

COMUNE DI VENEZIA
 assessorato all'urbanistica
 1989

VARIANTE AL P.R.G. PER L'AREA
 SIGNIFICATIVA DELLA "CITTA' GIARDINO"
 DI MARGHERA

--	--	--	--	--



RELAZIONE

PROGETTISTI:

arch. Giorgio Sarto
 prof. arch. Bernard Winkler
 prof. arch. Guido Zordan

CentroDoc



ME71

0060.19.1.0.00.1 - ME71

strumento
V.P.R.G. Città Giardino di Marghera

elaborato
Relazione

fase / rev documento
adozione / 0 Relazione

comune di venezia - urbanistica - centro documentazione

IL SINDACO

IL SEGRETARIO GENERALE

L' ASSESSORE ALL' URBANISTICA

ADOZIONE DEL C.C. N°

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL C.C. N°

APPROVAZIONE DEL G.R.V. N°

Allegato all'atto deliberativo del C. C. di Adozione n. 175...
 del 19/20.9.94. (prot. gen. n. 57906 del 27.04.1994).

L'Urbanista Dirigente
 arch. G.B. Rudatis

**COMUNE DI VENEZIA
ASSESSORATO ALL'URBANISTICA**



**VARIANTE AL P.R.G. PER L'AREA SIGNIFICATIVA
DELLA "CITTA' GIARDINO" DI MARGHERA**

R E L A Z I O N E

VARIANTE AL P.R.G. PER L'AREA SIGNIFICATIVA
DELLA "CITTA' GIARDINO" DI MARGHERA



RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Progettisti: arch. Giorgio Sarto
prof. arch. Bernhard Winkler
prof. arch. Guido Zordan

Aggiornamento a cura della Ripartizione Urbanistica" Terraferma -
Cavallino marzo 1994.

La documentazione statistica e le indagini demografiche e sulle
attività economiche sono state curate da Carlo Giacomini.

Nel corso della stesura della Variante al PRG ci si è potuti avvalere
della consultazione delle ricerche (analisi storiche e urbanistiche,
rilievi e progetti) elaborate dal 1982 al 1988 nel Triennio
sperimentale ad indirizzo edile e territoriale dell'ITIS "G.Massari" di
Mestre, impostate e coordinate dal prof. arch.G.Sarto.

Si ringrazia il dott.Sergio Barizza, direttore dell'Archivio Municipale
di Venezia, per le informazioni fornite e, in particolare, per la
documentazione d'archivio sulla ristrutturazione dei due edifici
municipali di Favaro e Chirignago.

Si ringrazia il dott. Paolo Barbieri dell'Assessorato all'Urbanistica
per la collaborazione prestata nella elaborazione delle indagini
demografiche e socioeconomiche e delle schede di analisi.

La base cartografica in scala 1:2000 è tratta dalla base
aerofotogrammetrica (ripresa 1983) del SIUTE (Sistema Informativo
Urbano Territorializzato) del Comune di Venezia.



L'aggiornamento del piano per la "Città Giardino" di Marghera è stato curato dalla Ripartizione Urbanistica Terraferma - Cavallino.

le note sulla formazione del Quartiere Urbano di Marghera sono tratte da: "Evoluzione storica del sistema urbano" a cura di G.Rossi in "Relazione" della V. PRG per la Terraferma.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

PREMESSA

Gli obiettivi generali

PARTE PRIMA

I contenuti della Variante e gli obiettivi specifici:

- 1) - La formazione della città di terraferma e i criteri di impostazione del piano.
- 2) - Note sulla formazione del Quartiere Urbano di Marghera
- 3) - Le linee e i tipi di intervento previsti.

PARTE SECONDA

La struttura della Variante

- 1 - Le analisi
- 2 - Le tavole di progetto
- 3 - Il dimensionamento della Variante
- 4 - Le norme di attuazione
- 5 - La relazione



PREMESSA - Gli obiettivi generali

Il P.R.G. vigente - derivato da una serie di varianti parziali e/o settoriali apportate all'originario piano adottato nel 1959 e successivamente approvato nel '62 - non riconosce la specificità della "Città Giardino" e, tanto meno, si è allora posta la questione di salvaguardare le caratteristiche morfologiche e tipologiche di tale insediamento. Insediamento che d'altra parte riveste un notevole valore storico-testimoniale, sia all'interno del più generale processo di formazione della Città di Terraferma, sia in quanto episodio urbanistico in se stesso e nei modi della sua fondazione, come più chiaramente rilevabile dai successivi punti della presente relazione. Solo con la recente Variante generale al P.R.G. per la Terraferma, adottato con delibera del C.C. n.60 nel 1993, tale specificità viene riconosciuta, tramite una norma di carattere generale tendente ad impedire processi di trasformazione edilizia, tali da stravolgere la particolare tipologia insediativa, e di sostituire gli organismi edilizi che di questa ne sono parti integrante. Con la presente Variante si intende ora pianificare l'intera area come "zona significativa" alla scala 1:2000 e pertanto con indicazioni di carattere puntuale, in modo da definire edificio per edificio, gli interventi e gli usi possibili, valorizzare gli elementi di carattere ambientale, proporre la riqualificazione del suo assetto e organizzare la mobilità, ivi compresa quella pedonale e ciclabile.

La Variante al P.R.G. per la "Città Giardino" di Marghera deriva dal progetto di piano relativo agli "insediamenti storici della terraferma: centro storico di Mestre, nuclei storici periferici di Carpenedo, Chirignago, Favaro, Gazzera, Marghera, Zelarino" elaborata da R.D'Agostino, G.Sarto, B.Winkler e G.Zordan e di queste ne assume le analisi e le scelte di progetto. L'aggiornamento del piano, pertanto, consiste nella ridefinizione del perimetro e di alcuni progetti specifici (come quello di Piazza Municipio, Piazza Mercato e P.le Concordia) in adeguamento ad alcune scelte già operate dalla Amministrazione Comunale, nonchè riferire al solo caso specifico di Marghera i contenuti degli elaborati di piano (in particolare norme e relazione) per una miglior comprensione della Variante stessa.

La presente Variante sostituisce per la parte di territorio, dalla stessa conterminato, la V. P.R.G. del '93, senza peraltro modificarne sostanzialmente i rapporti dimensionali proponendosi in definitiva di:

- superare inadeguatezze e ritardi, che hanno prodotto gravi e spesso irreparabili danni al patrimonio storico, adeguando gli



strumenti urbanistici alle esigenze di salvaguardia e recupero del Quartiere Urbano di Marghera;

- fornire indicazioni specifiche edificio per edificio ed area per area, in modo da regolare con sufficiente precisione l'assetto del centro, senza la necessità di sottoporlo interamente a Strumento Urbanistico Attuativo.

