



COMUNE DI VENEZIA
PIANO REGOLATORE GENERALE
R E L A Z I O N E

A N N O 1 9 5 9

CAPITOLO I

LO SVILUPPO STORICO DI VENEZIA

1° — LE ORIGINI

Lungo le rive dell'estuario da Grado a Cavarzere situato tra le basse dune sabbiose del litorale adriatico e i margini frastagliati e paludosi della terraferma e dove i fiumi Brenta, Piave, Livenza e Tagliamento sfociando formavano piccole lagune ed acquitrini melmosi dai quali emergevano numerose piccole isole, vivevano fin dai tempi romani poveri, umili popolazioni formate di salinai, pescatori, orticoltori, conduttori di barche (traghettatori) e cacciatori di palude.

Col sopravvenire delle invasioni barbariche in Italia e con il loro intensificarsi, tra il V° ed il VII° secolo, queste piccole terre sperdute tra le lagune cominciarono a popolarsi e a divenire centri più vivi di traffici e di lavoro.

Infatti le popolazioni venete delle fiorenti città di terraferma: Aquileia Concordia, Oderzo, Altino e Padova, sotto l'urto degli eserciti invasori, che muovevano verso Roma, penetrando in Italia attraverso la porta aperta dello altipiano Carsico e delle pianure friulane, furono costrette a cercare rifugio nelle isole della laguna che la cintura marina rendeva inespugnabili.

In tal modo si formarono e divennero sempre più ricchi e fiorenti i siti e centri lagunari di Grado, Caorle, Eraclea, lesolo, Torcello, Malamocco e Chioggia che riuniti in Federazione costituirono una provincia dell'Italia bizantina. La Federazione delle genti venete era governata dai tribuni marittimi, magistrati dipendenti dall'esarca bizantino di Ravenna, sull'alleanza e sulla forza del quale essi dovevano appoggiarsi per poter resistere alla pressione dei Longobardi invasori ormai padroni di tutto l'entroterra.

Così fin d'allora si venne formando quell'associazione insulare che sarà la base del futuro Ducato Veneziano e nella quale tre centri primeggiavano: Grado, sede del potere religioso trasmigrato sotto la furia degli invasori con il Vescovo da Aquileia devastata, Eraclea, tra le foci del Livenza e del Piave, residenza del potere governativo, e Torcello fiorente emporio di vita commerciale.

L'aumento della popolazione, il fervido sviluppo della vita commerciale e le necessità della difesa contro i Longobardi dominanti nella vicina terraferma indussero il governo bizantino a sostituire la carica dei tribuni con quella più importante di un « duca », magistrato imperiale essenzialmente comandante militare, che, col benessere dell'imperatore di Bisanzio, fu scelto per la prima volta nel 677 nella persona di Paoluccio Anafesto.

All'inizio dell'ottavo secolo, a causa degli odii tremendi e delle discordie accanite fra Eraclea e la vicina lesolo, la sede del governo venne portata a

Malamocco e quindi definitivamente trasferita nelle isole Realtine dal Doge Agnello Partecipazio in occasione della incursione di Pipino nell'809.

Così il trasporto della sede dogale da Malamocco, troppo esposta agli assalti della flotta dal mare, nelle più interne e più protette località delle isole Realtine, segna il definitivo assestamento ed insediamento delle popolazioni venete nell'attuale centro lagunare che, crescendo in importanza e ricchezza, darà origine a quella « Civitas Rivoalti » che solo verso il XIII secolo tramuterà definitivamente il suo nome in quello ben più famoso di Venezia.

2 - La « Civitas Rivoalti ».

Il trasferimento del Governo da Malamocco a Rivoalto implicava anche il trasferimento di tutte le magistrature, dei funzionari, dei comandi militari, del presidio, richiedeva la costruzione di nuovi arsenali, di magazzini per le scorte di viveri e per il deposito delle merci, di nuove abitazioni, di una degna residenza del duca e della sua corte.

