie Bissuola, Casona, S.Donà e il quartiere Pertini;
- la realizzazione lungo via Porto di Caverniaghi di una serie di interventi che da un lato precisano il versante meridionale del canale verde e dall'altro completano l'edificato attestato sulla strada, assegnando ad esso uno spessore significativo;
- verso nord gli interventi si attestano su un percorso ciclopedonale che consente di raggiungere la grande area sportiva del palasport, della quale è previsto l'ampliamento e la connessione a sud con gli accessi principali al parco di S.Giuliano tramite due fasce verdi;
- lungo la nuova via Vallenari e la densa fascia boscata del canale verde che la fronteggia, lo spessore edificato prosegue al di là della Circonvallazione est definendo i margini meridionali della via S.Donà a Favaro.

Nel loro insieme gli interventi indicati dovranno fare riferimento ed attenersi alle indicazioni contenute nelle schede norma allegate alle norme di attuazione del piano, nonché al *Progetto guida per i piani attuativi Bissuola-Favaro*, elaborato dall'Assessorato all'Urbanistica del comune di



Venezia nel 1996, fatte salve le modificazioni già inserite nei documenti del presente strumento urbanistico.

Interventi previsti

densificazione e trasformazione delle vie Bissuola e Casona

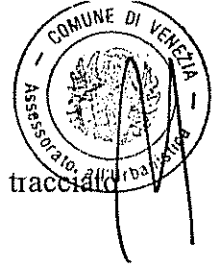
Gli interventi di densificazione riguardano tutti gli isolati ad est e sud della via Bissuola, e sui due lati delle vie Grassi e Casona. Le vie Bissuola e Casona andranno riqualificate nelle loro sezioni, attraverso un complessivo progetto di suolo per ciascuna di esse, con indicazioni sulla disposizione e forma di parcheggi, marciapiedi, alberature e recinzioni.

tracciato nuova via Vallenari

Realizzazione di un ponte sul canale Osellino in corrispondenza della via Sansovino. Tracciamento di un raccordo con direzione est-ovest tra la nuova darsena ed il quartiere Pertini. Tracciamento di un percorso sostanzialmente rettilineo tra i margini dell'edificato ed il canale verde sino alla via Vallenari. Allargamento della via Vallenari sino alla Circonvallazione est, e creazione di una rotonda di intersezione con la stessa. Allargamento e sistemazione della via Vallenari sino all'incrocio con la via Gobbi.

canale verde Osellino-Favaro

Realizzazione, oltre della fascia boscata lungo il canale Osellino, di una superficie erbosa sino al tracciato di raccordo tra la nuova via Vallenari ed il quartiere Pertini, in continuità con il prato della scuola media superiore. Realizzazione di uno spazio alberato ai due lati della via Porto di Caverniago a nord della quale, in posizione baricentrica rispetto all'insieme dell'intervento, è prevista la realizzazione di servizi collettivi, spazi aperti attrezzati ed un mall di collegamento con il Parco della Bissuola. Verso la Circonvallazione è invece previsto, al di là del prato che fronteggia le nuove residenze che completano la lottizzazione a sud, un denso boschetto; oltre la Circonvallazione il canale verde assume la consistenza di un fitto bosco che satura tutti i terreni non edificati compresi tra la nuova via Vallenari, il collettore consortile Acque Alte e la via Gobbi. Una vasta radura, nella



quale si collocano dei parcheggi, si apre di fronte alla via Vallenari, tra il nuovo e vecchio tracciato della stessa.

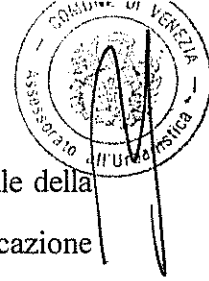
aree residenziali

Ai lati del canale verde sono collocate, da sud verso nord: la *C2-9 bisсуоla sud* a ridosso della via Bissuola, la *C2-8 quartiere pertini* presso l'omonimo quartiere; la *C2- 10 bisсуоla nord*, suddivisa tra l'area compresa tra le vie Bissuola e Porto di Caverniago e il tessuto di completamento delle lottizzazioni attestata sulla via Casona e quello a nord della via Vallenari; la *C2-92 via buozzi*, compresa tra il prolungamento della via Buozzi e la via Vallenari; la *BRU-15 ca' d'oro nord*, riconversione di insediamenti produttivi in area residenziale e terziaria lungo la via Vallenari; la *C2-18 parco bisсуоla*, tra il parco e la via Casona; la *C2-15 ca d'oro sud*, suddivisa nell'unitario edificio a torre a nord e l'area a sud; la *C2-14 caverniaghi ovest*, che completa la lottizzazione attestata sulla via Porto di Caverniago; la *C2RS-13 caverniaghi*, a ridosso della Circonvallazione est, nella quale è prevista anche la realizzazione di un parcheggio; la *C2-16 caverniaghi est* presso l'area sportiva, suddivisa in due parti, l'una lungo la via Mutinelli, l'altra lungo via Madricardo; la *C2-17 caverniaghi sud* attestata sulla via Porto di Caverniago; la *C2RS-11 vallenari*, a ridosso della Circonvallazione est e nella quale è prevista la realizzazione di un parcheggio; la *C2-5 favaro ovest*, lungo la nuova via Vallenari; e la *C2-12 favaro est*, anch'essa sulla nuova via Vallenari.

Orlanda-Gobbi

L'insieme di interventi sviluppato per gli insediamenti attestati sulle vie Orlanda e Gobbi si articola in quattro diverse azioni:

- la realizzazione di due tracciati alternativi agli assi portanti le urbanizzazioni, e più precisamente: il tracciamento di un percorso a nord dell'attuale via Orlanda tra l'intersezione di questa con la Fossa Pagana e la Circonvallazione est , dotato di un punto di raccordo con la strada esistente in coincidenza con la via Sabbadino e sottopassante l'attuale via Gobbi presso la via dei Lamponi; la realizzazione di un nuovo percorso a nord-est della via Gobbi, con funzione di raddoppio della stessa, tra il nuovo tracciato della via Orlanda e la progettata prosecuzione della via Vallenari al di là della via Gobbi, sino al raccordo con la via Triestina, ad ovest di Favaro;



- la riqualificazione degli assi principali, della via Gobbi, della via Orlanda e della parte iniziale della via Passo Campalto attraverso la progettazione unitaria delle rispettive sezioni (e la densificazione dei lotti e degli edifici su di esse prospicienti);

- la costituzione di un articolato insieme di aree boscate e verdi attrezzati che da un lato hanno il ruolo di definire con precisione i margini dell'edificato verso la campagna ad est, indicando nella Fossa Pagana il limite estremo del sistema insediativo lineare della via Gobbi, e dall'altro intervengono all'interno dell'edificato esistente e di quello di progetto a definire una sequenza continua di prati, spazi pavimentati, piccoli giardini e orti urbani, capace di migliorare e riorientare complessivamente questa parte degradata dell'agglomerazione mestrina.

Nel complesso le aree boscate ed i verdi attrezzati costruiscono una fascia verde continua tra Favaro e Campalto, che in prossimità di Campalto Nuovo si ispessisce inglobando al suo interno tutto l'edificato compreso tra la Fossa Pagana e la via Passo Campalto; a nord, in corrispondenza della via Gobbi tale fascia si congiunge con il canale verde Osellino-Favaro ed incontra altresì la fascia boscata che dal canale Scolmatore raggiunge l'area delle scuole e della piscina di Favaro;

- l'inserzione di nuovi lotti edificabili, in stretta relazione con l'edificato esistente (del quale completano sia i bordi indefiniti che le lottizzazioni lasciate imprecisate), con i tracciati viari (sui quali si appoggiano e prendono posizione) e le aree verdi e boscate, interviene a definire un nuovo spessore edificato;

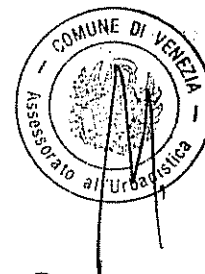
- l'inserimento di alcuni piccoli interventi sul fronte meridionale della via Gobbi, al fine di precisare l'affaccio sul grande vuoto agricolo intercluso a sud dalla nuova via Orlanda e dal centro sportivo e ad ovest dalla massa boscata del canale verde Osellino-Favaro;

- la preservazione e riqualificazione dell'unità di paesaggio agricolo intercluso dagli insediamenti lineari.

Interventi previsti

trasformazione delle via Gobbi, via Orlanda e Passo Campalto

Densificazione dei fronti edificati lungo la via Gobbi. Elaborazione di un progetto unitario di sistemazione per il quadrivio via Gobbi, via Orlanda, via Passo Campalto. Sistemazione unitaria della sezione della via Gobbi nel tratto compreso tra Campalto Nuovo e Favaro.



tracciato nuova via Orlanda

Realizzazione di uno svincolo a raso sull'attuale via Orlanda ad ovest del ponte sulla Fossa Pagana. Tracciamento di un percorso sostanzialmente rettilineo tra lo svincolo e la via Morosina, fiancheggiato da una fascia boscata a protezione dell'edificato esistente e di progetto; realizzazione di un innesto con la nuova via Gobbi. Realizzazione di un sottopasso all'attuale via Gobbi e tracciamento di un nuovo percorso tra questo e la Circonvallazione est. Realizzazione di un raccordo con l'attuale via Orlanda in corrispondenza della via Sabbadino.

tracciato nuova via Gobbi

Realizzazione dell'innesto con la nuova via Orlanda e breve tratto rettilineo in corrispondenza di un primo intervento residenziale. Raccordo tra questo ed un secondo tratto di supporto alla nuova edificazione (con congiunzioni alla viabilità esistente); realizzazione di un terzo tratto di supporto ad un ulteriore intervento residenziale (con congiunzioni alla viabilità esistente). Raccordo con la progettata prosecuzione della via Vallenari tra via Gobbi e via Triestina, attraverso la realizzazione di un percorso prossimo all'edificato ed un ponte sulla Fossa Pagana. Prosecuzione della via Vallenari tra via Gobbi e la via Triestina.

fascia verde Favaro-Campalto

La fascia verde viene attuata attraverso quattro tipi di interventi: innanzitutto prevedendo un ambito di rispetto per la realizzazione delle opere di rinaturalizzazione, sistemazione delle sponde e dell'alveo della Fossa Pagana; in secondo luogo realizzazione di una serie di aree boscate tra la Fossa Pagana e la nuova edificazione, a ridosso e all'interno dei lotti residenziali e agricoli compresi tra la stessa e l'attuale via Orlanda, e tra la via Cimitero Campalto e il canale consortile Acque Basse; l'incentivazione dell'imboschimento e dell'arboricoltura da legno nelle aree agricole marginali a ridosso della caserma di Campalto e del depuratore; la previsione di adeguati spazi attrezzati, sia verdi che pavimentati, all'interno dei perimetri delle aree edificabili.



attrezzature e servizi

Un'area per spettacoli itineranti e manifestazioni all'aperto è prevista in continuità con le attrezzature appartenenti alla parrocchia di S.Benedetto e si estende sino al tracciato della nuova via Orlanda. Gli accessi dovranno essere realizzati sia lungo il nuovo tracciato che lungo la via Tiburtina. Una casa di riposo è invece localizzata tra la via Gobbi e via Morosini, così da integrarsi adeguatamente al sistema dei canali e delle fasce verdi ed intervenire a qualificare il fronte interno della via Gobbi in un suo punto notevole.

aree residenziali

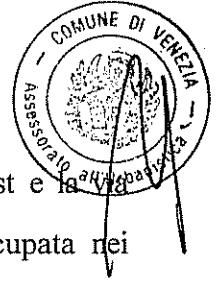
Tra la vecchia e la nuova via Orlanda è prevista la realizzazione della *C2-67 via catilina* che ha la funzione da un lato di completare la lottizzazione attestata su via Catilina e dall'altro di saturare i lotti presenti su via Morosina; la *C2-66 via gobbi* si articola invece in tre diversi interventi e comprende anche una significativa quota di servizi localizzati in posizione baricentrica; la *C2RS-45 via ca'dolfin* prevede l'edificazione di nuovi lotti lungo l'omonima via e la realizzazione di un piccolo giardino di intermediazione tra la via Gobbi ed il vuoto agricolo retrostante; la *C2RS-49 via del cedro* svolge una funzione analoga alla precedente.

unità di paesaggio Gobbi-Caverniaghi

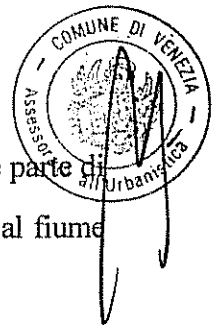
La conservazione del vasto spazio per la pratica di colture agricole viene attuata, oltre che identificando questo vuoto nel novero di quelle zone alle quali si applicano norme che prevedono il recupero e la protezione del lessico del paesaggio, anche attraverso la concentrazione delle quote edificabili per legge in due piccoli ambiti ai margini dell'area (lungo la nuova via Orlanda e lungo la via Mandricardo). Lo strumento urbanistico blocca i le attività economiche non legate al settore primario presenti nell'area, si da preservarne l'integrità, e prevedendo per l'area agricola direttamente affacciata sulla via Orlanda anche l'edificazione di seconde case per i soggetti aventi diritto.

Favaro-Pasqualigo

Il gruppo di interventi sviluppato per gli insediamenti urbani della via S.Donà e di Favaro prevede sulle vie S.Donà, Triestina e sul lato orientale della via Altinia le seguenti azioni:



- la densificazione degli isolati lungo la via S.Donà e compresi tra la Circonvallazione est e la Rielta, con modalità differenti secondo le tipologie edilizie esistenti e la posizione occupata nei confronti dei tracciati stradali;
- la densificazione degli isolati lungo le vie S.Donà e Altinia, con modalità differenti in relazione alla posizione da essi occupata e alle densità edilizie insediate.
- l'elaborazione di un progetto di sistemazione unitario per la via Altinia, capace di riqualificare la sua sezione e le strade ad esse afferenti. Uno specifico progetto, già previsto, dovrà riguardare la sistemazione della piazza di Favaro.
- la previsione di una moderna linea di tram transitante lungo la via S.Donà e la conseguente risistemazione e rivalutazione della sezione della strada, migliorandone la sua percorribilità pedonale. La localizzazione del deposito di servizio ai mezzi pubblici al termine dell'area edificata sulla via Triestina, con la creazione di un parcheggio scambiatore e di una fermata di servizio alle aree residenziali poste a nord. Questa contribuirà da un lato ad integrare parte di Favaro con le aree del centrali, dall'altro ad offrire un punto d'accesso alla zona principale del Bosco di Mestre, in coincidenza con la fascia boscata Favaro-Scolmatore.
- il rafforzamento dei tracciati carrabili alternativi alla via S.Donà secondo due itinerari: a nord, dalla nuova rotonda sulla Circonvallazione est sarà possibile collegarsi direttamente con la via S.Maria Goretti e di qui alla via Cima D'asta, che proseguendo potrà collegarsi con via Pasqualigo. Da via Pasqualigo si potrà raggiungere via Vallon sia percorrendo via Don Sturzo che via Vipiteno, ora prolungata su via De Nicola. A sud, da via Triestina a via Gobbi con un primo raccordo, poi con il nuovo tracciato di via Vallenari, che incrocia la Circonvallazione est con una rotonda, ed infine, utilizzando anche un breve tratto di via Casona, via Rielta sino alla via Cà Rossa.
- completano questo sistema alternativo all'esistente una serie di brevi tracciati che si organizzano in un percorso parallelo ad est di via Altinia, con inizio sulla via delle Muneghe e termine sulla via Ca' Fornoni;
- sui nuovi tracciati si organizzano interventi di nuova edificazione a costruire il margine orientale esterno dell'edificato di Favaro, verso l'unità di paesaggio agricolo interclusa dalla fascia boscata Favaro-Scolmatore.
- la realizzazione di una fascia boscata, connessa a sud con quella prevista lungo la Fossa Pagana, che cinge le attrezzature sportive e scolastiche sulla via Triestina e si prolunga sino al canale Scolmatore (raggiungendo quindi il cuore del futuro Bosco di Mestre), con uno spessore che lambisce ed ingloba



anche il nucleo esterno di Ca' Serafin. La funzione di questa fascia è anche quella di costituire parte di un corridoio biologico a scala dell'area vasta, proseguendo come fascia del bosco e poi sino al fiume Dese.

- la preservazione dell'unità di paesaggio agricolo ad elevato frazionamento fondiario, posta direttamente ad est dell'insediamento lineare attestato sulla via Altinia, per la quale sono suggeriti interventi di miglioramento degli elementi costitutivi l'assetto della campagna e la concentrazione delle volumetrie edificabili per legge a ridosso dell'abitato esistente.

Interventi previsti

densificazione e trasformazione della via S.Donà

Gli interventi di densificazione riguardano tutti gli isolati direttamente affacciati o afferenti alla via S.Donà, nel tratto compreso tra l'incrocio con la via Pasqualigo e la via Altinia. La realizzazione della linea del tram implica la sistemazione complessiva del medesimo tratto con un progetto unitario.

itinerario alternativo a nord della via S.Donà

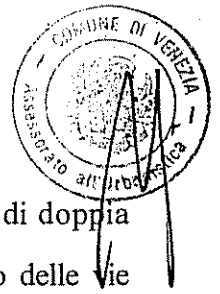
Sistemazione della sezione stradale e densificazione degli isolati prospicienti via dell'Essiccatoio, Vicolo della Pergola e Vicolo della Staulanza; raccordo di questo con via S.Maria Goretti in continuità con la via Cima D'Asta e densificazione degli isolati su questa prospicienti. Raccordo della via Cima D'Asta con via Monte Madonna.

itinerario alternativo a sud delle vie S.Donà e Triestina

Gli interventi sono descritti nei gruppi di interventi Bissuola-Caverniaghi e Gobbi-Campalto.

densificazione e trasformazione della via Altinia

Sistemazione attraverso un progetto unitario della via Altinia e densificazione degli edifici su di essa attestati. Un intervento specifico dovrà riguardare l'ambito della piazza di Favaro.



linea tram Favaro - Stazione di Mestre (tratto Favaro-Carpenedo)

Realizzazione di una linea di tram su sede propria lungo le vie Triestina e S.Donà, dotata di doppia carreggiata, fermate ogni 350 metri circa, termine e deposito mezzi localizzato all'incrocio delle vie Triestina e via Lazzaretto. Creazione di un primo parcheggio a servizio degli utenti del tram in corrispondenza della fermata del deposito, per passeggeri residenti o provenienti dall'area orientale della terraferma veneziana. Creazione di un secondo parcheggio a servizio degli utenti del tram in corrispondenza dell'incrocio con la Ciconvallazione est, per passeggeri residenti nell'ambito nord-occidentale e orientale della terraferma veneziana, o dalla provincia di Treviso.

itinerario alternativo ad est della via Altinia (nuove via delle Muneghe e via Ca' Fornoni) e aree residenziali

Modificazione ed allargamento del tracciato della attuale via delle Muneghe con realizzazione della *C2-2 via muneghe sud* che ha funzione di completare il lato settentrionale delle lottizzazioni attestate sulla via Triestina, in continuità con gli interventi residenziali di iniziativa pubblica già realizzati.

Realizzazione della *C2RS-59 via delle munaghe nord* che prevede la costruzione di un piccolo spazio verde in continuità con quello previsto nella *C2-2 via muneghe sud*. Completamento dell'edificato esistente attraverso la realizzazione della *C2RS-57 via monte paluaro* e *C2RS-58 via monte fadalto*, che prevedono la creazione di spazi verdi in diretta connessione con la *C2-2 via muneghe sud*, si da rendere possibile il miglioramento della viabilità esistente e la costituzione di un percorso che consenta di raggiungere direttamente sia l'edificio scolastico che il centro di Favaro.

Realizzazione della *C2RS-56 borgo sna pierro* che interviene a completare il bordo orientale degli insediamenti attestati sulla via Altinia, prevedendo inoltre uno spazio verde in continuità con le aree degli edifici scolastici esistenti, il parcheggio e il giardino previsto nella *C2RS-47 via agnoletti*, posta all'incrocio della medesima via con via Ca' Colombara. Allargamento della sezione del tratto conclusivo della via Ca' Fornoni.

La *C2-55 ca' fornoni*, che si attesta come ultimo limite all'edificato verso l'unità di paesaggio agricolo Favaro est, prevede inoltre la costituzione di un piccolo parcheggio a servizio anche delle residenze esistenti.

La *C2-54 ca' della costa* che completa l'itinerario alternativo ad est della via Altinia, costruisce un nuovo sbocco alla via Ca' Fornoni verso nord; alcune aree edificabili si organizzano su un nuovo



tracciato viario completando gli sfrangiati lotti esistenti e definendo una croce di spazi verdi che riqualificano l'insieme e definiscono un giardino affacciato sul canale Scolmatore.

aree produttive

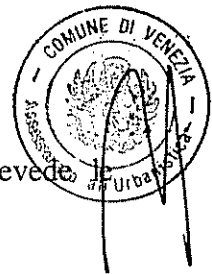
Realizzazione di una strada per l'accesso diretto alle aree per attività economiche già esistenti, con sbocco sulla nuova via Ca' Fornoni. In associazione alla conferma di queste aree produttive viene creato uno spazio verde in continuità con il tennis club posto sull'altro lato della via Altinia. Un parcheggio a servizio dei residenti e di viaggiatori provenienti dalla terraferma orientale è previsto al fine di consentire l'utilizzo dei mezzi pubblici per l'accesso alle aree centrali.

fascia boscata Favaro-Scolmatore

La fascia boscata è realizzata riconoscendo la parte a sud degli impianti commerciali, sportivi e scolastici attestati sulla via Triestina, come area a standard e prevedendo per essa l'imboschimento. Si propone la piantumazione del deposito dei mezzi pubblici e la realizzazione di alberature nel parcheggio di servizio per gli utenti del tram. Inoltre è prevista la rinaturalizzazione e la sistemazione delle sponde e degli alvei del canale Scolmatore e del collettore consortile Acque Alte. Infine viene incentivata la forestazione di una larga fascia di territorio agricolo, suddivisibile in tre diverse parti: a sud della via Triestina, tra la via Triestina ed il canale Scolmatore, tra il canale Scolmatore e il fiume Dese.

unità di paesaggio agricolo Altinia est

La preservazione dello spazio agrario viene attuata, inserendo questo ambito tra le zone per le quali è prevista l'edificazione in siti indicati, costituiti da alcuni lotti agricoli a ridosso del canale Scolmatore, a completamento dell'edificato a nord-est della via Altinia. Oltre a ciò il piano prevede l'applicazione di norme per la protezione del paesaggio delle colture agricole.



Sul lato occidentale della via Altinia il gruppo di interventi *Favaro-Pasqualigo* prevede le seguenti azioni:

- la creazione di un itinerario alternativo ad ovest della via Altinia, che consenta di scaricare il traffico sulla Circonvallazione est e su via Ca' Solaro, realizzato collegando tra loro brevi tracciati di supporto alle nuove urbanizzazioni e parti di strade già esistenti.
- una serie di nuove aree residenziali, attestate sui tracciati di progetto, con il compito di completare il bordo edificato verso le unità di paesaggio agricolo di Favaro ovest e Pasqualigo.
- le nuove aree edificabili organizzano i volumi secondo una sequenza di spazi verdi tra loro posti in continuità.
- il recupero delle unità di paesaggio agricolo Favaro ovest e Pasqualigo, che costituiscono di fatto uno spazio unitario, attraversato dalla via Ca' Solaro.

Interventi previsti

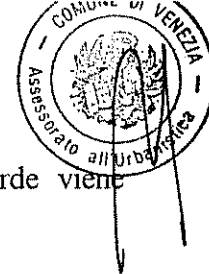
itinerario alternativo ad ovest della via Altinia

Allargamento della via Ca' Alverà, in continuità con il nuovo tracciato di accesso alle attività produttive al di là della via Altinia, proseguita e collegata con la via Ca' Solaro. Alla nuova via Ca' Alverà si collegheranno tre altri tracciati di accesso alle nuove residenze e direttamente, o indirettamente collegati con la via Altinia.

Realizzazione di un percorso di raccordo, a sostegno delle nuove aree residenziali, tra la via Ca' Solaro e la via Monte Cervino. Alcune strade di nuovo tracciamento collegheranno questo percorso con la via Indri e con l'accesso al cimitero. Ai nuovi tracciati si aggiunge una pista ciclabile che connette i vari interventi su questo lato della via Altinia con il centro sportivo posto a sud, e questo con il percorso che prosegue a sud della Circonvallazione est.

aree residenziali e spazi verdi

Realizzazione della *C2-4 ca' alverà*, che oltre ad alcune aree edificabili disposte a pettine tra il nuovo tracciato viario e la via Altinia, propone l'ampliamento del centro sportivo esistente a nord ed uno spazio verde allungato sul margine degli impianti dell'acquedotto. Realizzazione della *C2-60 ca' polesel*, con funzione di definire il bordo occidentale dell'urbanizzato attestato sulla via Altinia. Le



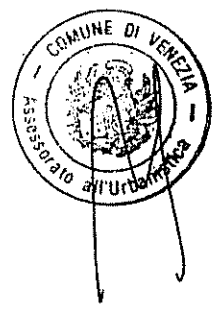
aree edificabili si dispongono ai lati della nuova strada, mentre un grande spazio verde viene realizzato in continuità con l'area di rispetto cimiteriale sistemata a prato.

unità di paesaggio agricolo Favaro ovest e Pasqualigo

Il recupero dell'insieme unitario i di terreni agricoli ancora coltivati compresi tra via Altinia, la Circonvallazione est, via Pasqualigo e il canale Scolmatore, comporta la concentrazione delle volumetrie ancora edificabili sui fondi agricoli in corrispondenza dell'esistente lottizzazione impostata su via Col S.Martino e via Pasqualigo, oltre ad un complessivo intervento di riqualificazione degli elementi del paesaggio agricolo.

Sul via Ca'Solaro e su via Pasqualigo il gruppo di interventi *Favaro-Pasqualigo* prevede:

- una diversa organizzazione viabilistica di via Pasqualigo, impostata sulla realizzazione di un ulteriore accesso, da via Ca' Solaro e dalla Circonvallazione est (attraverso una rotonda che si raccorda all'attuale via Ortisei).
- la realizzazione di nuove aree residenziali, sia nel tratto oggi ineditato tra via Pasqualigo e via Ca' Solaro, che nei varchi non ancora completati dell'insediamento esistente a nord della Circonvallazione est, lungo la via De Nicola e in corrispondenza delle progettate sistemazioni di intersezione viabilistica con la Circonvallazione est.
- il canale verde Bissuola-Pasqualigo, che tramite un continuo spazio verde unitario congiunge il Parco della Bissuola con gli spazi aperti lungo la Circonvallazione est, per attestarsi poi da un lato sull'ampliato centro sportivo di via Monte Cervino e dall'altro proseguire, attraverso una sequenza di piccole aree verdi ricavate nell'edificato, verso l'area destinata ad agroforestazione a ridosso della linea ferroviaria Venezia-Trieste e da qui al Bosco di Mestre. All'interno del canale trova posto una pista ciclabile che scavalca la Circonvallazione est e a nord di questa si divide in due percorsi: uno destinato a raggiungere l'area del Forte Carpenedo, l'altro il Bosco di Mestre.
- la densificazione degli isolati a sud della Circonvallazione est, attestati sulle vie Pasqualigo e Vallon.
- il completamento dei percorsi alternativi alla via S.Donà, con la realizzazione di un raccordo viario tra via Vipiteno e via De Nicola, dotato di uno sbocco diretto sulla Circonvallazione est. Su questo nuovo percorso si attesta una nuova area residenziale, un nuovo spazio verde, un centro di accoglienza per anziani.



Interventi previsti

nuova viabilità via Pasqualigo

Razionalizzazione del tratto di via Pasqualigo compreso tra via Ca' Solaro e via Villabassa. Raccordo della via Pasqualigo con la via Pusteria, a determinare un anello viario che migliori le condizioni di attraversamento dell'insediamento lineare.

Realizzazione di un raccordo diretto, tramite una rotonda a raso, della via Ortisei con la Circonvallazione est, ulteriore punto di immissione alla via Pasqualigo.

Realizzazione del raccordo tra via Vipiteno e via De Nicola e congiungimento diretto di questa alla Circonvallazione est.

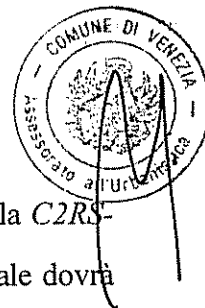
aree residenziali

Creazione della *C2-61 prasecco*, con funzione di rafforzamento e completamento dell'insediamento lineare della via Pasqualigo, tra le aree agricole destinate ad agroforestazione e le unità di paesaggio da recuperare.

Realizzazione della *C2RS-64 via pasqualigo est*, che delimita lo spessore dell'edificato della via Pasqualigo a sud della Circonvallazione est e prevede una vastissima area verde a ridosso della stessa circonvallazione e verso il Parco della Bissuola; si prevede la realizzazione di un terrapieno per agevolare lo scavalco di una pista ciclopedonale.

Realizzazione della *C2RS-63 via ortisei* che prevede la definizione di un'area verde orientata da un lato verso il campo sportivo esistente e dall'altro verso via Pasqualigo, con il ruolo di completare le sfrangiature dei lotti edificati esistenti; l'area verde è bordata da un terrapieno per agevolare lo scavalco di una pista ciclopedonale proveniente dall'area della *C2RS 64*.

Realizzazione della *C2RS-65 via de nicola* che completa le lottizzazioni comprese tra la via De Nicola e la Circonvallazione est, nella quale è prevista la costituzione una vasta area verde, destinata in parte a bosco e in parte a prato.



canale verde Bissuola-Pasqualigo

Il canale verde viene realizzato attraverso: la destinazione a verde di una vasta porzione della C2RS-64 pasqualigo est, da attuare attraverso la costituzione di un grande prato arborato nel quale dovrà passare la pista ciclabile che unisce il Parco della Bissuola alle aree a nord della Circonvallazione est attraverso una passerella sulla stessa; l'ampliamento degli impianti sportivi esistenti in un unico centro sportivo; uno spazio verde di raccordo tra il centro sportivo e l'area a sud della Circonvallazione con le aree verdi previste all'interno dell'anello viabilistico di via Pasqualigo; l'incentivazione alla agroforestazione nei terreni agricoli a ridosso della ferrovia Venezia-Trieste, sì da costituire una fascia boscata che raggiunge l'area principale del Bosco di Mestre.

densificazione lungo via Pasqualigo e via Vallon

E' prevista la densificazione degli isolati attestati sulle vie Pasqualigo e Vallon, con modalità relative alle densità già presenti e alla disposizione rispetto ai tracciati stradali.

I nuclei esterni

Dese

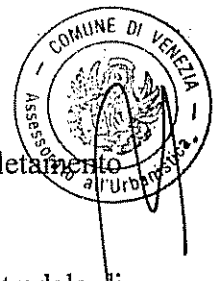
L'insieme degli interventi per il piccolo centro di Dese affronta sostanzialmente due temi:

- la configurazione dei margini settentrionali verso la bretella autostradale ed i vuoti agricoli di intermediazione tra edificato e bosco;
- la precisazione di una serie di spazi collettivi a cavallo del fiume Dese che danno qualità all'intero insediamento e ne relazionano le diverse parti.

Interventi previsti

aree residenziali

Realizzazione della C2-44 dese est sul margine settentrionale dell'insediamento: questa ha la funzione di creare uno spessore alberato a protezione dell'edificato esistente dai rumori e dalle polveri della



prossima bretella autostradale e la realizzazione di un esiguo spessore residenziale a completamento dell'edificato ad est.

Realizzazione della *C2-19 dese ovest*, che prevede: la costruzione di un nuovo tracciato stradale di raccordo tra via Altinia e via Pialoi, eventualmente utilizzabile come percorso alternativo all'asse principale della stessa via Altinia; creazione di alcuni lotti residenziali a completamento dello spessore edificato attestato sulle vie Pialoi e Altinia; disposizione di una massa arborea a protezione dai rumori e dalle polveri della bretella autostradale, di un parcheggio a servizio delle residenze e di uno spazio verde allungato che connette il nuovo edificato al piccolo parco previsto sulla via Pialoi.

Realizzazione della *C2RS-51 via pialoi* che concentra le aree edificabili a ridosso dell'edificato esistente, così da completarlo e da consentire la costituzione di un piccolo parco aperto verso il fiume Dese.

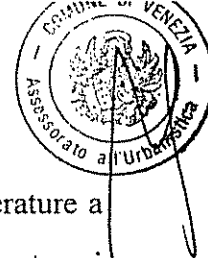
Realizzazione della *C2RS-7 via altinia* che completa il nucleo edificato presso la chiesa parrocchiale e prevede la costituzione di uno spazio verde in continuità con il campo sportivo, sì da relazionare l'insieme al fiume Dese e al piccolo parco previsto sulla sponda opposta.

attrezzature e spazi verdi

Costituzione di un insieme di aree verdi tra loro connesse e capaci di costruire un adeguato rapporto tra edificato, unità di paesaggio agricolo e terreni ad agroforestazione. Tale intervento prevede: la realizzazione delle fasce di filtro alla bretella autostradale posta a nord, una banda a prato, compresa tra i lotti edificati della *C2-19 dese ovest*, percorsa da un tracciato pedonale; il piccolo parco affacciato sul Dese previsto dalla *C2RS-51 pialoi*, che si congiunge: da un lato, mediante un percorso posto sull'argine esistente con l'area verde di via dello Sparviero attrezzata per accogliere manifestazioni all'aperto, dall'altro tramite una passerella sul fiume con gli spazi verdi presso il centro parrocchiale; l'ampliamento del cimitero di Dese, dotato di adeguati parcheggi, che implica la realizzazione anche di un percorso pedonale di connessione con la torre antica e l'area della parrocchia e delle scuole.

unità di paesaggio agricolo

A Dese vengono riconosciute quattro diverse unità di paesaggio agricolo. Le prime due, unità di paesaggio in zona agricola estensiva dese nord-est e dese nord-ovest, hanno funzione di intermediazione e stacco tra l'edificato e le aree ad agroforestazione. Le seconde due, unità di



paesaggio in zona agricola estensiva dese sud-est e dese sud-ovest, connotate dalle fitte alberature a filari allineate lungo il corso del Dese e le vie Altinia e Litomarino, sono conservate e riqualificate nei loro caratteri.

Ca' Serafin

L'insediamento non viene incrementato nelle sue dimensioni residenziali e le attività produttive in esso presenti, non legate al settore primario, vengono bloccate.

Due piccole radure agricole: unità di paesaggio in zona agricola estensiva Ca' Serafin nord-est e Ca' Serafin nord-ovest completano i margini occidentali verso la fascia boscata Favaro-Scolmatore, mentre a sud l'edificato definisce da un lato l'unità di paesaggio in zona agricola estensiva Ca' Serafin sud e dall'altro completa e partecipa della grande unità di paesaggio in zona agricola estensiva Favaro-Campalto aperta verso la laguna.

Interventi previsti

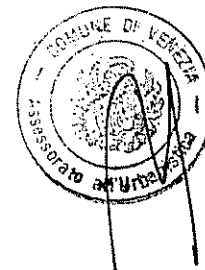
attrezzature e verde

Realizzazione di una casa di cura sulla via Cuneo e di uno spazio verde sulla via Spinarola.

unità di paesaggio agricolo

E' prevista la conservazione di tre distinte unità di paesaggio, a costituire un ambito agricolo di intermediazione con le aree da forestare e con la campagna aperta: ca' serafin nord-est, ca' serafin nord-ovest e ca 'serafin sud. In esse sono previsti interventi di preservazione degli elementi dell'ambiente agricolo e non è permessa l'edificazione di seconde case.

Ca' Solaro



L'insediamento non viene nelle sue dimensioni residenziali e le attività produttive in esso presenti, non legate al settore primario vengono bloccate o trasferite.

Un'unità di paesaggio in zona agricola ad elevato frazionamento fondiario viene a costituire una radura di intermediazione tra le aree ad agroforestazione e la bassa edificazione esistente.

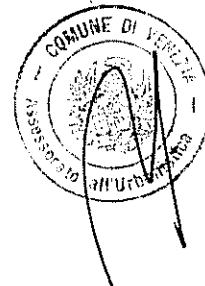
Interventi previsti

unità di paesaggio Ca'Solaro

La conservazione dei terreni agricoli marginali posti ad est dell'insediamento di Ca' Solaro è attuata attraverso la protezione degli elementi del paesaggio agricolo esistenti e la preservazione delle aree dall'edificato.

Marocco

L'insediamento prende spunto dalla localizzazione di una nuova fermata del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale, proposta dalla Regione Veneto. La realizzazione di questa importante attrezzatura, alla quale saranno associate adeguate superfici a parcheggio, diventa pretesto per congiungere in un insieme unitario le lottizzazioni ai due lati del fiume Dese (site nei territori di due differenti comuni: Venezia e Mogliano Veneto), attraverso la realizzazione di un apposito tracciato stradale dotato di un ponte che scavalca il fiume e di una serie di spazi aperti verso i quali affacciare l'edificato esistente.



Interventi previsti

stazione del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale

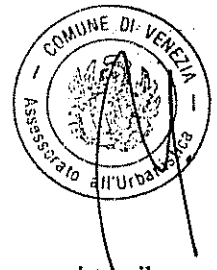
La stazione, posta sulla linea Venezia-Treviso, prevede la semplice realizzazione delle banchine di salita e discesa, oltre ad un sottopasso e alle pensiline di protezione. Ad essa il piano associa un parcheggio alberato a servizio dei pendolari e la realizzazione delle fermate per gli automezzi pubblici.

nuovo tracciato a servizio dell'abitato di Marocco

Il nuovo tracciato è previsto in continuità con l'asse centrale dell'urbanizzazione sviluppata nel comune di Mogliano Veneto (sul quale si attesta anche la chiesa e la scuola), e prevede la realizzazione di un ponte sul fiume Dese. La nuova strada segue poi il margine edificato dei nuovi edifici residenziali e conduce alla stazione ferroviaria ed al parcheggio, per poi congiungersi con le vie esistenti.

spazi verdi

E' prevista la realizzazione di un piccolo parco che occuperà una posizione centrale rispetto all'insieme dell'insediamento di Marocco. Percorsi pedonali e veicolari saranno divisi favorendo le permeabilità all'interno dei tessuti edificati e verso la nuova stazione.

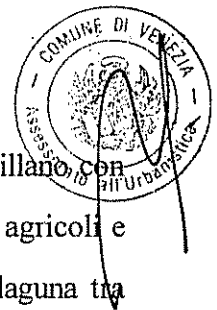


2.2 La gronda lagunare

Per gronda lagunare non si intende qui semplicemente l'insieme dei terreni barensi compresi tra il canale Osellino e l'ampio spazio acqueo che divide Venezia e le altre isole dalla terraferma, quanto piuttosto uno spessore assai più ampio e dalla dimensione variabile, entro il quale si stabiliscono rapporti percettivi, funzionali ed insediativi tra laguna ed entroterra. In questo senso i progetti che partecipano alla definizione del sistema andranno interpretati come spazi ed elementi che tendono ad insinuarsi in profondità e all'interno dei tessuti edificati dell'agglomerazione mestrina e delle sue campagne orientali. Ciò che essi suggeriscono è uno sguardo che dalla laguna si dirige verso l'entroterra: un'attitudine attenta a recuperare un fertile rapporto tra l'aperto delle superfici acquee, il centro antico di Venezia e quei margini della terraferma mestrina oggi ridotti a retri o a banali periferie.