Sinteticamente, infine, obiettivi fondamentali della Variante sono:

- 1) la salvaguardia e la valorizzazione del Quartiere Urbano di Marghera nel suo assetto morfologico, tipologico, architettonico, ambientale e funzionale;
- 2) la riorganizzazione della circolazione pubblica e privata, nei suoi differenti livelli, pedonale, ciclabile, automobilistico;
- 3) la definizione di un nuovo assetto urbano, conseguibile attraverso le indicazioni del piano.

Questa relazione illustra l'impostazione culturale, i criteri metodologici, le procedure tecniche attraverso cui la Variante al P.R.G. risponde a questi obiettivi.



Parte Prima - I contenuti della Variante e gli obiettivi specifici.

1 - La formazione della città di terraferma e i criteri di impostazione del piano.

La città moderna nasce dalla progressiva affermazione della macchina nell'industria e nei trasporti e, nella gran parte dei casi italiani ed europei, implica la parziale trasformazione di quella antica su cui si innesta, che subisce travolgimenti nelle sue regole di tracciato, scala, relazione.

Il processo iniziato da noi verso la metà dell'800, si è andato esaurendo nell'ultimo ventennio quando, con modalità e coerenza diverse da luogo a luogo, emerge con forza crescente il problema dell'identità storica e della tutela ambientale, in precedenza offuscato dal mito dell'efficienza che assillava la teoria e che assecondava spesso, nella pratica, il senso degli affari.

Da allora, la città moderna non è più quella più nuova che, sulla spinta di bisogni sempre più pressanti di mobilità, consumi, produttività, rincorre "lo spirito del tempo" abbacinato dalle tecnologie che possono soddisfarli.

Essa è invece quella in cui il bisogno di futuro non cancella quello del passato e che riesce a ricomporli assieme con il dovuto discernimento, sanando quanto più possibile gli errori e le tensioni morfologiche e organizzative fin qui prodotti.

Questa diversa impostazione culturale chiude un intero ciclo dell'urbanistica moderna, che diventa quindi storia e ne apre invece un altro dove la questione centrale è quella della relazione e compatibilità tra le parti più antiche superstiti e le parti prodotte dalla passata modernità, durata fino ad un ieri, difficile da precisare in modo univoco con una data, ma certo utile per fare un inventario dei valori che essa ha prodotto e che vanno assunti, al pari di quelli precedenti, a fondamento di una nuova complessa identità urbana.

A Mestre, il processo di modernizzazione si ricollega costantemente, sia pure in modo più o meno diretto, ai tentativi con cui Venezia cerca di far fronte alla propria decadenza economica e fisica e può essere suddiviso in tre fasi.



La prima, che inizia con la costruzione della ferrovia Venezia-Milano e si conclude con la fine della prima guerra mondiale, vede tra gli interventi e le trasformazioni più importanti:

- una timida caratterizzazione protoindustriale del Canal Salso ed un rafforzamento della sua originaria funzione di scambio tra terraferma e laguna con l'insediamento, tra l'altro, della Carbonifera (i depositi di carbone, in quanto inquinanti e ingombranti, erano stati ritenuti non idonei al porto di Venezia) e dei Magazzini generali, provvisti di raccordo ferroviario, decentrati dalla Marittima per carenza di spazio;
- la creazione di una struttura di crescita decisamente impostata in senso nord-sud tesa a congiungere il centro antico con Carpenedo e poi con la stazione e Carpenedo mediante la formazione dei due nuovi assi di viale Garibaldi (1881) e di via Piave (1921) che prolungano e si affiancano alle direttrici fino ad allora extra urbane del Terraglio, di via Cappuccina e di via Cà Rossa;
- la parziale sostituzione edilizia ed integrazione del tessuto antico con innesti ispirati alla logica delle sue regole di tracciato e scala, tra i quali spiccano il complesso della Galleria Matteotti e del Toniolo ed il cinema Excelsior;
- alcune realizzazioni d'iniziativa pubblica inerenti servizi quali la scuola De Amicis (1888/1903) e l'Ospedale (1906), impianti speciali quali l'Acquedotto (1912) e la residenza quali il nucleo I.A.C.P. di via Spalti (1925), concepiti perlopiù con una certa attenzione al decoro edilizio, ma al di fuori di un lungimirante disegno urbanistico e senza riferimenti alla struttura insediativa preesistente, che, proprio da alcuni di loro, subisce un grave danno in una delle sue parti più significative, gli ampi spazi liberi connessi nell'antica cinta muraria già in gran parte compromessa.

La seconda fase della modernizzazione di Mestre, prende l'avvio dalla realizzazione di Porto Marghera, dopo il 1917, e termina con la seconda guerra mondiale.

In questo periodo, Venezia, dopo aver riconosciuto allo stesso tempo la necessità per la propria economia di una base industriale e l'incompatibilità di questa con la propria struttura fisica, tenta la doppia operazione di riallacciarsi alla modernità senza restarne contaminata.

Perciò, ampliato il proprio territorio amministrativo, lo specializza per parti e nel concentrare a Marghera il Porto industriale con quel quartiere urbano che avrebbe dovuto essere la sua specifica struttura di supporto residenziale, promuove un modello urbano policentrico.



Mentre il quartiere giardino cresce lentamente, il nucleo originario di Mestre, già allargato lungo gli assi nord e sud, accoglie con ampia disponibilità di aree il nuovo incremento edilizio.

E ciò, anche per effetto dell'ampia disponibilità di aree lungo i vecchi e nuovi assi nord-sud.

Tra le due guerre, Mestre e l'abitato della terraferma si presentano come un sistema insediativo fortemente dilatato e, proprio per questo, carente di quell'urbanità che generalmente in situazioni più dense, compete alla consistenza demografica raggiunta.