Emerge come rilevante in questo insieme tematico la questione ambientale e più in particolare la ricerca di una risposta non univoca al tema del disinquinamento della laguna. Gli interventi proposti si occupano spesso di costruire condizioni favorevoli al recupero ambientale di alcuni siti cruciali (come le discariche fronte laguna, oggi pericolosamente percolanti direttamente in essa, oppure l'insieme degli impianti tecnologici di servizio alla città, che non a caso in questi luoghi, attraversati dai tratti terminali dei corsi d'acqua afferenti lo spazio lagunare, si concentrano). Simili interventi vengono posti in atto attraverso il chiarimento delle scelte o delle operazioni da compiere nelle diverse situazioni, oppure costruendo strumenti attuativi incentivanti le operazioni di bonifica. Le proposte di piano, qui più che altrove, si dovranno legare a scelte e operazioni di largo raggio, promosse e condotte da soggetti eterogenei, sulle quali forse solo un disegno di grande scala per l'intera laguna e i territori ad essa afferenti, potrà dare piena coerenza.

Su di un altro livello compito importante per i progetti e le scelte localizzate del piano resta comunque quello della qualificazione degli insediamenti periferici, la cui peculiare posizione rispetto al contesto territoriale generale del comune di Venezia apre loro enormi possibilità, ma al tempo stesso li penalizza per lontananza dal centro dell'agglomerazione. Continuità delle aree a verde, insediamento di nuove attività produttive e ricreative, aumentate possibilità di accesso alle zone centrali e al centro lagunare, dovranno consentire un miglioramento generalizzato delle condizioni di vita di questi luoghi oggi socialmente isolati.



L'insieme tematico della gronda lagunare si articola in tre gruppi di interventi: il Parco di S. Giuliano, la fascia che risale verso il centro città lungo il canale Sellino, la fascia di insediamenti, spazi agricoli e aree verdi compresa tra la via Orlanda e il canale Sellino, l'ampio spazio aperto verso la laguna tra Campalto e Tessera, l'area alla foce del fiume D'ESE.

Il parco di S. Giuliano

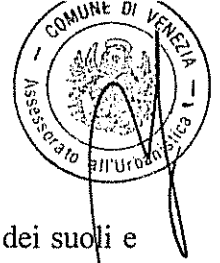
Il parco di S. Giuliano, così come definito nello strumento attuativo che ne esplicita le parti e le fasi di realizzazione, coinvolge una serie complessa di azioni sull'esistente, delle quali qui verranno considerate solo quelle a nord della linea ferroviaria:

- la costituzione di un grande parco, sui terreni consolidati compresi tra il Canal Salso e lo scolmatore di piena del canale Osellino;
- il ridisegno dello svincolo stradale di S. Giuliano, al fine di migliorare la relazione esistente tra l'area del futuro parco, il quartiere S. Marco e il Forte Marghera e l'accesso alle aree fronte laguna.
- lo sviluppo di un parco lineare lungo il corso del canale Osellino che penetra nell'edificato della città e raggiunge il centro antico, ponendosi così in connessione con i luoghi centrali e l'insieme delle aree verdi;
- il recupero ambientale ed il prolungamento del parco sulle barene antistanti il canale Osellino, sino a Passo Campalto.

Interventi previsti

viabilità e accessi al parco

Sistemazione dello svincolo stradale di S. Giuliano con la creazione di parcheggi in loco, è prevista inoltre la sistemazione della zona delle attività economiche direttamente affacciate al canale Salso e prossime al Forte Marghera. Creazione di un accesso da sud, capace di servire direttamente i servizi e il centro di accoglienza. Definizione di un accesso da nord, in corrispondenza dell'attuale strada di servizio agli impianti tecnologici esistenti, capace di servire direttamente l'area degli impianti sportivi.



il parco sulla laguna

Recupero ambientale della zona compresa tra la strada statale 14 e la laguna, con bonifica dei suoli e successiva realizzazione di prati ed aree alberate. Localizzazione di servizi al parco e impianti sportivi e nautici nell'area in prossimità del Seno della Sepa.

il parco fluviale lungo il canale Osellino

Costituzione di una fascia boscata compresa tra il canale Osellino e il collettore consortile Acque Basse, a partire dalla strada statale 14 fino al canale verde Osellino-Favaro. Creazione di prati attrezzati per lo svolgimento di spettacoli all'aperto, di fronte ai nuovi insediamenti residenziali previsti dal piano per concludere le lottizzazioni attestate sulla via Bissuola. Realizzazione di una darsena per il ricovero e l'alaggio di piccole imbarcazioni e relativi servizi nell'area a fianco del depuratore. Sistemazione dei percorsi e delle altre superfici prossime al fiume al fine di costituire una sequenza di spazi verdi che garantiscono, attraverso la realizzazione di terrapieni, lo scavalcamento di via Orlanda e quindi la continuità con il Parco di S.Giuliano.

Formazione di un'area ricettiva a cavallo di via Orlanda, attraverso la realizzazione di un nuovo insediamento alberghiero a ridosso del parco, a completamento dei due alberghi esistenti.

il parco tra il canale Scolmatore dell'Osellino e Passo Campalto

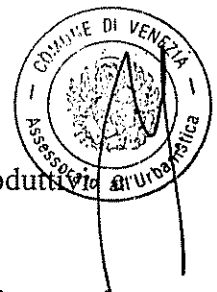
Recupero ambientale delle aree barenose comprese tra il canale Osellino e la laguna, con bonifica dei suoli e creazione di prati, aree alberate e percorsi ciclopedonali.

La fascia verde tra via Orlanda e il canale Osellino

La fascia prosegue il parco allungato sul canale; mettendo in comunicazione non solo la laguna con il retroterra, ma anche il CEP Campalto con il centro città. All'interno della fascia le attività economiche non ricettive, tranne nei casi indicati, dovranno essere trasferite.

Le azioni previste sono:

- la realizzazione di altri accessi al parco di S.Giuliano e in particolare la connessione di questo con l'area sportiva di via Porto di Cavemiago e l'unità di paesaggio agricolo Gobbi-Caverniaghi;



- l'ampliamento dei campeggi esistenti con funzione di filtro tra gli insediamenti produttivi commerciali lungo la via Orlanda e le barene;
- la creazione di una sequenza di aree verdi attrezzate all'interno dell'abitato di Campalto con la funzione di creare degli spazi di riferimento e di congiunzione tra i quartieri residenziali di iniziativa pubblica e gli insediamenti attestati sulle vie Orlanda e Passo Campalto;
- la risistemazione delle attività e degli spazi affacciati sul canale Osellino, con la sistemazione delle cavane e la creazione di una nuova darsena;
- il rafforzamento del Porto di Campalto quale punto di passaggio tra terraferma e laguna per attività ricreative e nautiche in genere, con la sistemazione degli spazi esistenti, l'attestamento di percorsi ciclopedonali e la realizzazione degli adeguati servizi.

Interventi previsti

accessi al parco dalla via Orlanda e ampliamento campeggi

Realizzazione di due fasce verdi in continuità con la via Porto di Caverniagio e con la banda verde che conduce al centro sportivo sulla medesima via, comprendenti: nel primo caso, l'allargamento della strada esistente, la creazione di parcheggi e di spazi alberati o a prato, nel secondo caso la preservazione delle produzioni agricole e la creazione di uno spessore alberato a ridefinizione delle aree già edificate. La realizzazione della prima fascia potrà essere concertata con la concessione di eventuali ampliamenti delle attività produttive oggi presenti in sito. L'ampliamento dei campeggi attestati sulle via Orlanda e Sabbadino si localizzerà parzialmente sui lotti delle attività dismesse. Creazione di percorsi ciclopedonali lungo le vie d'accesso al parco, da connettere con quello previsto sull'argine del canale e il sistema già esistente nell'abitato di Campalto.

sequenza di spazi verdi

Mantenimento dell'area agricola compresa tra la via Orlanda e la via Sabbadino e incentivazione della forestazione, con sistemazione dei fronti edificati sui lati settentrionali della stessa. Completamento del parco esistente sulle vie Ca' Chiarin e Passo Campalto attraverso la realizzazione di nuove attrezzature sportive verso via Bagaron. Riqualficazione degli spazi aperti del quartiere CEP Campalto. Costituzione di un boschetto nell'area compresa tra la via Orlanda, la via Passo Campalto



e il Collettore consortile Acque Basse, termine della fascia boscata Favaro Campalto. Incentivazione dell'agroforestazione per le aree agricole comprese tra la caserma, il cimitero e l'insediamento attestato su via Cimitero Campalto, a protezione e definizione dello stesso e del depuratore. Rinaturalizzazione del tratto terminale della Fossa Pagana con ridisegno della sua sezione.

il canale Osellino

Lungo il canale vengono bloccate tutte le attività economiche non legate alla nautica e organizzato un sistema di ormeggi e cavane mobili. E' inoltre prevista la realizzazione della *C2RS-6 porto di campalto*, nell'ambito della quale si prevede una parte residenziale ed una darsena per imbarcazioni di modeste dimensioni. Nell'ambito della stessa C2RS-6 è previsto anche uno spazio verde, sì da rendere possibile la connessione con l'area boscata a nord del Collettore consortile Acque Basse.

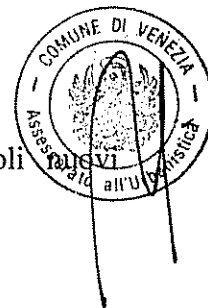
Porto di Campalto

Oltre alla conferma degli impianti di telecomunicazione, le proposte di piano per quest'area consentono la prosecuzione delle attività economiche per le imprese attualmente insediate, la sistemazione degli spazi aperti esistenti al fine di realizzare un vero e proprio punto di attestamento per i percorsi acquei e terrestri di interesse turistico e ricreativo. Non è prevista la realizzazione di nuovi edifici.

Lo spazio aperto tra Campalto e Tessera

La discontinuità del fronte edificato e degli insediamenti tra l'abitato di Campalto e quello di Tessera, presso il quale verrà attivato uno dei terminal turistici di accesso al centro antico di Venezia, rappresenta un'importante risorsa da conservare. Il vasto ambito agricolo viene così interpretato come una parte della terraferma che appartiene ed è strettamente interrelata con la laguna nella quale le azioni previste sono:

- il blocco ed il trasferimento di tutte le attività produttive e commerciali presenti, tra quante non appartenenti al settore primario;
- la definizione della grande *unità di paesaggio agricolo in zona agricola estensiva Tessera* affacciata sulla laguna, della quale sono precisati i margini ed i caratteri degli elementi che la costituiscono;



- la qualificazione del centro urbano di Tessera attraverso la realizzazione di piccoli insediamenti residenziali e di un sistema continuo di spazi aperti.

Interventi previsti

unità di paesaggio agricolo in zona agricola estensiva Tessera

All'interno dell'ambito dell'unità di paesaggio, definita ad occidente dai sistemi di fasce verdi e boscate che seguono gli insediamenti lineari di via Gobbi e di via Altinia, la ricostruzione del paesaggio dovrà essere volta a conservarne il carattere di parziale apertura verso la laguna e la qualità di spazio sostanzialmente inedificato ed esteso.

il centro urbano di Tessera

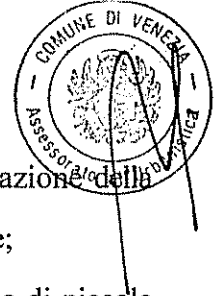
La precisazione dei margini delle lottizzazioni esistenti viene compiuta attraverso la realizzazione della *C2-1 tessera sud*, che interviene a completare il bordo meridionale dell'edificato. Una sistemazione complessiva ed unitaria degli spazi centrali e delle vie Triestina e Bazzera, si da costituire un sistema continuo di percorsi di utilizzo prevalentemente ciclo-pedonale; questi mettono in connessione l'area della scuola, quella della chiesa, il forte (nel quale potranno essere insediate altre attrezzature) e le barene al di là del canale Osellino.

La progettazione dell'ambito del Terminal dovrà essere strettamente correlato con l'edificato esistente.

Ca'Noghera e le foci del Dese

Nella fascia agricola compresa tra la laguna, il collettore Acque Medie, l'abitato di Ca' Noghera ed il confine comunale sono previste le seguenti azioni:

- riordino delle zone agricole fortemente frammentate lungo la statale 14; concentrazione delle eventuali nuove volumetrie in area agricola al fine del compattamento dell'edificato; trasferimento di alcune attività economiche in siti alternativi e blocco delle edificazioni nell'abitato di Ca'Noghera;



- definizione dell'*unità di paesaggio in zona agricola estensiva Ca' Noghera* e naturalizzazione della sezione del collettore Acque Medie, anche a creazione di un margine all'edificato esistente;
- dotazione di ormeggi e cavane mobili lungo il canale Osellino e creazione di una darsena di piccole dimensioni per piccole imbarcazioni, associata al recupero ambientale della discarica esistente sull'isola del Montiron, ed incentivazione dell'agroforestazione.

Interventi previsti

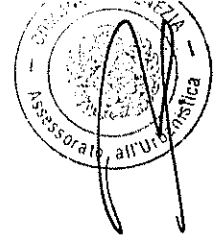
unità di paesaggio in zona agricola estensiva Ca' Noghera

Nell'unità di paesaggio agrario la ricostruzione dello stesso andrà intesa essenzialmente come conservazione dei suoi caratteri estesi ed ineditati, sì da consentire una continuità visiva con lo spazio lagunare definita dagli argini del canale Osellino.

Le volumetrie edificabili per legge in questa e nelle zone agricole limitrofe sono concentrate all'interno della fascia degli insediamenti compresi tra la statale 14 e il collettore Acque Medie, presso lo svincolo della bretella autostradale.

le foci del fiume Dese e l'isola del Montiron

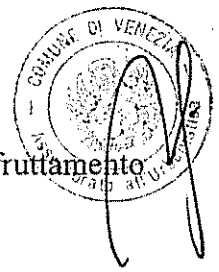
L'isola, posta alle foci del fiume, è destinata a divenire un luogo significativo per questa parte della laguna. In essa sono però esclusi interventi atti allo sviluppo di attività ricettive in sito. Favorita è invece un'interpretazione dell'isola come momento di passaggio tra spazi acquei e terrestri, con la costruzione di una piccola darsena, la cui realizzazione è strettamente vincolata al recupero della discarica di rifiuti nocivi, e la costituzione di una massa arborea su tutta la sua superficie; tale intervento si configura come riferimento sul margine lagunare per i percorsi acquei verso l'area archeologica di Altino.



2.3 Il sistema delle grandi infrastrutture

Le grandi infrastrutture, ferroviarie e viabilistiche, hanno sempre giocato un ruolo rilevante nella costituzione della terraferma, a volte diventando pretesto per la realizzazione di alcune sue parti, altre incidendo in maniera determinante a farne delle periferie. Per la prima volta nella storia recente della città uno strumento urbanistico si occupa di ripensare complessivamente il quadro generale dei sistemi della grande viabilità e dei trasporti collettivi, appare perciò rilevante progettare un nuovo rapporto tra i manufatti nei quali questi sistemi si compongono e i territori sui quali essi prendono posto e contribuiscono a definire.

All'interno di questa prospettiva la parte orientale della terraferma veneziana risulta significativamente coinvolta nella riflessione su questo tema, essendo attraversata dai principali itinerari territoriali provenienti da nord-est: le autostrade e le vie ferrate verso le valli e i valichi alpini; quelle che corrono parallele alla linea di costa dirette a Trieste, Gorizia ed ai valichi orientali; i raccordi con le direttrici dal centro e dal nord Italia. In particolare compito del piano in questo ambito è quello di chiarire i differenti ruoli svolti dai diversi tracciati, attraverso la specificazione delle qualità degli interventi che su di essi si organizzeranno e la chiarificazione del funzionamento complessivo del sistema della mobilità in questa parte della terraferma. In questo senso appare rilevante mettere in luce come il sistema della grande viabilità si distingua in due diversi insiemi di tracciati: il primo costituito dai grandi attraversamenti territoriali della A4 e della A27, che trovano un punto di incrocio di livello regionale nel grande svincolo della Bazzera, e il loro attestamento verso il centro antico e i collegamenti internazionali con la bretella di connessione alla statale 14; il secondo rappresentato dalla Circonvallazione est, divenuta ormai percorso di servizio interno alla città, con un numero elevato di punti di intersezione e la funzione di attrattore per le attività economiche. Diverse strategie andranno perciò avanzate per i due insiemi: lasciando al primo, sul quale il progressivo chiarimento del tracciato del passante autostradale specificherà il ruolo che dovrà assumere nel contesto regionale, il ruolo di attestamento per attività con funzione di servizio ai transiti territoriali e di accesso al sistema metropolitano veneziano; e assegnando al secondo la funzione di boulevard interno, atto ad accogliere nuove entità commerciali e servizi a diretto utilizzo della città. Più precisamente si tratterà nel primo caso di completare il sistema degli attraversamenti e degli accessi all'agglomerato urbano di Mestre e al centro antico di Venezia con la realizzazione del



Terminal aero-portuale di Tessera e nel secondo di assecondare le tendenze in atto allo sfruttamento commerciale del fronte stradale della Circonvallazione est..

L'insieme tematico delle grandi infrastrutture si articola nella definizione dei progetti per l'asse interno della Circonvallazione est e per quello dei tracciati di attraversamento territoriale, articolato a sua volta nei gruppi di progetti per la Tangenziale ovest al di là dello svincolo di intersezione con la Circonvallazione est e la bretella autostradale di accesso all'aeroporto.

L'asse interno della Circonvallazione est

La Circonvallazione est viene reinterpretata nello strumento urbanistico come un viale interno all'agglomerazione,. Le sue prestazioni tecniche vengono adattate al fine di ridurre le velocità di percorrenza e di consentire un più frequente interscambio con il sistema degli insediamenti lineari che lo incrociano. Nella parte meridionale la circonvallazione ha attratto le sedi delle aziende municipalizzate (ACTV, AMAV, ecc.) e altre attività economiche e produttive (autotrasportatori, concessionari, ecc.) che sfruttano commercialmente la strada per il passaggio dei veicoli, mentre l'inesistenza di edifici e spazi commerciali direttamente affacciati sulle carreggiate e la presenza di spazi agricoli connota la parte settentrionale della strada. Le proposte di piano tendono così a configurarsi come interventi ordinati per brani significativi dell'attuale percorso, che prevedono le seguenti azioni:

- sistemazione complessiva del nodo di S.Giuliano e della biforcazione Circonvallazione est/via Orlanda attraverso il ridisegno degli svincoli di raccordo e della sezione della circonvallazione;
- realizzazione di un terminal per il trasporto acqueo delle merci e di una zona per attività economiche;
- previsione di un nuovo insediamento ricettivo a completamento dell'insediamento alberghiero già esistente nell'area;
- creazione di una lottizzazione produttiva e commerciale nel tratto meridionale della circonvallazione e realizzazione di nuovi raccordi con i la nuova via Orlanda, la via Porto di Caverniagio e Pertini;



- realizzazione di sovrappassi ciclopedonali alla Circonvallazione est in corrispondenza dell'intersezione con il canale verde Osellino-Favaro e sistemazione degli spazi verdi a protezione dai rumori e dalle polveri della strada;
- riorganizzazione dell'intersezione tra gli insediamenti lineari attestati lungo le vie S.Donà e Pasqualigo e la Circonvallazione est, con aumento dei punti di interscambio e sistemazione degli spazi prospicienti la circonvallazione;
- riordino della Circonvallazione est nel tratto compreso tra il cavalcavia di sovrappasso alla ferrovia e l'intersezione con la Tangenziale ovest, con creazione di nuovi punti di interscambio per servire le attrezzature ricreative di Carpenedo e la prevista nuova stazione del Sistema Metropolitano Ferroviario Regionale.

Interventi previsti

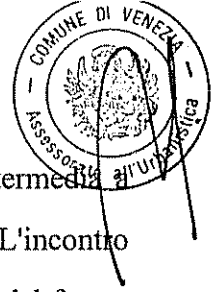
il tratto tra S.Giuliano ed il canale verde Osellino-Favaro

Sistemazione dello svincolo di S.Giuliano, con realizzazione degli accessi al parco e parcheggi. Costruzione di un albergo all'interno dell'area del parco. Realizzazione di un terminal merci a servizio del centro antico di Venezia sul Canal Salso e di una piccola zona per attività produttive.

Ridisegno dello svincolo biforcazione Circonvallazione est-via Orlanda (ovvero della direttrice verso Treviso e di quella verso Trieste) con una rotatoria e la realizzazione di una lottizzazione produttiva, che riprendendo la trama della partizione agricola riordina e razionalizza i lotti delle attività esistenti e ne consente l'insediamento di nuove. Le attività produttive e ricettive presenti a sud del Collettore consorziale Acque Basse vengono bloccate e ne è impedito lo sviluppo.

Lungo la via Orlanda il piano propone il raddoppio a nord del tracciato esistente mediante un percorso che si raccorda alla nuova via Orlanda. Nello spazio intercluso tra nuovo e vecchio percorso stradale viene organizzata una sequenza di lotti e attività economiche (già in parte insediate), tra le quali trova posto anche la sede dell'AMAV ed alcuni canali verdi volti a mettere in contatto il centro sportivo di via Porto di Caverniagio con il parco di S.Giuliano.

La Circonvallazione est viene invece ridisegnata nella sua sezione stradale, attraverso la realizzazione di parcheggi ai lati, tracciati di raccordo con le vie Pertini e Porto Caverniaghi e rotonde. I lotti commercial-produttivi si organizzano su entrambi i lati della strada e nell'orientamento e dimensione



recuperano le partizioni fondiarie esistenti. Una fascia verde si inserisce in posizione intermedia per connettere il quartiere Peritni con l'area del centro sportivo di via di Porto di Caverniagio. L'incontro con il canale verde Osellino-Favaro interrompe questo sistema offrendo una discontinuità del fronte edificato e sottolineando la differenza con gli altri tratti della circonvallazione.

il tratto tra il canale verde Osellino-Favaro e il sovrappasso alla ferrovia

Realizzazione di una rotonda di intersezione con la nuova via Vallenari sulla quale si attestano ulteriori aree per attività economiche che intervengono a completare e compattare l'edificato sul lato occidentale della circonvallazione.

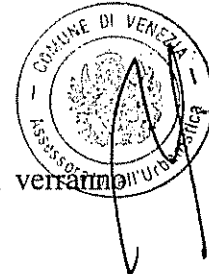
In corrispondenza dell'attuale incrocio con la via S.Donà vengono realizzati due nuovi parcheggi: il primo sul lato orientale a servizio dei nuovi insediamenti residenziali realizzati sulla nuova via Vallenari; il secondo, sul lato occidentale e di maggiori dimensioni, con funzione di supporto agli utenti della linea del tram provenienti dalla terraferma nord-orientale. Ulteriori parcheggi vengono previsti ai margini delle carreggiate.

Un nuovo accesso, che completa il percorso alternativo alla via Altinia sul lato occidentale, è previsto a nord. Questo accesso consente inoltre da un lato di raggiungere direttamente il centro sportivo esistente, dall'altro di servire le attività commerciali oggi affacciate sulla circonvallazione.

Un'ulteriore rotonda viene infine prevista per consentire l'intersezione diretta con la via Pasqualigo a nord e la via S.Maria Goretti a sud. Sul lato meridionale della circonvallazione, presso il raccordo con la via Ortisei, vengono realizzati nuovi parcheggi a servizio del centro sportivo, a sua volta ingrandito. Sul lato meridionale le attività economiche esistenti vengono confermate e viene proposto un grande spazio verde che prosegue verso la via S.Donà e il Parco della Bissuola. Presso l'attuale incrocio con la via Pasqualigo, si realizza una barriera a protezione dalle polveri e dai rumori della strada.

il tratto tra il sovrappasso alla ferrovia ed il raccordo con la Tangenziale ovest

Realizzazione di una nuova intersezione tra la circonvallazione e la via Vallon. Questa viene ottenuta realizzando due piccoli anelli che razionalizzano la circolazione sui due lati della ferrovia e tramite nuovi raccordi che si innestano ai piedi del cavalcavia. Gli anelli viari servono inoltre anche la nuova fermata della metropolitana regionale ipotizzata in corrispondenza del Forte Carpenedo, presso la quale sono inoltre previsti dei parcheggi, con funzione di supporto al forte e al Bosco di Mestre.



Nuovi parcheggi sono previsti a servizio dell'area sportiva su via Berna, parte dei quali verranno realizzati lungo la carreggiata settentrionale.

Tra il cavalcavia e lo svincolo la Circonvallazione est correrà tra le fitte masse arboree previste ai suoi margini.

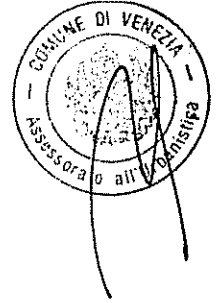
I grandi tracciati di attraversamento territoriale e il terminal nord-orientale di Tessera

La grande viabilità autostradale nel settore orientale della terraferma viene interpretata come un sistema di attraversamento del territorio sostanzialmente staccato dall'intorno, un percorso di scala diversa dagli insediamenti residenziali ed agricoli che lo circondano, ma che pretende di chiarire quali devono essere le precise relazioni che con essi si devono stabilire. Nodi di interscambio, svincoli e diramazioni divengono gli elementi attraverso i quali queste relazioni sono chiarite in un disegno che assume pieno significato alla scala territoriale e andrà percepito nella velocità del transito automobilistico. In particolare la necessità di specificare le diverse direttrici ed i luoghi di possibile accesso al sistema urbano conducono a definire due diversi gruppi di interventi il primo lungo la Tangenziale ovest ed il secondo lungo la bretella autostradale dell'aeroporto.

La Tangenziale Ovest

Su questa infrastruttura sono previste le seguenti azioni:

- sistemazione dell'area di intersezione tra Circonvallazione est e Tangenziale ovest;
- raddoppio delle carreggiate della tangenziale ovest da questo svincolo in poi, lungo la direttrice dell'autostrada A4;
- realizzazione di un insediamento a servizio dell'autostrada in corrispondenza della cosiddetta area Bazzera, con insediate funzioni ricettive e direzionali. L'insediamento sarà dotato di un proprio accesso e di un raccordo con la rete viabilistica locale, verso il comune di Mogliano Veneto;



Interventi previsti

l'area dello svincolo di intersezione con la Circonvallazione est

Nelle proposte di piano lo svincolo rimane sostanzialmente immutato pur se le decisioni riguardo al passante autostradale potrebbero condurre ad una sua radicale modificazione. La localizzazione all'incrocio di diverse direttrici, e la prossimità alle aree centrali dell'agglomerato mestrino, hanno contribuito ad attestare in questo luogo un grande numero di attività e servizi (motorizzazione civile, vigili del fuoco, ecc.). Altre aree vengono messe a disposizione per il miglioramento ed il completamento di questo rilevante nodo del grande sistema viabilistico della terraferma.

l'area Bazzera

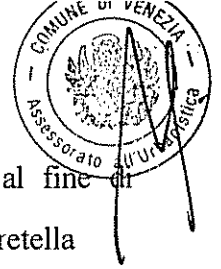
In corrispondenza delle grandi stazioni di servizio oggi esistenti viene realizzato un nuovo insediamento a supporto della grande viabilità, nel quale troveranno posto strutture ricettive e sportive. Le attività commerciali ivi collocate dovranno essere riservate alle sole funzioni di servizio alla viabilità territoriale e non alla grande distribuzione. Un nuovo svincolo è previsto al fine di consentire il diretto accesso all'insediamento e per permettere il raccordo con la sede delle Assicurazioni Generali. Per la realizzazione di questo secondo è prevista la costruzione di un ponte sul fiume Dese.

L'insieme di queste opere assumerà l'aspetto di una radura all'interno della vasta massa boscata sistemata ai suoi margini ed in continuità con il Bosco di Mestre.

La bretella dell'aeroporto

La bretella nel disegno proposto dal piano trova un punto di attestamento nel grande svincolo di intersezione tra le autostrade A4 e A27 e l'altro nel nuovo disegno del nodo di interscambio tra flussi terrestri ed acquei, in corrispondenza dell'aeroporto. Su di essa sono previste le seguenti azioni:

- il disegno di un'area per attività economiche in continuità con gli insediamenti commerciali e produttivi sviluppati nel comune di Marcon, nell'ambito della quale dovrebbe trovare posto un grande centro per la distribuzione e collettazione delle produzioni agroalimentari dei distretti trevisani e veneziani associato all'aeroporto.



- la sistemazione degli spazi di intermediazione tra lo svincolo di Dese e l'abitato, al fine di proteggere questo secondo dai rumori e dalle emissioni nocive provocati dai transiti sulla bretella
- la ridefinizione complessiva del nodo di Tessera che prevede: il ridisegno complessivo della viabilità di innesto sulla statale 14 e l'accesso all'aeroporto, allo stadio e al terminal terracqueo; la realizzazione di un area per insediamenti produttivi associata ad attrezzature sportive; il nuovo stadio; la sistemazione dell'area dell'aeroporto e la realizzazione dei terminali passeggeri e merci per le isole e Venezia.

Interventi previsti

l'area per insediamenti produttivi di Dese

Il complesso progetto si articola in quattro distinti interventi, realizzabili in momenti diversi: il primo localizzato presso la frazione di Pialoi e consiste in un area commerciale e produttiva inserita tra i tracciati delle due autostrade; il secondo, molto più esteso, lungo via Altina a completamento degli insediamenti già presenti lungo l'A27 e in continuità con il centro commerciale Vallecenter; il terzo presso la ferrovia di piccole dimensioni e in contatto con la stazione della ferrovia metropolitana regionale; e il quarto, anch'esso di esigue dimensioni, a ridosso della Fossa Storta.

Il centro agroalimentare dovrebbe trovare posto nel secondo. Una trama veicolare, impostata su un tracciato principale che ha la funzione di connettere tra loro i diversi interventi e questi con la rete stradale principale, organizza i lotti edificabili ed i parcheggi.

Un sistema continuo di aree verdi, boscate ed a prato, si interseca con i lotti edificabili ed i tracciati viari, qualificandone i contorni ed intervenendo a definirne quinte e fondali. Questo sistema si collega con le aree destinate ad imboscamento e ad arboricoltura da legno del Bosco di Mestre.

Un tracciato della maglia di servizio ai lotti si connette con la viabilità del centro commerciale, distinto da una massa arborea lungo la Fossa Storta, che viene raccordata direttamente all'autostrada A4 con uno svincolo realizzato in comune di Marcon.



lo svincolo di Dese

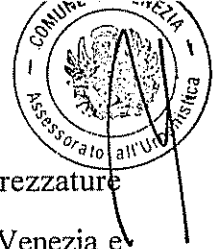
Lo svincolo non viene modificato nei suoi tracciati, ma ne vengono piantumati densamente gli spazi adiacenti ed interni, a protezione dell'abitato e al fine di porre quanto più possibile in continuità le diverse aree boscate separate dalle infrastrutture (ferrovia, bretella, autostrade).

il nodo di Tessera

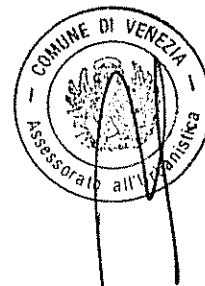
La ridefinizione complessiva del nodo prevede innanzitutto la riorganizzazione della viabilità, con la costituzione di una rotonda di intersezione tra la bretella e la statale 14, sul sito dell'attuale innesto; un nuovo svincolo più a nord viene realizzato per consentire l'accesso diretto allo stadio e da questo alla nuova lottizzazione produttiva e alla statale 14; una trama viaria è organizzata per servire ed ordinare gli insiemi di lotti e le attrezzature sportive ad essi associati.

Ridefinizione viabilità esistente con: creazione di uno svincolo a nord dell'intersezione con la statale 14 per l'accesso ai parcheggi dello stadio, alle attrezzature sportive e ai nuovi insediamenti produttivi; sostituzione dell'innesto attuale bretella-statale 14 con una rotonda di grandi dimensioni sulla quale si raccorda anche il tracciato organizzatore degli insediamenti produttivi, parallelo alla statale; realizzazione di una seconda rotonda in corrispondenza del viale di accesso all'aeroporto e alla prosecuzione di questo verso l'insediamento per attività produttive e le attrezzature sportive.

L'ambito d'intervento a nord della statale 14 si articola in distinti programmi funzionali: il nuovo stadio, le superfici a parcheggio e i servizi ad esso connesse; un insieme di attrezzature sportive (campi da calcio, da tennis, ecc.) che potrebbero eventualmente rappresentare un supporto all'impianto principale, oppure funzionare in modo autonomo; una lottizzazione per attività produttive. Lo stadio è separato dalla bretella da una fascia verde e presenta l'accesso principale verso sud. Gli impianti sportivi si attestano sul Collettore consortile Acque Medie e risultano adiacenti all'area del forte militare, che potrebbe eventualmente assumere anch'esso funzioni ricettive. I lotti riservati alle attività produttive, serviti da un'adeguata maglia di tracciati viari e pedonali, sono cinti da un sistema di terrapieni inclinati che li configura come un insieme introverso e chiuso verso l'esterno, rispondendo così allo spazio esteso della campagna circostante. Una trama di superfici pavimentate e a prato pone tra loro in relazione i diversi elementi del progetto e quelli più rilevanti del contesto.



L'ambito di intervento a sud della statale 14 prevede invece l'ampliamento delle attrezzature aeroportuali e la creazione di un terminal turistico per il diretto accesso al centro antico di Venezia e logistico per i centri insulari della laguna settentrionale.



3. Il bosco di Mestre

Quello del Bosco di Mestre è un progetto che presenta valenza e significati molteplici e la cui rilevanza può essere colta a diversi livelli. Innanzitutto può essere interpretato come una componente essenziale della proposta di piano per la parte est della terraferma veneziana, della quale esplicita e ordina in un insieme coerente la diffusa azione di riprogettazione degli spazi aperti, riqualificazione dei tessuti periferici e intervento negli ambiti agricoli.

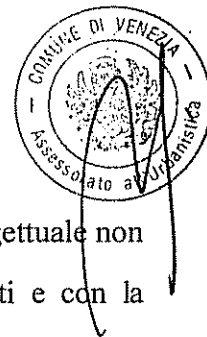
In secondo luogo esso può essere inteso come un significativo momento dell'intero progetto ambientale elaborato per il territorio della terraferma, contribuendo alla chiarificazione degli interventi da attivare sugli ambiti naturalistici locali, sull'armatura degli spazi verdi urbani e al fine di precisare un'efficace politica generale per le aree agricole.

Oltre a ciò il Bosco di Mestre rappresenta un momento inaugurale di un ampio processo di ripensamento di tutto il sistema ambientale della bassa pianura veneta e più in particolare per la riqualificazione della laguna; processo che coinvolge un vasto numero di soggetti e di ambiti locali. Un programma di rilevanza internazionale, non solo per il richiamo che la città di Venezia ed il territorio ad essa afferente hanno nel mondo, ma anche per gli sforzi e l'impegno che una simile impresa implica.

Infine, in quanto futuro ambito naturalistico di scala territoriale, il bosco aspira a rappresentare al tempo stesso un'attrezzatura di riferimento per la vita dell'intera area metropolitana, uno spazio collettivo per gli abitanti di molti comuni e un luogo di incontro nel quale poter svolgere differenti attività.

Per tutte queste ragioni l'elaborazione del progetto del Bosco di Mestre assume un carattere di esemplarità, essa infatti, oltre a partecipare intimamente alla redazione del nuovo strumento urbanistico comunale, attraversato tutti i temi con i quali si dovranno affrontare tanto la costruzione delle strategie di intervento per la qualificazione complessiva dei contesti naturali ed agricoli, quanto la preparazione di politiche e interventi nell'area veneta centrale.

Redigere il progetto per il Bosco di Mestre vuol dire confrontarsi perciò con più operazioni: riqualificazione dei paesaggi delle diverse produzioni agricole; disinquinamento dei corsi d'acqua e della laguna; costituzione di una trama di spazi verdi, di attrezzature e di servizi alla scala dell'area vasta, capace di essere efficientemente utile e coerente all'abitare delle sue popolazioni.



Da questo quadro, complesso e molteplice, emerge la necessità di una prospettiva progettuale non bloccata e troppo definita, che scontrerebbe con le differenze tra i soggetti coinvolti e con la dimensione dei compiti. Si ipotizza così un progetto aperto e sviluppato su più livelli, più simile ad un programma di interventi e ad una strategia che ad un disegno specificato e concluso. Qualcosa non tanto che ambisca a mutare nel corso degli anni, ma piuttosto a far inverare nel tempo alcune prospettive indicate con precisione, senza occuparsi troppo di anticiparne gli esiti finali.

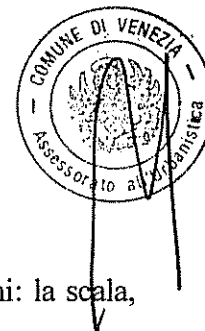
L'intenzione è quella di fare del progetto del Bosco di Mestre non solo uno strumento amministrativo per gli assessorati direttamente coinvolti nella sua ideazione e realizzazione (urbanistica, lavori pubblici, ecologia), ma un vero e proprio documento sulla base del quale stipulare un "protocollo d'intesa" tra i differenti attori e che ambisca a diventare un impegnativo programma di interventi e di politiche per il medio e lungo periodo.

Un responsabile impegno per i diversi soggetti che li identifichi e ne chiarisca le competenze, definendone gli spazi di scambio, discussione e reciproca collaborazione. Una strategia d'insieme precisa, ma che al tempo stesso rimandi alla progettazione esecutiva delle opere solo nel momento della loro concreta realizzazione, sì da poter incontrare le convenienze contingenti senza dover portare ad una modificazione complessiva del progetto. Un programma basato su criteri molto chiari, ma che si inverano solo nel farsi delle opere e non astrattamente definiti ed imposti.

Importante alla luce di quanto detto sarà allora la realizzazione di un'apposita entità amministrativa con il compito di gestire il progetto. Un organo flessibile e non aggiuntivo a quelli esistenti, ma più semplicemente configurato come un "ufficio" o uno "sportello" attraverso il quale attuare una politica continuativa di incentivazione, sensibilizzazione e sviluppo del Bosco di Mestre. Una piccola, e per questo efficiente, entità adibita a svolgere un'azione di supporto informativo e burocratico per sollecitare ad esempio l'utilizzo dei finanziamenti comunitari per l'imboschimento e la pratica delle colture da legno, la redazione delle pratiche, il contatto con i tecnici, l'aggiornamento dello stato di avanzamento dei programmi. In sostanza un elemento che concretizzi l'ipotesi che il progetto del Bosco di Mestre possa diventare un obiettivo delle politiche e delle strategie, in primo luogo delle amministrazioni del Comune di Venezia, e più in generale di tutti i soggetti interessati alla sua realizzazione. La particolare natura dell'intervento, nel quale gioca una posizione centrale la vegetazione e la preparazione dei suoli, implica la necessità di prevedere con anticipo oneri, implicazioni e aspetti della manutenzione degli interventi auspicati. Un elemento



da non sottovalutare per l'incidenza crescente che simili costi avranno sui bilanci futuri degli enti locali e che potranno quindi giocare un effetto non irrilevante sull'esito complessivo dell'operazione. Tutto ciò non potrà però prescindere, né avere successo, senza l'attivo impegno e la partecipazione di molti cittadini ed in particolare di quelli direttamente coinvolti nelle produzioni agricole, o insediati nelle aree interessate dal progetto. Proprio su questi aspetti si giocherà il valore collettivo ed anche sociale di quello che si prospetta come un intervento di lungo periodo, destinato ad essere fruito da una società in parte differente da quella che lo ha voluto e l'avrà realizzato.

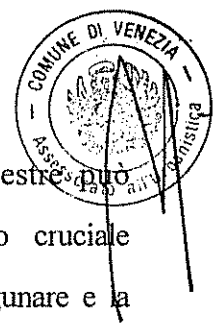


3.1 il quadro di riferimento

La costruzione del progetto per il Bosco di Mestre implica una riflessione su alcuni temi: la scala, gli ambiti di riferimento e di significato che risultano più ampi del contesto direttamente coinvolto dal progetto. Questioni come la qualificazione dei paesaggi delle diverse produzioni agricole, o il disinquinamento della laguna veneta, o ancora la natura e il modo di gestire e far cooperare tra loro i soggetti incaricati della trasformazione del territorio o che su di esso sviluppano i propri interessi, non trovano esaurimento nel solo progetto del bosco, ma rimandano all'insieme delle proposte e delle scelte compiute dal piano. Nondimeno la descrizione del progetto richiede di restituire il quadro entro il quale si definisce.

I differenti paesaggi della produzione agricola

L'attuale sistema della produzione agricola nell'ambito della comunità europea si basa interamente sulle sovvenzioni distribuite dalle autorità centrali, in questo senso esso è esito delle politiche attuate dagli organi eroganti i fondi. Fino alla fine degli anni ottanta tali politiche erano protese ad incentivare e compensare la produzione agricola garantendo il prezzo dei prodotti indipendentemente dalla loro qualità. Negli anni '90 si assiste invece ad un deciso cambiamento di prospettiva, sia per ragioni di mercato che per l'aumentata sensibilità nei confronti della questione ambientale mentre i programmi di incentivazione e sostegno della produzione primaria tendono a privilegiare gli aspetti qualitativi. Qualità dei prodotti, diversificazione delle colture, integrazione del reddito degli agricoltori, interventi ambientali, agricoltura biologica, contenimento degli inquinanti, ruolo di abbattimento dell'inquinamento atmosferico, diventano così alcuni dei criteri per la distribuzione dei fondi comunitari per l'agricoltura. Soggiace a tale mutamento nelle politiche comunitarie la consapevolezza che nel lungo periodo i fondi di sostegno alla produzione primaria seguiranno un andamento progressivamente decrescente, ponendo in difficoltà una larghissima parte dei fondi agricoli impostati su produzioni debolmente strutturate ed incapaci di redditi sufficienti senza sostegno finanziario diretto. Oltre a ciò le politiche di sviluppo agricolo prevedono un ripensamento generale del sistema globale della produzione agricola con un auspicato miglioramento delle condizioni delle aree depresse del terzo mondo e un riequilibrio del quadro mondiale.



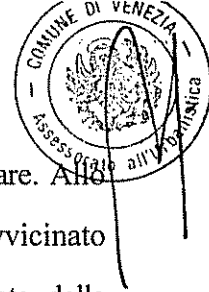
Richiamare una prospettiva di così ampia scala nel caso del progetto per il Bosco di Mestre può apparire eccessivo, ma l'intento perseguito è quello di far comprendere il motivo cruciale dell'intervento e i contenuti collettivi dell'impresa. E' ben noto infatti come l'ambito lagunare e la conformazione dello stesso centro antico siano esito di un grande progetto ambientale, di una volontà politica e rappresentativa ancora oggi ben riconoscibili. Un progetto che univa intenzioni difensive, interessi fondiari e produttivi, dai significati rappresentativi, ideali e simbolici profondi.

L'essenza del processo da attuare non sembra essere mutata. Ancora una volta si tratta di costruire un paesaggio attraverso il quale definire l'intera immagine territoriale di una società locale e un modello di possibile città del futuro.

Nel passato il disegno del territorio era strettamente connesso alla sua economia e società; più che esito di un progetto esso esprimeva i rapporti e le relazioni vigenti nella società attraverso la forma dei segni del territorio. Paesaggio è in questo senso vocabolo che designa non tanto una scena, un panorama, quanto piuttosto un'entità territoriale, un sistema di produzione agricola, uno specifico rapporto tra città e campagna, modelli di produzione e pratiche sociali. Come rappresentazione ed essenza di tutto ciò, l'artificialità del territorio rivelava strutture materiali e culturali di lungo periodo e significati sempre adeguati in ogni sua singola espressione.

Oggi la relazione tra segni del territorio e loro ragioni appare certamente meno intensa, meno motivata e più esteriormente irragionevole. Più oscuri ed individuali ne appaiono i significati e il loro aspetto. Tutto ciò non deve però indurre ad un ritorno al passato, al disegno precedente, in quanto omai le motivazioni intrinseche di quel disegno, il loro ruolo di espressione di una società e dei suoi modi di coltivare la terra e di abitare la città sono estinti. Qualunque "ricostruzione", qualunque riproposta, avrebbe il segno di una nostalgia che l'abitare contemporaneo non merita, perchè, ed è qui il punto, si tratta non tanto di ripercorrere un passato, quanto bensì di costruire il paesaggio e lo spazio del presente e del futuro a cui si può aspirare, e che rappresenta una fertile idea di società contemporanea.

I caratteri specifici dei territori agricoli della terraferma orientale sono quelli che emergono dall'intersezione delle caratteristiche geomorfologiche, dai regimi di conduzione, dai tipi di produzione, dai rapporti con gli insediamenti, residenziali e non, della periferia. Un intersecarsi che informa differenti paesaggi, con i quali si confrontano il progetto del Bosco di Mestre e le politiche complessive per le produzioni del settore primario sviluppate nel piano. E' così che appare importante preservare le condizioni economiche e gli spazi estesi delle grandi estensioni dei latifondi



sui terreni delle bonifiche più recenti, che connotano le terre più prossime al margine lagunare. Allo stesso modo le campagne fortemente parcellizzate, dove l'orizzonte è continuamente ravvicinato dalla fitta trama di filari e alberature, tipica delle aree interne e maggiormente consolidate della terraferma, andranno salvaguardate nell'insieme dei loro elementi e nella possibilità di costituire ancora un elemento di sostegno economico per i proprietari sempre più impegnati in altre attività. Un simile atteggiamento andrà sviluppato per quella particolare declinazione di questo secondo paesaggio costituita dalla fascia di terreni lungo il fiume Dese, dove la presenza delle acque e le particolari condizioni insediative rendono ancora più articolata e meglio conservata la produzione agricola e la vegetazione. Andranno invece recuperati quei terreni che assumono connotati intermedi tra due paesaggi principali ora descritti, esito della degenerazione del paesaggio dei campi chiusi, e anche della transizione verso produzioni fortemente meccanizzate. Particolarmente attenzione andrà posta a quegli ambiti interamente interclusi dall'edificato della periferia mestrina, che dovranno essere preservati in quanto riserve fondiari, vuoti da trasformare in parchi urbani o agricoli. Per la moltitudine dei lotti marginali, fortemente commisti all'edificato, sui quali sviluppano orti, vivai, pioppeti o colture secondarie, si dovrà trovare un senso di volta in volta in relazione al complesso degli interventi urbanistici previsti dal piano, cercando di sfruttarne la loro connotazione debole come una risorsa.

Ipotesi per il disinquinamento della laguna veneta

Per quanto attiene invece al programma complessivo di disinquinamento e risanamento della laguna veneta l'elaborazione del progetto del Bosco di Mestre si confronta marginalmente con il sistema degli interventi diretti sullo specchio acqueo ed i suoi margini, concentrando invece l'attenzione sulle politiche per il bacino scolante. E' questo un aspetto particolarmente rilevante nell'ambito della terraferma orientale perchè proprio in esso si concentrano i corsi d'acqua che ancora sfociano direttamente in laguna dopo le sistemazioni idrauliche operate dalla repubblica veneziana. Il tema assume declinazioni differenti in relazione al tipo e alle modalità di inquinamento delle acque. Questo appare rilevante per quanto concerne l'inquinamento di natura urbana sia alla scala dell'insediamento mestrino che a quella dell'area vasta. L'azione sul sistema di smaltimento e depurazione dei reflui con l'adeguamento delle reti esistenti prevede la realizzazione di nuovi



collettori più capaci, l'eliminazione delle immissioni di scarichi non trattati nei corsi d'acqua, la realizzazione di vasche di prima pioggia e depuratori. In particolare per l'agglomerato Mestrino è prevista una progressiva semplificazione del sistema esistente.

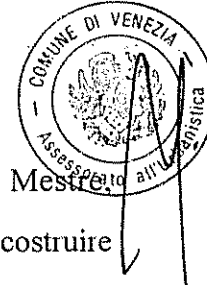
Esso è stato costruito per funzionare con un numero elevato di piccoli depuratori attestati in corrispondenza dei corsi d'acqua comunicanti con la laguna; il sistema è oggi impostato su due grandi depuratori (localizzati l'uno a nord in località Campalto, l'altro a sud in località Porto Marghera) verso i quali si dirigono tutti i collettori organizzati sugli assi strutturanti la città. Le attuali e frequenti immissioni dirette nei corsi d'acqua principali come l'Osellino e il Marzenego dovrebbero essere eliminate, migliorando di conseguenza la qualità delle loro acque. A causa di diversi vincoli è impossibile creare una rete totalmente separata tra acque bianche e acque nere, costringendo ad un sistema misto, nell'ambito del quale andranno però realizzate vasche per l'accoglimento delle acque di prima pioggia.

Le strategie d'intervento sulle acque riguardano le operazioni nei confronti dell'inquinamento diffuso di natura agricola, rispetto al quale si fronteggiano tre diverse procedure.

Una prima, più radicale, propone la deviazione dei corsi d'acqua sfocianti oggi in laguna verso il fiume Sile e tramite questo al mare, sì da evitare l'immissione in laguna delle acque e la diluizione delle sostanze inquinanti direttamente nell'Adriatico. Un sistema che oltre ad avere un forte impatto sul territorio, implica la variazione dei regimi idraulici e lo spostamento della questione altrove piuttosto che la sua risoluzione, indifferente delle reazioni negative degli abitanti e delle amministrazioni coinvolte.

Una seconda prospettiva prevede l'abbattimento dei carichi inquinanti immediatamente prima della loro immissione nella laguna, attraverso la creazione di grandi vasche di fitodepurazione localizzate nei tratti terminali dei corsi d'acqua immissori. Anche questa soluzione implica forti trasformazioni e modifiche del paesaggio esistente, con rilevanti impatti sull'economia agricola delle aree coinvolte, comportando la sostituzione delle colture e delle attività esistenti con i sistemi di fitodepurazione.

Il terzo modello propende per un intervento di tipo diffuso, con la rinaturalizzazione e fitodepurazione estesa dei corsi d'acqua, a partire dai sistemi minori sino ai più importanti. Un'ipotesi che trova particolare corrispondenza con l'organizzazione e l'assetto territoriale della bassa pianura, in cui urbanizzato e spazio rurale non risultano distinguibili, e può diventare pretesto per la riqualificazione dell'edificato esistente, per il miglioramento delle condizioni della campagna e per la protezione dei paesaggi delle diverse produzioni agricole.



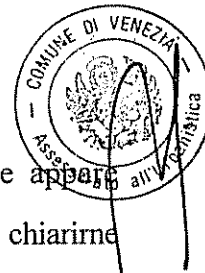
Pur esplorando anche le prime due ipotesi, l'elaborazione del progetto per il Bosco di Mestre privilegia e persegue sostanzialmente la proposta dell'intervento diffuso, impegnandosi a ricostruire attentamente le condizioni dell'apparato irriguo e di scolo dei fondi agricoli. Una ricerca che ha permesso di definire il panorama complessivo dei bacini e sotto bacini dei corsi d'acqua compresi nell'ambito territoriale del progetto del bosco, e di comprenderne i connotati e le relative condizioni di naturalizzazione, di uso e di degrado. In tale ottica si è altresì cercato di ricostruire il quadro delle opere avviate e previste, oltre ai motivi che ne stanno alla base, in modo da restituire con precisione il sistema complessivo di funzionamento delle acque quantomeno per la parte orientale del territorio di terraferma, con la specificazione del sistema dei manufatti e i luoghi di rischio idraulico. E' così emerso che, specie per le aree della bassa pianura, infrastrutture ed urbanizzato funzionano da elementi di impedimento al corretto deflusso delle acque, fattore che, associato all'elevato grado di impermeabilizzazione dei suoli nelle aree urbane, aumenta i rischi di esondazioni e allagamenti.

Anche nel recente passato le strategie di intervento sui corsi d'acqua sono state dirette a risolvere gli handicap idraulici dei territori della terraferma veneziana (scarsa pendenza dei terreni, altezza dei suoli inferiore al medio mare, arginature inadeguate) con un approccio di mera tecnica ingegneristica, diretto a far defluire più rapidamente possibile la maggior quantità d'acqua (realizzazione dello scolmatore Bazzera, e di altre opere a monte dell'agglomerazione mestrina).

Più precisamente sembra farsi forte l'attitudine a coniugare nei progetti di intervento le necessità e gli interessi delle produzioni agricole, delle attività urbane e dell'ambiente. Attitudine che non deve comunque far dimenticare che gli orizzonti di compimento di questi progetti sono molto lontani e differenti, passando in prima istanza attraverso il miglioramento delle opere in uso ed il loro completamento e ripristino, per affrontare successivamente, in una prospettiva di lungo periodo, una trasformazione più approfondita dell'intero sistema idraulico ed ambientale lagunare. Quest' ultimo costituisce il vero obiettivo finale, nel senso che successivamente, recuperate alcune condizioni, si compirà il reale e continuo lavoro di mantenimento e gestione di un nuovo assetto territoriale.

Soggetti coinvolti e proprietà fondiarie

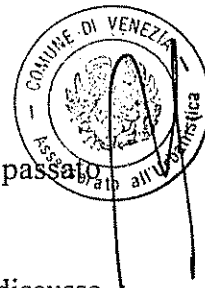
Al di là dei temi di così importante rilievo tecnico ora illustrati, fondamentale per la redazione del progetto del Bosco di Mestre è altresì la ricostruzione dell'universo proprietario e dei soggetti



coinvolti e coinvolgibili nell'intervento e nell'attuazione delle scelte di piano. E' così che appare cruciale individuare innanzitutto i soggetti per diversi aspetti coinvolti nel progetto e chiarirne progressivamente i differenti compiti. Alcuni di questi appaiono come interlocutori privilegiati del Comune di Venezia per la progettazione, la realizzazione e il mantenimento delle opere; altri invece, come semplici receptori delle indicazioni suggerite dal progetto del bosco, risultano pertanto invitati o sollecitati a compiere azioni favorevoli alla sua creazione o al suo mantenimento. Tra i secondi andranno genericamente annoverati tutti i cittadini residenti nelle aree coinvolte dal progetto, gli addetti nel settore primario e i proprietari o affittuari di terreni agricoli nell'area orientale della terraferma o tutti coloro interessati ad operarvi ed insediarsi. Tra i primi si può riconoscere l'insieme delle istituzioni e degli enti che hanno competenza sul territorio della terraferma orientale e che operano sui temi sopra richiamati:

- il Consorzio di Bonifica Dese-Sile, responsabile della conservazione e dell'adeguamento dei corsi d'acqua nei territori compresi tra il fiume Marzenego e Sile;
- l'Azienda Regionale Foreste, ente locale con il compito di protezione e sviluppo del patrimonio forestale nel Veneto;
- il Consorzio Venezia Nuova (e il Magistrato alle Acque), al quale spetta il coordinamento delle opere di difesa, salvaguardia e trasformazione della laguna veneta e dei territori ad essa afferenti;
- l'Azienda Multiservizi Ambientali Veneziana, alla quale spetta la manutenzione del verde pubblico, la raccolta differenziata dei rifiuti e il loro trattamento;
- l'Azienda Servizi Pubblici Idraulici e Vari di Venezia che tratta la depurazione delle acque reflue e degli impianti fognari;
- la Autovie Venete, che gestisce e progetta i manufatti autostradali;
- i comuni di Marcon, Mogliano Veneto e Martellago che confinano con l'ambito nord orientale di quello di Venezia e nei quali sono localizzate importanti presenze ambientali;
- le diverse associazioni di categoria del settore primario e gli ordini professionali coinvolti dalle tematiche del progetto (agronomi, forestali, architetti, ingegneri, ecc.).

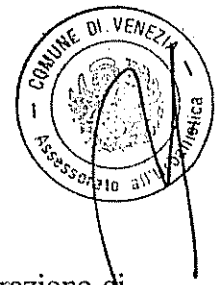
A questo elenco vanno aggiunte una serie di associazioni ed enti morali, che possiedono un numero cospicuo di proprietà nella zona orientale della terraferma, come le pie fondazioni Querini Stampalia e Pietà, o la benefica Trecento Campi, alle quali si aggiunge inoltre la Provincia di Venezia (sulle proprietà della quale l'Azienda Regionale Foreste ha già realizzato interventi di forestazione in



prossimità del cosiddetto bosco di Carpenedo), con le quali il comune di Venezia ha nel passato concertato interventi e stipulato contratti per la realizzazione di programmi d'utilità sociale.

Le proposte avanzate nel progetto per il Bosco di Mestre, che andranno intimamente discusse con ciascuna delle entità coinvolte al di là dei preliminari contatti stabiliti durante la fase di elaborazione del piano, chiariscono ad esempio come: al Comune di Venezia spetterà, oltre al coordinamento generale dell'intervento, la definizione e la realizzazione degli spazi verdi e dei servizi utili a completare e dare maggior qualità agli agglomerati esistenti; al Consorzio Dese-Sile sarà affidato il compito di attuare una diffusa politica di miglioramento delle condizioni delle acque attraverso interventi di protezione dal rischio idraulico, di depurazione dalle sostanze inquinanti e di rinaturalizzazione delle sponde e degli invasi di fiumi e canali; all'Azienda Regionale Foreste spetterà invece il ruolo di mettere a coltura le piante, di seguirne la crescita e di gestire, anche in associazione con altri enti, il bosco maturo in tutti i terreni di proprietà pubblica.

L'elaborazione del progetto ha approfonditamente analizzato e descritto questi aspetti mediante la ricostruzione delle caratteristiche socio-economiche delle aziende, della dimensione dei fondi e della loro localizzazione, ecc., recuperando le analisi agronomiche già condotte, oppure, qualora fosse necessario, rilevando in modo diretto le differenti situazioni. Sono inoltre state attentamente rilevate le proprietà, attraverso l'identificazione dei lotti, la specificazione degli ambiti dei proprietari pubblici (comune, provincia, stato; enti morali o società benefiche) e di quelli privati ordinati per classi dimensionali, e i vincoli dei corsi d'acqua, dei tracciati stradali e le servitù di passaggio. Più in particolare per le aziende agricole sono stati analizzati gli investimenti nei fondi e tipo di suoli, i caratteri dell'impresa agricola (età e numero addetti, tipo di impiego, salariati, ecc.), la dimensione, e i tipi prevalenti di colture. Tutti elementi fondamentali per definire il quadro entro il quale è possibile immaginare la concreta attivazione di un programma di forestazione o di incentivazione dell'arboricoltura da legno nelle attuali aree agricole.



3.2 Un progetto aperto

Il concetto generale che guida il progetto del Bosco di Mestre prevede: da un lato l'elaborazione di una serie limitata di elementi che si trasformano ed inverano secondo criteri d'intervento differenti in relazione alle specifiche situazioni, ai soggetti che li attuano e alla posizione relativa occupata nell'insieme; dall'altro la definizione ed il perseguimento di due politiche diffuse, per gli spazi delle produzioni agricole e per il sistema delle acque. Nell'insieme una serie di procedure, di comportamenti da tenere, in grado di fornire non tanto una forma finita o "conclusiva", quanto piuttosto uno scenario in continua modificazione: un progetto aperto, anche nelle attività e negli spazi che lo animeranno.

Gli elementi del progetto

Sostanzialmente il progetto nel suo complesso si articola in tre elementi principali, che pur cambiando natura di sito in sito, possono essere esplicitati con il medesimo concetto, e in due politiche d'intervento diffuse, che in modo pervasivo intervengono a conservare o trasformare non solo il territorio della parte orientale, ma l'intera terraferma.

Gli elementi del progetto consistono innanzitutto nell'identificazione di un campo di possibilità, definito il "cuore del bosco", nel quale le possibilità di realizzazione dello stesso sono maggiori. Si tratta di un vasto ambito, localizzato all'incirca tra l'abitato di Favaro e il fiume Dese, nel quale maggiore è l'attitudine ad accogliere la politica di incentivazione alla forestazione o all'arboricoltura da legno per il fatto che vi si concentrano e si fanno più compatti quei terreni di proprietà di enti morali, di soggetti pubblici o para-pubblici, che potrebbero essere interessati ad associare questo tipo di produzione agricola ad un intento di valore civico e sociale come quello del bosco. Un ambito che recupera ed amplia le aree già identificate nelle precedenti proposte progettuali avanzate dalla municipalità negli anni '80 e '90. Poco probabilmente esso riuscirà a costituirsi interamente come una sola e densa massa boscata e tantomeno potrà diventare un parco aperto interamente al pubblico; al contrario esso tenderà ad assumere l'aspetto di uno spazio nel quale si alternano masse boscate e radure, recintate o praticabili. La regolarità, la densità, la varietà delle essenze nelle aree boscate dipenderanno dalle scelte dei proprietari, dalle condizioni specifiche del sito, dalla consistenza e

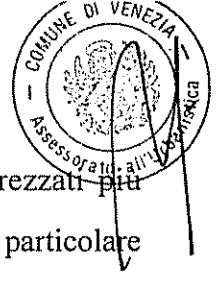


qualità del suolo, a partire dai suggerimenti e dalle prescrizioni fornite dalle norme di piano. La piantumazione dei diversi terreni agricoli viene incentivata attraverso la possibilità di realizzare alcune attività compatibili, per le quali viene definita la superficie minima di intervento, la formazione boschiva consentita (arboricoltura da legno o forestazione), la percentuale di piantumazione, gli indici di utilizzazione e la superficie massima di pavimento ammessa. Tra le attività previste vi sono: locande e osterie su edifici esistenti; strutture ricettive per la ristorazione e per l'agriturismo; attività di ricerca botanica, agronomica o comunque legata all'arboricoltura, anche a carattere didattico informativo; attrezzature sportive all'aperto; l'apicoltura; la stagionatura e segazione del legname; l'allevamento, la riproduzione e selezione della selvaggina non intensive; maneggi ed eventualmente attrezzature per lo spettacolo e il tempo libero.

In prossimità dei tracciati autostradali e ferroviari le piantumazioni saranno sviluppate in forme dense e con la presenza di arbusti e cespugli, sì da contribuire a ridurre la presenza dell'inquinamento acustico ed atmosferico provocato dai veicoli transitanti sulle infrastrutture. Sistemazioni specifiche dovranno riguardare gli ambiti di diretta competenza del sistema della grande viabilità, e in particolare le aree degli svincoli di raccordo tra le diverse direttrici.

Il cuore del bosco attraverso una serie di connessioni verdi verrà congiunto e messo in continuità con altre presenze ambientali e storiche presenti nel contesto dell'area vasta mestrina, che vengono a costituire i "capisaldi" del nuovo sistema ambientale: dalle ex-cave di Marcon, al parco dei laghetti di Martellago, dall'area del bosco e del forte di Carpenedo, al Parco della Bissuola, all'area archeologica di Altino e alla laguna. I capisaldi vanno intesi come aree significative, sulle quali si attestano o concentrano funzioni ambientalmente rilevanti (biotopi e nicchie ecologiche, discontinuità nell'edificato, ecc.), oppure luoghi culturalmente importanti (il museo di Altino, le fortificazioni antiche, ecc.), e pertanto dotati di grande capacità attrattiva per le popolazioni di un vasto territorio e per i circuiti turistici. La gran parte dei capisaldi si trova in ambiti esterni a quelli del comune di Venezia e pertanto il piano non interviene nella loro definizione, nondimeno essi sono oggetto di iniziative progettuali e interventi di sistemazione e manutenzione da parte delle amministrazioni competenti, rivelando la vivacità del contesto locale e la coscienza della necessità di un più ampio quadro d'insieme. Per quanto attiene a quelli presenti all'interno dei confini comunali di Venezia interventi e strategie sono chiariti nelle altre sezioni della presente relazione.

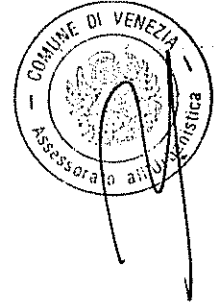
Le "connessioni verdi", come i precedenti elementi non hanno una configurazione univoca e costante, ma si costituiscono di volta in volta di manufatti e spazi scaturiti dal contesto nel quale



prendono posto. Esse sono così: ulteriori fasce boscate, sequenze di prati e boschetti attrezzati più o meno associati alla residenza per definire i margini degli insediamenti, ambiti di particolare protezione del lessico del paesaggio agricolo, ecc. Esse assumono particolare rilievo, sino a diventare dei veri e propri "canali verdi", con funzione di riqualificazione anche dei tessuti della città consolidata, in relazione con il centro antico e l'armatura degli spazi verdi previsti o esistenti nella città di Mestre, adeguatamente descritti in altre sezioni della presente relazione.

Le connessioni verdi supportano al loro interno i principali percorsi di servizio al bosco, e consistono in una croce di itinerari ciclopedonali che consentono di collegare in un caso l'attestamento turistico-ricreativo di Passo Campalto con il caposaldo delle ex-cave di Marcon, presso le quali l'amministrazione comunale ipotizza la creazione di nuove attività, nell'altro il nodo di Tessera con l'area del bosco e del forte di Carpenedo. Altri tracciati ciclabili connettono i capisaldi al cuore del bosco in una trama di percorsi di visita e attraversamento non viabilistico del territorio. L'accesso automobilistico alle aree boscate e al sistema degli spazi verdi e delle attrezzature ad esse associate sarà invece regolato attraverso l'attestamento dei percorsi in punti e località precisi, presso i quali troveranno posto i parcheggi. Nell'insieme il Bosco di Mestre non sarà però un ambiente chiuso, ma al contrario esso apparirà come un ambito entro il quale il paesaggio e lo spazio appariranno qualitativamente diversi pur continuando ad essere attraversati dai flussi attuali e nuovi di persone, merci e attività.

Come appare da questa descrizione degli elementi principali del progetto, la definizione precisa degli spazi del bosco (densità, forma, organizzazione interna delle masse e dei vuoti, ecc.) viene da un lato rimandata al momento della sua concreta realizzazione, dall'altro lasciata abbondantemente indefinita e nella possibilità di precisarsi da sola. Questo aspetto costituisce in qualche modo una delle specificità del progetto. L'esplicitazione delle qualità spaziali delle sue diverse componenti troverà intima fondazione nelle scelte di tipo operativo, procedurale, ambientale, agronomico, forestale. Essa chiarirà comunque i connotati della fruizione degli spazi boscati, il loro rapporto con gli spazi "altri" e le modalità di connessione, secondo le specifiche situazioni e necessità. Per questo, rilevante appare la costituzione di un organismo, scarno e flessibile, capace di gestire la realizzazione concreta del progetto e di continuare a far dialogare tra loro competenze diverse, tra le quali quella dei progettisti del comune di Venezia dovrebbe consistere nel contributo dei caratteri spaziali dei singoli interventi e luoghi.



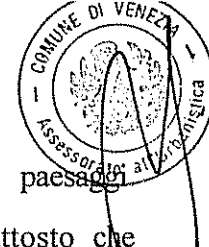
Due politiche

Il progetto del Bosco di Mestre, oltre agli elementi ora definiti, trova fondamento nell'elaborazione e nel perseguimento di due politiche diffuse: l'una orientata al risanamento, alla riqualificazione e rinaturalizzazione dei corsi d'acqua, l'altra volta alla trasformazione, rafforzamento e tutela dei caratteri dei paesaggi delle diverse produzioni agricole.

Nel primo caso si tratta di avviare un intenso e pervasivo processo di miglioramento delle condizioni ambientali ed idrauliche dei corsi d'acqua, non solo della parte orientale ma anche in tutta la terraferma, mutando radicalmente la tendenza del recente passato alla forte artificializzazione degli alvei e delle sponde. Il piano prevede delle norme che favoriscono l'attuazione della positiva trasformazione dei manufatti attraverso l'istituzione di una fascia di rispetto minima di 10 metri, a partire dal piede d'argine per i corsi d'acqua canalizzati e a partire dal ciglio della sponda per quelli non canalizzati, lungo tutti i canali e i collettori consortili. Lungo i corsi dei fiumi principali, come il fiume Marzenego o il canale Osellino, che nell'ambito della terraferma orientale e a valle degli sbarramenti a ridosso della città, vivono una condizione di totale canalizzazione e sono sostanzialmente privi di immissioni da parte di altri corsi d'acqua, sono altresì previsti interventi di consolidamento e di trasformazione delle sponde con tecnologie che favoriscono il miglioramento delle condizioni ambientali.

Gli interventi di sviluppo di bande vegetali di fitodepurazione a lato dei corsi d'acqua minori, di sistemazioni golenali o l'impianto di vegetazione per il miglioramento delle condizioni ambientali direttamente in alveo, sono localizzati e decisi in relazione alle modalità di apporto laterale dei differenti corsi d'acqua e del paesaggio attraversato. La scelta delle tipologie e dei piani vegetali verticali delle specie da impiegare nei differenti tratti è di volta in volta associata al tipo di paesaggio agricolo attraversato o lambito dal corso d'acqua, utilizzando pertanto l'altezza e la consistenza degli impianti vegetali come elemento diversamente declinabile: di definizione del margine edificato in associazione alle fasce boschive, di non interruzione dello spazio esteso dei latifondi, di radura, varco o addensamento di una massa boschiva, ecc.

La trasformazione, il rafforzamento e la tutela dei paesaggi delle diverse produzioni agricole sono anch'esse avviate sull'intero ambito della terraferma e non esclusivamente nella parte orientale. Le modalità di intervento si relazionano ai diversi contesti e alle intenzioni di piano e si fondano su

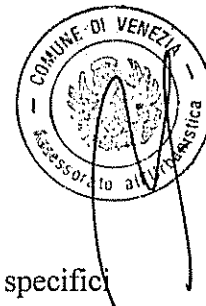


un'attenta analisi dei caratteri degli elementi che connotano l'aspetto dei differenti paesaggi. L'intenzione perseguita è quella di riconoscere ed evidenziare le differenze esistenti, piuttosto che riportare tutto ad un ideale presunto paesaggio del passato. Valutare le differenze come una potenzialità che consenta inoltre di rendere comprensibile il significato di ciascun luogo rispetto all'insieme e di permettere la prosecuzione delle attività economiche esistenti.

La fruizione allargata del territorio: l'intorno e gli eventi da porre in rete.

Il bosco non sarà un parco, almeno nel senso tradizionale del termine, bensì un'area periurbana a fruizione più o meno intensa, a seconda dei luoghi e delle situazioni. Definendo in questo modo il futuro ambito territoriale di progetto, si intende specificare che le attività in esso previste rappresenteranno degli eventi privilegiati nel campo di sviluppo delle pratiche che si svolgeranno nel bosco, ma non costituiranno dei grandi attrattori. Per tali motivi se ne propone la localizzazione ai suoi margini o solo in alcuni casi al centro, sì da costruire una trama di funzioni rilevanti di interludio tra zone abitate (e quindi da queste facilmente accessibili e fruibili) e spazi a carattere naturale e rurale. Alle funzioni per lo svago e gli sport si aggiungeranno invece altre attività, non legate al bosco, e già largamente presenti nell'area, ma che costituiranno in qualche modo i suoi margini ed eventualmente occasioni di sviluppo e promozione (l'aeroporto, l'area commerciale di Marcon, i centri urbani di Dese, Ca' Solaro, ecc.).

Inversamente il bosco e tutta l'area perilagunare orientale dovranno costituire nel tempo un grande sistema di aree verdi e rurali alla scala dello spazio metropolitano, la cui fruizione potrà essere associata anche alle iniziative in corso per l'area nord della laguna e il ridisegno dei circuiti turistici dal litorale e dalla città antica. Importante ed ulteriore elemento sarà costituito dal centro archeologico di Altino e dai tracciati delle strade romane. In sostanza il bosco entrerà in relazione e sarà un elemento di una vasta rete di luoghi di interesse da associare agli insediamenti residenziali, commerciali e produttivi, con e in relazione ai quali dovrà essere realizzato: il bosco sarà uno spazio per l'area metropolitana.



Interventi previsti

Gli interventi previsti nell'ambito del progetto del Bosco di Mestre non sono di esso specifici (tranne per quanto attiene le zone agricole nelle quali viene incentivata la forestazione o l'arboricoltura da legno) ma rimandano però direttamente all'iniziativa delle diverse aziende agricole, dei proprietari o affittuari dei terreni. Per tali motivi vengono qui di seguito elencate le parti nella quali si articola il progetto, demandando alle norme di attuazione di specificarne gli interventi.

cuore del bosco

L'insieme di aree comprese tra l'abitato di Favaro e i confini settentrionali del comune di Venezia nel quale è incentivata la forestazione e l'arboricoltura da legno.

fasce di connessione

Fascia verde Osellino-Favaro; fascia boscata Favaro-Scolmatore, che continua con funzione di corridoio biologico sino a Dese e alle cave di Marcon; fascia boscata Favaro-Campalto; canale verde Bissuola-Pasqualigo; canale verde Bosco di Mestre-forte/bosco di Carpenedo; fascia agricola del fiume Dese

capisaldi ambientali (anche esterni all'ambito comunale)

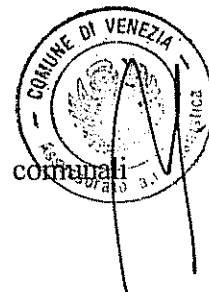
Isola del Montiron; cave di Marcon (lungo la Fossa Storta); parco dei Laghetti a Martellago; area del forte e del bosco di Carpenedo; parco della Bissuola; parco fluviale lungo il Marzenego (e parco di S.Giuliano); laguna.

unità di paesaggio agricolo

Gobbi- Caverniaghi; Favaro est; Favaro ovest; Dese est; Dese ovest; Ca' Solaro.

fasce di protezione delle infrastrutture

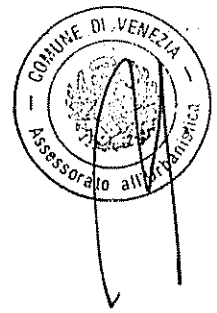
Su entrambi i lati della Tangenziale ovest tra lo svincolo di intersezione con la Circonvallazione est e lo svincolo di intersezione con la bretella di raccordo con l'aeroporto; sistemazione interna dei medesimi svincoli e di quelli di raccordo con la viabilità di Dese; su entrambi i lati della linea



ferroviaria Venezia Trieste tra il cavalcavia della Circonvallazione est ed i confini comunali settentrionali.

fasce di intervento sui corsi d'acqua

Fossa Pagana; canale Scolmatore; canale consortile Acque Medie; canale consortile Acque Alte; consolidamento delle sponde fiume Dese e canale Osellino.



II. MESTRE CENTRO

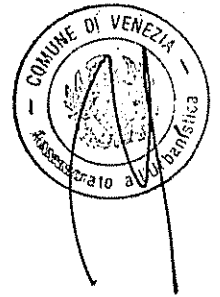
Il Sindaco

Il Segretario Generale

L'Assessore all'Urbanistica

Il Presidente del C.C.

Il Dirigente responsabile



1. Una descrizione sintetica

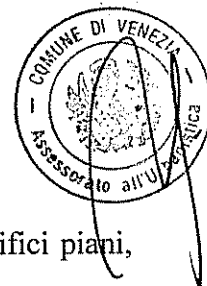
La denominazione "Mestre centro" é riferita a quell'insieme di aree confinanti con la zona industriale di Porto Marghera, contenute all'interno dell'anello infrastrutturale costituito dal tratto di raccordo tra le autovie per Milano e Trieste e dalla circonvallazione est.

Anche ad uno sguardo superficiale, appare evidente come questa sintetica denominazione non possa riferirsi ad una parte di città in tutto e per tutto omogenea. Un unico principio insediativo non sembra sufficiente per descrivere le diverse parti di cui questo territorio si compone, tanto che sarà necessario riconoscere, all'interno dell'ipotetico "centro", non solo più "centri", ma paradossalmente anche più "periferie".

E' noto, come la città di Mestre non abbia seguito il tradizionale processo di crescita concentrica rispetto ad un nucleo storico solido e precisamente fondato, e come invece, nel suo sviluppo, abbiano giocato un ruolo assolutamente preminente, i sistemi delle connessioni locali e territoriali e i grandi nodi di interscambio.

Nel tempo, è così venuto a costituirsi un sistema urbano a rete che, a livello interpretativo, costringe ad allargare lo sguardo oltre i ristretti ambiti della città di terraferma e far riferimento ad un più complesso sistema territoriale che comprende l'intera laguna e con questa Venezia e le isole minori. Se sul piano descrittivo l'immagine appare convincente, sul piano critico, il giudizio sulla precisione insediativa di questo sistema a rete, non potrà non registrare come, molte volte, esso risulti svincolato dal suo supporto geografico, rivelando in questo la sua maggiore debolezza.

Un'analisi della cartografia storica, metterebbe immediatamente in risalto il progressivo scollamento verificatosi nel tempo e in particolare in questo secolo, tra l'assestamento del sistema a rete e la ricca e diversificata morfologia del naturale, così come la cartografia attuale rende evidente la forza con la quale la complessa rete infrastrutturale dei trasporti su ferro e gomma e i nodi di interscambio si impongono nell'immagine generale della città contemporanea.



1.1 Il costruito: tra collocazione centrale e immagine periferica.

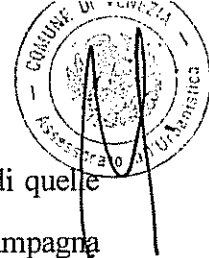
Se si escludono i due centri storici di Mestre e Marghera, del resto già normati da specifici piani, sarà necessario ammettere che purtroppo il “centro” di Mestre si configura in realtà con i caratteri di una “periferia”, o addirittura di più “periferie” affiancate l’una all’altra e molto spesso anche sovrapposte.

“Periferie”, per le quali non sarà nemmeno possibile immaginare il fascino di un diverso paesaggio in costruzione, visto che il loro processo di sviluppo sembra ormai entrato in fase terminale, o quantomeno così viene normalmente interpretato e conseguentemente normato.

I caratteri fisici e formali di una parte di città così costituita, sono ormai largamente noti vista la perfetta coincidenza con quelli di moltissime altre espansioni urbane, successive agli anni cinquanta, nelle più diverse città italiane: frammentazione esasperata del costruito con il prevalere di tipologie edilizie a palazzina o addirittura unifamiliari, progressivo annullamento del rapporto tra edificio e spazio pubblico, occupazione acritica del suolo edificabile privato, prevalenza nell’immagine urbana di elementi deboli e sempre eterogenei (recinzioni, box auto, insegne e fatti decorativi diversi,...). Appare invece importante riconoscere, all’interno, o piuttosto sopra, questa omogeneità alla scala edilizia, alcune semplici singolarità nella pur debole struttura del tessuto edificato, perché proprio da queste è forse possibile partire per istituire specificità e differenze significative.

La parte di città compresa tra il centro storico e la stazione ferroviaria, si è prodotta per successiva saturazione della distanza tra questi due poli, appoggiandosi ai tre assi viari longitudinali di via Piave, via Cappuccina e corso del Popolo e organizzandosi su di un reticolo stradale che, per la sua imprecisione geometrica, potremmo quasi definire spontaneo. Più allargato ad est e più ristretto ad ovest, esso accoglie un tessuto con pesi edilizi diversi che sbilanciano sensibilmente l’asse baricentrico verso corso del Popolo, salvo poi interrompersi bruscamente subito alle spalle di questo, senza organizzare in modo significativo la relazione con l’area di via Torino. Un’area, quest’ultima, particolarmente importante nell’assetto complessivo del territorio visto che, dal punto di vista geografico, introduce all’ambito lagunare, mentre, dal punto di vista strettamente funzionale, si propone come importante nucleo per attrezzature economiche, culturali e per il tempo libero (nuovi insediamenti universitari e Forte Marghera).

A nord, oltre piazza Ferretto, il reticolo perde progressivamente la sua capacità di ordinare il tessuto e ad esso si sostituiscono gradatamente singoli tracciati viari, alcuni dei quali tutti interni al sistema



urbano (via Ca' Rossa, viale Garibaldi, via Bissuola), altri che invece sono i tratti più urbani di quelle strade (via San Donà, via Miranese, Terraglio e Castellana) che, prolungandosi nella campagna urbanizzata fino a saldare tra loro i centri più esterni, formano lunghi brani di città lineari. A questi assi stradali principali si appoggia poi, molto spesso a pettine e secondo giaciture diverse, un sistema di lunghe e ravvicinate strade minori. La loro successione origina un tessuto orientato, ma incapace di fondarsi ad una scala maggiore, scarsamente permeabile trasversalmente e totalmente dipendente dall'asse generatore.