Gli interventi e le trasformazioni più importanti, in parte legati alla fondazione e crescita di Porto Marghera, sono:

- la creazione del cavalcavia e del ponte translagunare (1933) automobilistico che declassa nella gerarchia infrastrutturale il ruolo del Canal Salso;

- la realizzazione di Corso del Popolo che rafforza ulteriormente il dispiegarsi nord-sud di Mestre ed induce l'interramento della parte più occidentale del Canal Salso;

un relativo addensamento delle aree sud della città comprese tra la ferrovia e Piazza Ferretto, che vengono interessate anche dalla localizzazione di strutture scolastiche importanti quali il liceo classico Franchetti (1929) che si aggiunge alla precedente scuola tecnica Bandiera e Moro;

- alcune sostituzioni edilizie entro il centro medievale tra le quali spiccano per il monumentalismo fuori scala, l'ex casa del Fascio di piazza Ferretto, e il massiccio volume residenziale dell'edificio Breda di via Torre Belfredo.

Oltre a ciò, importantissimo, sia per alcuni esiti di indirizzo di questa fase dello sviluppo di Mestre, sia soprattutto per quelli successivi, la redazione del "Piano Rosso".

D'impostazione tipicamente ottocentesca, questo Piano si caratterizza soprattutto per l'intenzione di creare una saldatura edilizia priva di soluzione di continuità, tra la città di terraferma e laguna, lungo l'asta del Canal Salso.

La terza ed ultima fase infine che conclude il ciclo di trasformazioni di quella che abbiamo chiamato la passata modernità, e sfuma in quella attuale incentrata sullo sviluppo crescente delle attività terziarie, dei consumi e della motorizzazione privata, comincia con il secondo dopoguerra e mantiene caratteri di crescita convulsa, diffusa e sregolata, malgrado l'entrata in vigore del P.R.G. del '62, fino al periodo in cui, verso la fine degli anni '70, dapprima si attenuano e quindi cessano alcune cause concomitanti che l'avevano sostenuta: la creazione della seconda zona industriale di Porto Marghera, l'inurbamento dalle campagne; l'esodo di Venezia, invece



continua, ma accompagnato anche dalla perdita di popolazione di Mestre.

In questo periodo in cui i disastri urbanistici prevalgono largamente sui successi, Mestre si espande confusamente un pò dovunque all'intorno ed assume caratteri di crescita ordinata in un chiaro disegno unicamente con il villaggio San Marco.

Tra gli interventi e le trasformazioni più dannose al patrimonio storico ed ambientale, val la pena di citare:

- l'interramento di un lungo tratto del Canal Salso e la copertura pressochè totale del ramo delle "Muneghe" del Marzenego, il cui interramento era iniziato ai primi del secolo;
- la distruzione del "parco Ponci";
- la creazione dell'asse via Einaudi - via S. Pio X che sconquassa a sud la struttura della città di origine medioevale senza risolvere alcun problema di viabilità;
- la costruzione, con densità insensate, di grandi condomini sulle aree libere che affiancavano il complesso di San Lorenzo;
- gli interventi di sostituzione edilizia ad alta densità che hanno distrutto gran parte del tessuto edilizio preesistente di via Olivi, via Mestrina, Altobello, ecc.;
- gli interventi di saturazione edilizia dell'Ospedale e della Casa di Riposo;
- la crescita illimitata e non programmata del Cimitero di Mestre.

Quanto di importante e buono è stato prodotto in queste tre fasi, merita attenzione diversa, ma comunque definita in precise forme di tutela al pari di quanto resta della città antica, perchè è sui valori di queste due componenti combinati assieme in un ricomposto quadro ambientale, che va costruita la nuova identità di Mestre.

Tra gli episodi urbanistici ed edilizi significativi delle prime due fasi che si chiudono con il 1940 e quelli dell'ultima, fondamentalmente ristretti al Villaggio S. Marco, ci sono due sostanziali differenze.

Innanzitutto i primi, a differenza dei secondi, hanno perlopiù da parecchio tempo già completato il ciclo d'uso e d'ammortamento legato alla loro origine e di conseguenza è su di loro che si possono esercitare le più forti pressioni speculative.

In secondo luogo, per il fatto stesso di esser passati al vaglio di più generazioni mantengono la propria identità di fondo, traggono in qualche modo da ciò motivo di una legittimazione storica e culturale collettiva che i secondi non hanno ancora appieno maturato.



Mestre moderna, sviluppatasi secondo le linee appena tracciate, si innesta su di un ceppo di origine medioevale formatosi tra l'XI e il XIV secolo, rimasto pressochè inalterato nella struttura fino alla metà dell'800.

Secondo ricostruzioni storiche non completamente documentate, ma egualmente attendibili, nell'area dell'attuale Ospedale, attorno al mille esisteva un castello che nell'area di confine tra i domini trevigiano, veneziano e padovano, controllava l'incrocio tra due vie di comunicazione: il Marzenego, che, come molti fiumi in quell'epoca, doveva sostituire le strade di terra ed il Terraglio che già allora, come un paio di secoli più tardi appare documentato, doveva essere costituito da un piccolo canale navigabile, affiancato da un argine percorribile dalle some che trainavano le barche.

a sud-est del Castello che dipendeva da Treviso, in posizione da esso un pò discosta, è possibile ipotizzare l'esistenza di un piccolo borgo addossato ad una chiesa, poi sostituita dall'attuale San Lorenzo, adagiato su di un altro corso d'acqua, che una mappa cinquecentesca, prima che diventi un ramo del Marzenego, indica col nome di Musonel.

Tra il XII e la metà del XIV secolo si va formando a nord del Marzenego ed in posizione nettamente distinta dal vecchio Castello, una cinta muraria che, con uno sviluppo lineare di circa un chilometro, cingeva un'area di poco più di sei ettari attraversata da due strade principali, tra loro perpendicolari, collegata con tre porte.

I resti di essa sono costituiti:

- dal torrione di via Spalti, affiancato da un tratto di mura che sostiene un terrapieno che conclude la salita di calle De Lena;
- dai resti che per un tratto di circa settanta metri delimitano ad est i giardinetti di via Torre Belfredo;
- da un relitto di modeste dimensioni racchiuso nell'area della Cassa di Risparmio;
- infine, dalla Torre dell'Orologio, ultima rimasta delle tre Porte originarie.

Il sistema, come testimonia l'assenza di piazze al suo interno, doveva avere inizialmente funzioni eminentemente militari, collegate alla necessità dei Trevigiani di controllare la crescente potenza di Venezia e di creare qui un importante presidio per gli scambi tra la terraferma e laguna, che avevano ancora nel Marzenego e nel borgo di San Lorenzo, nel frattempo sicuramente espantosi, i necessari supporti.