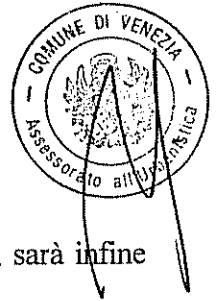


1.2 Gli spazi aperti

Rispetto a questo tema, la città di terraferma nel suo complesso, presenta straordinarie potenzialità: vicinanza con il grande sistema ambientale della laguna, un ricco sistema idrografico, strutture storiche da recuperare (ad esempio l'insieme dei forti ottocenteschi) e una campagna dotata ancora di numerosi elementi di qualità. Il problema maggiore, sembra essere l'assenza di un esteso e coerente sistema di senso complessivo, fondato su di una precisa aderenza alla ricca e dimenticata morfologia del naturale e, soprattutto per le aree centrali, sull'integrazione alla struttura del costruito.

Già la Variante precedente, individuava le grandi aree verdi più prossime o addirittura interne al nucleo urbano (parchi della Bissuola e del Piraghetto, area dell'ex Carbonifera con il collegamento al parco di San Giuliano, l'area della Gazzera, le piccole aree verdi interne lungo il Marzenego e quelle oltre via San Donà fino al bosco di Carpenedo e a Forte della Bazzera); aree che sembrano richiedere oggi solo la loro completa attuazione.

Completamente insufficiente è invece il minuto sistema di connessione attraverso il tessuto costruito che, presentando caratteri di forte opacità, isola gli spazi aperti più estesi, riducendoli ad una raccolta di aree verdi tra loro poco relazionate.

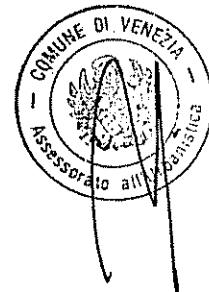


1.3 Suggestioni di centralità'

Per restare all'interno del continuo sovrapporsi dei concetti di "centro" e "periferia", sarà infine necessario notare che, come il "centro" si costituisce di diverse "periferie", anche le diverse "periferie", istituendo una sorta di gioco del rovescio, contengono "suggestioni di centralità" altre, non assimilabili all'idea comune di città storica.

Tali "centralità" agiscono, a seconda della loro specifica natura, a scale territoriali diverse e possono assumere caratteri tra loro anche molto lontani. Così, tutte le aree verdi, dai parchi e giardini più grandi, ai più piccoli vuoti dentro il costruito (*centralità vuote*); gli assi stradali coincidenti con gli antichi percorsi territoriali lungo i quali si distribuiscono piccole attività commerciali, servizi pubblici e privati e le linee principali dei mezzi di trasporto (*centralità lineari*); ed infine le puntuali concentrazioni di attività culturali o sportive, costituiscono i nuovi punti di aggregazione collettivamente riconosciuti.

Sotto un altro punto di vista, forniscono particolari "suggestioni di centralità" anche alcuni complessi edilizi che per la particolare dimensione o configurazione tipo-morfologica, si distinguono dal tessuto diffuso suggerendo, oltre che una maggiore densità, anche una diversa organizzazione - più pubblica e meno privata- dello spazio aperto (*microcentri*).



2. Verso una nuova struttura urbana delle aree centrali

Le proposte della Variante al Piano Regolatore Generale per la terraferma nell'area di "Mestre centro", configurano una vera e propria riorganizzazione dell'intero ambito territoriale attraverso due diverse strategie operative.

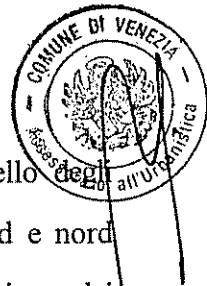
Da un lato, il lavoro con puntuali esplorazioni progettuali in alcune aree strategiche, volto a sciogliere i nodi fondamentali dell'ipotesi di riorganizzazione territoriale (recupero dell'eredità storico-geografica, precisazione dei bordi interni e degli assi portanti); dall'altro, una trasformazione diffusa del tessuto costruito, per mezzo di una nuova disciplina normativa, a partire dalle specificità riconosciute nelle diverse parti urbane e da una maggiore integrazione con un'ipotesi di riorganizzazione in sistema dell'insieme degli spazi aperti.

All'interno di un quadro complessivo della pianificazione comunale che intende perseguire un'idea di maggiore integrazione tra le diverse parti del territorio (un sistema urbano allargato che comprende il centro storico e le isole minori oltre all'agglomerato di Mestre e ai centri minori della terraferma) è ovviamente indispensabile riconsiderare, oltre ai principi di relazione, ruolo e natura delle diverse parti.

Da un punto di vista progettuale, la riforma di tutto il sistema di relazione tra la terraferma e la laguna ed in particolare la scelta di allargare e moltiplicare i punti di accesso alla Venezia storica, apre, ad esempio per l'asse infrastrutturale disposto a proseguimento del ponte translagunare, un nuovo orizzonte di senso. Liberato dal compito di costituirsi come l'unico accesso alla città storica, questo diviene un grande asse multimodale di relazione interna tra i due principali poli del nuovo insieme metropolitano.

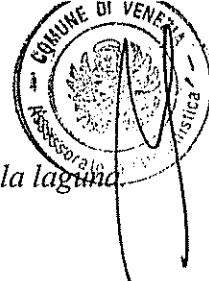
Le trasformazioni al sistema della mobilità, devono essere ovviamente accompagnate da una riconsiderazione dell'assetto morfologico complessivo della parte di città direttamente interessata; ma, nell'obiettivo di costituzione della città bipolare, è anche tutto l'insediamento centrale della terraferma, che deve essere messo nelle condizioni di riscattarsi dallo statuto di "periferia".

La riorganizzazione della struttura urbana a partire da una doppia maglia incrociata di percorsi viari e percorsi ciclopedonali è allora il primo passo per il recupero di più propri caratteri urbani.



La maglia dei percorsi viari organizza la struttura dell'edificato secondo il doppio modello degli *isolati urbani* e delle *isole urbane* (vedi punti 3, 3.2, 3.3) rispettivamente nelle parti sud e nord delle aree centrali, mentre la maglia dei percorsi ciclopedonali tiene assieme e attraversa l'insieme dei parchi e giardini pubblici esistenti, le grandi aree speciali (università) e la sequenza dei luoghi centrali, questi ultimi notevolmente rafforzati dal ripensamento della fascia compresa tra via Cappuccina e via Dante.

Infine, con la ridefinizione dei bordi interni (area dell'ex Carbonifera, Piraghetto, via S.Donà, nuovi quartieri a Bissuola sud e Bissuola nord) si precisano le relazioni con i diversi spazi aperti organizzando la transizione tra la città più fittamente edificata secondo l'idea di un nuovo "centro città" e i territori esterni dove prevalgono i caratteri della campagna urbanizzata e i diversi sistemi ambientali.



2.1 Il progetto della Città Bipolare: riassetto dell'asta centrale tra la stazione di Mestre e la laguna

Fin dalla costruzione del ponte translagunare, il fascio infrastrutturale costituito da viale della Libertà e dalla ferrovia per Venezia, ha costituito l'asse lungo il quale si sono irrigidite le relazioni tra la città insulare e la città di terraferma. L'importanza come via di comunicazione e la rilevanza fisica dell'infrastruttura, non è però supportata da un chiaro rapporto con la struttura insediativa.

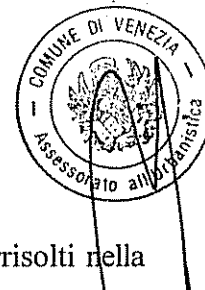
Indifferenza della maglia insediativa all'infrastruttura, indifferenza dell'infrastruttura ai luoghi attraversati, separazione netta tra le diverse parti del territorio, prevalenza di fatti fisici e "linguaggi" propri della periferia e, nell'insieme, un'immagine di generale degrado e disordine, sono i tratti più evidenti che emergono se si vuol descrivere il paesaggio che si percepisce lungo il principale percorso di avvicinamento alla Venezia storica.

Nell'ottica della creazione del nuovo centro della città bipolare che, partendo dalla stazione di Mestre attraverso il ponte translagunare giunge fino al Tronchetto e piazzale Roma e poi ai nuovi spazi della Marittima e alla testata della Giudecca, viale della Libertà non può più essere considerato un semplice canale di traffico, ma deve piuttosto proporsi come strumento generatore di nuove relazioni, attività e luoghi dotati di capacità di attrazione di interessi sociali.

Il primo passo, conseguente alla più generale riorganizzazione dell'accessibilità alla Venezia insulare, è indubbiamente la trasformazione dell'asse stradale in un percorso dalle caratteristiche più urbane (pur senza cedere in nostalgici ripescaggi della città ottocentesca) al quale si colleghi da un lato via Torino con il cavalcavia in corso di progettazione, dall'altro il versante nord della zona industriale di cui è già iniziata la trasformazione.

Alla trasformazione viabilistica si legano successivamente una sequenza di interventi tesi alla riorganizzazione di tutte le aree lungo l'asta ferroviaria (in modo particolare le aree per attività economiche varie lungo via Ca' Marcello) prevedendo anche alcuni scavalcamenti del fascio dei binari, volti a recuperare una diversa continuità tra la parte sud e nord del territorio, sia attraverso una successione di spazi dalle più marcate caratteristiche urbane (piazza pedonale sopra la ferrovia a partire dal cavalcavia di corso del Popolo) sia attraverso la continuazione del parco di S. Giuliano in corrispondenza dell'area dei gasometri AGIP in cui è previsto il futuro ampliamento del Parco Scientifico e Tecnologico.

La connessione tra Mestre e Marghera e l'idea di un nuovo centro.



La separazione tra i centri abitati di Mestre e Marghera è da sempre uno dei punti irrisolti nella pianificazione della città di terraferma al quale, la realizzazione di piste ciclabili e passaggi pedonali in tunnel o in passerella, non possono dare che una risposta di tipo funzionale.

La proposta è allora quella di affidare il collegamento alla realizzazione di una vera e propria nuova parte di città, posta al di sopra dei binari ferroviari tra via Cappuccina e Corso del Popolo che possa anche configurarsi come il punto terminale del nuovo centro allungato della città bipolare.

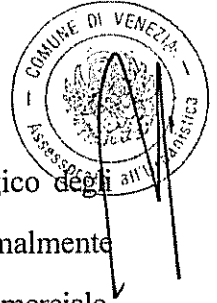
Una grande piazza che assume la dimensione dettata dalla distanza tra i suddetti assi urbani, è tesa tra il cavalcavia di Corso del Popolo e un ponte attrezzato (da cui è anche possibile discendere ai marciapiedi della stazione ferroviaria) posto a ricostituire la continuità tra via Cappuccine e viale F.lli Bandiera. Un altro collegamento con la zona industriale di Porto Marghera è invece affidato ad un percorso urbano, individuato da due edifici a torre, che sottopassa il viadotto stradale di viale della Libertà e penetra all'interno dell'area ENEL completamente riconfigurata.

Chiudono infine i lati della nuova grande piazza, un sistema densamente costruito, che si appoggia a via Ca' Marcello risolvendo il dislivello tra la via bassa e la piazza alta e un edificio a ponte sopra i binari disposto oltre il cavalcavia di Corso del Popolo.

La nuova via Ca' Marcello

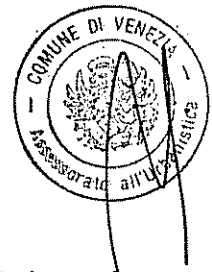
L'area che la precedente Variante indicava come Z.T.O per attività economiche varie risulta attualmente occupata da depositi, edifici commerciali o direzionali e capannoni per attività artigianali di varia natura. La trasformazione proposta intende mutarne sensibilmente la natura e il carattere, pur senza eliminare le attività esistenti che verrebbero ricollocate.

L'escavazione di un canale navigabile a prolungamento del ramo morto del Canal Salso e la darsena conclusiva, fanno di quest'area un punto di fondamentale importanza anche per quanto riguarda i rapporti con la laguna e Venezia. Parallelamente, un largo viale alberato con passeggi e pista ciclabile che funziona anche come alzaia per l'imbarco o lo sbarco delle merci, affianca il tracciato del canale e diviene un importante asse che prolunga, all'interno dell'area, il carattere urbano della parte di città a cui si collega.



Tale carattere urbano è anche rafforzato dalla posizione e dal particolare assetto tipologico degli edifici; è infatti previsto il recupero del rapporto tra edificato e strada (rapporto, normalmente assente negli insediamenti esistenti) attraverso la realizzazione di un fronte continuo commerciale, porticato verso la strada, che costituisce un basamento dai caratteri architettonici comuni, da cui si innalzano più liberamente, i volumi con destinazioni direzionali e residenziali.

L'attuale via Ca' Marcello-Paganello è trasformata in una strada prevalentemente destinata al servizio per il carico e lo scarico delle merci.



2.2 Il sistema degli spazi aperti.

Già i precedenti strumenti normativi (Variante al PRG per la Terraferma del 1994 e la Variante al PRG per il Centro Storico di Mestre) individuavano, nella parte centrale di Mestre, alcune grandi aree che avrebbero dovuto costituire, assieme al nuovo parco di S.Giuliano e ad altre aree esterne, ma pur sempre prossime alla parte più densa dell'edificato, un vasto e articolato sistema di spazi pubblici a verde.

Di fatto, non tutto è stato realizzato (nelle aree centrali i soli parchi di un certo respiro sono quelli della Bissuola e quello più modesto del Piraghetto) allora la nuova Variante intende recepire tutte le indicazioni derivanti dai passati strumenti, senza rinunciare in alcuni casi a potenziare il sistema di aree disponibili e a precisarne la conformazione.

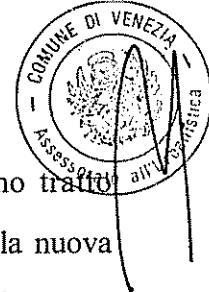
Il dato più significativo è forse la proposta di ampliamento del parco del Piraghetto attraverso la trasformazione delle aree dell'adiacente parco ferroviario; ciò porta, nella parte ovest della città, alla costituzione di un significativo "bordo interno verde" lungo il tracciato ferroviario, simmetrico a quello che si produrrà ad est con la realizzazione del parco della Carbonifera (per il quale vengono fornite maggiori prescrizioni progettuali soprattutto riguardo le relazioni con i nuovi volumi).

La conferma e precisazione delle grandi aree è affiancata, ad un altro livello, dal lavoro sui piccoli vuoti interni e sulla trasformazione di alcuni assi stradali esistenti in percorsi dal più marcato utilizzo ciclo-pedonale. Questo lavoro minuto, legato ad un più generale processo di trasformazione del tessuto costruito (vedi capitolo 3) assume un ruolo fondamentale in considerazione del fatto che solo attraverso di esso è possibile pensare all'insieme degli spazi aperti come ad un sistema strutturato e interagente con quello del costruito.

L'ampliamento del parco del Piraghetto nell'area dello scalo ferroviario lungo via Trento.

L'intervento prevede come obiettivo generale, oltre all'espansione del parco del Piraghetto, la ridefinizione del limite della città a sud-ovest verso l'asse ferroviario .

Il tracciato stradale di via Trento viene ricollocato in relazione al previsto collegamento con il sottopasso alla ferrovia in via Gazzera e con il cavalcavia in via Miranese, nell'ipotesi di rendere più agevole l'accesso alla città da ovest.



Le quote volumetriche (in prevalenza con destinazione residenziale) si appoggiano al primo tratto del vecchio tracciato della via Trento e costituiscono un bordo edificato continuo verso la nuova strada e la ferrovia con la mediazione di una stretta fascia di parco che, collegandosi al parco esistente, lo prolunga fino alla parte più meridionale dell'area.

Verso l'interno si aprono invece una successione di spazi pavimentati che si concludono in una piazza pubblica in cui si raccolgono le diverse direttrici del tessuto esistente.

Parco all'ex Carbonifera e l'area di via Torino

La realizzazione del parco nell'area dell'ex Carbonifera già prevista dalla Variante al P.R.G. del Centro storico di Mestre è anche l'occasione per ridefinire il limite tra la parte del tessuto denso prevalentemente residenziale e le aree più esterne caratterizzate dalla presenza di grandi oggetti edilizi a destinazione terziaria e artigianale.

L'operazione è affidata alla realizzazione di un bordo continuo costruito il quale, allineandosi al lungo edificio esistente in via Altobello, ha il compito di compattare e trattenere il tessuto retrostante che si indebolisce e si sgretola progressivamente, allontanandosi da Corso del Popolo.

Il parco che dal Canal Salso si prolunga, pur restringendosi nella sua sezione, fino a raggiungere la nuova darsena in via Ca' Marcello, è allora il luogo in cui le due parti di città ,morfologicamente, ma anche funzionalmente così diverse, si confrontano.

Un nuovo canale che collega i due rami del Canal Salso accompagna in senso verticale l'intero sviluppo del parco e funge da riferimento costante per la pista ciclabile che lo attraversa.

In realtà non solo l'ex Carbonifera ,ma tutta l'area di via Torino gioca un ruolo molto importante nel sistema complessivo dei grandi spazi aperti.

Il nuovo parco può infatti essere letto assieme al progetto per l'area universitaria che si sviluppa oltre i magazzini generali (dove è anche previsto un progetto di trasformazione legato al completamento della darsena e alla realizzazione della nuova strada con ponte sul Canal Salso per il collegamento tra via Torino e via Sansovino).

Il progetto per l'area universitaria, rifiutandosi di proporre un insediamento che configuri una vera e propria parte della città protesa verso la laguna ,propone il modello del "campus" nel tentativo di realizzare un morbido passaggio verso l'ambiente lagunare. Il limite del tessuto urbano è così



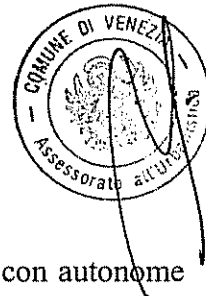
inequivocabilmente riconosciuto nel bordo costruito lungo il parco all'ex Carbonifera, da dove inizia una diversa organizzazione urbana in cui alla densità del tessuto si sostituisce la continuità delle sistemazioni a verde.

La rete dei percorsi ciclo-pedonali

Pur appoggiandosi a quanto già realizzato o solo ipotizzato nel progetto di percorsi delle piste ciclabili redatto dall'Assessorato ai Lavori Pubblici in collaborazione con l'ACTV, la Variante prevede un adeguamento e un'integrazione della rete dei percorsi ciclo-pedonali in relazione ai nuovi obiettivi del piano. In particolare, tale rete, assieme ai piccoli ritagli di spazi pubblici verdi o pavimentati, è ciò che rende possibile il costituirsi in sistema dell'insieme degli spazi aperti, tessendo la trama delle connessioni reciproche e raggiungendo in modo minuto il costruito.

Si propone una maglia allargata, strutturata su poche direttrici principali:

- il collegamento N-S che partendo da viale Garibaldi attraversa le aree pedonali del centro storico e scende, attraverso il nuovo sistema di luoghi centrali tra via Cappuccina e via Dante, fino alla piazza sopra la ferrovia e da qui a Marghera;
- il collegamento N-S che sfrutta i vuoti sul sedime della vecchia strada prevista dal PRG del 1962 e unisce le aree a verde urbano lungo via Martiri della Libertà, con il parco della Bissuola e più giù con il nuovo parco all'ex Carbonifera;
- il collegamento N-S che si muove lungo il bordo dei nuovi quartieri residenziali a Bissuola Sud e Bissuola Nord e si unisce al parco di S. Giuliano lungo l'Osellino;
- collegamento E-O lungo il bordo nord della ferrovia e di viale della Libertà che, appoggiandosi alla stazione ferroviaria e alla piastra di collegamento tra Mestre e Marghera, unisce il parco del Piraghetto con la nuova Ca' Marcello e poi con Forte Marghera;
- l'asse E-O coincidente con via Cavallotti, tra il parco del Piraghetto e quello dell'ex Carbonifera, che si prolunga poi all'interno dei nuovi insediamenti universitari, fino a Forte Marghera,
- il percorso E-O lungo il Marzenego-Osellino tra il nuovo parco della Gazzera e il parco di S. Giuliano attraverso tutto il centro storico;
- il collegamento E-O interno al tessuto costruito tra il cimitero e il parco della Bissuola con un prolungamento verso il bosco di Mestre;
- il collegamento E-O sopra Via S. Donà che taglia trasversalmente il fitto tessuto residenziale.



2.3 L'insieme dei luoghi centrali

Rispetto alla proposta complessiva di riorganizzazione urbana che riconosce parti con autonome caratteristiche morfologiche e funzionali (*isole urbane, isolati urbani*, centro storico, centro della città bipolare, asta di via F.lli Bandiera e città giardino di Marghera) appare sempre più necessaria un'operazione di riconessione trasversale tra le parti.

Già la rete dei percorsi pedonali e ciclabili svolge un importante ruolo in tal senso, in più la Variante individua una vera e propria spina centrale, lungo la quale si dispone la maggior densità di spazi e funzioni urbane, che diviene un insieme capace di svolgere oltre ad un semplice ruolo di connessione, anche una più importante funzione di catalizzazione di interessi collettivi.

Nella parte nord della città, già viale Garibaldi con la sua particolare sezione alberata e i passeggi unisce Carpenedo con il centro storico caricandosi sempre più di funzioni e attrezzature centrali.

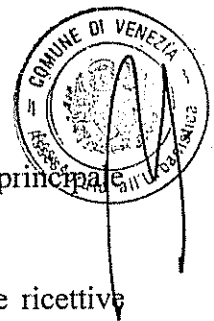
La ristrutturazione dell'asta urbana tra via Dante e via Cappuccina permette poi di saldare in modo significativo piazza Ferretto con il "nuovo centro" a cavallo tra Mestre e Marghera e poi con viale F.lli Bandiera (che con le trasformazioni indicate nella Variante al PRG per Porto Marghera diviene l'interfaccia tra città e zona industriale).

Altri interventi contribuiscono a rafforzare l'insieme dei luoghi centrali, tra cui la proposta di trasformazione di via Parco Ponci e piazzale Altinate e soprattutto il previsto tracciato della linea tramviaria che partendo da Favaro Veneto, attraversa in direzione nord-sud l'intero abitato nelle sue parti più dense appoggiandosi anche direttamente alla spina centrale lungo via Cappuccina.

Tra via Cappuccina e via Dante

Il progetto intende riqualificare l'area compresa tra via Dante e via Cappuccina al fine di costituire un'asta dai forti caratteri urbani, capace di prolungare la densità di spazi e funzioni collettive del centro storico e di proporsi come nuovo sistema baricentrico della parte di città compresa tra la stazione e il centro storico, riequilibrando il peso di corso del Popolo.

la conferma e il potenziamento del marciapiede lungo via Cappuccina, il suo raddoppio attraverso un percorso pedonale interno nella parte più a sud, la realizzazione in spazi pubblici pavimentati più ampi, assieme al trasferimento degli accessi carrabili lungo via Dante e all'interramento dei parcheggi



pubblici in piazzale Leonardo da Vinci, sono tutti interventi volti a rafforzare il ruolo di principale asse pedonale di relazione nord-sud.

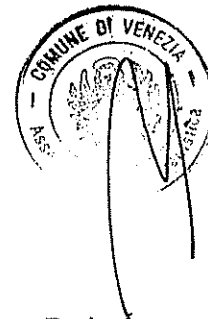
Dal punto di vista edilizio è prevista la realizzazione di attività direzionali, commerciali e ricettive alberghiere, oltre ad una consistente quota residenziale.

Nella parte più prossima alla stazione ferroviaria e in Piazzale Leonardo da Vinci è anche prevista una quota di parcheggi aggiuntivi rispetto allo standard minimo.

Via Parco Ponci

L'intervento si propone di riorganizzare il retro dei due edifici che hanno il loro affaccio principale verso via Pio X, con la realizzazione di un fronte minore verso via Parco Ponci. E' prevista la costruzione di un basamento porticato in continuità con il portico degli edifici esistenti che, assieme alla pedonalizzazione della via (con accesso carrabile permesso solo ai residenti) ne permetta il reinserimento nella sequenza degli spazi centrali.

Fuori dal perimetro d'intervento é prevista la continuazione del sistema di piazze che ospitano il mercato ambulante lungo l'asse perpendicolare a via Parco Ponci. Al posto dell'attuale parcheggio in piazzale Altinate viene quindi prevista una piazza pavimentata; mentre i posti macchina eliminati vengono interrati sotto la suddetta piazza.



3. Il tessuto costruito: dal “completamento” alla “trasformazione”

La categoria urbanistica “area di completamento” all’interno della quale ricadono le aree B rivela un atteggiamento di sostanziale debolezza progettuale nei confronti della città esistente.

Se l’intervento non è affidato a puntuali, ma allora necessariamente limitati piani di recupero, queste parti di città costruita sono destinate ad essere appunto solo “completate” confermando il loro tradizionale modo di costituirsi.

La nuova Variante opera invece, rispetto a questa debolezza progettuale, un deciso spostamento degli obiettivi e dei metodi di intervento.

Le aree B di “completamento” divengono, nel loro complesso, aree in cui viene innescato un diffuso processo di “trasformazione” volto ad un miglioramento della complessiva qualità urbana.

Di più; l’individuazione di nuove capacità edificatorie all’interno delle aree B (secondo le modalità che verranno successivamente esposte) permette, nella strategia globale del piano, di limitare sensibilmente le nuove espansioni e conseguentemente il consumo del territorio esterno in parte già fortemente compromesso nei suoi delicati equilibri.

Sul piano tecnico-normativo le nuove capacità edificatorie non si costituiscono come un innalzamento dell’indice esistente, ma piuttosto come una *concessione volumetrica aggiuntiva*, rilasciata una-tantum proporzionalmente al tipo di intervento che si intende attuare, che si sovrappone all’indice esistente ed è sfruttabile solo in seguito all’adeguamento a specifiche prescrizioni.

Tali prescrizioni, non fissano solo nuovi parametri stereometrici (e anzi fanno scarso uso dei parametri tradizionali) ma si basano su indicazioni molto più specifiche dal punto di vista morfologico ed edilizio.

In particolare, oltre ad altezze, vincoli di ampliamento e allineamenti (quasi sempre viene imposta la cessione ad uso pubblico di una minima fascia di suolo privato) viene posta particolare attenzione a tutti quei “dispositivi” di attacco a terra dell’edificato che ne regolano il rapporto con lo spazio pubblico.

Portici, recinzioni, garage... sono elementi “minimali” che hanno però una grande influenza nell’immagine complessiva della città costruita (soprattutto in quella costruita nella seconda metà del secolo); ed è proprio ad un disegno più preciso ed unitario di questi che è affidato il controllo



minimo delle trasformazioni; controllo che invece, in caso di interventi più pesanti, si applica anche al modo di insediarsi sul lotto, alle caratteristiche delle aggregazioni, all'intera sagoma dell'edificio verso il fronte stradale.

Tale particolare procedura normativa adottata non è però da intendersi solo come pratica di miglioramento edilizio (dal "cattivo edificio" al "buon edificio"), ma anche e soprattutto come pratica che permette, attraverso applicazioni selezionate e diversificate di agire in profondità sulla struttura.

E' proprio a partire dall'applicazione mirata di questa procedura che si intende sviluppare quella qualificazione del tessuto urbano fino, a questo momento cresciuto secondo i modelli della "periferia", in un'organizzazione coerente di *isolati urbani*, *isole urbane* e *microcentri* a cui si faceva riferimento al secondo capitolo della presente parte della relazione e di cui si specificherà ai successivi paragrafi 3.2, 3.3, 3.4.



3.1 Principi tecnici normativi per il ridisegno del paesaggio urbano

La divisione interna delle Z.T.O.- B- individua nel complesso oltre alla sottozona B0, relativa a parti del territorio dalla morfologia e tipologia insediativa particolare tale da rappresentare un valore storico testimoniale da conservare, e alle B/RU relative invece a parti del territorio da assoggettare a ristrutturazione urbanistica, altre quattro sottozone (B1,B2.1,B2,B3) in considerazione della diversificazione del tessuto urbano esistente e delle peculiarità tipologiche.

Come è già stato osservato tale sotto-zonizzazione mette in atto una politica di sostanziale congelamento delle trasformazioni del tessuto consolidato, soprattutto in considerazione del fatto che gli indici edificatori assegnati alle varie zone (variabili nel complesso tra 1,5 e 4,5 mc/mq) sono stati ampiamente sfruttati e molto spesso superati e quindi nessun tipo di trasformazione risulterebbe economicamente conveniente.

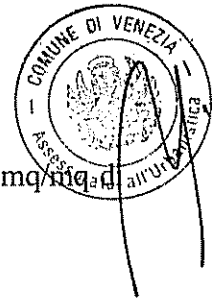
La nuova normativa offre ai singoli proprietari o ai proprietari riuniti in consorzio la possibilità di realizzare in alcune parti della città esistente, nuova volumetria in aggiunta a quella attualmente esistente, indipendentemente dallo sfruttamento o meno dell'indice di piano. Tale innalzamento volumetrico porta ad un indice fondiario in alcuni casi teoricamente superiore ai 5 mc/mq indicati come tetto massimo per le zone omogenee di completamento dalla legge urbanistica regionale (art. 23 comma 2), ma tale diversa prescrizione si giustifica con l'ottenimento di una maggiore qualità del paesaggio urbano risultante (art.23 comma 3 della L.R. n° 61 del ...) visto che *la concessione volumetrica aggiuntiva* è subordinata al rispetto di specifiche prescrizioni di disegno urbano.

Viene così sovrapposta una ulteriore sotto-zonizzazione che entra in vigore quando si intendono operare trasformazioni sull'edificato esistente, una volta superati gli indici edificatori tradizionali ed assegna nuove capacità edificatorie organizzate secondo quattro diverse modalità e con gradazioni interne articolate a seconda dell'importanza della trasformazione che l'operatore intende realizzare.

L'individuazione delle sottozone è subordinata da un lato alla densità edilizia esistente, dall'altro alle particolari caratteristiche morfologiche del costruito esistente e al più generale progetto di riorganizzazione delle aree centrali, ed agisce quindi trasversalmente rispetto alle sottozone B1,B2.1, B2,B3 (le B0 restano escluse da questa particolare procedura).

Modalità "a":

-Ampliamento attraverso concessione diretta. Concessione aggiuntiva: 0,20 mq/mq di slp esistente



-Demolizione e ricostruzione attraverso concessione diretta. Concessione aggiuntiva: 0,35 mq/mq di slp esistente.

Modalità "b"

-Ampliamento attraverso concessione diretta. Concessione aggiuntiva: 0,20 mq/mq di slp esistente

-Demolizione e ricostruzione attraverso concessione diretta. Concessione aggiuntiva: 0,35 mq/mq di slp esistente.

-Ampliamento o demolizione e ricostruzione coordinate dalla costituzione di un piano esecutivo. Concessione aggiuntiva: 0.50 mq/mq di slp esistente.

Modalità "c"

-Ampliamento attraverso concessione diretta. Concessione aggiuntiva: 0,40 mq/mq di slp esistente.

-Demolizione e ricostruzione attraverso concessione diretta. Concessione aggiuntiva: 0,55 mq/mq di slp esistente.

-Ampliamento o demolizione e ricostruzione coordinate dalla costituzione di un piano esecutivo. Concessione aggiuntiva: 0.70 mq/mq di slp esistente.

Modalità "d"

-Demolizione e ricostruzione attraverso concessione diretta. Concessione aggiuntiva: quota volumetrica non superiore al 25% della volumetria esistente.

-Demolizione e ricostruzione attraverso concessione diretta. Concessione aggiuntiva: quota volumetrica non superiore al 35% della volumetria esistente.

Modalità "e"

Questa modalità si applica a parti di città esistente caratterizzate da collocazione e impianto morfologico particolare e più specificatamente a quei complessi edilizi (spesso interventi di edilizia convenzionata o sovvenzionata) che per unità di concezione e dimensione dell'intervento si distinguono dal tessuto minuto.

In questi casi lo sfruttamento della *concessione volumetrica aggiuntiva*, che sarà necessariamente diversificata a seconda dei casi, è subordinato alla costituzione di un apposito comparto di cui il piano individua anticipatamente il perimetro.



Oltre alle Zone Omogenee identificate come B0, restano esclusi dalla possibilità di usufruire della *concessione aggiuntiva* anche alcuni particolari edifici di cui, per la notevole consistenza volumetrica esistente, non è ragionevole accettare un ulteriore ampliamento, oppure edifici che per la loro particolare morfologia, già soddisfano gli obiettivi di ridisegno della città che il piano si prefigge.

Un caso abbastanza clamoroso di questa condizione sono la maggior parte degli edifici che si dispongono lungo corso del Popolo: realizzati rispettando un piano unitario, al di là della loro qualità architettonica, essi occupano già con continuità tutto il fronte dell'isolato secondo sezioni costanti e raggiungono volumetrie di cui sarebbe impensabile proporre un ampliamento.

Inoltre, tutti gli edifici con tipologie non unifamiliari collocati internamente rispetto ai bordi stradali che individuano i nuovi ambiti urbani (*isole urbane* o *isolati urbani*) sono interclusi alla possibilità di ottenere *concessioni volumetriche aggiuntive* per via diretta visto che una loro singola trasformazione non produrrebbe alcun miglioramento nell'immagine urbana ed anzi contribuirebbe a congestionare dei tessuti già fittamente costruiti. In questi casi, l'unico modo per operare è il coordinamento di più proprietari in un comparto per la costituzione di in progetto unitario che permetta una più razionale distribuzione degli edifici e degli spazi aperti (non può essere coperto più del 50% della superficie fondiaria e il 50 % dell'area libera deve essere ceduta ad uso pubblico).

I tessuti con prevalenza di tipologie unifamiliari sono invece esclusi dalla possibilità di intervenire attraverso la costituzione di comparti edificatori perché si intende preservarne le caratteristiche e l'autonomia, in questo caso allora gli interventi in concessione diretta sono sempre possibili.

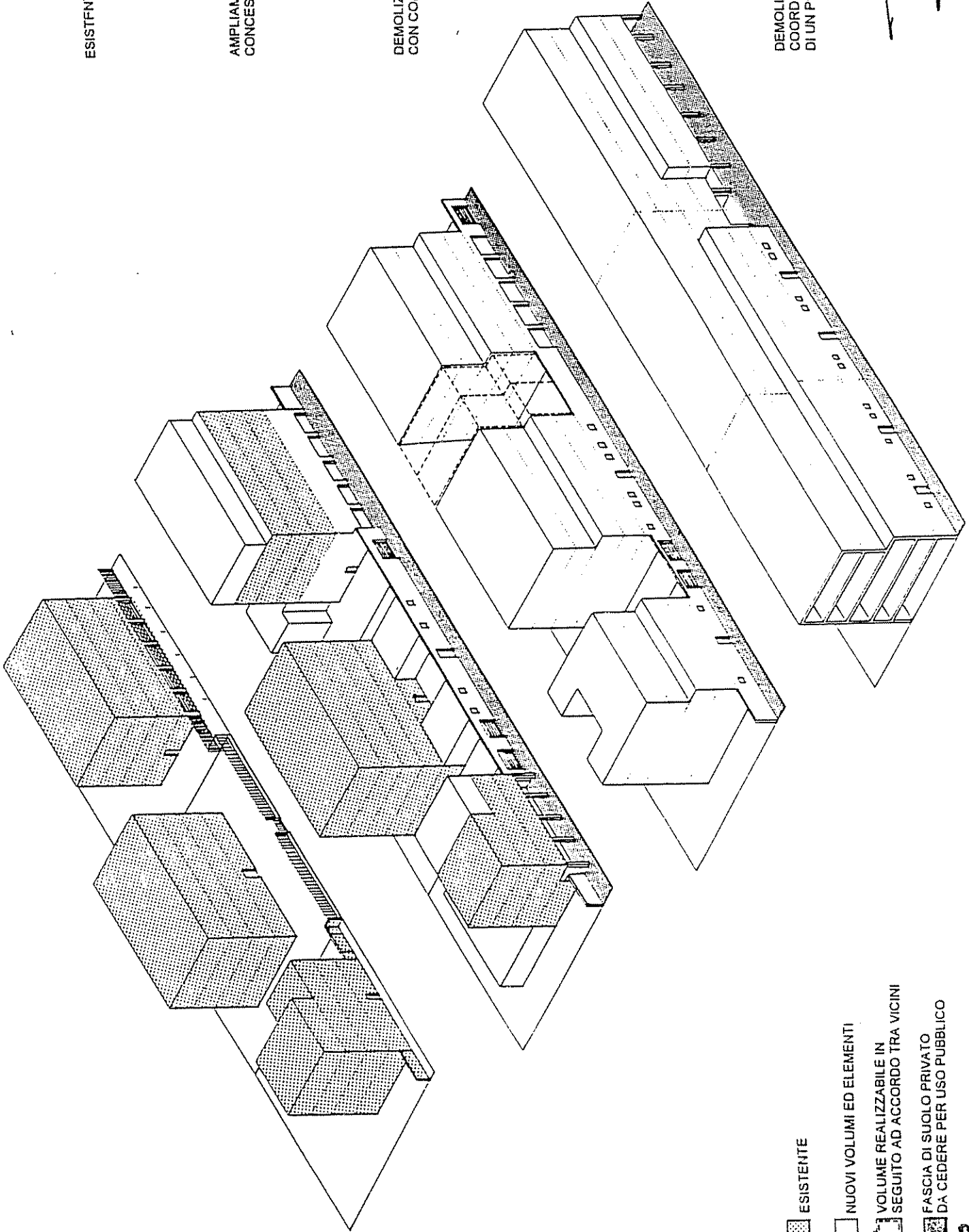
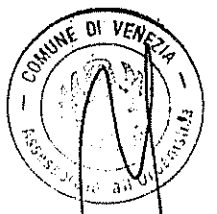
TRASFORMAZIONE SECONDO LO SCHEMA PROGETTUALE Y

ESISTENTE





AMPLIAMENTO CON
CONCESSIONE DIRETTA

DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE
CON CONCESSIONE DIRETTA

DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE
COORDINATE DALLA COSTITUZIONE
DI UN PIANQ ESECUTIVO



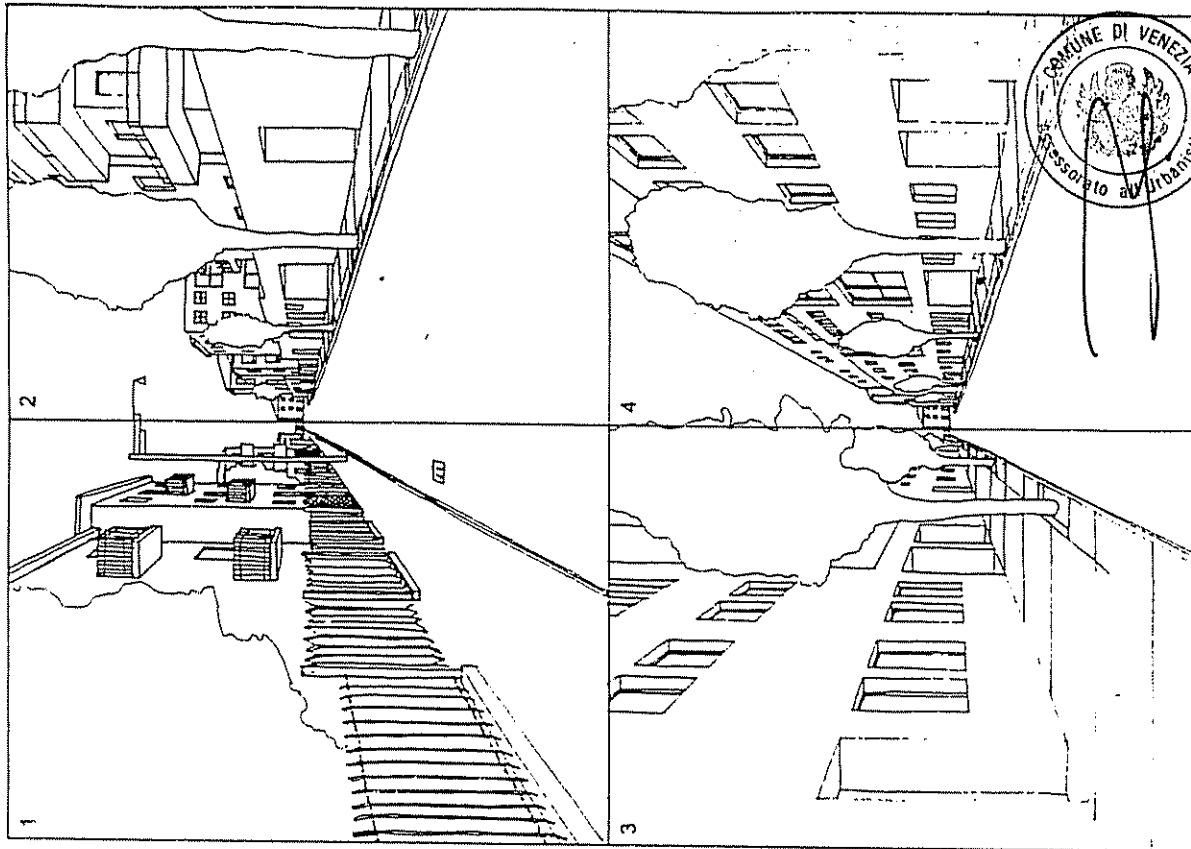
Il Sindaco Il Segretario Generale L'Assessore all'Urbanistica Il Presidente del C.C.

-  ESISTENTE
-  NUOVI VOLUMI ED ELEMENTI
-  VOLUME REALIZZABILE IN SEGUITO AD ACCORDO TRA VICINI
-  FASCIA DI SUOLO PRIVATO DA CEDERE PER USO PUBBLICO

Il Dirigente responsabile

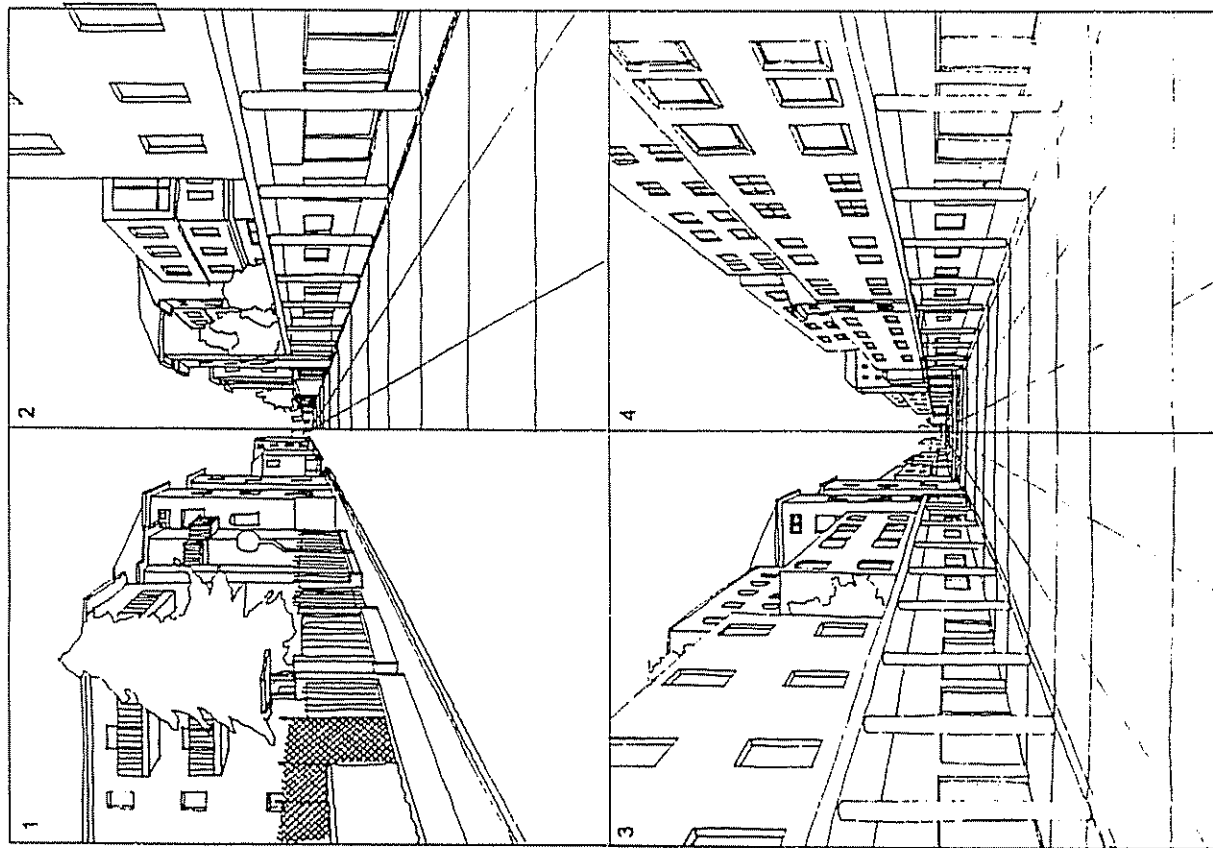
TRASFORMAZIONE SECONDO LO SCHEMA PROGETTUALE Y

- 1 ESISTENTE
- 2 AMPLIAMENTO CON CONCESSIONE DIRETTA
- 3 DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE CON CONCESSIONE DIRETTA
- 4 DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE COORDINATE DALLA COSTITUZIONE DI UN PIANO ESECUTIVO



TRASFORMAZIONE SECONDO LO SCHEMA PROGETTUALE X

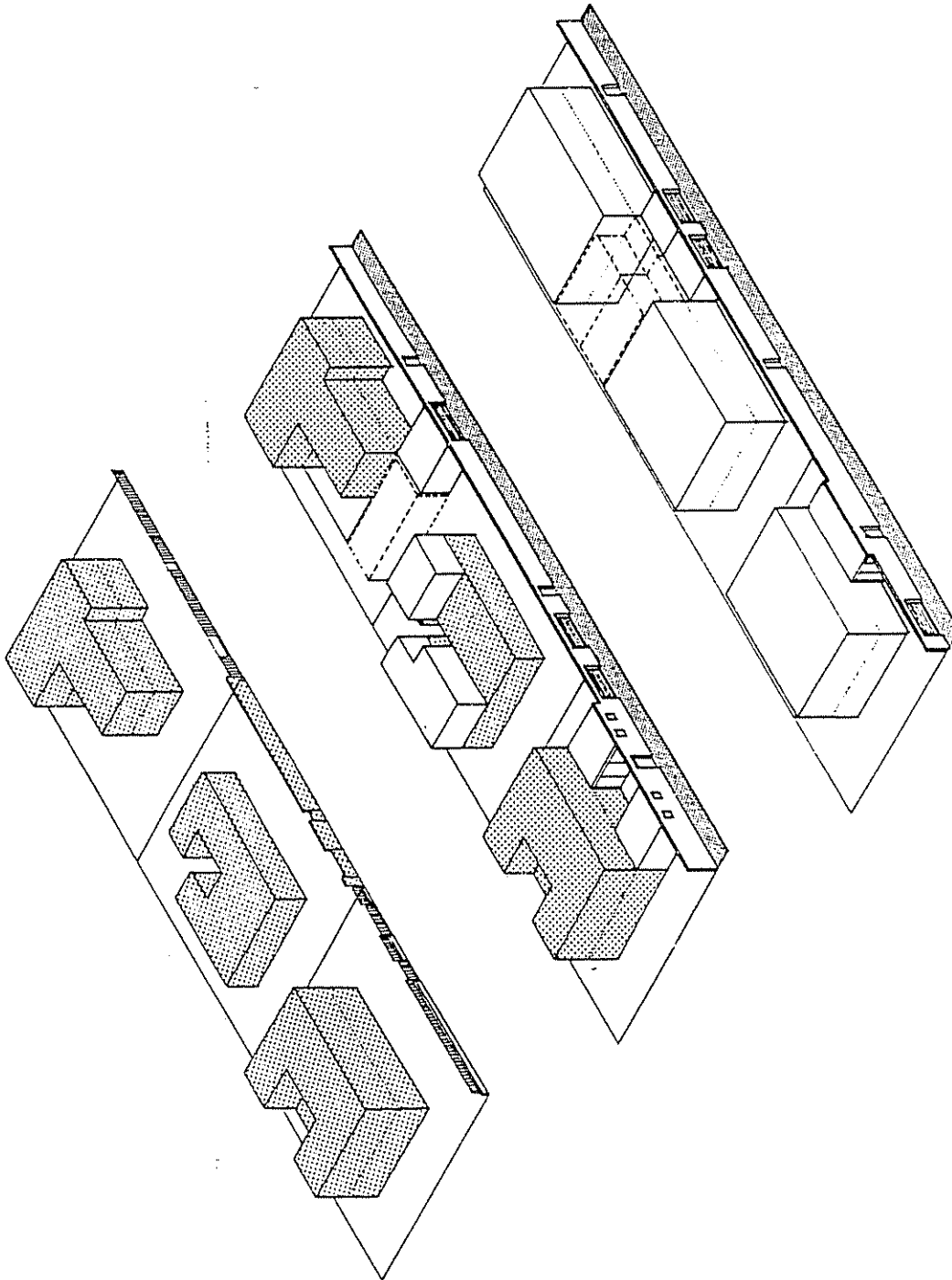
- 1 ESISTENTE
- 2 AMPLIAMENTO CON CONCESSIONE DIRETTA
- 3 DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE
- 4 DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE COORDINATE DALLA COSTITUZIONE DI UN PIANO ESECUTIVO



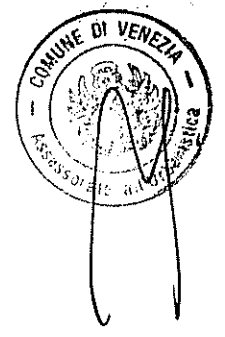
ESISTENTE

AMPLIAMENTO CON
CONCESSIONE DIRETTA

DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE
COORDINATE DALLA COSTITUZIONE
DI UN PIANO



- ESISTENTE
- NUOVI VOLUMI ED ELEMENTI
- VOLUME REALIZZABILE IN SEGUITO AD ACCORDO TRA VICINI
- FASCIA DI SUOLO PRIVATO DA CEDERE PER USO PUBBLICO



Il Sindaco

Il Segretario Generale

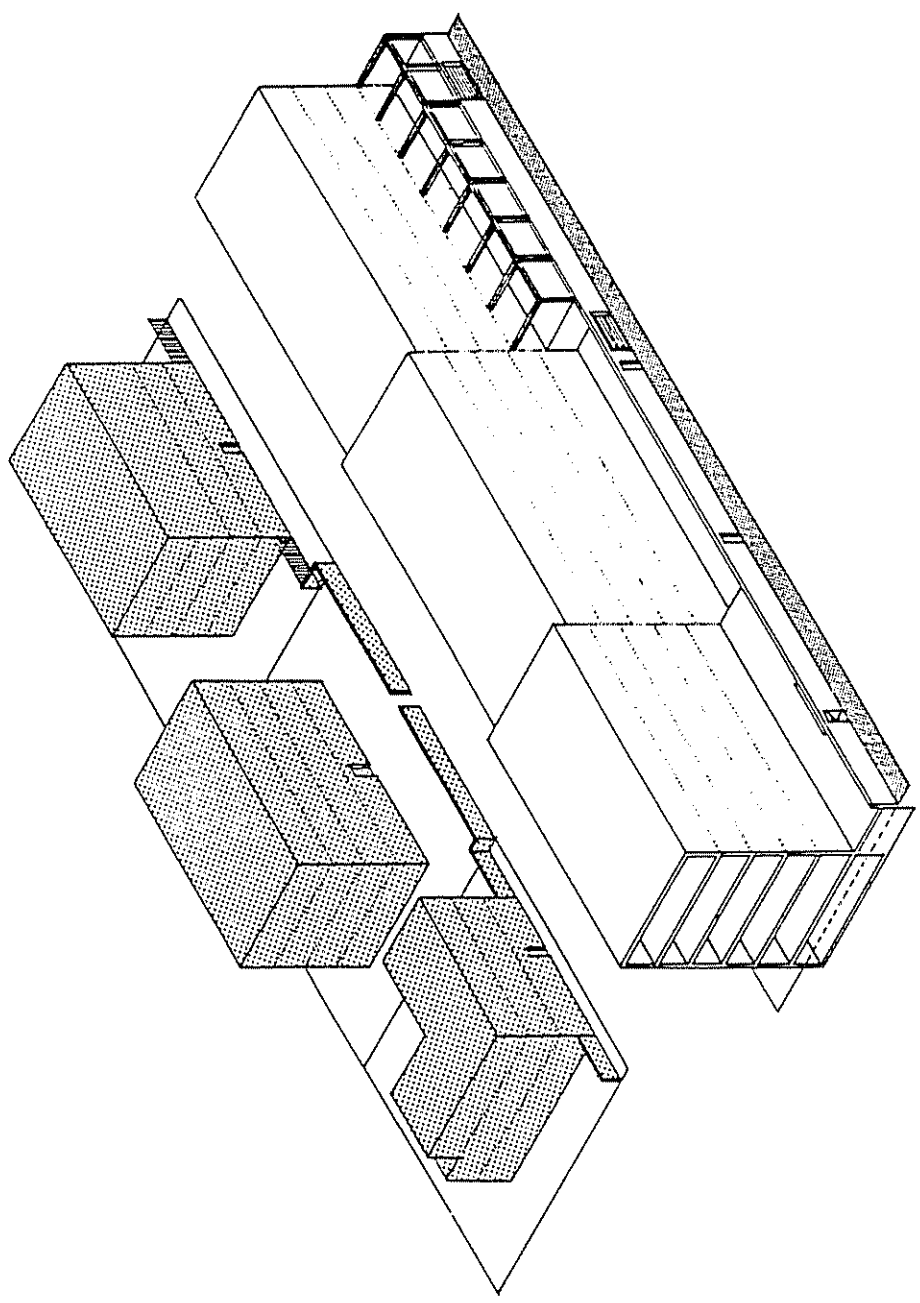
L'Assessore all'Urbanistica

Il Presidente del C.C.

Il Dirigente responsabile

ESISTENTE

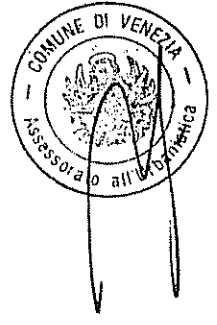
DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE
COORDINATE DALLA COSTITUZIONE
DI UN PIANO ESECUTIVO



- ESISTENTE
- NUOVI VOLUMI ED ELEMENTI
- FASCIA DI SUOLO PRIVATO
DA CEDERE PER USO PUBBLICO

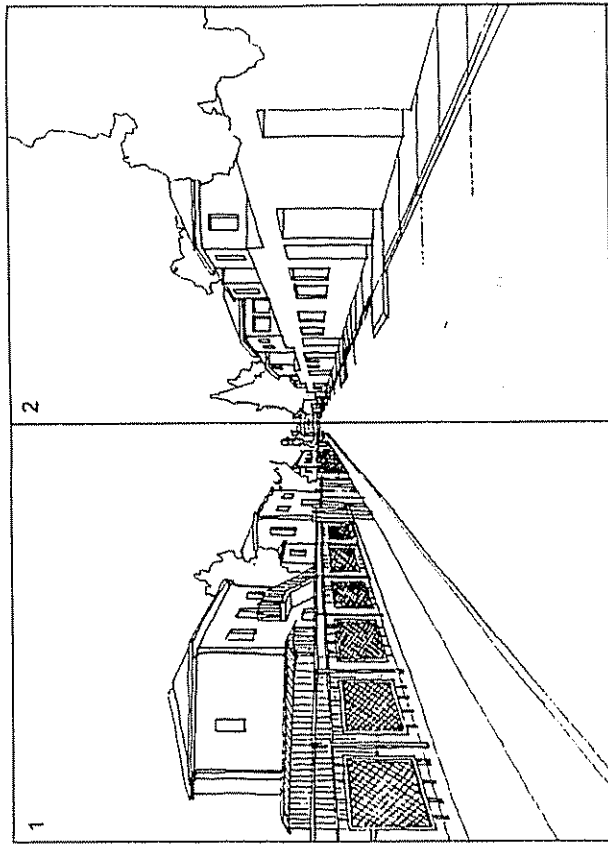
Il Sindaco Il Segretario Generale L'Assessore all'Urbanistica Il Presidente del C.C.

Il Dirigente responsabile



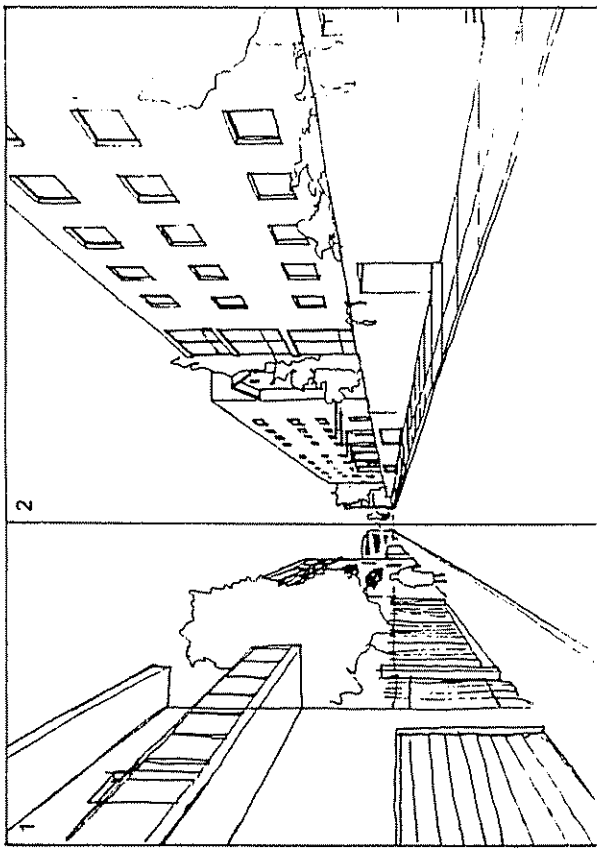
TRASFORMAZIONE SECONDO LO SCHEMA PROGETTUALE H

- 1 ESISTENTE
- 2 AMPLIAMENTO CON CONCESSIONE DIRETTA
- 3 DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE CON CONCESSIONE DIRETTA



TRASFORMAZIONE SECONDO LO SCHEMA PROGETTUALE K

- 1 ESISTENTE
- 2 DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE COORDINATE DALLA COSTITUZIONE DI UN PIANO ESECUTIVO



Il Sindaco

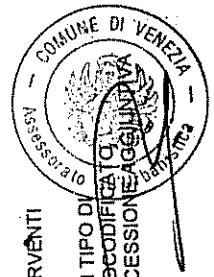
Il Segretario Generale

L'Assessore all'Urbanistica

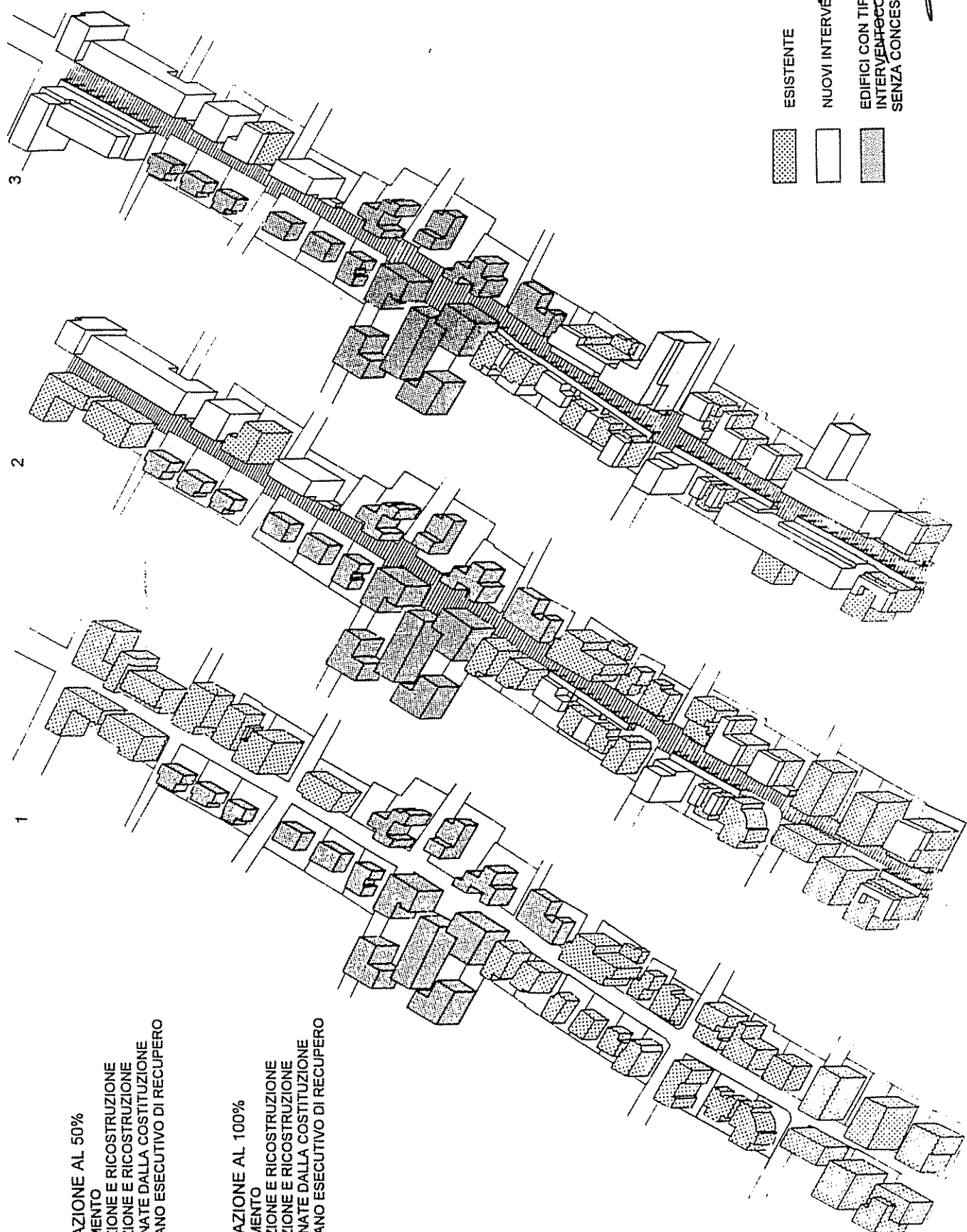
Il Presidente del C.C.

Il Dirigente responsabile

SIMULAZIONE DELLA TRASFORMAZIONE DI UN ASSE STRADALE - VIA CAVALLOTTI (SCHEMA PROGETTUALE XI)



- ESISTENTE
- NUOVI INTERVENTI
- EDIFICI CON TIPO DI INTERVENTO CODIFICATO SENZA CONCESSIONE AGGIUNTA



1 ESISTENTE

2 TRASFORMAZIONE AL 50%
 - 20% AMPLIAMENTO
 - 15% DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE
 - 15% DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE
 COORDINATE DALLA COSTITUZIONE
 DI UN PIANO ESECUTIVO DI RECUPERO

3 TRASFORMAZIONE AL 100%
 - 30% AMPLIAMENTO
 - 30% DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE
 - 40% DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE
 COORDINATE DALLA COSTITUZIONE
 DI UN PIANO ESECUTIVO DI RECUPERO

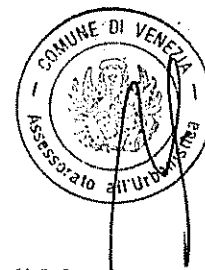
Il Sindaco

Il Segretario Generale

L'Assessore all'Urbanistica

Il Presidente del C.C.

Il Dirigente responsabile

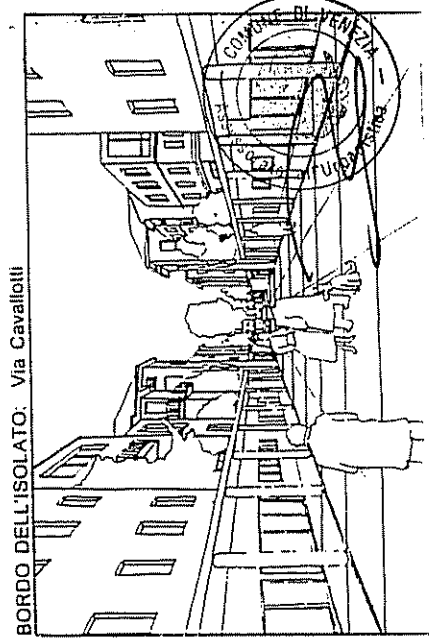
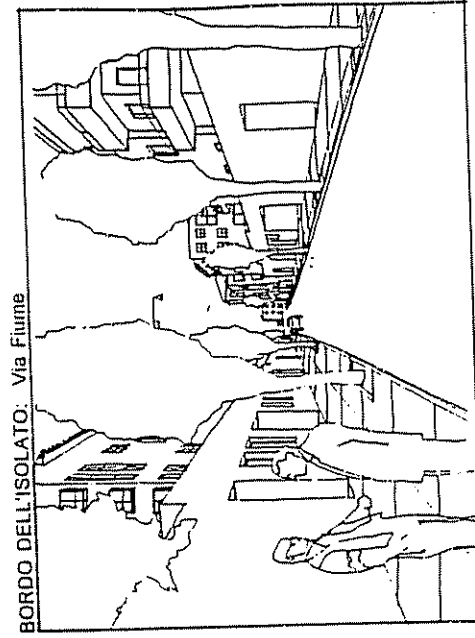


3.2 Isolati urbani

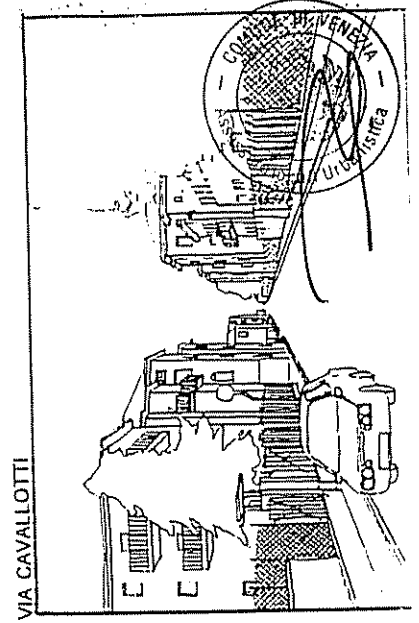
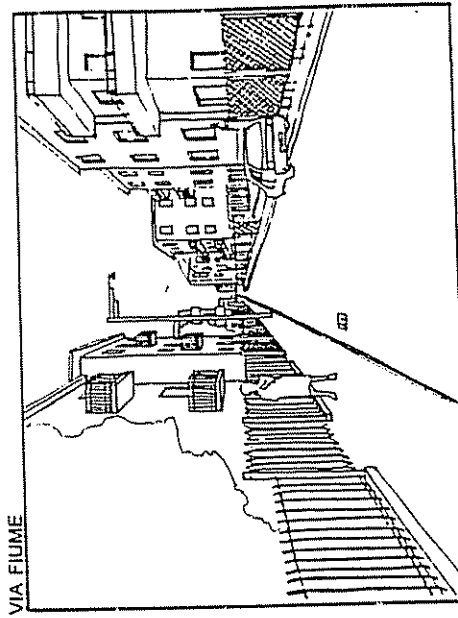
La struttura ad *isolati urbani* caratterizza la parte di città compresa tra il centro storico di Mestre e la stazione ferroviaria . Si produce attraverso la selezione della griglia stradale esistente, nel tentativo di costituire una parte di città fortemente omogenea e una struttura urbana più precisa, in grado di rispondere alle attuali e future esigenze di mobilità (veicolare e ciclopedonale), parcheggio e disegno urbano.

L'istituzione di una gerarchia tra la fitta rete di strade esistenti, permette di individuare, soprattutto per le aree ad est di via Piave, una maglia principale dimensionalmente confrontabile con il resto del tessuto, lungo la quale è possibile ipotizzare dei modelli di trasformazione che tendano a costituire dei bordi edificati dal più spiccato carattere urbano e, nel caso di processi di trasformazione più ampi comprendenti più proprietari, anche degli "interni urbani" dove sia possibile godere di una migliore strutturazione degli spazi aperti (corti pubbliche e private, giardini più ampi, spazi di parcheggio organizzati). La speciale dimensione degli isolati, confrontata con le dimensioni massime e minime previste per i piani esecutivi (vedi N.T.A. art n°.....) permettere di non dare ulteriori prescrizioni, oltre a quelle generali, sull'organizzazione morfologica di questi interventi visto che l'adeguamento alle sezioni tipo porta automaticamente ad una concentrazione del volume edificabile lungo il fronte stradale ed a quel progressivo diradamento del centro dell'*isolato*., che costituisce uno degli obiettivi principali del processo di trasformazione suggerito.

"ISOLATI URBANI": ESEMPIO DI TRASFORMAZIONE DEL TESSUTO CON INTERVENTI DI SOLO AMPLIAMENTO IN CONCESSIONE DIRETTA

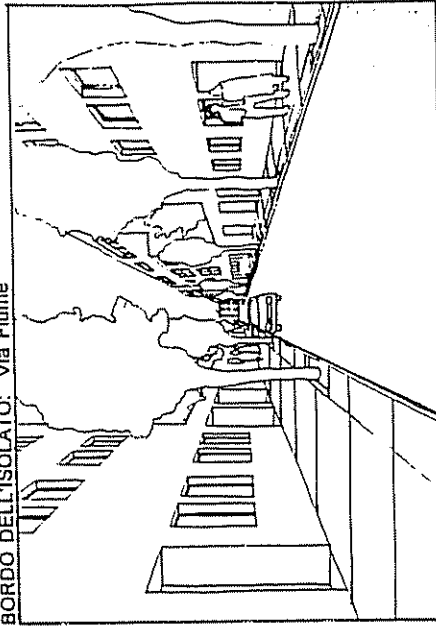


IL TESSUTO ESISTENTE

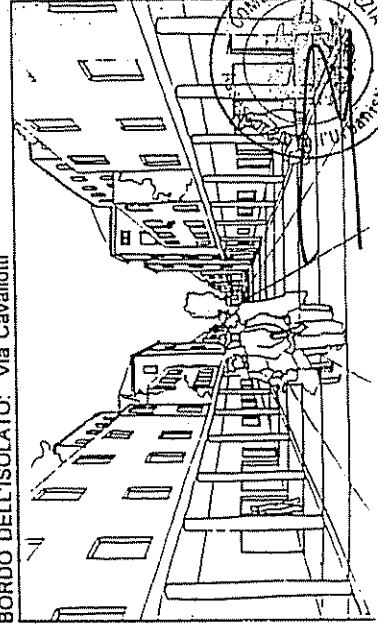


"ISOLATI URBANI" : ESEMPIO DI TRASFORMAZIONE DEL TESSUTO CON INTERVENTI DI DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE IN CONCESSIONE DIRETTA

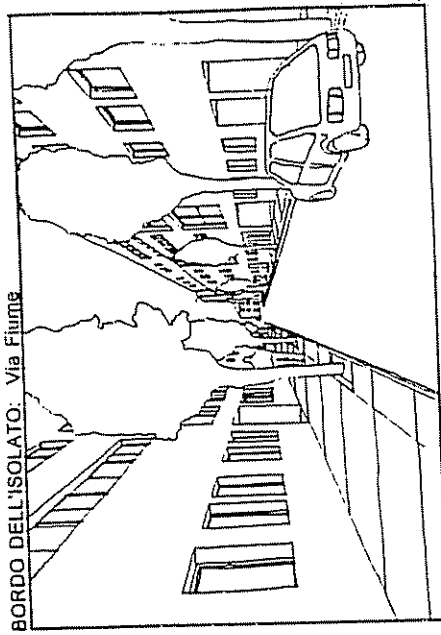
BORDO DELL'ISOLATO: Via Fiume



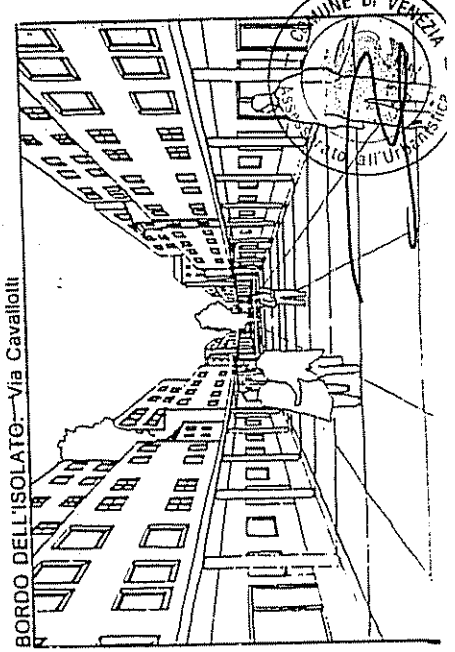
BORDO DELL'ISOLATO: Via Cavallotti



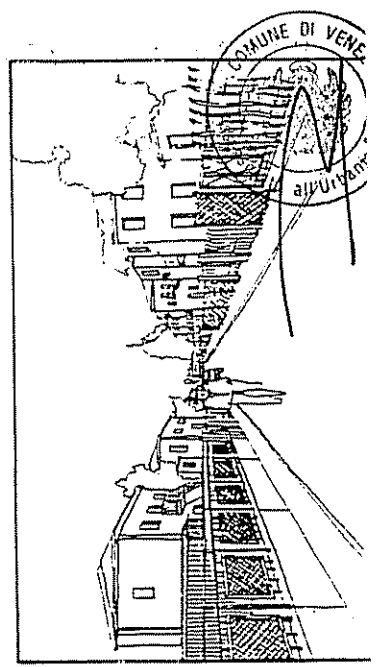
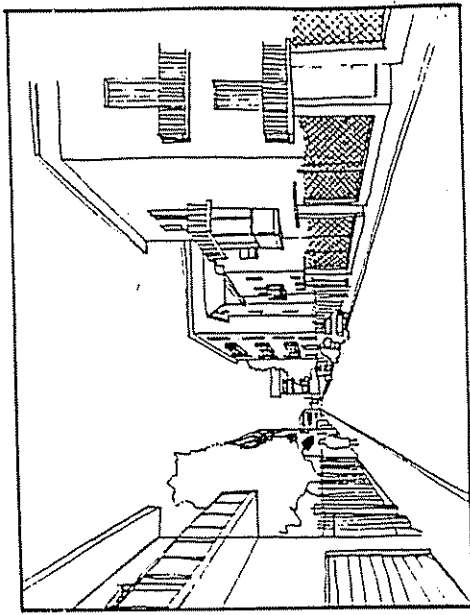
"ISOLATI URBANI": ESEMPIO DI TRASFORMAZIONE DEL TESSUTO CON INTERVENTI DI DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE COORDINATI DALLA COSTITUZIONE DI PIANI ESECUTIVI



BORDO DELL'ISOLATO - Via Cavallotti



IL TESSUTO ESISTENTE



Il Sindaco

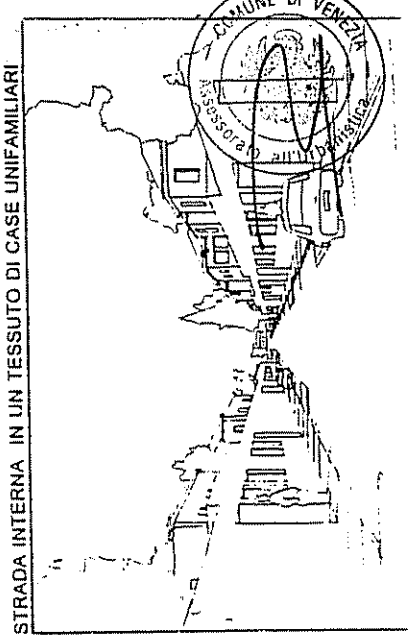
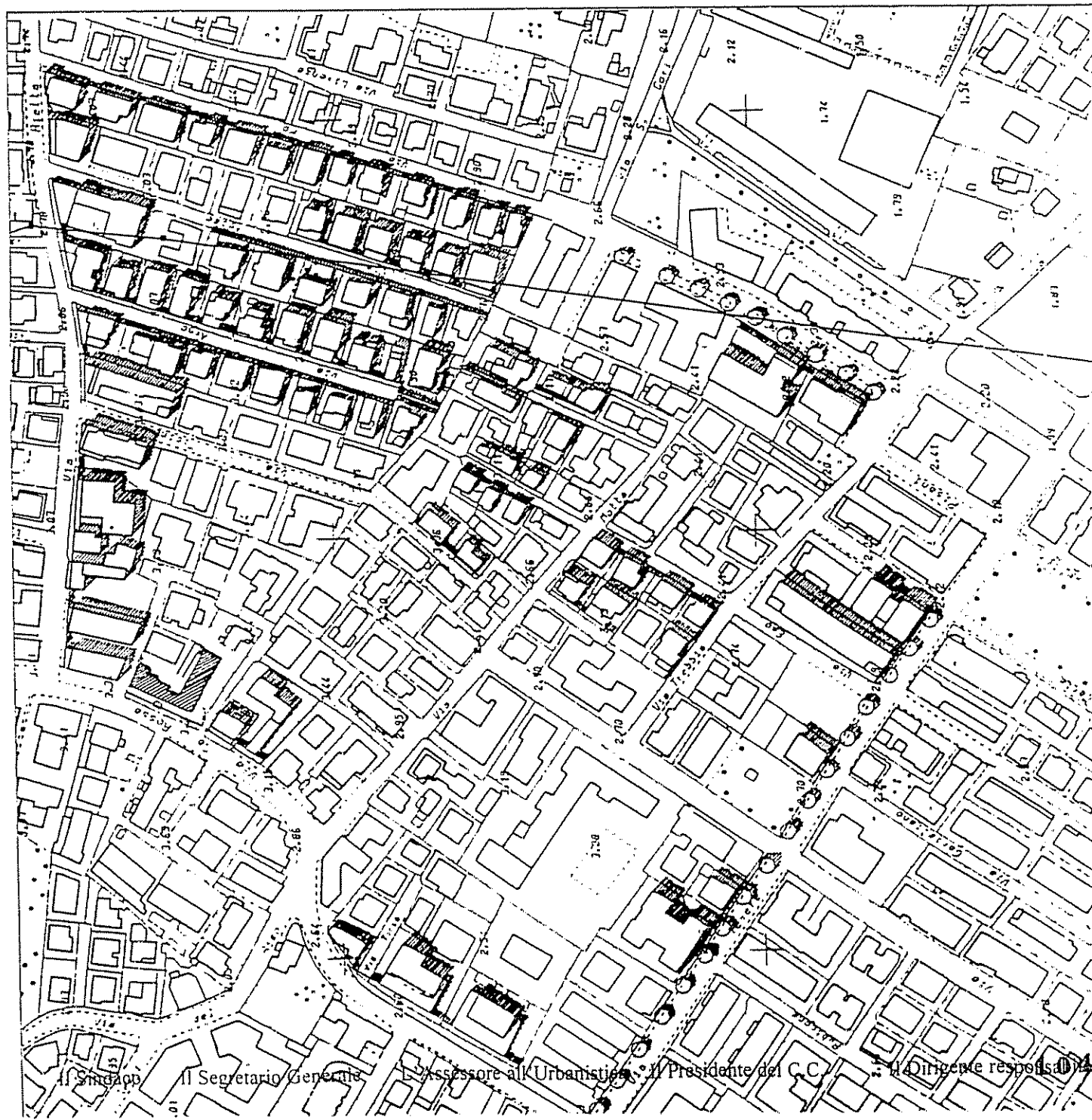
Il Segretario Generale

Il Assessore all'Urbanistica

Il Presidente del C.C.