Se l'ipotesi è vera, il carattere propriamente urbano di Mestre comincia a precisarsi compiutamente solo dopo l'annessione a Venezia che, senza attribuire alla nascente città particolari ruoli strategici, a partire dalla seconda metà del '300, fa di essa il più importante punto di appoggio per i propri scambi con la terraferma. Allo scopo, deviato il Musonel nel Marzenego ed entrambi lontano dalle originarie foci, per allontanare rischi d'impaludamento e di malaria in aree a sè troppo vicine, rettifica il vecchio alveo del fiume deviato e ne fa un canale lagunare e un grande porto canale, attestato in prossimità del nucleo preesistente che in esso trova un importante punto di riferimento e polo d'attrazione.

Da questo momento, la struttura insediativa della città antica è definita in tutte le sue parti costitutive.

Di queste, solo le mura progressivamente abbandonate all'incuria e al degrado, vanno perdendo d'identità.

Le altre parti invece, per effetto di saturazione e sostituzioni edilizie realizzate nel costante rispetto del rapporto con l'acqua e con l'ambiente circostante e delle regole formative di carattere urbano ed edilizio già maturate, si vanno completando e precisando fino alla metà dell'800, secondo i caratteri ancora a noi noti e fisicamente superstiti tra i quali sul piano organizzativo, spicca la centralità di Piazza Ferretto accentuata, dal consolidarsi della testata del Canal Salso.

Il territorio che circonda Mestre ha mantenuto sino alla prima guerra mondiale caratteri spiccatamente agricoli.

Attraversato da strade di grande importanza storica, quali ad esempio il Terraglio, la Miranese o la Castellana, è stato fortemente interessato dalla Civiltà di Villa e sostenuto nell'organizzazione produttiva e di scambio da tutta una serie di piccoli centri, datati in alcuni casi fino al 1926 quando furono annessi al grande Comune di Venezia, di autonomia amministrativa.

Tali centri coinvolti in parte e non negativamente dalle due prime fasi della modernizzazione mestrina, hanno invece subito gli effetti più convulsi e caotici della terza, con il risultato che la loro già debole identità originaria, intaccata in alcuni suoi elementi edilizi ed ambientali, si è fortemente indebolita e, pur senza scomparire del tutto, è stata inghiottita dal magma indistinto delle periferie.

Ciò vale particolarmente per Zelarino e Favaro che richiederebbero, assieme ad interventi di tutela del residuo patrimonio storico ed ambientale, radicali interventi di riqualificazione complessiva e vale invece in misura minore per Gazzera, Chirignago, Carpenedo dove il problema è quello di sprigionare in una diversa ottica

organizzativa, alcune originarie e rilevanti potenzialità morfologiche che quei centri hanno mantenuto.

2 - Note sulla formazione del Quartiere Urbano di Marghera.

I primi anni del XX° secolo introducono un enorme fattore di novità al sistema Venezia-Mestre- Marghera. Il primo progetto del nuovo porto in terraferma (ai Bottenighi) è infatti, come noto, del 1904; esso comporta che la funzione portuale svolta - per quanto con carenze oramai macroscopiche - sino ad ora dentro le infrastrutture insulari veneziane, passi ad un nuovo complesso portuale e industriale da creare ex novo in terraferma. La storia di Porto Marghera inizia tuttavia il suo cammino solo nel 1917, in periodo bellico quindi.

Già nel primo decennio del secolo Mestre e Marghera portavano a 17 mila il numero complessivo dei loro abitanti. Alla fine del secondo decennio del nuovo secolo Marghera conta meno di mille abitanti: quindici anni dopo la nuova Marghera ne conterà più di seimila; nello stesso periodo Mestre toccherà i 35 mila.

La presenza del grande polo portuale-industriale e di tutti i fenomeni a ciò connessi genera un moto di urbanizzazione che solo per la città-giardino di Marghera si verifica sulla base di un disegno elaborato. Per l'abitato di Mestre il primo piano di massima - redatto dall'ing. Rosso - si avrà solo nel 1937 e, dopo un lungo iter, approderà a una variante del 1942; ma ancora una volta gli eventi bellici condizioneranno in maniera determinante la storia della nostra area.

Vediamo quindi a quali realtà edilizie va rapportato il primo boom demografico dell'area mestrina e a quali strumenti concettuali e tecnici si tenta di ancorarne la dinamica.

Il caso più semplice è quello del Quartiere Urbano di Porto Marghera, già previsto nella convenzione (tra Stato, Comune e la privata Società Porto Industriale di Venezia) di attuazione del porto, sancito con decreto-legge 1922 del Ministro dei Lavori Pubblici a lavori già avviati da circa un anno.

L'area era quella del triangolo compreso tra la stazione ferroviaria di Mestre, la strada provinciale di Mestre-Malcontenta mettente a Padova e la strada comunale della Giustizia, per complessivi 150 ettari.



L'originaria intenzione di edificare abitazioni per 30 mila individui fu presto ridotta a 25 mila perchè si riservano i 30 ettari lungo gli impianti ferroviari a fascia d'insediamento industriale (insediamento del resto già in parte avvenuto nei primissimi anni Venti).

Il progetto d'urbanizzazione di quest'area sino ad ora esclusivamente agricola si richiamava esplicitamente ad Ebenezer Howard e al suo modello della città-giardino, mentre intendeva attenersi quanto all'organizzazione di un sistema viario tutto da creare a una sorta di compromesso tra tracciati rettilinei e tracciati curvilinei. La metodologia di analisi e i criteri d'intervento richiamati erano quelli teorizzati da Henry Sellier per "l'Office publics des habitation" del dipartimento della Senna: ma è difficile credere che ciò abbia minimamente contato su un'area e una situazione di partenza tanto sgombre da qualsivoglia impaccio.

I lavori di urbanizzazione, e questo era uno dei dati di maggior interesse per evidenziare lo stesso procedere della vicenda, erano a carico del Comune, già divenuto proprietario dell'area pagata ai precedenti possessori al prezzo, ritenuto conveniente, di circa una lira il metro quadrato.

Nel giro di un paio d'anni già stavano costruendo o interessandosi alla vicenda con questo intento imprenditori privati, l'Istituto Autonomo e altri enti.

Erano previsti edifici monofamiliari (per dirigenti ed impiegati) ed edificati a vari appartamenti, per quanto di non troppo vaste dimensioni. La densità di tutta l'area del Quartiere Urbano doveva risultare di 200 abitanti per ettaro; ma di 362 per ettaro in rapporto alle sole aree fabbricabili, corrispondenti rispettivamente a un rapporto edificato/scoperto di 1 a 8 e 1 a 4,2, per una media di 4,6 case per ettaro.