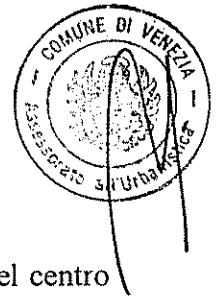
Il Dirigente responsabile

" ISOLE URBANE " ESEMPIO DI TRASFORMAZIONE DEL TESSUTO
CON SOLI INTERVENTI DI AMPLIAMENTO IN
CONCESSIONE DIRETTA



STRADA INTERNA IN UN TESSUTO DI CASE UNIFAMILIARI

Il Sindaco Il Segretario Generale L'Assessore all'Urbanistica Il Presidente del C.C. Il Dirigente responsabile



3.3 Isole urbane

La struttura ad *isole urbane* caratterizza invece la parte di città che si sviluppa a nord del centro storico fino quasi ad incontrare via Martiri della Libertà.

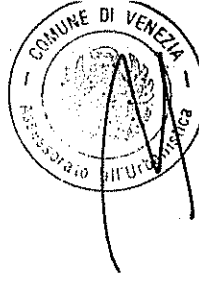
Abbandonando l'idea, geometricamente più precisa, ma necessariamente più astratta, della griglia, la struttura proposta per questa parte di città recupera l'eredità storica della sua costituzione appoggiandosi ai suoi assi più consolidati che già autonomamente tendono ad organizzarsi in una rete allargata, dimensionalmente ben distinguibile da quella degli *isolati urbani*.

Tale rete viaria individua delle specifiche porzioni urbane (*isole*) in cui la trasformazione più completa non produce solo degli interni urbani unitariamente controllabili secondo i modelli della grande corte, o della doppia corte, ma piuttosto una successione articolata di spazi urbani pubblici, semipubblici e privati che nel loro insieme costituiscono dei veri e propri piccoli quartieri morfologicamente riconoscibili.

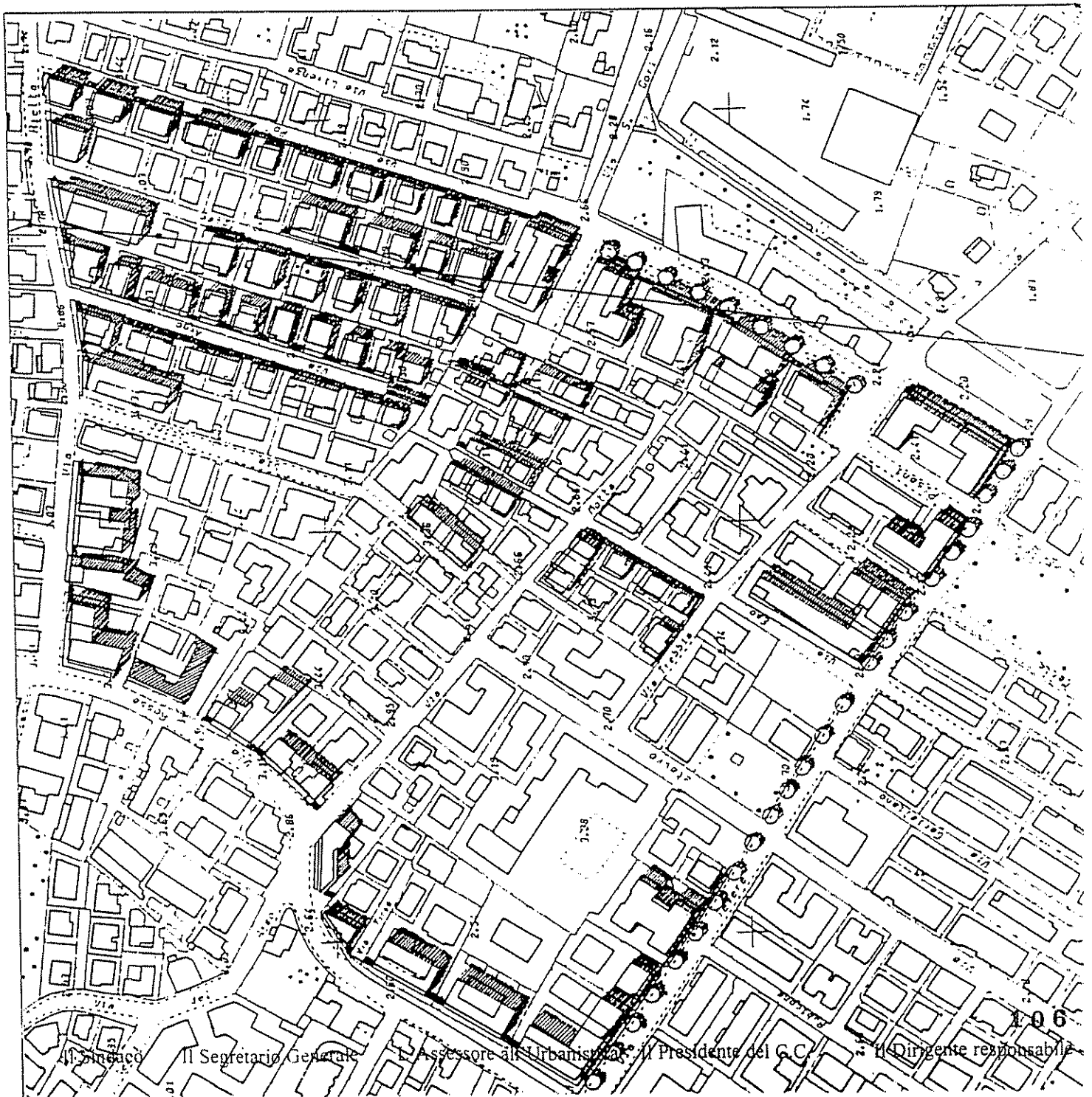
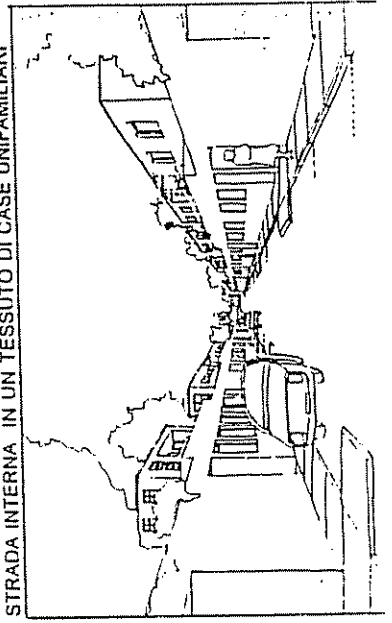
Se la trasformazione lungo il bordo esterno della *isola urbana* avviene con modalità del tutto identiche a quelle degli isolati, all'interno prevale una sezione caratterizzata da un maggiore arretramento dell'edificio rispetto al filo stradale e dalla presenza costante anche per i nuovi interventi di un muro continuo di recinzione che protegge lo spazio aperto privato retrostante.

La maggiore dimensione dell'*isola urbana* rispetto all'*isolato*, rende necessario l'adozione di specifiche schede normative (*schede di viabilità*) che assicurano uno sviluppo coerente, sia per quanto riguarda le relazioni interne, sia per quanto riguarda la strutturazione di un più continuo sistema di percorsi e spazi pedonali alla scala urbana.

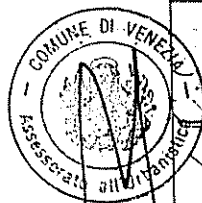
"ISOLE URBANE" ESEMPIO DI TRASFORMAZIONE DEL TESSUTO
CON INTERVENTI DI DEMOLIZIONE E RICO-
STRUZIONE IN CONCESSIONE DIRETTA



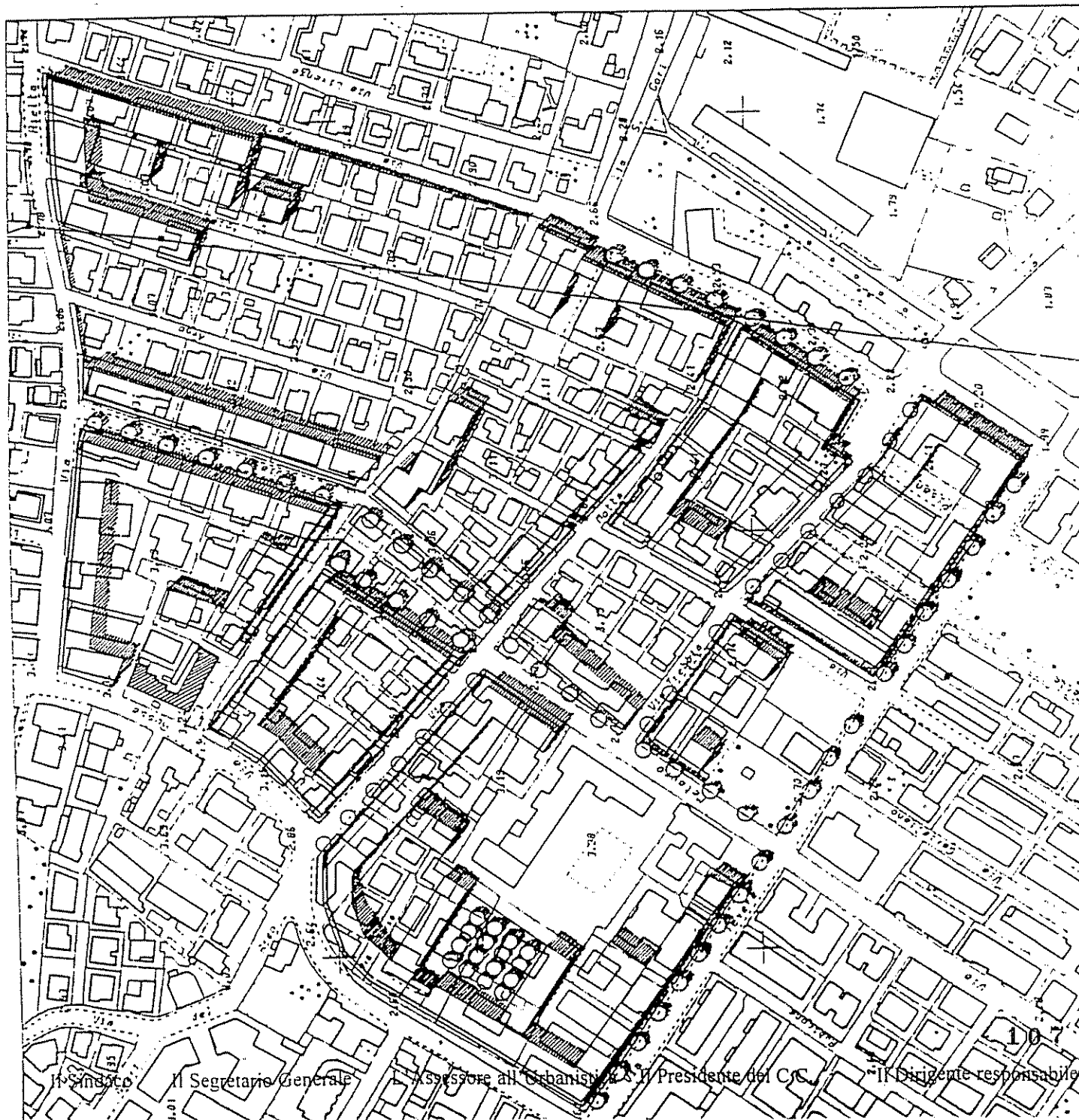
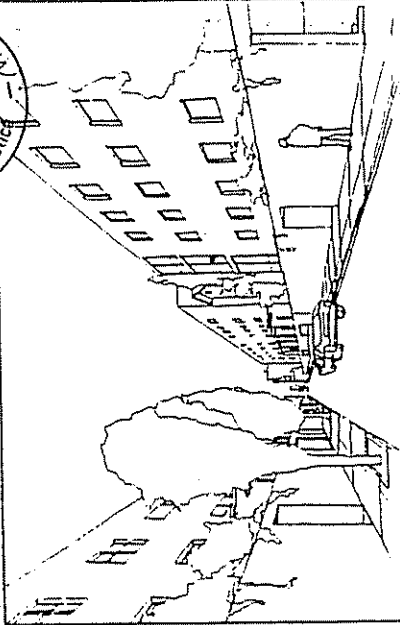
STRADA INTERNA IN UN TESSUTO DI CASE UNIFAMILIARI



"ISOLATI URBANI": ESEMPIO DI TRASFORMAZIONE DEL TESSUTO CON INTERVENTI DI DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE COORDINATI DALLA COSTITUZIONE DI PIANI ESECUTIVI



STRADA INTERNA



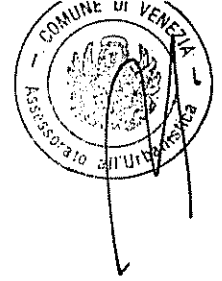
Il Sindaco

Il Segretario Generale

l'Assessore all'Urbanismo

Il Presidente del C.C.

Il Dirigente responsabile



3.4 Microcentri

Strettamente legati e quasi complementari all'idea delle *isole urbane*, i *microcentri* vi si dispongono generalmente all'interno e costituiscono ambiti dell'esistente nei quali si applicano particolari principi di trasformazione secondo modelli non tipizzabili.

La loro individuazione è quindi legata da un lato alla loro collocazione centrale rispetto le diverse *isole urbane*, dall'altro alle loro caratteristiche tipo-morfologiche e dimensionali che li rendono immediatamente riconoscibili come eccezionalità all'interno dell'omogeneità diffusa del paesaggio periferico.

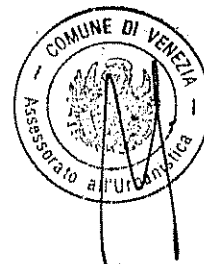
La trasformazione, in questi esempi dove normalmente la distanza tra gli edifici aumenta, si basa principalmente sulla ridefinizione del loro attacco a terra (generalmente caratterizzato dalla presenza di garage privati disposti in batteria) ad esempio attraverso l'inserimento di piccole strutture commerciali con l'obiettivo di realizzare nuovi spazi pubblici che possano costituire un punto di riferimento per la parte di città più prossima. Si propone così anche un ribaltamento del normale modello di funzionamento e sviluppo tradizionalmente irrigidito lungo i principali assi stradali.

Sono poi suggerite altre possibilità di trasformazione ad esempio attraverso la costruzione di piccoli corpi di completamento con sagoma e collocazione fissata, rilocalizzazioni dei garage, costruzione di recinzioni e porticati.

Comparto edilizio in via Caviglia

Si propone la riqualificazione ad uso pubblico dello spazio aperto delimitato dagli edifici, nell'intento di realizzare un luogo di aggregazione alla piccola scala.

La realizzazione di un basso volume porticato addossato ai corpi edilizi esistenti, configura una piccola corte pubblica verso la quale possono affacciare minime strutture commerciali, che viene messa in relazione con via Bissuola attraverso un percorso coperto, e con via Caviglia attraverso lo svuotamento di una parte del piano terra dell'edificio direttamente prospiciente.



Comparto edilizio tra via Baglioni e il parco della Bissuola

Si propone la realizzazione di un basamento abitabile e di un portico con un'altezza massima di 3,50 metri sulla via Baglioni. Gli edifici esistenti vengono così ad assumere un carattere più fortemente unitario lungo il bordo stradale pur mantenendo internamente la loro indipendenza.

Comparto edilizio in via Casona

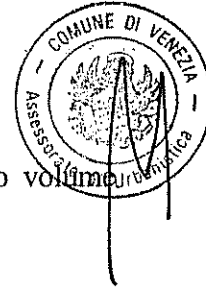
Si prevede la realizzazione di un volume di saturazione degli spazi tra gli edifici esistenti. I nuovi volumi possono prevedere un alto grado di permeabilità a piano terra per permettere l'accesso alla corte interna che rimane di uso privato. Per sottolineare l'aspetto di unitarietà dell'intervento, deve essere realizzato su tre lati dell'intervento un portico continuo.

Comparto edilizio in vicolo della Pineta

Si prevede la realizzazione di un basso volume porticato addossato agli edifici esistenti. Tale volume costituisce un basamento che precisa il rapporto con lo spazio antistante la chiesa. Assicurando la continuità verso lo spazio pubblico il nuovo basamento riconfigura secondo un carattere più urbano la strada (nella quale può essere ridotto il passaggio veicolare) e il sagrato della chiesa attualmente inesistente. Un diverso trattamento della pavimentazione e la trasformazione secondo le indicazioni della relativa *scheda normativa* degli edifici più prossimi possono precisare ulteriormente il carattere di questo spazio urbano.

Comparto edilizio in via G. Mattei -1-

La realizzazione di un basso volume porticato che segna l'accesso al complesso edilizio e di un muro di recinzione lungo via G. Di Vittorio definiscono con maggiore precisione i bordi del lotto

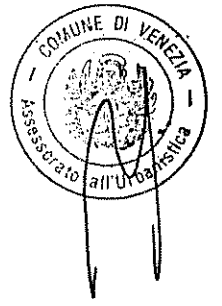


permettendo anche la costituzione di una zona filtro tra i parcheggi e gli edifici. Un nuovo volume residenziale permette di completare l'assetto morfologico dell'insieme.

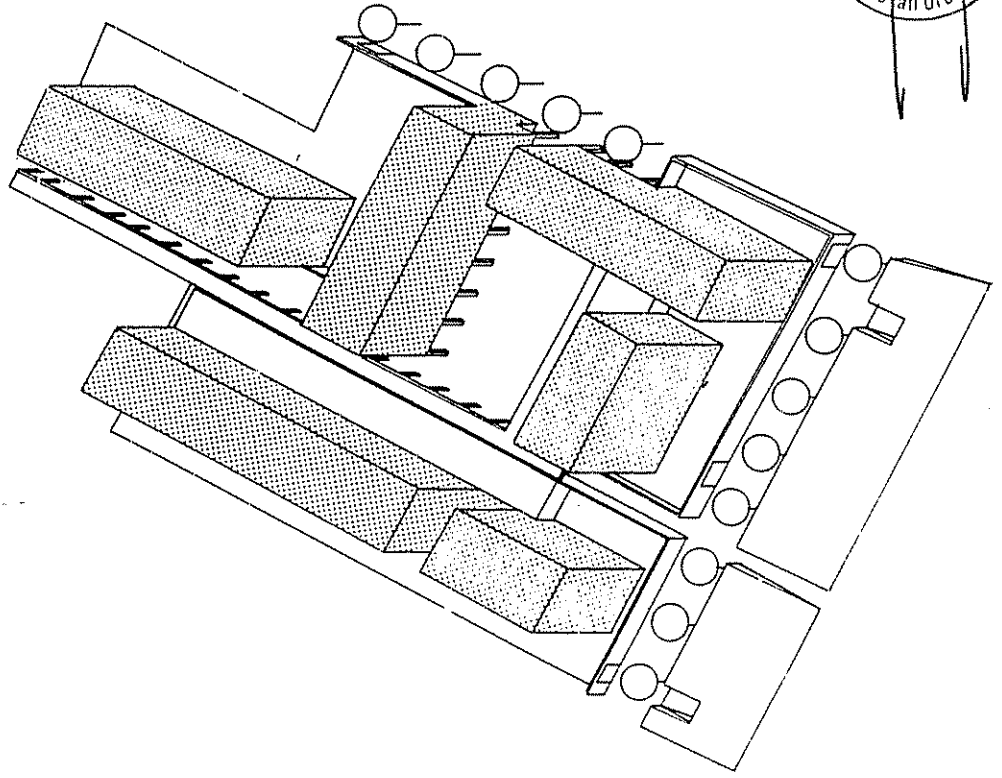
Comparto edilizio in via G. Mattei -2-

Un nuovo volume residenziale in continuità con l'esistente e un basso volume commerciale porticato lungo via G. Mattei, permettono la chiusura della corte interna.

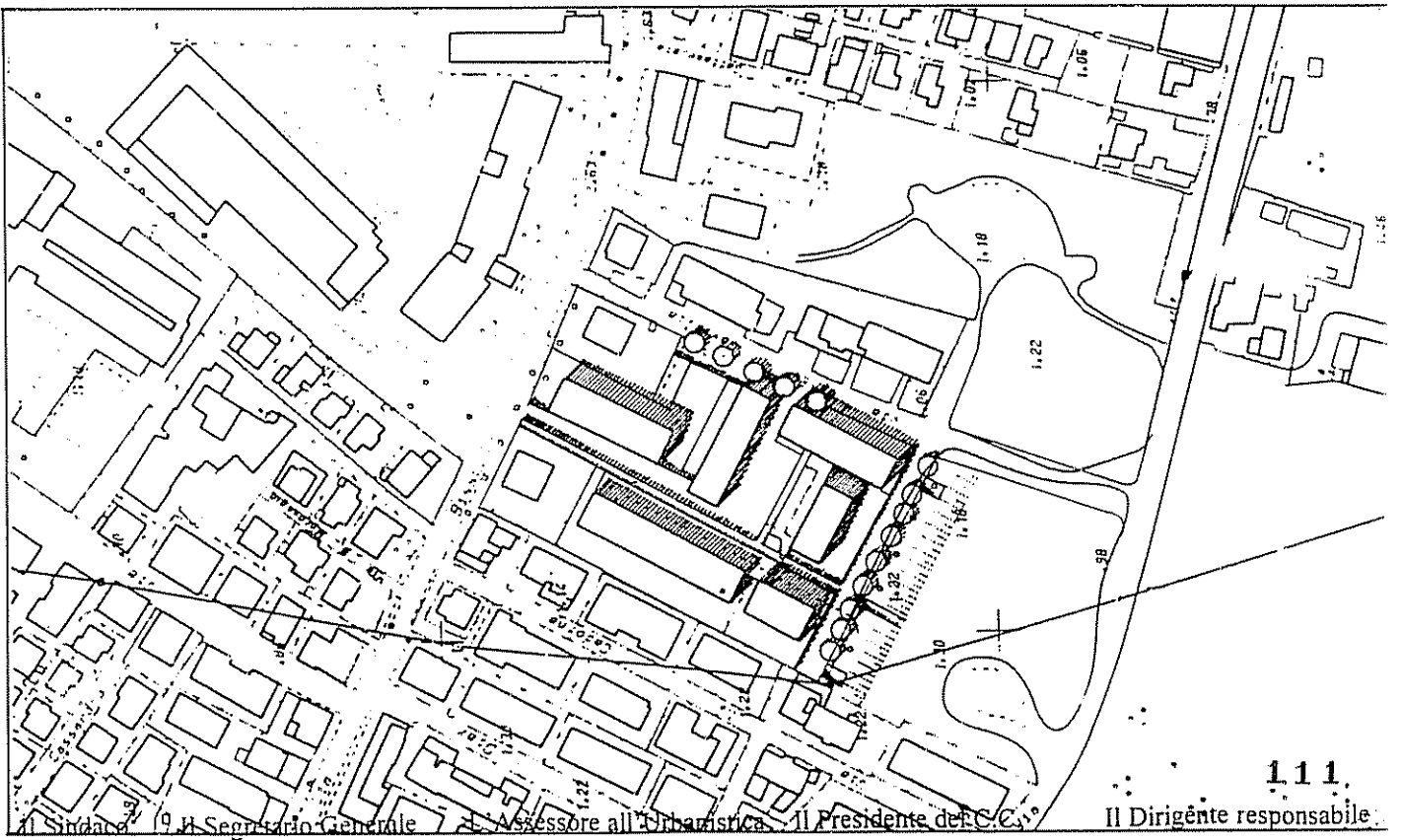
La trasformazione ad uso pubblico di una fascia esterna di suolo privato e di una parte della corte, consentono invece a livello urbano la strutturazione di un più completo sistema di spazi aperti. L'uso pubblico della corte per il collegamento tra il parcheggio lungo via G. Mattei e l'asse verde che si prolunga fino al parco della Bissuola è permesso dall'alta permeabilità del nuovo volume residenziale e dalla sostituzione dei garage al piano terra nell'edificio esistente.



"MICROCENTRI": ESEMPIO DI TRASFORMAZIONE



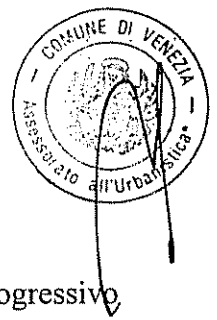
"MICROCENTRI": ESEMPIO DI TRASFORMAZIONE



111.

Il Dirigente responsabile.

Il Sindaco Il Segretario Generale L'Assessore all'Urbanistica Il Presidente del C.C.S.



3.5 Alcuni progetti puntuali

All'interno della struttura urbana organizzata per *isole, isolati urbani e microcentri* il progressivo allontanamento di attrezzature produttive, o di strutture speciali (ad esempio il deposito A.C.T.V in via Torino o le caserme di via Miranese) d'altronde già previsto dalla variante precedente, produce alcune opportunità di trasformazione che devono essere lette in relazione al nuovo assetto urbano proposto.

Esiste allora la necessità di una loro più precisa definizione morfologica capace di interpretare le diverse condizioni insediative ed è perciò che vengono proposte una serie di schede normative in cui risultano fissati i principi progettuali di riferimento.

Ex Caserma di via Miranese

Nel confermare la destinazione di zona della variante precedente vengono anche definiti alcuni criteri progettuali nello spirito della trasformazione complessiva del tessuto costruito.

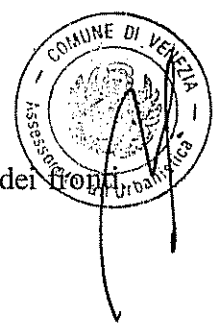
In particolare si intende ridefinire il bordo verso via Miranese attraverso un fronte edificato continuo, ma la notevole disponibilità di spazio permette anche di pensare alla realizzazione di uno spazio pubblico pavimentato aperto sulla via principale e di un giardino interno attrezzato che può essere utilizzato anche dalla vicina scuola.

E' inoltre previsto il riuso di due edifici esistenti da collegare tramite gallerie pubbliche e passaggi coperti ai nuovi interventi nonché ai più importanti percorsi urbani di attraversamento.

Ex Lavanderie Militari di via Piave

Nell'area che si sviluppa a cavallo di via Piave si adottano due strategie diametralmente opposte, ma complementari.

Da un lato la definizione di una piazza pubblica aperta su via Piave, definita da un edificio residenziale porticato con commercio al piano terra e da un edificio esistente (di cui è previsto il



recupero ad uso pubblico) nell'intenzione di costituire una pausa nella sequenza continua dei fronti.
Dall'altro lato della strada la ricomposizione della forma chiusa dell'isolato.

Ristrutturazione urbana tra via Bissuola e via Bissagola

E' prevista la realizzazione di un edificio a fronte continuo con giardini privati che si addossa alla strada carrabile esistente. Assieme ad altri due edifici di dimensioni più limitate viene così definito uno spazio pubblico lastricato e alberato attraversato da un percorso ciclopedonale che mette in comunicazione la punta più interna del parco di S.Giuliano con il parco della Bissuola.

Ex deposito ACTV

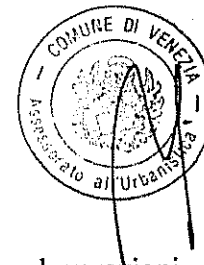
L'intervento si pone come obiettivo il reinserimento dell'area nella continuità del tessuto urbano cogliendone però anche le particolari potenzialità derivate dal suo affaccio verso la nuova darsena posta in conclusione del prolungamento del ramo morto del Canal Salso. E' allora prevista la definizione di un fronte continuo verso via Torino che ricostruisce il filo dell'edificato dotato però di una speciale permeabilità al piano terra per permettere il collegamento con il doppio sistema delle piazze interne che conduce fino alla darsena. Un "edificio ponte" prevalentemente commerciale divide le due piazze interne e raggiunge un ulteriore percorso pedonale verso il quale affacciano altre strutture commerciali contenute in una bassa struttura porticata.

Limite del parco in via Lavaredo

E' prevista la realizzazione di un nuovo volume residenziale da realizzarsi nella parte dell'area più prossima all'edificato esistente al fine di precisarne il limite.

La rimanente superficie libera in parte pavimentata e alberata per raccogliere un percorso ciclopedonale e organizzare l'accesso alla scuola, in parte lasciata a prato andrà a costituire un prolungamento del parco esistente.

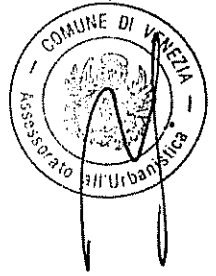
Ristrutturazione urbana lungo via Trento



Il recupero dell'area in precedenza occupata da edifici per il deposito di merci e per lavorazioni artigianali, avviene attraverso la realizzazione di nuovi volumi a prevalente destinazione residenziale. La collocazione degli edifici in aderenza al tracciato di via Trento estende il principio degli *isolati urbani* fino a questa parte della città.; all'interno, l'organizzazione del nuovo isolato raccoglie l'arrivo di un percorso pedonale di collegamento con il parco del Piraghetto.

Sostituzione del insediamento residenziale in via Vallenari

L'intervento che prevede la sostituzione completa dei vecchi edifici e la sistemazione degli spazi pubblici alberati e pavimentati attorno ai nuovi edifici, deve essere letto alla scala urbana in continuità con i comparti edilizi di via G. Mattei e via Casona (paragrafo 3.4). Con il nuovo impianto il fronte edificato lungo via Vallenari si arretra rispetto al filo stradale per permettere la continuità di una fascia verde, parallela al tracciato viario, che si collega al parco della Bissuola; all'interno il doppio corpo di fabbrica si apre verso un secondo canale verde.



III. MESTRE OVEST



1. Una lettura della parte occidentale della terraferma veneziana

“Mestre ovest” individua il complesso di aree urbane e territoriali che si estendono dal fiume Dese a nord, al Naviglio Brenta a sud, fino allo sbocco lagunare di Fusina e che sono delimitate a Est da via Terraglio, dalla Tangenziale e dalla SS Romea e a ovest dal confine comunale.

In questa parte del territorio si sovrappongono ambiti e sistemi diversi, non sempre distinguibili tra loro. L'urbanizzazione è data da due sistemi insediativi sovrapposti: quello derivante dalla crescita a macchia della città e quello lineare lungo i tracciati viari storici, su cui si attestano i centri minori.

Il paesaggio agricolo è fortemente frammentato, compromesso da un'edilizia diffusa, che ha cancellato o comunque reso poco leggibile la trama insediativa e paesaggistica preesistente senza proporre una alternativa.

E' una parte di città *non pianificata*, costruita per aggiunte successive.

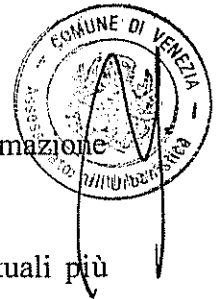
Le politiche urbanistiche precedenti hanno affrontato il territorio proponendo soluzioni puntuali che risolvevano problemi parziali e locali senza avere alle spalle un quadro di riferimento generale. Il risultato è stato un mosaico di tasselli accostati, in un contesto dove tutto è possibile, dove tutto potrebbe essere cambiato e spostato senza produrre trasformazioni significative.

E' necessario stabilire delle regole, un telaio entro cui costruire e riconoscere sistemi diversi, risolvendo questioni aperte, per poter immaginare una città capace di funzionare in maniera diversa e di assumere una forma urbana leggibile.

La prima mossa del progetto è stata quella della lettura del territorio, delle caratteristiche fisiche peculiari, delle emergenze naturali e artificiali, degli strumenti urbanistici passati, della struttura e del suo funzionamento. Immediatamente impossibile è stato il tentativo di ricondurre questa complessità ad un'unica immagine.

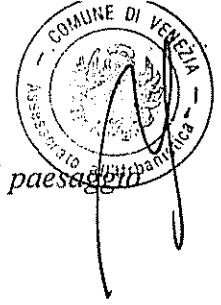
Molti degli aspetti caratteristici di questo agglomerato urbano così poco denso sono percepibili solo attraversandolo fisicamente e ad una scala abbastanza minuta per un consueto progetto urbanistico.

Ciò che è emerso con chiarezza è la lettura di uno *sfondo* entro cui riferire, di volta in volta, il progetto: una “struttura a dita” dell'urbanizzazione, un sistema di fasce che attraversa la città in senso trasversale, dalle zone più esterne sino alla gronda lagunare, ricalcando i principali bacini idrografici dei fiumi Dese, Marzenego e Brenta e gli assi storici della Castellana e della Miranese. Vaste aree agricole, delimitate dalle fasce ambientali, risultano parzialmente e caoticamente



urbanizzate, grazie alle possibilità offerte dalla L.R. 24/85, e pongono il tema della trasformazione del paesaggio agricolo in tale contesto “quasi-urbano” di riferimento.

Seguendo questa traccia è possibile leggere nell’incerta trama urbana esistente temi progettuali più precisi, quali la definizione dei differenti bordi urbani, l’individuazione di aree strategiche su cui intervenire, il ridisegno del sistema complesso di piccoli e grandi spazi aperti che attraversano la città e i meccanismi generali di trasformazione del paesaggio urbanizzato e della sua rete viaria.



1.1 Discontinuità: la frammentazione della città, dei collegamenti, delle attrezzature e del paesaggio agrario

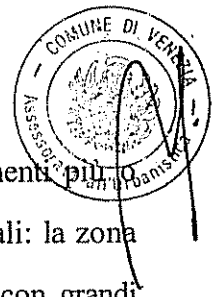
Gli elementi che costituiscono la complessa morfologia delle Terraferma veneziana sono determinati dalla molteplice serie di funzioni insediate, nonché dal rapporto che esse hanno instaurato con i caratteri morfologici del territorio. L'evoluzione storica di tale rapporto ha definito un assetto urbanistico che si compone di una struttura fortemente urbanizzata nel centro che si sviluppa attorno ai nuclei originari, nonché ai principali elementi infrastrutturali. Dal grande agglomerato si diramano verso il territorio occidentale una serie di strade originariamente extraurbane attorno alle quali attualmente si è densificato l'edificato senza però determinare connotazioni specifiche di città. Lo stesso processo si è verificato attorno ai tessuti edilizi compatti dei nuclei dei centri minori (Zelarino, Asseggiano, Chirignago, Catene, ecc.) il cui sviluppo edilizio rapido degli ultimi decenni ha progressivamente unito alla città, trasformandoli quasi in "quartieri". La diffusione sparsa, discontinua, poco pianificata dell'edificato, prevalentemente con tipologie che determinano basse densità, fa sì che di fatto sia impossibile tracciare un confine netto fra città e campagna.

La struttura agricola caratterizzata da forti elementi di antropizzazione che si esprimono in termini di diffusione degli insediamenti residenziali o produttivi sparsi e la polverizzazione dell'assetto proprietario connota fortemente tutta la parte occidentale a differenza del territorio ad est che è caratterizzato maggiormente dal latifondo e dalle grandi proprietà terriere.

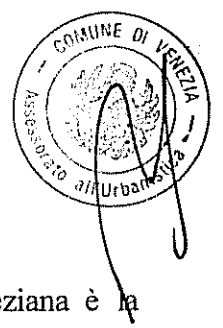
Alla confusa e discontinua struttura del costruito si aggiunge la frammentazione dei micro-spazi pubblici, realizzati volta per volta come "standard di quartiere".

Il territorio ad ovest anche per quanto riguarda attrezzature e servizi risulta quindi mancante di un sistema di relazioni forte, slegato nonostante vi sia la disponibilità di un numero consistente di aree vincolate a standard di quartiere dagli strumenti urbanistici (a differenza dei quartieri centrali sforniti di spazi pubblici o ad uso pubblico). La bassa densità edilizia e il sistema dei servizi che in questa parte potrebbe costituire un sistema particolarmente flessibile grazie alla presenza di spazi liberi e alle buone caratteristiche di trasformazione e ristrutturazione urbanistica è uno dei punti che non ha trovato soluzione nelle varie pianificazioni attuate.

Da questo assetto diffuso di scala media affiorano alcuni episodi indipendenti, come i forti, le grandi infrastrutture (tangenziale e ferrovia), che si sovrappongono al fondo sopra descritto.



Allo sviluppo prettamente residenziale si sovrappongono ed emergono con forza elementi più o meno recenti puntuali che nella parte ovest trovano forti legami con i tracciati autostradali: la zona A.E.V. a nord vicino al Terraglio e la zona A.E.V. di Ca' Emiliani a sud sono due aree con grandi contenitori, vere e proprie isole, frammenti dentro il paesaggio agrario la cui connessione extra-comunale è, appunto, garantita dalle grandi infrastrutture ma in maniera insufficiente da quella di quartiere. La viabilità della parte occidentale è caratterizzato infatti da un sistema molto minuto di strade locali a fondo cieco, che costruiscono una maglia aperta, priva di continuità e di collegamenti. In particolare molti sono i tracciati che ricalcano strade originariamente rurali.



1.2 - Sovrapposizioni: i segni del paesaggio infrastrutturale

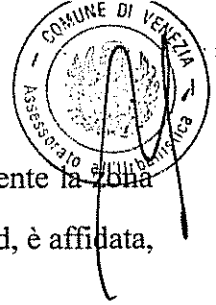
Una delle caratteristiche più evidenti dell'assetto viabilistico della terraferma veneziana è la rilevanza, l'impatto, ma anche lo scollamento rispetto alla città che ha la rete delle grandi infrastrutture.

Vi è in sovrapposizione alla città una sorta di "mano" infrastrutturale formata dalla tangenziale (segno potente che un tempo si sovrapponeva al tessuto agricolo lambendo a ovest il centro della città) e dalle linee ferroviarie che dal centro di Mestre si diramano a ventaglio prendendo le direzioni di Trieste, Udine, Castelfranco e Padova, "raddoppiando", o meglio, formando vie parallele agli assi urbani.

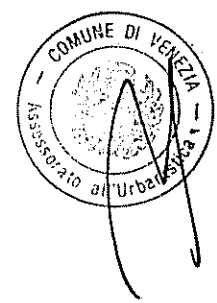
Ciò che è interessante in realtà è che questo fascio di linee *non diviene affatto strutturante* per lo sviluppo della città, se non vogliamo soffermarci sul loro evidente carattere di cesura (e raramente limite, bordo interno). In altre parole: esso *mantiene uno scollamento dalla rete viaria esistente* e resta una *sovrapposizione rispetto al tessuto edilizio*, quasi un'astrazione del pianificatore. Poca intenzione di integrarsi con la città viene paventata dalla tangenziale, che non a caso corre in gran parte al di sopra della città, pochi i varchi delle linee ferroviarie e addirittura spesso vi è la negazione della stessa cesura da parte dell'edificato che avanza fin dove può, riempiendo gli spazi a ridosso della stessa. Il collegamento della tangenziale con la città avviene con i pochi assi urbani: via Terraglio, via Castellana, via Miranese, ecc., che essendo anche assi storici, e come tali dimensionati in altri tempi, sono ormai incapaci di sostenere il carico a cui sono sottoposti.

Il territorio di Mestre inoltre è percorso da un tessuto stradale minuto che ha caratteristiche più di quartiere che urbane, molto frammentato, spesso con maglia chiusa e dalla gerarchia imprecisa, nato sulle costruzioni dei tessuti residenziali sparsi, caratterizzati dalla frammentazione e più spesso dalla densificazione di aree del paesaggio agrario.

Le due scale viabilistiche, quella delle arterie sovracomunali a scala territoriale e quella residenziale a scala locale discontinua e minuta, si sovrappongono senza, come è logico, collegarsi fra loro. Ciò di cui è carente la struttura viabilistica mestrina è, quindi, effettivamente la scala intermedia, urbana, che si riduce a pochi assi originariamente extraurbani che percorrono Mestre da est a ovest, come la via Castellana e la via Miranese.



Proprio per questo la percorribilità della città, e questo è un dato che tocca particolarmente la zona di Mestre Ovest dove vi è una totale mancanza della rete urbana di collegamento nord-sud, è affidata, faticosamente, alla tangenziale.



2. Il progetto per Mestre Ovest: la ricerca di una struttura territoriale

Il territorio di Mestre Ovest, come si è visto, appare estremamente frammentario e discontinuo da tutti i punti di vista:

- l'edificato, per lo più risultato di lottizzazioni, di addensamenti lungo le strade principali, di case sparse divenute molto prossime tra di loro, di grandi interventi PEEP, non presenta una chiara struttura insediativa o coesiva, ma è il risultato di aggiunte che volta per volta hanno risposto a domande contingenti;
- le attrezzature e i servizi sono dispersi, slegati e mal connessi, annegati nella diffusione del costruito, rispetto a cui non costituiscono delle emergenze;
- le strade ricalcano ex-tracciati rurali, vecchi assi extraurbani o servono nuovi insediamenti residenziali e costituiscono una maglia aperta, spesso priva di continuità e di collegamenti, anche necessari (come quelli nord-sud, molto carenti nel territorio comunale occidentale).

Che si tratti, quindi, di edificato, di campagna, di assi viari, di servizi o di verdi urbani è sempre arduo riconoscere delle differenze significative, tutto appare molto simile, omologato dalla ripetizione. Infrastrutture di diverse scale, aree urbanizzate e parti di paesaggio si sovrappongono indifferenti, seguendo ciascuno il proprio ordine.

Tuttavia, al di sotto di questo assetto caotico e indifferenziato, sembrano affiorare alcuni *strati* di ordini possibili e latenti.

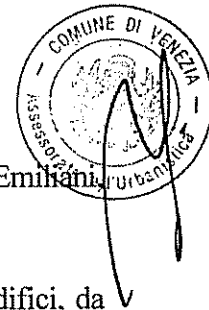
Il progetto vuole far riemergere, in particolare, quell'ordine geografico e paesistico che si ritrova nell'andamento a fasce parallele est-ovest dei fiumi di risorgiva (Dese, Marzenego, Brenta), ricalcato anche dai principali assi storici (Via Castellana, via Milanese), che *orienta* l'intera città verso la laguna. La sottolineatura di questo *telaio* del paesaggio va di pari passo con la riscoperta e la rivalutazione di materiali significativi del territorio (fiumi, varchi paesistici, ambiti paesistici).

L'andamento delle fasce è grossolanamente marcato dalla struttura "a dita" dell'edificato, che, estendendosi a raggiera dall'agglomerato mestrino verso l'esterno, campisce vaste aree di campagna urbanizzata, dove il costruito, se pur fortemente presente, si fa più rado.

All'orditura a fasce del paesaggio si interseca un forte segno infrastrutturale di andamento nord-sud, dato dalla tangenziale e dai suoi spazi di servizio e di pertinenza. Come capisaldi della nuova dimensione di Mestre due vaste aree-progetto si localizzano alle estremità di questa asta: l'area mista

1 2 2

107



(per attività economiche varie e residenza) del Terraglio e l'area dell'ex-discarda presso Ca' Emilian, lungo la SS. Romea.

In sostanza, dato l'assetto disordinato ed omogeneo dell'urbanizzazione (sia essa data da edifici, da tracciati stradali di diverso ordine o da spazi aperti urbani), si intende restituire alla struttura territoriale, all'orditura e alle grandi figure del paesaggio (come i fiumi o l'affaccio alla laguna) il ruolo di costruzione di un *telaio ordinatore*.

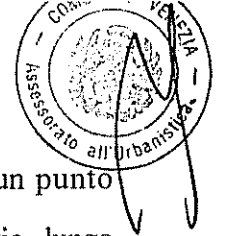
Ciò porta a considerare, per quanto riguarda gli spazi aperti, figure ed elementi di grande scala, opponendosi alla frammentazione e alla discontinuità con cui vengono ancora progettati (relegandoli all'adempimento, puramente quantitativo, delle quote di *standard* di quartiere o urbani). Gli spazi pubblici, i verdi urbani non sono più solo intesi come risultanti "per negativo" rispetto al costruito, ma rispondono ad un disegno preciso e sono caratterizzati da una scala significativa. Anzi, è proprio al sistema degli spazi aperti che si attribuisce la capacità di ordinare l'imprevedibilità e il disordine del costruito. Data la difficoltà di modificare il costruito e dato il numero limitato delle nuove espansioni prevedibili, si è pensato che il vuoto, più che l'edificato (più soggetto a fattori architettonicamente incontrollabili) si prestasse ad essere progettato e a produrre una città riconoscibile nelle sue parti, nei suoi luoghi, nel suo *orientamento*.

Per spazi aperti, allora, non si intendono più solo quelli legati all'urbanizzazione, ma anche l'insieme delle aree agricole, con le loro caratteristiche produttive, e soprattutto ambientali in senso lato.

L'obiettivo di porre in continuità tutti i grandi vuoti e di ricondurli a strutture o a figure del territorio, facendone il telaio ordinatore dell'intera città, è stato il principio-guida del progetto.

I grandi segni del territorio, le figure del paesaggio vengono messi in evidenza e diventano il *sostrato* per tutta la città e per le sue trasformazioni. A questo *piano zero* si sovrappongono i grandi segni infrastrutturali (in particolare la tangenziale) cui si vuole attribuisce un ruolo non più solo tecnico, ma anche strutturale. In altre parole paesaggio, infrastrutture ed edificato vengono pensati assieme come struttura del territorio urbano e non come mondi estranei o conflittuali.

Il progetto ricalca la struttura a fasce del territorio attraverso una serie di interventi di diverso ordine:
2.1 - le fasce d'ambito dei tre corsi d'acqua principali (Dese, Marzenego, Naviglio Brenta) vengono riconosciute come *unità di paesaggio*, e quindi anche come aree di progetto unitario, da rafforzare con specifici interventi di tutela, ricostruzione o progetto. Esse rappresentano la trama principale del territorio;

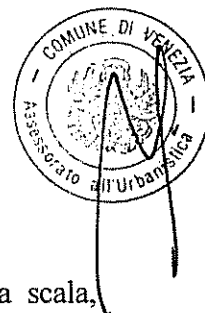


2.2 - la linea secante della tangenziale, che attraversa la città in direzione nord-sud, e offre un punto di vista rialzato rispetto alla quota media della città, viene intesa come un manufatto unitario, lungo cui collocare interventi che pongono in continuità, anche visiva, tutte le aree a standard o a verde di arredo stradale, ma soprattutto come un'asta ai cui estremi si localizzano le due principali aree progetto (Ca' Emiliani e Terraglio);

2.3 - la distinzione tra "prevalentemente urbanizzato" e "prevalentemente agricolo" viene fatta individuando una serie di bordi relativi tra città e campagna, distinguendo, nei modi di intervento, tra la grande agglomerazione di Mestre e i centri minori.

2.4 - Con una normativa ad hoc per le aree agricole, inoltre, si vuole rafforzare questa distinzione non solo come bipolarità vuoto-pieno, ma anche come contrapposizione di *materiali* e di *paesaggi* diversi e specifici;

2.5 - un progetto di modificazione riscrive le relazioni tra materiali esistenti o li trasforma attraverso un processo graduale (come nel caso della densificazione di Ca' Sabbioni e di Ca' Brentelle). La frammentazione delle attrezzature e degli spazi verdi, presenti in quantità cospicua, ma del tutto sconnessi fra loro, viene affrontata intessendo delle continuità, date da percorsi o da trame verdi, che ricuciono tutti gli standard, i giardini, i parchi, le attrezzature sportive esistenti e quelli di progetto, dando origine ad una sorta di "parco a rete" (*parco reticolare*), esteso su tutto il territorio comunale. Allo stesso modo la discontinuità della maglia stradale viene superata localizzando dei nuovi tratti o dei passaggi in punti attualmente interrotti e ricalcando stretti tracciati esistenti con direttrici più forti. In questo modo, con interventi puntuali si tende a contrapporre alla struttura a raggiera attuale una struttura a maglie larghe, che servono settori più o meno equivalenti di territorio.



2.1 Progetto delle fasce ambientali: Dese, Marzenego e Naviglio Brenta

Il progetto propone dunque per il territorio di Mestre ovest un *telaio* di grandissima scala, costituito da tre fasce ambientali ad andamento pressoché parallelo (ovest-est), corrispondenti ai maggiori corsi d'acqua di risorgiva (Dese, Marzenego) e del Brenta e agli ambiti da essi individuati. Si tratta di tre grandi *corridoi* a scala territoriale, che *sezionano* il territorio urbano attraversandone le diverse parti, dall'entroterra fino alla laguna; percorrendo queste fasce è possibile percepire i differenti paesaggi urbani, rurali e geografici della città.

Dei tre corsi d'acqua principali due scorrono lungo il bordo comunale ed hanno caratteri paesaggistici già evidenti e peculiari, l'altro (il Marzenego) attraversa aree fortemente urbanizzate ed ha un carattere paesaggistico meno evidente.

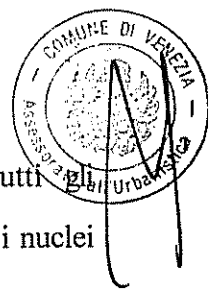
1) La fascia individuata dal fiume Dese segna il confine amministrativo del territorio comunale e ne costituisce il margine a nord. Ha un carattere fortemente naturalistico lungo le rive, che sono difficilmente accessibili, e un paesaggio agrario molto strutturato e riconoscibile, specifico, nel territorio comunale, solo di quest'ambito.

2) A differenza della posizione sul confine degli altri due fiumi, il Marzenego attraversa baricentricamente il territorio comunale, lambendo di fatto i luoghi più centrali della città (come Piazza Ferretto), per poi confluire in rami artificiali (il canale Scolmatore e il Canal Salso-Osellino), fino a sfociare in laguna.

Si tratta, cioè, di una fascia che seziona la città attraversandone tutti i paesaggi, da quello più esterno e rurale ad ovest fino al nuovo parco di San Giuliano e alla laguna.

Tuttavia non presenta caratteri di forte unitarietà paesistica, come gli ambiti del Dese e del Brenta: lungo questo corso d'acqua si concentra perciò un intervento di trasformazione dai forti connotati progettuali. Il progetto ha per obiettivo la formazione di un vero e proprio parco territoriale, su cui la città si affaccia in tutta la sua estensione. L'orientamento ovest-est della fascia rafforza la formazione di una città bipolare Mestre-Venezia: il ponte translagunare e il Canal Salso ne diventano infatti l'ideale prolungamento attraverso la laguna.

3) Lungo il Naviglio Brenta si estende una fascia che segna il confine comunale a sud-ovest ed è contraddistinta da caratteri molto particolari.



La costruzione del terminal stradale di Fusina, la concentrazione in questo ambito di tutti gli standard dell'adiacente zona industriale di Marghera e il grave stato di degrado in cui versano i nuclei urbani in essa compresi offrono l'opportunità per una sua forte trasformazione.

L'obiettivo del progetto è allora quello di ottenere una direttrice che mescoli il carattere paesaggistico molto singolare ad una forte presenza di servizi per il tempo libero e ricettivi, riportando l'intera fascia ad un ruolo meno marginale, trasformandola in un percorso interessante in tutta la sua estensione e non solo nella sua meta finale (Venezia).

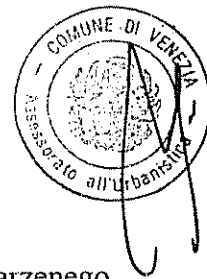
Ambito agricolo del fiume Dese

La fascia lungo il fiume Dese è segnata da una fitta trama di siepi ad andamento parallelo, ortogonali al corso d'acqua, che presenta per ampi tratti vegetazione ripariale. Il terreno è particolarmente fertile, il bacino ricco d'acqua di risorgiva di portata costante e l'arginatura in buono stato. Il corso d'acqua è raggiungibile solo per punti, attraverso un sistema a pettine.

Per questa fascia si vuole mantenere il carattere "esterno" e di margine, ancora fortemente naturalistico, la difficile accessibilità delle rive e la loro non percorribilità ed enfatizzare la caratteristica struttura delle siepi, incentivando anche la piantumazione di piccoli boschi inseriti in questa maglia. Gli interventi previsti sono per lo più di tutela e di ricostruzione capillare e diffusa del tessuto paesistico.

Il progetto, in questo caso, non prevede un soggetto attuatore, ma vincola gli eventuali interventi privati ad alcune operazioni puntuali sul paesaggio.

Per il suo carattere liminare, unito alla produttività agricola e ai caratteri fortemente riconoscibili del paesaggio fluviale e agrario (l'unità di paesaggio in questo caso è data dalla combinazione di elementi ambientali e di elementi di strutturazione del paesaggio agrario), si propone un intervento per lo più di tutela, legato alla permanenza agricola.



Il parco fluviale del Marzenego

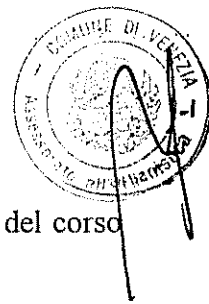
Quello del Parco fluviale è un progetto che dà alla fascia ambientale lungo il fiume Marzenego, collocata in posizione baricentrica rispetto al territorio comunale, un forte connotato di centralità, non solo concentrandovi una serie di attività ricreative, ma anche costruendo, grazie ai collegamenti con il centro storico, con il Parco di San Giuliano e con le barene, un vero e proprio parco territoriale, su cui la città si affaccia in tutta la sua estensione ovest-est.

Si forma così un asse centrale di servizi che attraversa e lambisce tutta la città, delimitato da due linee: a nord quella dei collegamenti ciclo-pedonali, per i quali si stabilisce una continuità lungo tutta la riva, fino alle aree centrali e di qui alla laguna, e quella del collegamento viabilistico, dato da una strada (parkway) fiancheggiata per tutta la sua lunghezza da sistemi verdi o da aree centrali, che arriva fino a Venezia (toccando il parco del Marzenego, Mestre centro, via Torino, il polo scientifico e tecnologico, il Ponte della Libertà).

La scala territoriale è ottenuta non attraverso un intervento massiccio ed unitario, ma con un *collage*, che tiene assieme interventi di piccola dimensione, *ready-mades* del territorio esistente, con trame di connessione alla diversa scala (che vanno dalla rete ciclo-pedonale alla localizzazione di una fermata della metropolitana regionale).

Per realizzare questo disegno unitario di grande scala, il progetto mette a punto una *strategia* che riunisce interventi di diversa finalità (idraulica, ecologica, infrastrutturale, di tutela e modificazione del paesaggio agrario, etc.) e li indirizza verso un progetto unitario, che, pur rispettando le modalità di attuazione di ognuno, li mette in continuità, costruendo il progetto del parco fluviale nel suo insieme. In questo modo si vuole garantire e la fattibilità, proponendo già in fase di strumento urbanistico le possibili sinergie tra diversi operatori e la compatibilità fra obiettivi diversi. Il criterio secondo cui è stato progettato il parco (come somma di interventi locali, messi in sequenza in modo da formare un intervento di ampia scala) fa sì che esso si presti ad un doppio uso:

- *per parti* esso viene usato quotidianamente come attrezzatura a scala locale, di quartiere;
- *nella sua totalità*, data la facile connessione anche extra-comunale e la presenza di parcheggi di accesso, e data la continuità di tutti i percorsi, diviene un parco territoriale, destinato, nei week-end, ad un'utenza regionale.



Il progetto è dato da:

- a- un *telaio*, costituito da un fascio di elementi lineari fissi e da interventi di trasformazione del corso d'acqua principale;
- b- da una serie di *interventi puntuali*;
- c- da *paesaggi*, che mantengono la propria connotazione, ma vengono resi percorribili, accessibili e visibili proprio dal telaio degli interventi, che li campisce.

a- Il *telaio* è a sua volta composto da una serie di interventi specifici:

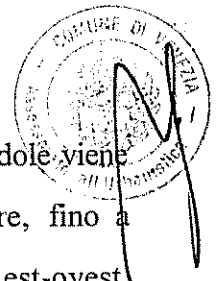
- Gli interventi sul fiume Marzenego presentano una finalità idraulica, di disinquinamento delle acque, di ripopolazione ittica, congiuntamente alla realizzazione di strutture per il tempo libero, legate al funzionamento del parco. Contemporaneamente al rifacimento delle sponde si prevede di rendere interamente percorribili le due rive del fiume, che attualmente presentano numerosi punti di discontinuità, attraverso l'apertura di una serie di varchi, generando un itinerario ininterrotto dal confine occidentale del comune fino alle aree centrali di Mestre e, di qui, fino al Parco di San Giuliano.

- Gli *interventi lineari* sono dati da un *progetto di superfici* fatte di materiali diversi, ma utilizzati in modo da formare strisce continue di larghezza non costante. Queste superfici sostituiscono i tradizionali percorsi ciclabili e pedonali, le piazzole di sosta e le aree gioco, con strisce continue, ma di sezione variabile, che possono essere utilizzate flessibilmente come percorsi o come aree-gioco, laddove la loro larghezza è maggiore. Ogni materiale, e quindi ogni striscia, rende possibili una serie di attività.

La continuità dei materiali utilizzati (terra battuta, superficie a prato e erba artificiale colorata) rende riconoscibile il parco in tutta la sua estensione lineare.

Nel telaio degli interventi lineari rientra anche quello lungo il corso del *rio Ruviego*, di recente sottoposto ad un progetto di recupero delle antiche anse da parte del Consorzio Dese Sile, che ne ha ripristinato il caratteristico corso sinuoso. Il rio scorre prevalentemente in territorio agricolo ed ha un carattere più appartato e rurale rispetto al Marzenego. Pur essendo un corso d'acqua esiguo, esso ha un andamento ed una conformazione di gran interesse, che si intende valorizzare.

- La *parkway* è una strada di direzione ovest-est, per lungo tratto derivante dalla trasformazione dell'attuale via Brendole, che delimita a sud il Parco del Marzenego e si collega, attraverso un sistema di sottopassi ferroviari di progetto, alla via Gazzera alta e di qui all'area dell'attuale scalo merci in



dismissione. Con i nuovi sottopassi ferroviari (testata Gazzera ed ex-scalo merci) via Brendole viene direttamente collegata al Parco del Piraghetto e di qui a tutta la zona centrale di Mestre, fino a convergere sul Ponte della Libertà verso Venezia. Si forma così un importante asse urbano est-ovest, che attraversa, affacciandovisi, tutte le principali parti della città.

Essa presenta un notevole interesse paesistico e di connessione funzionale tra tutte le parti del parco e nel contesto delle scelte di piano diventa una strada di rilevante interesse urbano.

Per lunghi tratti la strada dev'essere fiancheggiata da bande boscate, che di volta in volta si interrompono, aprendo la vista verso squarci di parco o di campagna. Lo scopo di queste fasce è quello di generare squarci visivi selettivi, per chi percorre la strada stessa, e di renderla visibile dall'esterno, nonché di produrre un manufatto unitario che si aggancia ad altre aste viarie, generando una direttrice urbana est-ovest che attraversa tutto il territorio.

b- Interventi puntuali

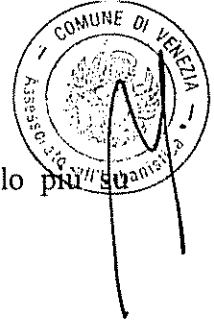
Una serie di interventi localizzati, tutti oggetto di progetti specifici e destinati a diversi usi di carattere ricreativo, costituisce un insieme di punti significativi del Parco fluviale. In particolare viene segnato l'accesso al parco da ovest, il grande varco del quartiere Gazzera e una serie di altre aree strategiche per la loro posizione nel parco.

c- paesaggi

Nelle parti di campagna comprese nel parco si riconoscono due tipi di paesaggio, che costituiscono altrettante *campiture* particolari del parco stesso:

- nella parte più occidentale, nel cuneo compreso tra il rio Ruviego e il Marzenego, si trova un paesaggio agrario urbanizzato, caratterizzato da una maglia ortogonale chiusa e regolare di siepi, che delimitano appezzamenti di dimensione medio-piccola con coltivazioni in atto, formando degli "interni" agricoli, perimetrati da trame verdi a maglia quadrata di diversa grandezza.
- nella parte orientale, tra via Brendole ed il Marzenego, si trova invece un paesaggio a campi aperti, con vaste aree inedificate, con coltivazioni in atto, caratterizzato da una notevole apertura, data dall'assenza o scarsità dell'edificato e dall'assenza o scarsità di siepi, filari, alberature.

Ciò comporta in particolare un'apprezzabile visibilità di ampi tratti dell'argine fluviale e degli elementi di bordo del parco (parkway e fronti costruiti).



All'interno di questi paesaggi viene costruita di una rete ciclo-pedonale continua, per lo più su tracciati campestri esistenti.

Il progetto della fascia del Naviglio Brenta

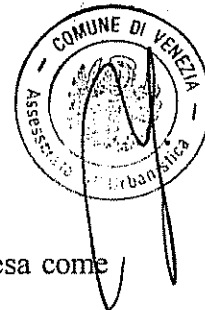
Il fiume ha sponde basse ed una notevole portata, un andamento sinuoso e la vegetazione ripariale specifica (per lo più di salici piangenti) di gran qualità. La fascia è facilmente accessibile e percorribile viabilisticamente in quasi tutta la sua estensione, fino alla foce, e urbanizzata per nuclei, che versano in stato di forte degrado. L'intervento previsto combina tutela e progetto ed è un assemblaggio di ambiti e di interventi diversi tenuti insieme dall'asta fluviale e dalla via della Stazione - SS. 11, da un lato, e da un percorso lineare affacciato sul territorio agricolo verso nord, dall'altro che collega una serie di attrezzature e di spazi verdi affacciati su una serie di *stanze agricole*.

Questi interventi vengono collegati fra di loro da una rete di connessioni ambientali ed hanno la funzione di riqualificare i centri abitati disposti lungo tale fascia. Questo percorso è segnato da una fascia boscata e si aggancia alla banda a sud della zona industriale di Marghera, dove è prevista la concentrazione degli standard della re-industrializzazione di tali zone, ed arriva fino al nuovo terminal stradale di Fusina. Si genera in questo modo un percorso ambientale attrezzato di ampio raggio, che arriva, grazie all'interscambio di Fusina, fino a Venezia, ed una banda che segna il confine sud del territorio comunale.

La presenza di vegetazione arborea lungo tutta la fascia, oltre alla primaria finalità disinquinante, serve anche a renderla visibile come segno territoriale e a marcare la presenza di una successione lineare di attrezzature.

Il criterio secondo cui è stato progettato il parco (come somma di interventi locali, messi in sequenza in modo da formare un intervento di ampia scala) fa sì che esso si presti ad un doppio uso:

- per parti esso viene usato quotidianamente come attrezzatura a scala locale, di quartiere. Infatti è formato da pezzi delimitati a diretto contatto con zone abitate.
- nella sua totalità, data la facile connessione anche extra-comunale e la presenza di parcheggi di accesso, e data la continuità di tutti i percorsi, esso può essere usato come parco territoriale, destinato, come meta dei week-end, ad un'utenza persino regionale.



2.2 Le grandi aree progetto lungo la tangenziale

La linea secante della tangenziale, che attraversa la città in direzione nord-sud, viene intesa come un manufatto unitario, lungo cui collocare interventi che pongono in continuità, anche visiva, tutte le aree a standard o a verde di arredo stradale, ma soprattutto come un'asta ai cui estremi si localizzano le due principali aree progetto: la zona prevista come parco urbano di Marghera a Ca' Emiliani e l'area per attività economiche varie del Terraglio.

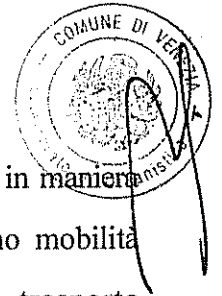
Queste due vaste aree, localizzate proprio alle estremità opposte dell'asta della tangenziale, sono lette come capisaldi della nuova dimensione di Mestre. Insieme al progetto della fascia del Marzenego, disegnano una sorta di "croce" che si sovrappone all'orditura a fasce della zona ovest della terraferma veneziana. Le braccia di questa croce segnano rispettivamente la linea "bassa" della città lungo l'asta naturale al Marzenego, e la linea "alta" della quota artificiale della tangenziale. Questa, rispetto alla natura orizzontale del territorio, segna un riferimento nel progetto e costruisce un attraversamento interno alla città, che offre una lettura urbana complessiva abbastanza inconsueta. Essendo la tangenziale non solo asse di distribuzione urbano ma ancora passante autostradale, questa visione rappresenta l'immagine conosciuta della città anche da chi di fatto a Mestre non ci è mai stato.

Entrambe le aree sono caratterizzate da una doppia scala: una più minuta legata alla relazione urbana con il contesto nel quale sono collocate, e una territoriale determinata dal rapporto con le infrastrutture e dagli usi previsti (parco dei divertimenti) o già esistenti (centro commerciale Auchan).

Il tema della relazione urbana, nel caso di Ca' Emiliani si traduce nel progetto di una rete di percorsi che scavalcano le barriere infrastrutturali presenti, nel caso del Terraglio nella trasformazione della zona per attività economiche varie in area mista. Una delle intenzioni del PRG è quella di disegnare una nuova e più efficiente distribuzione dei luoghi centrali e quindi il ridisegno della collocazione delle attività del terziario diventa uno dei modi per produrre una forte riconversione territoriale.

La zona mista R.T.S. 1 del Terraglio

Gli strumenti urbanistici vigenti non si sono occupati di trovare, né hanno ben distinto, delle strategie per collocare le attività terziarie che necessitano grandi superfici (destinate per esempio ad



attività produttive o di grande distribuzione commerciale) da quelle che usano lo spazio in maniera più intensiva e che possono essere collocate all'interno della città; se le prime producono mobilità automobilistica prevalentemente privata, le seconde, più centrali, si appoggiano al trasporto pubblico.

Fino ad ora, dal piano del 1962, le zone per attrezzature economiche varie venivano collocate sempre in aree decentrate (dal punto di vista economico sicuramente più convenienti): finalità, quindi, del nuovo PRG sono:

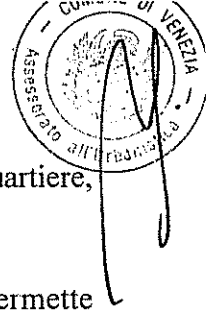
- ridurre, per quanto possibile, la disponibilità di aree per il direzionale in periferia ridimensionandole e ricollocandole all'interno delle aree centrali;
- integrare all'interno della città quelle aree già esistenti con prevalente destinazione terziaria localizzate ora in zone periferiche.

Le direttive per la trasformazione in area mista che riguardano l'area A.E.V. del Terraglio si confrontano proprio con dette finalità: il progetto diviene infatti uno dei principali tasselli dell'ampio quadro del nuovo Piano Regolatore Generale.

L'area attualmente destinata a "zona per attrezzature economiche varie" del Terraglio si trova nella parte nord-ovest di Mestre, agganciata all'asse infrastrutturale nord-sud (S.S. Romea, tangenziale di Mestre, autostrada A4), ed è uno dei quattro centri del medio dettaglio (due sono localizzati nel settore ovest, uno nel settore est e uno a Tessera) del territorio della terraferma veneziana; sullo stesso asse, a sud, si trova il polo terziario di ca' Emiliani, altra grande area commerciale dell'intricata rete distributiva del Veneto.

L'area lungo il Terraglio - da considerarsi ormai consolidata nella sua vocazione ad area per attività commerciali- con il recente insediamento di Auchan ha modificato i suoi equilibri commerciali, definendo un contesto che può essere considerato saturo, determinando la necessità di interventi di riordino urbanistico, razionalizzazione delle accessibilità e della compatibilità degli esercizi commerciali con le altre funzioni urbane.

Nella prospettiva più ampia, infatti, ripensando la città non più come contrapposizione fra città antica e moderna e nell'idea d'integrazione dei vari insediamenti dispersi nel territorio, oltre a considerazioni di ordine economico, risulta opportuno destinare alla residenza le porzioni non ancora occupate e favorire la conversione in senso intensivo delle attività già insediate, cercando il raccordo mancante per l'inserimento nel tessuto urbano.



Questa integrazione è suggerita dalla crescita della città, che ormai, ad est, abbraccia il quartiere, rendendolo un vero e proprio tessuto di città collegato con la maglia stradale urbana.

L'area funziona con un *doppio sistema di viabilità* che si interseca a quote diverse e che permette collegamenti a livello territoriale e urbano. Alla maglia delle strade a raso di connessione col quartiere si sovrappone infatti la rete infrastrutturale con la linea ferroviaria Venezia-Udine, la Tangenziale e il previsto collegamento con la nuova Castellana: la razionalizzazione della maglia delle strade urbane interne alla zona R.T.S.1 e la loro connessione con il tessuto viario esistente diventano un punto nodale della progettazione.

Linearità e direzionalità dell'infrastruttura, che costituisce una barriera fisica, scala dei grandi oggetti, frammentazione della residenza e forte disegno dei terreni agricoli che la circondano, sono le caratteristiche fisico-morfologiche principali dell'area.

Nei tre ambiti di intervento, che corrispondono a sei aree del P.P. della zona A.E.V. non ancora occupate, si è intervenuto con tre modalità progettuali ed operative diverse in relazione alla localizzazione e all'orientamento dei lotti stessi, cercando di superare così i limiti imposti dall'area.

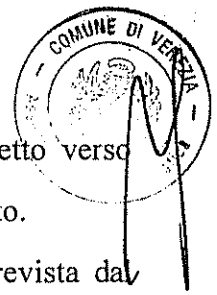
a) Nei lotti non ancora occupati che si collocano a ridosso della ferrovia il disegno del suolo agricolo viene assunto come *"tracciato generatore"* per i principali nuovi insediamenti residenziali. E' l'intervento più esteso ed è caratterizzato da un tessuto residenziale uniforme (altezza massima 2 piani) e alcuni edifici più alti, collocati in punti strategici (per esempio fronte strada) in cui si concentra la quota prevalente di terziario.

b) Nei lotti liberi a ridosso del tessuto residenziale esistente è stato inserito un insediamento a bassa densità che segue la "Guida al progetto dei nuovi insediamenti residenziali a bassa densità" a cui si rimanda.

c) Nel lotto oltre la prevista nuova Castellana l'edificazione viene concentrata al fine di permettere alla campagna di oltrepassare in direzione ovest-est il tessuto edificato esistente ed avrà una maggiore libertà di intervento.

L'area è attraversata nella parte a nord dalla prevista nuova Castellana: il progetto prevede la riprogettazione della rotonda. Ad essa si sostituisce il progetto di una strada che, sopraelevata in corrispondenza della ferrovia, prosegue a raso per la distribuzione alla residenza e viene interrata nel suo tratto successivo e praticamente funziona come una rotonda allungata.

E' inoltre prevista una fermata metropolitana in corrispondenza dell'asse ferroviario.



La ricerca di una relazione reciproca fra le diverse scale presenti nell'area, dirige il progetto verso l'introduzione di una *scala intermedia* che possa relazionare il nuovo intervento con il resto.

Nel progetto dei nuovi insediamenti residenziali viene rispettata la viabilità principale prevista dal vigente Piano Particolareggiato per Attività Economiche Varie e vengono conservate in parte alcune linee generatrici, tali da rendere flessibile il passaggio al futuro strumento di attuazione non compromettendo comunque il disegno generale, ed introduce una viabilità secondaria che segue il tracciato sul quale si imposta il progetto.

Il principale obiettivo, come si è detto, è proprio quello di raccordare la piccola scala della *residenza a bassa densità* con la grande scala degli *oggetti del terziario* e quella dell'*infrastruttura*, facendo in modo che l'intervento garantisca le scelte fatte alla scala territoriale (qui principalmente rappresentata dalla connessione ambientale fra est e ovest).

Tale raccordo è affidato all'inserimento di una scala intermedia di intervento rappresentata dal *tracciato che recupera la direzionalità dei suoli agricoli*.

Il tracciato definisce gli ambiti dell'edificato, degli spazi aperti, della viabilità secondaria e dei suoi spazi di pertinenza, costituendo un sistema a fasce alternate che si compongono adattandosi alle preesistenze. Esso genera così un tessuto che costruisce un paesaggio fatto di parti (fasce) che si compongono nel tempo e nello spazio.

Le fasce in cui si colloca l'edificato quindi presentano una direzionalità (fronte/retro) definita e una ricerca di omogeneità data dalla sezione imposta della recinzione (sia sul fronte carrabile con i garage, sia nella parte verso gli spazi aperti).

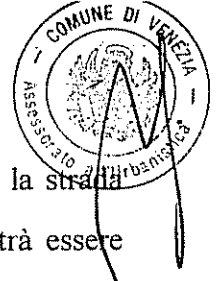
Gli elementi del progetto sono:

1) Gli *spazi aperti*. Rispondono a delle precise gerarchie scalari:

- scala territoriale: l'asse di connessione ambientale fra est e ovest con percorsi ciclo-pedonali;
- scala intermedia: gli spazi verdi collettivi nei quali possono trovare collocazione campi sportivi, spazi ricreativi, verde e percorsi ciclo-pedonali di connessione urbana e locale.

2) I *lotti edificabili-recinzione*. Le fasce in cui si colloca l'edificato presentano una direzionalità e gerarchia fra fronte e retro tale da permettere un orientamento est-ovest della residenza, alla quale è data accessibilità carrabile lungo le strade ed una percorribilità pedonale sul retro.

Al fine di rendere l'intervento il più possibile omogeneo viene imposta una sezione normativa per il controllo della recinzione e della fascia (5 metri) verso la strada carrabile e della fascia pavimentata (3/4 metri) verso gli spazi aperti.



Nel lotto delimitato dalla strada esistente è previsto un edificio alto con sezione lungo la strada vincolata in cui viene concentrata la quantità di terziario. Un'ulteriore quota di terziario potrà essere collocata nella residenza a bassa densità nella fascia vincolata di 5 metri in alternanza con i garage o in alternativa ad essi.

I *parcheggi*. I parcheggi a raso troveranno collocazione nella fascia tangente alla ferrovia, costituita da un terreno in pendenza che funge da barriera al rumore che, come mostra la sezione, saranno disposti su livelli diversi separati da una serie di siepi che hanno la funzione di occultare le auto in sosta; e lungo la strada trasversale di orientamento est-ovest -già prevista dal P.P.- in ambiti disegnati per permettere un'utilizzazione flessibile.

4)Le *sezioni stradali*. Sono vincolanti; sono contenute all'interno degli abachi "Guida per il progetto di insediamenti a bassa densità".

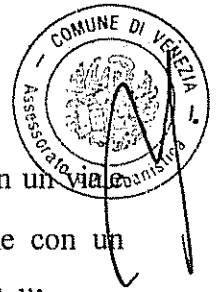
Il parco dei divertimenti

L'area destinata dal nuovo piano a Parco dei Divertimenti corrisponde ad una zona già prevista a parco urbano dagli strumenti urbanistici precedenti.

La grande estensione aperta verso la campagna non ancora antropizzata e la difficile accessibilità dal tessuto urbano per via della presenza della SS Romea da un lato e della tangenziale dall'altro, rendono poco credibile la configurazione della zona a parco urbano inteso unicamente come area verde.

D'altra parte, rispetto al nuovo disegno della città, questo parco potrebbe essere un elemento importante, se non proprio il fulcro di un *percorso verde* che da via della Rinascita, attraverso le nuove espansioni residenziali, le aree pubbliche della zona artigianale di Ca' Emiliani (strade e parcheggi che si stanno trasformando in piazze), le piccole aree a standard di quartiere, il sottopasso ciclo-pedonale di via De Marchi e quello previsto di via della Quercia, sino alla nuova piazza affacciata su via Trieste, costruisce la relazione tra parti di città separate tra loro, quali Catene e Marghera.

L'insieme di questi interventi di riconnessione puntuale prefigura un contesto diverso per l'area.



Il ridisegno della sezione stradale della Romea nel tratto tra le due rotatorie, trasformato in un viale che, sottopassando l'incrocio di via Bottenigo, consente l'attraversamento urbano e che con un sistema di controviali regola l'accessibilità complessiva, è essenziale per la trasformazione dell'area.

L'intervento proposto riconferma l'area a parco urbano, caratterizzandola negli usi e nelle modalità di realizzazione.

Il disegno planimetrico ricalca, rafforzandoli, i segni dell'orditura agricola cercando di mantenere il sistema di relazioni esistenti tra spazi aperti: sovrapporre un ordine diverso rischia di trasformare completamente l'unità di paesaggio individuata dal nuovo progetto ambientale. La porzione dell'area direttamente affacciata verso la campagna viene mantenuta agricola.

Il progetto stabilisce degli interventi minimali che riguardano l'uso dei materiali e la suddivisione dell'area, una sorta di zonizzazione degli usi proposti per il parco. L'idea della suddivisione per grosse superfici d'uso omogenee è legata all'estensione dell'area che rende necessario pensare ad un intervento per parti.

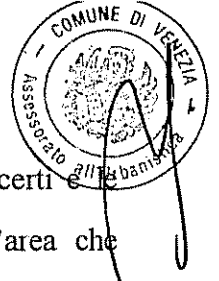
Il parco è costituito da:

- a) un *sistema di piattaforme permeabili* ad uso flessibile per spettacoli viaggianti e manifestazioni all'aperto.
- b) una *fascia semipermeabile* usata in maniera alterna come parcheggio scambiatore
- c) una *superficie attrezzata* che può contenere differenti attività.

a) un *sistema di piattaforme permeabili*

Considerando che in tutta l'area comunale non esiste uno spazio aperto attrezzato in grado di ospitare il circo, le giostre, le grandi manifestazioni, i raduni, i concerti, le fiere, i mercati, è previsto un intervento di infrastrutturazione che predispone l'accoglimento di queste attività. Due sono le zone dotate dei servizi minimi (apporto di corrente elettrica, acqua, fosse biologiche, ecc.) in grado di ospitarle:

-una trattata con terra stabilizzata di piccole dimensioni per un uso più frequente (per esempio giostre fisse), misurata dalla sequenza di edifici lineari; una sorta di "muri attrezzati", edifici con un corpo di fabbrica molto sottile, di uguale dimensione, con un solo piano fuori terra, disposti secondo una cadenza regolare lungo il lato parallelo alla SS Romea, che contengono servizi igienici, cabine elettriche, vani destinati a bar, biglietteria, ristorante, giornalaio, ecc.



-una trattata prato, alberata, molto più grande e usata saltuariamente per il circo, i concerti e manifestazioni eccezionali, quotidianamente utilizzata come area verde. E' questa un'area che presenta alcuni elementi naturali da mantenere, nonché un edificio rurale da conservare e riusare come agriturismo.

b) una *fascia semipermeabile*

Si tratta di una superficie composta da materiali differenti (filari, pavimentazioni, corpi illuminanti, fasce arbustive) servita da una strada che corre parallela e attraversa il parco dalla via Bottenigo sino al cimitero, fiancheggiata dal un percorso ciclo-pedonale che si collega con il *percorso verde* di Marghera e Catene. Il parcheggio può ospitare circa ottocento posti auto ed è destinato a coprire in parte la necessità della "Città della Musica", di prossima realizzazione nella zona industriale di Marghera. In generale esso è usato per le manifestazioni temporanee e per gli spettacoli viaggianti ospitati nell'area adiacente.

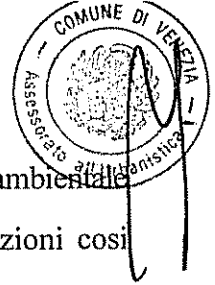
Considerandone l'uso discontinuo e la grande estensione rispetto a quelle usuali, particolare attenzione al disegno di questo spazio, considerato elemento integrante del parco.

c) una *superficie attrezzata*

Un insediamento misto per attrezzature di interesse comune, attività produttive all'aperto, sport, ecc.

La presenza di una grossa discarica in una porzione dell'area pone il problema della bonifica dell'intera zona e di un consistente investimento da parte dell'Amministrazione, tale da suggerire la messa a punto di un meccanismo in grado di garantire quella che è una priorità nella costruzione del parco stesso.