I 120 ettari comprendevano:

28,5 ettari di strade;

12,5 di piazze e giardini;

10 di servizi pubblici;

12,5 di villini e casette con giardino e

56,5 di case operaie (comprese le strade minori di accesso).

La struttura del Quartiere risultava allungata sull'asse stradale centrale e longitudinale cui facevano capo i sistemi viari secondari che si dipartivano radialmente da piazzette-svincoli in un complesso organizzato gerarchicamente.



Nel quindicennio e più che va dal 1920 al 1936 verificiamo la concessione di 520 licenze di nuova costruzione per il Quartiere Urbano di Porto Marghera per un totale di 6023 vani, cui vanno aggiunte le 178 licenze per restauri, adattamenti, ampliamenti ecc.. Nello stesso periodo di tempo gli abitanti passano, come s'è visto, da circa 1000 a circa 6000.

3 - Le linee e i tipi di intervento previsti.

La situazione e i problemi che caratterizzano il centro storico di Mestre, il quartiere urbano di Marghera e i nuclei appena indicati della periferia, presentano radicali diversità derivanti da una diversa storia di formazione e dal diverso ruolo urbano svolto, ma anche alcune uniformità. Infatti, per ciascuna di queste parti si può affermare che:

a) innanzitutto ci si trova di fronte ad entità che pur in misura diversa, non hanno ancora maturato quel senso dell'assestamento organizzativo e morfologico che generalmente si riscontra negli altri centri storici.

Questo, che è un fattore che penalizza fortemente la qualità urbana dell'intero sistema, ha motivazioni e soluzioni diverse da parte a parte.

In particolare, a Marghera tale anomalia è da mettere in relazione con un'origine ancora troppo recente e perciò fondamentalmente priva di quelle positive stratificazioni e commistioni morfologiche e funzionali, che solo il tempo produce e che derivano dalla verifica critica, ma non elusiva, delle regole di formazione di un determinato insediamento, che invece sono state fondamentalmente ignorate dai processi di sostituzione edilizia degli ultimi decenni.

b) In secondo luogo, ciascuno di questi centri a cui di volta in volta si riferiscono alle diverse scale i bisogni della città e del territorio, viene ostacolato nel suo ruolo essenziale di luogo d'incontro e di identità della collettività, dalla pressione del traffico automobilistico.

La loro pedonalizzazione integrata da una rete ciclabile con finalità almeno in parte sostitutiva della macchina, è pertanto condizione ineliminabile e comune.

c) Infine, ultimo ma non secondario aspetto che caratterizza nella sua generalità la città di terraferma, l'accentuazione di un distacco sempre più netto tra la struttura superstite degli insediamenti



storici e le sue componenti fisico-ambientali. A Marghera, particolare, la logica della città giardino si è bruscamente interrotta dopo il secondo conflitto mondiale e negli anni '70 è stata clamorosamente contraddetta dalla nascita del quartiere CITA.

In relazione a tutto ciò, appare di fondamentale importanza non solo tutelare i frammenti ambientali esistenti, ma anche rafforzarli e connetterli in sistemi che, proprio in virtù della loro continuità possano relazionare e coniugare ancora assieme identità superstiti minacciate nel loro reciproco rapporto dalle intrusioni che fisicamente le hanno separate.

Sulla base di tali osservazioni e orientamenti generali, si è andata specificando una struttura di piano dialetticamente tesa tra vincoli dal diverso grado di rigidità e proposte di riassetto di diversa portata che, pur nella parzialità loro imposta dai limiti di questo lavoro, sono orientate a perseguire in una visione articolata e complessa, una organizzazione della città radicata nei propri valori consolidati, ma nel contempo aperta al loro arricchimento.

La Variante al PRG è estesa a tutto l'impianto del Quartiere giardino, previsto fin dal 1917 dal decreto legge attuativo del porto: industriale e realizzato a partire dal 1920.

Gli elementi caratterizzanti tale impianto, sia di carattere urbano che edilizio, sia singoli che d'insieme, sono oggetto di specifica e articolata tutela, a partire dal tracciato assiale del doppio viale centrale e dal complessivo disegno viario, dai filari alberati e dal verde, per finire ai diversi gradi di tutela e trasformabilità degli edifici.

La Variante recupera il progetto predisposto per l'A.C. per la riqualificazione della piazza del Mercato, che occupa il tratto a sud del Municipio del grande asse centrale, oggi rozzamente asfaltato e in stato di notevole degrado.

Tale progetto prevede essenzialmente la realizzazione di una vasta piazza, delimitata sui lati lunghi da porticati, adatta sia al tradizionale importante mercato ambulante, sia a riunioni e a manifestazioni all'aperto;

la formazione di una piazza alberata antistante il fronte principale del Municipio;

la costruzione di un nuovo volume edilizio porticato che contribuisca a definire spazialmente verso sud questa piazza e sia con essa funzionalmente inestato, e che ospiti, oltre ad attività commerciali al piano terra, anche la necessaria espansione delle funzioni civiche e culturali del quartiere.



Questo complesso, è collegato alla rotonda verde di piazzale Concordia con percorsi pedonali che implicano la decisa riqualificazione degli scoperti delle case popolari interposte. Lungo un viale dell'asse centrale e poi attraverso Via Rizzardi e fino al sottopasso per Via Dante si snoda la pista ciclabile di collegamento tra Marghera, il centro di Mestre e Carpenedo.

Parte seconda - La struttura della Variante.

La Variante al PRG (come quella per il centro storico di Mestre) è costituita da una serie di elaborati di analisi e progettuali che concorrono in modo integrato a definire le scelte e le prescrizioni dello strumento urbanistico.

Tali elaborati si suddividono in cinque sezioni:

- 1 - Le analisi
- 2 - Le tavole di progetto
- 3 - Il dimensionamento della Variante
- 4 - Le norme di attuazione
- 5 - La relazione

1 - Le analisi.

Del corpo della Variante fanno aperte solo quelle analisi che hanno un diretto rapporto con le indicazioni progettuali e normative; nello stesso tempo non esiste scelta progettuale che non abbia un preciso riscontro nelle analisi condotte.

Questo criterio corrisponde all'obiettivo di evitare, per quanto possibile, decisioni soggettive e non verificabili, allo scopo di conseguire il massimo della trasparenza nelle prescrizioni del piano. Dichiarati cioè con chiarezza gli obiettivi generali, vengono indicate le procedure e trasmesse le informazioni attraverso le quali si forma ogni specifica scelta.