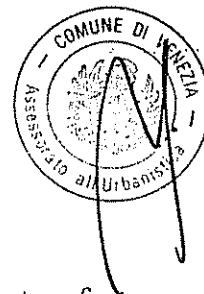
La bonifica dell'area è legata nel progetto alla possibilità di insediarsi per alcune attività private ritenute compatibili: attività sportive, piccoli alberghi, locali notturni, uffici particolari, sedi sociali, organizzazioni culturali, attività ricreative di diversa natura, attività espositive, ecc.. Il controllo di questo sistema è affidato ad un disegno di suolo a fasce regolari segnato da bordi alberati che contengono alternativamente percorsi pedonali o carrabili di servizio, definiti uguali da una sezione vincolata. La fascia potrà contenere una o più delle attività compatibili e i relativi standard a parcheggio, fissati nella loro dimensione massima in modo da garantire un trattamento principale a prato per l'intera area bonificata.



Per i tre tipi di superfici sono vincolanti i materiali, scelti coerentemente al progetto ambientale predisposto dal nuovo strumento urbanistico, convinti che in uno spazio aperto con funzioni così precisate ma con un assetto fisico continuamente variabile, la qualità complessiva sia affidata unicamente alla sequenza di materiali proposti.

Quindi, non solo il trattamento delle superfici ma anche la scelta e la disposizione delle alberature, il disegno dei corpi illuminanti e di tutti gli elementi di arredo (demandata ad un Piano Attuativo), contribuiscono a non far apparire questo luogo come uno spazio abbandonato in assenza di manifestazioni. Ciò che viene proposto non è semplicemente una spianata di terra e asfalto da usare e frequentare solo in occasioni speciali, bensì uno spazio aperto che funziona quotidianamente come parco dove è piacevole passeggiare, correre, andare in bicicletta.

Un modello di parco contemporaneo già sperimentato negli ultimi anni in alcuni paesi europei, come la Francia, la Spagna e l'Olanda, che poi così tanto distanti da noi non sono.



2.3 Le aree di espansione: costruzione dei limiti della città

Come si è visto nella lettura introduttiva della parte occidentale del territorio della terraferma veneziana, le aree urbanizzate di Mestre Ovest sono disposte *a raggiera*, diramandosi dal grande agglomerato mestrino lungo i principali assi viari. L'edificato si addensa lungo strade originariamente extra-urbane, diffondendosi in maniera sparsa, tanto che è impossibile tracciare un confine netto tra città e campagna. Solo le variazioni di densità e di addensamento dell'edificato permettono di leggere la transizione tra centri urbani e paesaggio agrario.

Le caratteristiche di frammentazione delle aree urbanizzate e degli spazi aperti moltiplicano la presenza di soglie interne alla stessa città. Si tratta allora di individuare nell'omogeneità e nella diffusione del costruito, e di segnare col progetto, aree dove l'urbanizzazione è particolarmente addensata e il paesaggio particolarmente rarefatto o dove sopravvivono dei vuoti di eccezionale dimensione e riconoscibilità. A questi si riconosce un valore specifico e pertanto si propone di concentrare qui le nuove espansioni residenziali.

In altre parole, data la distribuzione sopra descritta dell'urbano, la costruzione dei limiti della città non può che riguardare la proposta di una costellazione di *limiti parziali*, di margini relativi tra parti di città particolarmente dense e parti eccezionalmente vuote, piuttosto che di un unico grande margine definitivo tra città e campagna.

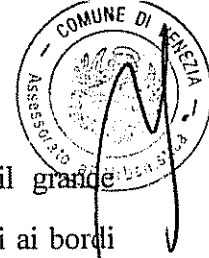
Questa procedura è direttamente collegata alla strategia più generale adottata per tutti i progetti di Mestre Ovest, che parte dall'orditura degli spazi aperti e dalle *unità di paesaggio* per costruire un *telaio*, una struttura riconoscibile per la città dispersa e sfrangiata.

Ecco allora che anche la scelta e la disposizione dei nuovi interventi di espansione *deriva* dal progetto dei vuoti: questi emergono come grandi fatti urbani e territoriali ed imprimono, *per negativo*, la forma del costruito.

L'identificazione della testata del grande varco territoriale del Marzenego-Gazzera (cfr. infra), ad esempio, porta a definirne il nuovo bordo costruito.

La procedura è in accordo anche con le scelte più generali del piano, intese a rafforzare ed intensificare le caratteristiche di centralità e la densità delle parti già insediate, e di mantenere il più possibile rarefatta la campagna, accentuando le differenze a dispetto dell'attuale omogeneità.

I nuovi bordi segnano i margini tra le aree ad alta densità, le più "urbane", e quelle a densità più ridotta della campagna urbanizzata.



In particolare si adottano due strategie, a seconda che i limiti individuati riguardino il grande agglomerato mestrino o i centri minori di cui si compone il comune (vedi i paragrafi relativi ai bordi del grande agglomerato mestrino (Gazzera e Marzenego) e a quelli interni della campagna urbanizzata (centri minori di Trivignano, Zelarino, Asseggiano, Catene, Malcontenta, Ca' Brentelle e Ca' Sabbioni).

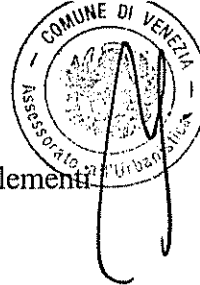
Le strategie di intervento: tessuti a bassa densità, isolati misti e interventi puntuali

I progetti delle nuove aree di espansione, se da un lato vengono localizzati, seguendo i criteri sopra esposti, relativi alla costruzione dei limiti della città, dall'altro vengono composti in base a strategie di intervento comuni e ripetibili. L'obiettivo di questi ultimi è quello di mettere a punto delle procedure che facciano interagire l'imprevedibilità e la variabilità degli sviluppi individuali con l'unitarietà degli interventi.

I modelli proposti nascono come critica ai modelli insediativi a bassa densità che costellano il territorio delle periferie e della campagna urbanizzata, dove gli spazi aperti risultano slegati, non integrati con la residenza, le strade disegnano reti fitte e ridondanti, gli edifici appaiono come oggetti dispersi e diversificati. La piccola scala e l'individualità degli interventi residenziali nelle aree periferiche e suburbane, il loro essere mere sommatorie di oggetti edilizi slegati fra loro e riuniti paratatticamente, fanno sì che le espansioni residenziali difficilmente diventino strutturanti per le parti di città in cui si collocano. L'obiettivo di questi modelli di intervento è, al contrario, quello di costruire, con le stesse densità e lo stesso rapporto costruito-standard, delle unità residenziali che costituiscano dei veri e propri modelli insediativi, riconoscibili e ricorrenti in diverse zone della città e capaci di strutturarne le parti.

La strategia adottata vincola e progetta alcuni elementi, lasciando gli altri liberi all'iniziativa individuale degli operatori. In particolare si è deciso di non fissare le tipologie delle residenze, essendo queste un parametro molto soggetto alle variazioni del mercato della domanda e del mutamento degli stili di vita.

Se è impossibile, allora, prevedere l'esatta configurazione finale degli interventi, è tuttavia possibile prevederne alcuni aspetti e regolarne i meccanismi conformativi: le variazioni e le scelte individuali avvengono entro sistemi regolati. In questo modo è possibile raggiungere una scala intermedia, che va



oltre alla mera sommatoria di oggetti edilizi e porta alla configurazione di pezzi di città o di elementi unitari riconoscibili nel territorio.

Il modi di intervento adottati, ripetibili nelle diverse parti del territorio individuate come “limiti urbani” e abbastanza flessibili da essere adattati ai diversi casi in cui vengono utilizzati, sono i seguenti:

1- *Tessuti a bassa densità*, consistenti in aggregazioni compatte ed unitarie di tipologie a 1 o 2 piani. Questo tipo di aggregazione viene usata per lo più nei centri minori, in aree direttamente affacciate verso la campagna o verso ampi spazi aperti “interni”. Essi si dividono in due tipi:

a - *aggregazioni modulari*, regolate dalla “Guida ai nuovi insediamenti a bassa densità”.

L’obiettivo è l’aggregazione unitaria di le tipologie residenziali a bassa densità, senza il vincolo di un disegno planivolumetrico, che le determini univocamente. Il meccanismo è quello dell’aggregazione modulare, che porta ad assemblaggi variabili di spazi aperti e di volumi secondo regole combinatorie date. Questi assemblaggi ammettono diversi elementi tipologici e portano alla formazione di tessuti “ibridi”, legati assieme da alcune parti fisse.

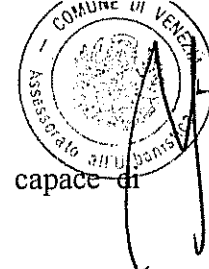
Essendo la flessibilità, la variabilità delle combinazioni degli elementi regolata da una matrice modulare, la diversità delle parti non pregiudica l’unità dell’insieme, concepito come un *tessuto*. Il modello aggregativo consente anche la flessibilità nelle dimensioni delle unità di intervento, che possono andare dal singolo edificio (nel caso di coincidenza del lotto di intervento con un modulo) all’aggregazione di una serie di edifici.

Il sistema aggregativo è poi adattabile a diverse dimensioni delle aree e può essere facilmente suddivisibile in unità di intervento anche minime.

Alla discontinuità e la frammentarietà, che usualmente caratterizzano le zone a bassa densità, viene così contrapposto un modo di intervento che integra trattamento degli spazi aperti di pertinenza degli edifici secondo le stesse regole e le stesse misure modulari dell’edificato. L’eccessivo numero di strade di distribuzione interna nelle lottizzazioni e il loro disegno a maglia vengono sostituiti da un sistema che integra i viali di accesso alle abitazioni all’interno del sistema di spazi aperti privati e semi-privati ricavati nella maglia modulare.

b - *aggregazioni libere entro un telaio fisso di strade e spazi aperti progettati*.

Si tratta di un altro modo di dare unità ai tessuti a bassa densità, basato sulla progettazione degli spazi aperti e delle sezioni tra pubblico e privato. All’interno della maglia così individuata si può collocare qualsiasi tipologia residenziale a bassa densità, senza pregiudicare l’unitarietà dell’insieme.



Le strade di distribuzione interna sono pensate con una sezione ampia ed articolata, capace di strutturare l'intero insediamento.

2- *Isolati misti*, che formano insediamenti urbani a densità medio-alta.

Questo tipo di aggregazione viene usato nei grandi bordi urbani, in aree direttamente affacciate verso la campagna o verso ampi spazi aperti. Anche in questo caso il modello combina alcuni elementi fissi (maglia stradale, edifici fronte strada, fascia di separazione pubblico-privato, spazi aperti semi-pubblici) con altri variabili. L'altezza degli edifici (3-4 piani) e la compattezza della maglia portano in questo caso ad una densità medio-alta. All'interno di un'unità di intervento si può avere un assemblaggio di tipi edilizi diversi, a formare degli isolati *misti*, mentre il rapporto tra pubblico e privato è sempre mediato da elementi progettati unitariamente (recinzioni, portici, etc.).

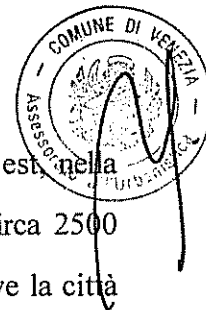
3- *Interventi puntuali*, consistenti nella localizzazione di edifici speciali, di grandi dimensioni (di pianta o di altezza), situati in punti strategici. In questo caso la conformazione e la localizzazione dell'edificio sono significative e definite nella scheda-norma relativa.

I bordi del grande agglomerato mestrino: bordo Gazzera e Bordo Marzenego

In tutti questi casi la definizione del bordo non viene fatta soltanto attraverso il progetto dei volumi, ma attraverso un insieme coerente, *solidale*, tra un elemento infrastrutturale (nuova strada) o paesistico (il fiume) e il costruito stesso. La sezione città-spazio aperto, in questi casi, diviene una sezione complessa ed articolata, che combina elementi tecnico-funzionali (come quelli viabilistici) e definizione architettonica.

Nei versanti Est ed Ovest di Mestre vengono individuate due grandi aree di espansione, che costruiscono altrettanti bordi riconoscibili: l'area di Bissuola e quella della Gazzera. Entrambi questi insediamenti costruiscono un affaccio dalla grande agglomerazione verso parti di campagna fortemente urbanizzate, ma ancora relativamente aperte.

Nel primo caso questo affaccio è mediato da un parco, un "canale verde" parallelo al bordo, che fa parte dello stesso progetto, nel secondo immediatamente rivolto verso la campagna agricola. In entrambi i casi l'insediamento è bordato da una nuova strada, che costeggia il grande vuoto ed ha un tracciato solidale con la forma del costruito.



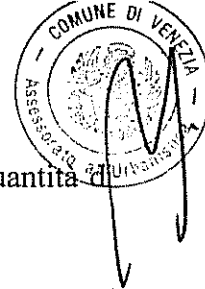
In entrambi i casi ci troviamo di fronte alle più grandi espansioni residenziali della città: ad est, nella zona Bissuola -Favaro con circa 4000 nuovi abitanti, ad ovest, nella zona Gazzera con circa 2500 nuovi abitanti, le cui dimensioni aiutano a costruire dei veri e propri limiti urbani, bordi dove la città “finisce” in maniera compiuta ed evidente.

Nella progettazione dell’insediamento ad ovest, in zona Gazzera, i principi e le scelte di progetto a livello territoriale hanno privilegiato quest’idea del bordo “duro” rispetto alla costruzione di varchi in cui la campagna potesse, per così dire, entrare dentro la città; nonostante questo essa rimane connessa con le grandi aree verdi di pertinenza degli edifici scolastici nella parte nord di Chirignago. Parte dell’espansione riguarda infatti non solo la parte ovest del quartiere Gazzera, ma anche la ridefinizione del limite lungo la campagna della zona di Chirignago nord, dove attrezzature e residenza si affacciano direttamente sulla campagna e godono del collegamento e della vicinanza con il parco lineare di trasformazione della ferrovia Mestre-Asseggiano.

La parte che più specificamente diviene limite riconoscibile della città appoggia il proprio edificato sulla nuova strada con orientamento nord-sud, che ha un duplice scopo: non solo un tracciato portante delle nuove aree edificabili, connotata da un traffico a scorrimento lento e da un carattere prevalentemente urbano locale, ma contemporaneamente diviene un’arteria fondamentale dal punto di vista viabilistico perché tassello mancante della rete viaria esistente nell’area ovest di Mestre la cui percorribilità nord-sud è tutta appoggiata su strade a carattere di quartiere inadatte sia per la frammentazione del tracciato, sia per la loro dimensione ridotta. A sud l’aggancio della nuova strada al tessuto di Chirignago avviene in continuità con via Borgo S. Giacomo, una delle molte trasversali di via Miranese e non ha ulteriori modifiche di tracciato fino a nord di Forte Gazzera dove si aggancia a via Brendole e quindi alla rete viaria che porta alla via Castellana.

Tutta la viabilità interna all’intervento si organizza generando una connessione del nuovo edificato all’esistente con grande attenzione per il telaio dei percorsi presenti e l’articolazione di una gerarchia degli spazi aperti minori in connessione con i luoghi di *microcentralità* sui quali si organizza la vita quotidiana.

L’attuazione di un piano così vasto avverrà in un arco di tempo esteso, rendendo necessaria l’elaborazione di una procedura non eccessivamente vincolante e capace di assorbire le modificazioni: le modalità di intervento quindi si basano sulla definizione di una serie di elementi invariati che costituiscono la struttura di base del progetto e che corrispondono da una parte agli interventi di



realizzazione pubblica e dall'altra ad un sistema di regole in grado di consentire una gran quantità di configurazioni .

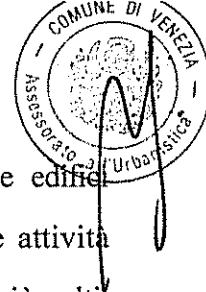
La struttura delle costanti del progetto si basa sulla definizione di tre elementi base: gli *spazi aperti* che danno qualità e valore all'edificato e consistono nella serie di spine verdi che ritmano e gerarchizzano l'insieme delle isole di intervento privato; la definizione della *sagoma limite* degli edifici che si affacciano sui principali spazi aperti e quelli che intervengono nei punti di contatto con i tessuti esistenti; la sagoma e le densità dei *recinti* entro i quali interverranno i privati.

A questi due progetti si aggiunge il completamento urbano della zona che si affaccia sul grande varco della Gazzera, testata del progetto del parco fluviale del Marzenego, compresa tra la riva sinistra del canale e l'edificato esistente lungo la via Castellana. Un'area vuota, immediatamente a ridosso dell'argine che corrisponde al tracciato naturale del fiume, deviato e rettificato con un'arginatura in cemento. Nonostante la posizione dell'area, che potrebbe supporre un valore ambientale da conservare o comunque da riqualificare, attualmente si presenta come una zona ormai completamente urbana, fortemente degradata, occupata da attività improprie e da un edificato di scarso valore.

Nel progetto di riconfigurazione della città proposto dal nuovo strumento urbanistico quest'area assume un significato particolare in quanto potrebbe costruire un importante limite urbano, leggibile esternamente, dalla tangenziale e dalla ferrovia; una sorta di "porta della città", in grado di ordinare l'intero fronte costruito attualmente discontinuo e frammentato da interventi, diversi fra loro nelle forme ma uniformi negli usi proposti. Percorrendo la città dall'interno , dalle aree centrali attraverso piazza Barche, la nuova piazza Ferretto e villa Querini, lungo gli interventi di ridisegno delle sponde del canale Marzenego, è possibile raggiungere pedonalmente quest'area. E' sufficiente utilizzare e collegare passaggi e varchi esistenti lungo le infrastrutture e i canali con interventi puntuali minimali.

L'intero progetto si configura come un grande parco urbano che riammaglia e chiude la rete dei percorsi che attraversano il Parco Territoriale del Marzenego e costruiscono il collegamento tra la parte ovest della città , attraverso le aree centrali, sino al Parco di S. Giuliano.

Le aree edificate definiscono il bordo urbano della città verso il grande vuoto esistente della Gazzera trattato come area a parco .Una nuova strada che si collega a via Brendole corre parallela alla tangenziale costruendo un ramo dell'attraversamento Nord-Sud della città dalla via Castellana fino al quartiere Gazzera.



Il nuovo intervento è posto in continuità con l'edificato esistente ed è articolato in tre edifici, ciascuno dei quali composto da una parte porticata più bassa (di due piani) che contiene attività commerciali marcando il percorso pedonale lungofiume e da elementi retrostanti più alti, prevalentemente residenziali, che riescono così ad avere un affaccio verso il nuovo parco. L'articolazione dell'edificio proposto si pone in relazione con il profilo della città esistente definendo una linea bassa di riferimento orizzontale, che corre continua e fa da basamento agli edifici più alti esistenti e di progetto.

Il progetto non è definito solo attraverso un apparato normativo ma si spinge al disegno della sagoma dei nuovi edifici tenendo conto sia della delicatezza dell'area in rapporto alla sua estensione limitata, che alla necessità di proporre un intervento unitario in grado di configurare realmente un nuovo ordine e un fronte lungo fiume per la città verso il grande parco della Gazzera.

Il parco è disegnato da movimenti di terra che funzionano come barriere anti-rumore, creando delle zone più riparate e protette rispetto alla tangenziale e alla ferrovia. Una superficie continua disegnata dalla ripetizione di materiali naturali che segue un disegno in grado di conservare e garantire la lettura unitaria di questo spazio dalla tangenziale, caratteristica peculiare del luogo. Un edificio a servizi in parte ipogeo si affaccia lungo il percorso ciclo-pedonale principale che attraversa tutto il parco e che, sottopassando le infrastrutture, raggiunge le aree centrali della città.

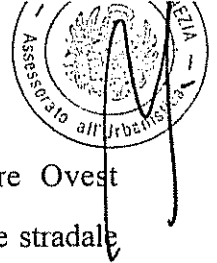
I bordi interni della campagna urbanizzata:

I centri minori di Trivignano, Zelarino, Asseggiano, Catene, Malcontenta,
Ca' Brentelle e Ca' Sabbioni.

Gli agglomerati esterni alla città di Mestre, ma ricadenti nel suo territorio, sono oggetto di una strategia specifica.

Anche qui il progetto si basa sul riconoscimento di particolari spazi vuoti (in questo caso "stanze" del paesaggio agricolo) per costruire un telaio insediativo che ordini anche il costruito caotico ed imprevedibile.

Se nel caso precedente (relativo a Mestre città) il vuoto individuato era la testata del grande parco territoriale del fiume Marzenego) o un grande ambito agricolo, e su questo si affacciavano direttamente il nuovo fronte costruito e la nuova strada, in questo caso, invece, si può riconoscere



una *successione* di spazi di scala diversa. Tutti i centri minori del territorio di Mestre Ovest (Terraglio, Zelarino, Trivignano, Asseggiano, Catene, Malcontenta) si collocano tra un asse stradale di importanza territoriale e di impianto storico (via Terraglio, via Castellana, via Trieste, etc.), su cui si attestano, e un paesaggio agrario fortemente urbanizzato e frammentato, che ne costituisce una sorta di “retro”, difficilmente percettibile ed esperibile.

Il progetto individua, per ognuno di questi centri, una “stanza agricola” più o meno integra, o per la quale si propone un recupero, che diviene l’ambito di paesaggio su cui si affaccia il paese e che è a sua volta rivolta verso un paesaggio più aperto. Gli interventi di nuova edificazione costruiscono i bordi di questo ambito agricolo, servono a definirlo e ad orientare l’insediamento verso di esso.

Ove possibile il progetto colloca gli spazi e le attrezzature collettive del paese (scuole, impianti sportivi, giardini pubblici, etc.) sul bordo affacciato verso le “stanze agricole”, che costituiscono così un “prolungamento” dell’ambito pubblico. In questo modo vengono spostati dall’asse stradale principale già sovraccarico di traffico verso un luogo facilmente accessibile, ma dai requisiti di qualità ambientale decisamente superiori.

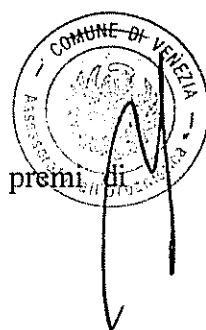
Attorno a questi spazi agricoli delimitati si affacciano così, sfruttandone l’apertura, la naturalità, il panorama, i principali servizi locali, al riparo dal traffico e dall’inquinamento degli assi stradali. La campagna non è più un retro rispetto al centro abitato e una parte della città inespugnabile, ma lo sfondo verso cui si affacciano i suoi luoghi collettivi. Essa viene anche resa percorribile attraverso l’apertura di percorsi ciclo-pedonali di interesse ambientale, che ne ricalcano i bordi o che percorrono tracciati campestri.

I nuovi interventi sono spesso messi in relazione con attrezzature già esistenti (scuole, campi sportivi), con le quali stabiliscono una continuità che dà luogo ad un sistema di spazi di uso collettivo di dimensioni rilevanti. Anche gli eventuali nuovi negozi si collocano qui: si forma così una concatenazione di spazi aperti “a crescere”: dalle piazze e dai giardini di quartiere agli “ambiti agricoli” alla campagna aperta.

La *successione*: asse stradale, centro edificato, ambito agricolo delimitato, campagna aperta viene proposta come modello insediativo per i centri minori, alternativo sia all’urbanizzazione sparsa che alla sua disposizione lineare lungo la strada principale.

I bordi esistenti tra edificato e campagna vengono rafforzati attraverso la piantumazione di filari e siepi. I meccanismi che regolano la formazione di questi bordi verdi sono regolati da una normativa

atta ad incentivarne la realizzazione da parte dei privati, mediante l'assegnazione di premi di cubatura percentuali (con un meccanismo simile a quello di Mestre centro).



132147

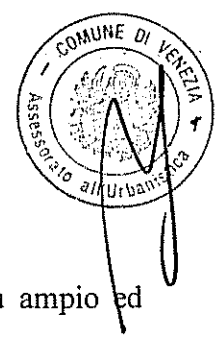
Il Sindaco

Il Segretario Generale

L'Assessore all'Urbanistica

Il Presidente del C.C.

Il Dirigente responsabile



2.4 La trasformazione del paesaggio agricolo

Il progetto di tutela e trasformazione delle aree agricole rientra in quell'insieme più ampio ed articolato di indirizzi e prescrizioni detto "progetto ambientale", che riconosce ed ordina una serie di materiali ed elementi del territorio, con particolare riguardo agli spazi aperti, che riguardano aspetti idraulici, botanici, geografici, agrari e paesaggistici in senso lato.

Anche l'adeguamento del nuovo P.R.G. al PALAV, per quanto riguarda la terraferma veneziana, è fatto sulla base del "progetto ambientale" e si attua estendendo i confini della zona classificata come "di pregio" a tutto l'ambito agrario, in cui si applicano norme differenziate, atte a tutelare, ricostruire, valorizzare i diversi paesaggi riconosciuti.

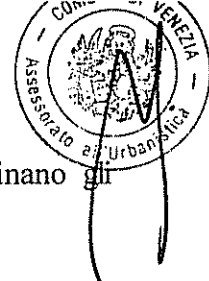
In altre parole, l'idea di "pregio ambientale", come proprietà riconosciuta ad alcune porzioni di territorio, da vincolare fortemente a discapito di altre, viene superata dal riconoscimento di diversi paesaggi con caratteristiche specifiche, sulle quali si basano i modi possibili di intervento.

Le unità di paesaggio in zona agricola

L'*unità di paesaggio* è un criterio di classificazione che si sovrappone, nelle zone agricole, a quella agronomica, e si trova pertanto sia nelle zone "E2" (dove è detta "E2.3") che nelle zone "E3" (dove diviene "E 3.2").

In entrambi i casi la trasformazione e la tutela del paesaggio agricolo, e quindi i criteri normativi che lo regolano, dovranno tener conto della contemporanea presenza di queste caratteristiche.

Le zone "E 3.2" corrispondono a porzioni di territorio agricolo in cui l'*unità di paesaggio* (la riconoscibilità di un ambito specifico, la presenza di una struttura del verde o del suolo peculiare, la particolare posizione, etc.) ha carattere predominante rispetto alla classificazione agronomica. In questi casi la costruzione-ricostruzione di tale unità di paesaggio viene legata alle possibilità edificatorie offerte dalla legge regionale. Ogni intervento di tipo edilizio (da attuarsi comunque negli "ambiti di riordino del paesaggio agrario"), infatti, viene subordinato alla contemporanea costruzione o ricostruzione del paesaggio agrario specifico, attraverso le indicazioni offerte dalle norme. Queste aree agricole vanno sottoposte ad un progetto unitario, che individui i caratteri fondamentali del



paesaggio e fornisca le indicazioni per la sua costruzione-ricostruzione (a cui si subordinano gli interventi privati).

Il “progetto ambientale” indica i diversi ambiti di paesaggio unitari e le principali caratteristiche di ciascuno. Il paesaggio del lungo-Dese, ad esempio, ha delle caratteristiche specifiche molto diverse da quelle del lungo-Brenta, difficilmente sintetizzabili in un'unica norma di “tutela del pregio ambientale”.

Tale norma non potrebbe essere, infatti, che generica, vincolistica più che indirizzata ad una costruzione del paesaggio.

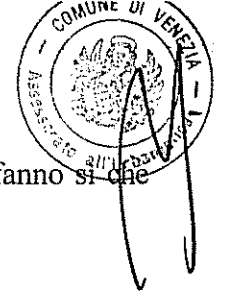
Nel territorio di Mestre ovest le *unità di paesaggio in zone agricole ad elevato frazionamento fondiario* (E 3.2) coincidono con gli ambiti dei tre fiumi, di cui si è detto nel capitolo “2.1 Progetto delle fasce ambientali: Dese, Marzenego e Brenta”.

Una vasta porzione di territorio agricolo a sud-ovest, nella zona di Forte Tron è invece classificata come “E. 2.3”. In questo caso l'unità di paesaggio non è data dalla presenza di un fiume, ma dalla conformazione e dall'apertura di questo grande varco.

Le zone agricole ad elevato frazionamento fondiario, gli *ambiti di riordino*
e le *stanze agricole* a ridosso di aree urbanizzate

In accordo con la strategia generale adottata, intesa ad impostare il progetto sugli spazi vuoti, le zone agricole sono oggetto di particolare attenzione. In particolare vengono analizzate e trattate non solo e non tanto in termini produttivi e di mera regolamentazione dell'attività edificatoria, ma in termini di “paesaggio”. Ne vengono cioè riconosciuti i caratteri intrinseci e di rapporto con la città o con elementi significativi del territorio.

La frammentazione delle proprietà e le caratteristiche culturali del territorio di Mestre Ovest sono tali per cui quasi tutte le aree agricole sono classificabili in base alla L.R. 24/85 come “Zona E3”. 28 maggio 1997 Per gran parte si tratta di una campagna fortemente urbanizzata, caratterizzata, oltre che da un'intensa attività edificatoria, anche da una pesante presenza infrastrutturale (tracciati ferroviari, stradali ed autostradali, anche di progetto). In questa commistione tra natura, città ed infrastruttura la prima ha costituito finora il fattore più debole, più aggredito, subordinato agli altri.



Tuttavia si possono riconoscere delle forti differenziazioni di natura paesaggistica che fanno sì che esse possano essere divise in sottozone da normare in maniera specifica.

Le zone "E 3" vengono divise in due sottozone: le "E 3.1" e le "E 3.2".

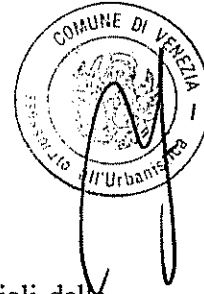
Delle seconde si è detto al paragrafo 2.4.1.

Nelle prime, caratterizzate da un'elevata frammentazione fondiaria, l'attività edificatoria consentita dalla L.R. 24/85 viene regolata individuando degli *ambiti di riordino ambientale*, in cui concentrare tale capacità edificatoria, costruendo al contempo un modello insediativo che, nel caso di Mestre ovest, è "a isole" o rafforza bordi urbani che individuano *stanze agricole* riconoscibili. Gli interventi non vengono cioè solo regolati "per negativo", imponendo dei vincoli, ma vengono utilizzati per progettare un territorio agricolo più chiaramente strutturato di quanto non appaia con l'attuale dispersione.

Gli *ambiti di riordino* sono stati scelti secondo criteri progettuali generali (dimensioni, presenza di infrastrutture primarie, e quindi minor aggressione del paesaggio, posizione reciproca e rispetto alla città) e particolari (esistenza di elementi di paesaggio che fungono da guida, come pioppeti, struttura delle siepi o presenza di nuclei rurali consolidati).

Le *stanze agricole* rappresentano delle situazioni particolari, all'interno delle grandi aree E3, il cui interesse sta nel fatto di essere degli ambiti riconoscibili, e di dimensioni relativamente ridotte, a diretto contatto con centri urbani minori. Questi ambiti non hanno un valore intrinseco particolare, ma un significato strutturante sia per l'edificato che per il paesaggio, dovuto alla loro posizione. Essi infatti costituiscono degli spazi aperti, di dimensione intermedia tra l'edificato e il paesaggio più aperto.

I progetti dei nuovi insediamenti residenziali sono stati tutti pensati in modo che gli spazi pubblici si affaccino direttamente verso queste *stanze agricole*.



2.5 La trasformazione delle aree urbanizzate

Le aree già urbanizzate sono sostenute da un progetto di trasformazione, che riusa materiali della città e del territorio, cambiandoli di senso o mutandone le relazioni reciproche. Questi interventi interessano centri urbani (come Ca' Sabbioni o Ca' Brentelle), dove la trasformazione consiste in una riscrittura del paesaggio urbano (peraltro fortemente degradato), attraverso meccanismi analoghi a quelli usati a "Mestre centro", e aree più esterne, dove fenomeni di dismissione hanno reso disponibili materiali ed aree obsolete (come nel caso della tratta ferroviaria da trasformare in parco). Oltre a questi due casi specifici, vi è un terzo progetto di modificazione che interessa contemporaneamente la città e la periferia, il paesaggio e le infrastrutture. E', questo, il caso del grande progetto di ricucitura, attraverso una rete di connessioni, di tutta la costellazione di frammenti di spazi pubblici, di attrezzature urbane e di quartiere, di servizi collettivi, che porta alla formazione di un grande *parco reticolare* esteso su tutto il territorio urbano.

Il *parco reticolare* di collegamento degli spazi pubblici

Come si è visto nel primo capitolo di questa parte della relazione, uno degli aspetti della frammentazione del territorio di Mestre ovest è la discontinuità e la polverizzazione degli spazi e delle attrezzature collettive.

Pur essendo questi presenti in quantità rilevante (se valutati in base alla somma delle loro dimensioni), si tratta spesso di attrezzature di quartiere, annegate nelle maglie più o meno fitte dell'edificato, e difficilmente connesse tra loro.

L'intento di questo progetto è quello di costruire una rete, che metta in continuità di fatto questo enorme potenziale (sia in termini quantitativi, che di varietà degli elementi).

In questa tessitura, che si estende dall'estremità sud del territorio (Naviglio Brenta) fino al fiume Dese, e che si riammaglia con le principali trame verdi di Mestre Centro, sono anche comprese le "stanze agricole" verso cui si affacciano i centri minori, i nuovi progetti ambientali e i Forti. Si tratta dunque di un progetto che assembla materiali esistenti e li mette in relazione attraverso una trama continua di percorsi ambientali, ciclo-pedonali e attraverso la realizzazione di continuità tra elementi verdi.



Esso si presenta come “progetto aperto”: la trama indicata nell’elaborato grafico del “Progetto ambientale” è del tutto indicativa e può essere integrata con altri tratti dei vari elementi, seguendo l’obiettivo di un collegamento “a rete” di tutte le attrezzature e gli spazi pubblici del territorio comunale.

Poiché il progetto compone una maglia, i circuiti possibili hanno diverse estensioni: da quella di quartiere a quella territoriale.

Tra i meccanismi per attuare il progetto vi è anche la trasformazione di alcune strade, che avviene attraverso meccanismi di incentivo all’iniziativa privata, dietro premio di cubatura realizzabile, simili a quelli usati per “Mestre centro”.

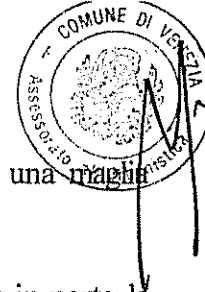
Lo scopo di questa trasformazione è quello di trasformare l’uniforme maglia stradale esistente in una “maglia orientata”, nella quale sia possibile riconoscere, dalla loro conformazione, le strade di connessione urbana da quelle che invece collegano gli spazi pubblici.

Il parco lineare di trasformazione della ferrovia Mestre-Asseggiano

Questo progetto riguarda un tratto della linea ferroviaria Padova-Venezia, compreso tra le stazioni di Asseggiano e di Mestre, per il quale è prevista una prossima dismissione, e una serie di aree a standard urbano e di quartiere ad esso adiacenti, destinati a diventare un parco urbano lineare unitario. Data la sua lunghezza e la sua collocazione questo manufatto si presta a diventare, oltre che un parco del tutto particolare, dato da un’asta (su cui è prevista una linea di collegamento ciclo-pedonale o addirittura meccanica), un legame importante tra diverse parti di città (Chirignago e Asseggiano) e una “sezione” panoramica sul paesaggio agrario.

La trasformazione della rete stradale

Attualmente nel territorio di Mestre Ovest la viabilità è data dalla sovrapposizione tra due sistemi:
- il sistema infrastrutturale dei collegamenti a grandissima scala, a diverse quote, il cui tracciato segue ragioni tecniche, ed è perciò indifferente al paesaggio urbano che attraversa, e il cui contatto con la città avviene per punti (raccordi ed immissioni);



- l'insieme delle strade locali, nate per collegamenti di piccolissima scala, che formano una maglia spesso interrotta.

Fanno eccezione le due aste di via Castellana e di via Miranese, che hanno le dimensioni, e in parte le caratteristiche, di strade urbane, ma che sono sovraccariche di traffico.

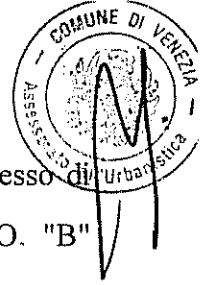
La caratteristica predominante del territorio comunale occidentale è quindi la mancanza di un sistema viario di scala media, urbana. Ciò si manifesta in particolare nella mancanza quasi totale di collegamenti nord-sud e nella drastica cesura tra est e ovest in corrispondenza della tangenziale.

Il progetto, attraverso la trasformazione di strade esistenti, la realizzazione di nuovi tratti e una serie di interventi locali (*by-pass* di centri) vuole far emergere una gerarchia nella rete stradale, attualmente del tutto indifferenziata e costruisce un sistema viario a rete di scala intermedia, le cui maglie hanno dimensioni simili e racchiudono porzioni urbane più o meno equivalenti, riammagliandole.

La rete di circolazione interna a questa maglia, cioè le strade d'accesso ai singoli lotti edificati, è composta dalla maglia aperta delle *strade cieche* e da alcuni *tratti urbani aperti*, che a volte ricalcano vie antiche come nel caso di via Catene e via Gazzera Bassa, altre volte segni storici di canali interrati come via Etruria in prossimità della via Miranese, oppure sono tracciati di nuovo impianto lungo i quali sono collocate attrezzature di interesse comune come via G. B. Tiepolo a Zelarino. Attraverso interventi di trasformazione della sezione stradale che coinvolgono i privati con meccanismi simili a quelli usati per "Mestre centro", lo scopo è quello di orientare anche gli spostamenti interni alla maglia. Le strade cieche possono avere sezioni diverse fra loro determinate da parametri che fanno riferimento alla distanza dell'edificato dalla strada e alla tipologia edilizia prevalente lungo la via. I tratti urbani aperti tendono tutti ad una sezione simile che riguarda la riduzione dello spazio privato prospiciente la strada e il conseguente aumento dello spazio pubblico pavimentato in cambio della possibilità di variare la destinazione per gli edifici residenziali a piano terra. L'idea è che questi spazi si trasformino nel tempo in una sorta di piazze allungate immaginando una progressiva riduzione del traffico di attraversamento in seguito ai diversi interventi previsti sulla mobilità generale.

La trasformazione di Ca' Sabbioni e di Ca' Brentelle

La condizione di forte degrado che caratterizza i nuclei di Ca' Sabbioni e Ca' Brentelle ed il riconoscimento di un'omogeneità, data dalla prevalente tipologia insediata con case unifamiliari su



lotto ed una maglia stradale regolare, fa sì che si possa ipotizzare per il loro recupero un processo di ridisegno del paesaggio urbano simile a quello usato per le zone a bassa densità delle Z.T.O. "B" della parte centrale di Mestre.

Lo scopo che ci si prefigge è quello di ridefinire le cortine edilizie su strada, imponendo delle sezioni normate, e recuperare degli spazi di uso pubblico all'interno dei lotti stessi, che possano servire a collegare le parti a standard già presenti all'interno del tessuto e quelle che vengono individuate con il progetto.

Sia nel caso di Ca' Sabbioni che a Ca' Brentelle, dove nella stragrande maggioranza dei casi l'edificato è collocato in fregio alla strada e ci si trova in presenza di ampi spazi liberi nella parte retrostante, vengono individuati degli spazi lineari pedonali che possano rovesciare il sistema di fruizione dell'edificato, si cerca in qualche modo di far sì che su questi nuovi spazi collettivi possano collocarsi gli accessi principali delle abitazioni, demandando agli attuali fronti rivolti su strada la funzione di accesso carrabile alla residenza stessa.

Il ridisegno dei due nuclei ed il rapporto di questi con la campagna viene completato attraverso la progettazione di alcune zone di espansione, alcune già previste dalla precedente variante per la residenza oltre di nuovo impianto.

Queste ci permettono di ridisegnare in modo preciso i limiti dando un affaccio verso le "stanze" di paesaggio agricolo.