Naturalmente questo non è un processo meccanico perchè in ogni momento intervengono giudizi e valutazioni tra possibilità alternative, importante è tuttavia che i destinatari dello strumento urbanistico siano in grado di valutare con esattezza il modo di formazione delle scelte.

Le analisi condotte sono state sostanzialmente di due ordini: analisi storiche e analisi dirette sulle aree e sugli edifici.



Le analisi storiche sono state finalizzate a due obiettivi:

a) riconoscere e definire l'insediamento secondo le procedure descritte nella "parte seconda" di questa relazione; base di questo tipo di analisi, oltre alla bibliografia e alla iconografia esistente in materia, sono state le carte storiche: catasto austriaco, catasto austro-italiano, catasto italiano, cartografie dell'Istituto Geografico Militare, rilievi aerofotogrammetrici.

I risultati conseguiti e in precedenza descritti sono stati riportati nelle tavole sulla "genesì storica" dell'insediamento urbano.

b) individuare, attraverso il confronto tra la situazione attuale e i catasti storici - catasto austriaco, catasto austro-italiano, catasto italiano - la permanenza di edifici, infrastrutture, parchi, manufatti di origine storica e definire quindi il campo di intervento su cui esercitare le diverse forme di tutela.

Il confronto catastale, che si estende a tutto il periodo della seconda fase della terraferma ed ha quindi come data ultima di riferimento per il quartiere urbano di Marghera il 1940 (data dopo la quale cambiano i criteri insediativi originari), ha portato all'individuazione della datazione degli edifici all'interno del perimetro dell'area.

Queste analisi sono riportate nelle tavole sull'"epoca degli edifici".

Le analisi dirette sulle aree e sugli edifici hanno interessato in modo particolare gli edifici storici individuati e le loro aree di pertinenza e si sono estese, seppure con minori livelli di approfondimento, a tutti gli edifici e le aree comprese all'interno del perimetro di piano.

Tali analisi hanno comportato la compilazione attraverso sopralluoghi di una scheda che riporta, accanto alle informazioni generali necessarie all'individuazione dell'edificio, una serie di informazioni specifiche che concorrono alla definizione delle diverse categorie operative di intervento.

Le informazioni fondamentali a questo scopo riguardano: l'epoca di costruzione degli edifici, le tipologie storiche, le categorie funzionali originarie, vincoli esistenti, il grado di conservazione e di utilizzo, funzione e conservazione delle aree di pertinenza.

Come detto l'incrocio tra queste informazioni determina, assieme a valutazioni relative al contesto urbano in cui l'edificio è inserito, le prescrizioni sull'intervento.

A titolo di esempio, un edificio appartenente a una categoria tipologica particolare che conserva ancora le proprie fondamentali caratteristiche architettoniche, sarà sottoposto ad un vincolo di restauro; lo stesso edificio che abbia subito sostanziali modifiche o

ristrutturazioni in epoca recente, sarà sottoposto ad un vincolo di risanamento o di ristrutturazione a seconda del grado di manomissione.



Queste analisi hanno comportato, oltre alla compilazione delle schede analitiche e di altrettante schede fotografiche, la stesura dei risultati di insieme in tavole alla scala 1/2000.

Gli edifici non storici e le aree libere presenti all'interno del perimetro di piano sono stati sottoposti ad analisi relative all'uso del suolo e degli edifici, alle tipologie architettoniche attuali, al grado di conservazione ed utilizzo; lo scopo di questo gruppo di analisi è stato quello di verificare il grado di trasformabilità del tessuto urbano che si è venuto nel tempo costruendo in corrispondenza delle aree storiche, verificarne i gradi di compatibilità col tessuto preesistente che tuttora rimane, stabilire gli interventi necessari per conseguire più validi assetti morfologici e funzionali.

Queste analisi hanno comportato la stesura di tavole alla scala 1/2000.

Indagini particolari, visualizzate in n.2 tavole alla scala 1/2000, sono state condotte sul tessuto urbano di Marghera relativamente alla permanenza dei lotti e dei tracciati originari e ai caratteri della città giardino; il particolare assetto urbano di Marghera come città di nuova fondazione ha reso necessarie queste indagini finalizzate al suo riconoscimento e quindi alla sua migliore tutela e valorizzazione.

Un ultimo gruppo di indagini ha riguardato i caratteri socioeconomici presenti nelle aree oggetto della variante e confrontati con i dati aggregati per quartiere, per la terraferma, per l'intero territorio comunale.

I risultati di queste indagini, particolarmente volte a riconoscere caratteristiche e struttura della popolazione e delle attività e a formulare le politiche di piano relative alla residenza, ai servizi e alle attività commerciali e direzionali, sono riportati e ampiamente spiegati in un apposito allegato alla Variante al PRG per il Centro Storico di Mestre.

1.1 - Sintesi dei dati delle analisi sugli edifici.

Dall'analisi puntuale delle aree e degli edifici (nell'intero campo di indagine: Mestre e centri storici periferici) sono derivate le seguenti principali informazioni, così raggruppate per categorie:



a) EPOCA DEGLI EDIFICI

- edifici presenti nel catasto austriaco
- edifici presenti nel catasto austro-italiano
- edifici presenti nel catasto italiano

b) TIPOLOGIE EDILIZIE STORICHE

- villa veneta
- barchessa
- oratorio
- abitazione isolata
- case a schiera
- edifici a cortina
- edifici a corte
- edifici rurali
- edifici specialistici

c) CATEGORIE FUNZIONALI

- residenza
- produzione agricola
- produzione manifatturiera
- edifici d'uso collettivo
- commercio
- manufatti speciali

d) VINCOLI ESISTENTI

- edifici o aree vincolati ai sensi della L. 1089/39
- edifici o aree vincolati ai sensi della L. 1497/39
- edifici o aree vincolati ai sensi della L. 431/85

e) STATO DI TRASFORMAZIONE DEGLI EDIFICI

- edifici che conservano l'impianto originario
- edifici parzialmente ristrutturati
- edifici totalmente ristrutturati



f) STATO DI CONSERVAZIONE DEGLI EDIFICI

- edifici in buono stato di conservazione
- edifici in mediocre stato di conservazione
- edifici in cattivo stato di conservazione

g) STATO DI UTILIZZAZIONE DEGLI EDIFICI

- edifici occupati
- edifici parzialmente occupati
- edifici liberi

h) AREE DI PERTINENZA DEGLI EDIFICI

- parco storico
- giardino storico
- parco/giardino
- incolto
- agricola
- orto
- cortile

i) PROPRIETA'

- proprietà pubbliche
- proprietà private
- enti diversi



2 - Le tavole di progetto

Il progetto è rappresentato nelle seguenti serie di tavole: l'inserimento nel PRG e nella V.PRG (adottata con del. C.C. n. 60/93), alla scala 1/5000; le categorie di intervento e di tutela alla scala 1/2000; le modalità di intervento, destinazioni d'uso e viabilità alla scala 1/2000.

Le tavole di progetto e le relative norme hanno una duplice connotazione, a seconda che riguardino scelte progettuali dettate prevalentemente da motivazioni tecnico-scientifiche o da motivazioni e con contenuti politico-programmatici.

Alla prima categoria attengono le scelte sulle modalità di intervento sui singoli edifici storici e sulle aree di pertinenza, che derivano da motivazioni, prevalentemente tecniche sulla natura e qualità del manufatto da tutelare (età, tipologia, destinazioni d'uso originarie, grado di trasformazioni sopravvenute, e così via).

Esse definiscono prescrizioni che, salvo errori materiali di rilevamento, dovrebbero essere oggettive e non modificabili nel tempo e valere, come guida definitiva per gli interventi edilizi sui singoli manufatti edilizi e sulle aree di pertinenza.

Queste prescrizioni sono rappresentate nelle tavole sulle categorie di intervento e sulla tutela che riportano:

- i vincoli esistenti sugli edifici e sulle aree ai sensi delle leggi n.1089/39 e n. 1497/39, oltre agli altri vincoli sul territorio, quali quello cimiteriale;
- le modalità di intervento sugli edifici, dal restauro alla demolizione senza ricostruzione, dei cui contenuti si parlerà più oltre in sede di descrizione della normativa;
- le emergenze territoriali, le aree verdi, le alberature da riqualificare, tutelare o ripristinare.

Alla seconda categoria attengono le politiche o le strategie di piano, quali i comparti attuativi, le destinazioni d'uso, le nuove edificazioni, il grado di trasformabilità delle aree.

Si tratta in questo caso di decisioni le quali, oltre che da motivazioni culturali e tecnico-urbanistiche, sono dettate da precise volontà politiche che si esprimono sulla base di considerazioni di ordine sociale, economico ed amministrativo e che possono anche modificarsi nel tempo, senza compromettere l'impostazione generale del piano.

Tali scelte sono messe definitivamente a fuoco nel confronto con gli organismi decentrati che contribuiscono così alla loro formazione.



Queste prescrizioni sono rappresentate nelle tavole sulle modalità di intervento, le destinazioni d'uso e la viabilità, che riportano:

- l'individuazione delle destinazioni pubbliche (istruzione, aree attrezzate a verde, gioco e sport, attrezzature di interesse comune);
- le destinazioni d'uso degli edifici, articolate in edifici a destinazione residenziale, edifici a prevalente destinazione residenziale, edifici a prevalente destinazione terziaria e/o commerciale;
- gli eventuali perimetri dei Piani di Recupero di iniziativa pubblica o privati e dei progetti unitari;
- le indicazioni relative alla viabilità automobilistica, alla viabilità pedonale e ciclabile, ai parcheggi, alle aree pedonalizzate o a circolazione limitata, alle stazioni della metropolitana.

3 - Il dimensionamento della Variante

La presente variante si configura essenzialmente come precisazione del PRG, alla scala 1:2000, per un'area "significativa" del territorio comunale, sostituendo così per questa parte la V. PRG per la Terraferma recentemente adottata e tutt'ora in regime di salvaguardia. Di quest'ultima non ne modifica sostanzialmente le previsioni quantitative, né i rapporti di dimensionamento per gli insediamenti ivi verificati per l'intero territorio della Terraferma mestrina.

Trattando pertanto solo di una parte "speciale" del tessuto urbano non è parso significativo valutare le quantità in termini di standard urbanistici e d'altra parte le modifiche, rispetto alla V. PRG per la Terraferma, sono praticamente influenti rispetto ai rapporti di dimensionamento, in quella sede previsti, e tali da ritenere che gli standard urbanistici complessivi di piano per la Terraferma siano ancora ampiamente soddisfatti, come puntualmente dimostrato dalla tav.14 della succitata V. PRG.

4 - Le norme di attuazione

a) l'impostazione concettuale

Le norme di attuazione del Piano non solo definiscono esattamente il contenuto della cartografia, ma ne integrano e precisano le scelte progettuali, dando corpo agli obiettivi dello strumento urbanistico.

In generale una normativa può caratterizzarsi per la sua maggiore o minore rigidità prescrittiva, essere più o meno puntuale e articolata nel descrivere le operazioni che il piano consente, pretendere in maggiore o minore misura di coprire l'arco delle



casistiche che si presenteranno nel corso della gestione, rimandare meno all'elasticità interpretativa dei singoli casi: essa può in definitiva costituire un apparato vasto e quindi sostanzialmente rigido di regole, ovvero un quadro normativo più agile che lascia alla fase di gestione e di progettazione degli interventi un maggiore margine di responsabilità.

Le norme di attuazione della Variante proposta sono di quest'ultimo tipo in quanto cercano, all'interno di un sistema certo di prescrizioni che eliminino ogni incertezza nell'interpretazione delle norme, di orientare il modo di intervento degli operatori pubblici e privati, rimandando agli organismi di controllo, oltre che a piani (e quindi a norme) di grado subordinato, la corretta applicazione di tali orientamenti e prescrizioni.

Così ad esempio per quanto riguarda le diverse modalità di intervento sugli edifici si indicano i criteri fondamentali che debbono presiedere all'intervento, senza definire con prescrizioni dettagliate ogni operazione ammessa o vietata.

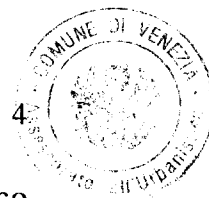
Questa impostazione deriva dalla consapevolezza che una descrizione per quanto accurata di tali operazioni non può coprire la casistica che si presenta nella realtà; ne seguire l'evoluzione tecnica e culturale delle metodologie operative.

Con criteri analoghi si sono definite le procedure attuative del piano, per le quali sono state individuate possibilità alternative - interventi diretti, piani di recupero di iniziativa pubblica o privata, progetti unitari - a seconda della complessità degli interventi, della natura pubblica o privata degli operatori, degli obiettivi che si intendevano raggiungere.

Per garantire l'aderenza dello strumento urbanistico a politiche amministrative che possono modificarsi nel tempo è previsto che il Consiglio Comunale possa inserire nuovi Piani di Recupero senza che ciò costituisca variante al PRG.

Un'altra caratteristica della normativa è di aver tentato di attivare un sistema di prescrizioni che riescano a garantire il corretto equilibrio tra le esigenze della tutela e quelle del riuso e che concili quindi il massimo della conservazione con il massimo della trasformabilità.

L'apparente contraddittorietà dei due concetti indica tuttavia il punto di equilibrio necessario per fare vivere una politica di tutela e di recupero delle parti "storiche" del territorio mestrino; infatti il presupposto di tale politica, in una realtà già così compromessa, è



appunto quello della salvaguardia attiva del patrimonio storico superstite, che puo' essere recuperato correttamente se mantiene o riacquista il ruolo economico, sociale e culturale che gli è proprio.

b) La struttura tecnica

La normativa è articolata in quattro parti: disposizioni preliminari, attuazione della Variante, modalità di intervento, norme generali e speciali.

Le prime due parti sono quelle a carattere prevalentemente istituzionali e definiscono gli elementi costitutivi del piano, l'ambito di applicazione e l'efficacia delle norme, le definizioni parametriche e le modalità di attuazione.

La terza parte definisce le modalità di intervento sui singoli edifici, che vengono classificate secondo tre categorie principali: della conservazione, dalla ristrutturazione, della demolizione con o senza ricostruzione.

Alla categoria della conservazione appartengono il restauro, il risanamento conservativo e il risanamento conservativo parziale, che si applicano agli edifici che a diverso grado hanno mantenuto le proprie caratteristiche architettoniche e si ricollegano alla storia della città, ai suoi modi di formazione, alla sua cultura, alle sue consuetudini tipologiche-costruttive.

Tali categorie di intervento sono volte alla conservazione architettonica, alla riqualificazione formale e al recupero funzionale dell'organismo edilizio originario, attraverso un insieme sistematico di opere commisurate al maggiore o minore grado di tutela prescritto.

Alla categoria della ristrutturazione appartengono la ristrutturazione con vincolo parziale e la ristrutturazione totale, che si applicano a quegli organismi edilizi che, seppure di fondazione coeva all'impianto urbano originario hanno subito sostanziali trasformazioni perdendo in tutto o in parte la loro complessiva coerenza legata ai rapporti tra tipo, tecnologia e forma.

Tali categorie di intervento sono volte alla trasformazione anche totale dell'organismo edilizio, mantenendone solo sedime, parti o elementi significativi, al fine di consentirne un recupero anche formale è un piu' corretto inserimento nell'ambiente circostante.

Alla categoria della demolizione, con o senza ricostruzione, appartengono gli organismi edilizi di recente edificazione e privi di valore architettonico e ambientale o in contrasto con l'ambiente

urbano, per i quali si prescrive o la definitiva demolizione o la possibilità di sostituirli con altri edifici di sedime, forma e volume differenti per favorirne un migliore inserimento nel contesto storico circostante.

La quarta parte raccoglie tutte le prescrizioni normative particolari attraverso le quali si realizzano alcuni dei principali obiettivi del piano.

Le principali di queste prescrizioni riguardano:

- le destinazioni d'uso, attraverso cui si intende proteggere per quanto possibile l'uso residenziale delle aree storiche e centrali; qualificare gli utilizzi di tipo commerciale e direzionale; allargare e qualificare gli usi pubblici e di servizio;

- la tutela e lo sviluppo del verde pubblico e privato, sia di nuovo impianto che di origine storica.

La normativa ne prescrive la tutela e il recupero, così come per i viali alberati, prescrive inoltre la riqualificazione di tutto l'ambiente urbano attraverso la realizzazione di una vasta rete di nuovi parchi, giardini e viali alberati;

- la realizzazione di un adeguato sistema di autorimessa e parcheggi a standard e di rotazione che dovrebbero soddisfare il fabbisogno pregresso di aree per parcheggio e impedire il formarsi di ulteriori fabbisogni; le norme prescrivono sia la quantità di aree per parcheggio che ogni categoria di intervento ed ogni modifica d'uso comporta, sia il tipo di parcheggi che deve essere realizzato nelle aree appositamente individuate in cartografia per rispondere alla domanda aggiuntiva di chi si reca saltuariamente nelle aree centrali di Marghera.

Il carattere di strumento generale della Variante ha imposto un livello di analisi degli edifici che si è fermato alla scala catastale; ciò ha impedito uno studio più approfondito sulle tipologie edilizie e sui caratteri architettonici esteso alla generalità degli edifici storici.

5 - La relazione

La relazione illustrativa è strutturata in modo da contribuire alla trasparenza degli obiettivi, delle metodologie di elaborazione, dei risultati del Piano; essa svolge il ruolo di esplicitare i passaggi e i criteri attraverso i quali lo strumento urbanistico è stato costruito.

Per questo motivo la relazione non contiene un apparato descrittivo dello stato della città e specificamente delle sue parti storiche, ma affronta esclusivamente la spiegazione degli obiettivi generali e specifici della variante al PRG e della sua articolazione tecnica, configurandosi quindi come lo strumento di interpretazione del piano.





1) Elenco tavole

- A) Elaborati di analisi
- B) Elaborati di progetto

2) Norme di attuazione

3) Relazione

Elenco tavole

A) Elaborati di analisi

- 1.1. Genesi storica
- 1.2.a Epoca edifici
- 1.2.b Tipologia edilizia storica
- 1.2.c Categorie funzionali
- 1.2.d Vincoli
- 1.2.e Stato di conservazione ed utilizzazione

- 1.3.a Schede di indagine degli edifici storici
- 1.3.b Schede di indagine degli edifici storici
- 1.3.c Schede di indagine degli edifici storici

- 2.1.a Uso del suolo e degli edifici

- 2.1.b Tipologie edilizie
- 2.1.c Analisi del degrado e della utilizzazione
- 2.1.d Rete stradale, isolati e lotti del "quartiere urbano"
- 2.1.e Caratteri del quartiere-giardino (1920-1940)

B) Elaborati di progetto

- 3.1.a Inserimento nel PRG vigente
- 3.1.b Inserimento nel PRG vigente
- 4.1 Categorie di intervento e di tutela
- 4.2 Modalità di intervento, destinazioni d'uso e viabilità