Ma quale era la situazione delle isole Realtine al momento del trasferimento della sede dogale? Alcuni dei loro nomi ci sono stati conservati: Rivoalto, Scopulo, Gemine, Luprio, Olivolo, Spinalunga, Ombriola, Plombiola, Iria, Ceo, Biria, Adrio e Bancaria. In ognuna di queste isole lo sviluppo edilizio e il numero degli abitanti dovevano già essere cospicui ai primi dell'800 come è dimostrato dalle chiese già erette a quell'epoca e che evidentemente furono edificate successivamente alla costruzione delle abitazioni private.

Ai primi dell'800, quando cioè Rivoalto divenne la capitale dello Stato, le Chiese già erette erano: S. Giacomo di Rialto, la più antica di Venezia, costruita all'inizio del V° secolo, S. Giacomo di Luprio (S. Giacomo dell'Orio), S. Zaccaria, S. Teodoro, S. Geminiano, S. Moisè, S. Angelo Raffaele, SS. Apostoli, S. Giovanni in Bragora, S. Pietro di Castello, S. Salvador, S. Croce in Luprio, S. Nicolò dei Mendicoli, S. Antonino.

In quest'epoca pertanto la consistenza della edilizia di Venezia risultava in gruppi di abitazioni disposte attorno a queste Chiese che, pur avendo subito nelle epoche successive modifiche e rifacimenti integrali e ripetuti, sono per lo più ancora oggi al posto delle antichissime prime chiese di tal nome.

Senza dubbio il trasferimento di numerosi cittadini nelle isole Realtine e il volume sempre crescente degli scambi commerciali, portarono come conseguenza un continuo ingrandimento della città e quindi si dovette dar mano ad interrimenti di sacche con materiale ottenuto dagli sbancamenti dei dossi più alti e dalla bonifica di barene e velme che poté essere ottenuta mediante lo scavo di nuovi canali.

Purtroppo però manchiamo quasi completamente di notizie sulla conformazione delle isole e sull'andamento dei canali che le contornavano.

Infatti la prima pianta di Venezia insulare appare in un codice membranaceo del quattordicesimo secolo conservato alla biblioteca Marciana e pubblicata dal Temanza nel settecento.

Dall'esame di questa pianta, che secondo alcuni studiosi presenta lo stato della città nella prima metà del dodicesimo secolo, si riconosce che Venezia a quell'epoca aveva già raggiunto la sua caratteristica configurazione planimetrica.

Riproducendo sulla falsariga di una topografia dello stato attuale i contorni desunti dalla pianta pubblicata dal Temanza (foto 1) si può agevolmente riconoscere che le zone ancora da bonificare erano: quelle della Giudecca Orientale e della zona di Castello ad Oriente dell'attuale Via Garibaldi; a Nord, dove ora sono le Fondamenta Nuove ed i Biri, erano grandi estensioni di barene, a Nord-Ovest, a Cannaregio e a S. Alvise, poche erano le terre emerse e della loro bonifica restano ancora oggi le tracce nell'andamento rettilineo dei lunghi canali paralleli della zona, evidentemente artificiali, a Ovest, a S. Croce, era un'ampia falcatura che raggiungeva il Rio dei Carmini, per cui le zone di S. Sebastiano dell'Angelo Raffaele e dei Carmini sin quasi al Malcanton erano aperta laguna.

Inoltre anche all'interno della città insulare esistevano vaste zone troppo basse per essere abitate e numerose piscine e saline che solo in periodi successivi vennero bonificate ed edificate.

Per quanto riguarda l'edilizia della città, le tipiche costruzioni lagunari in legno con la copertura di stame vennero gradualmente sostituite da edifici in pietra che offrivano maggiori garanzie contro i frequenti disastrosi incendi.

Il predominio commerciale nei mari d'oriente, iniziatosi con la conquista di Tiro nel 1124, apportò a Venezia prosperità e grandi ricchezze che consentirono di sostenere le spese ingentissime di questa completa ricostruzione in pietra della città.

Inoltre la assoluta sicurezza delle isole lagunari dal pericolo delle incursioni nemiche e la fortunata assenza in Venezia delle lotte fratricide di fazioni, permisero la costruzione di magnifici palazzi adatti a tranquilla dimora, e non come nelle altre città di Italia, con bastioni e merlature in aspetto e funzione di fortificazioni.

Con la conquista di Costantinopoli del 1204 la Civitas Rivoalti, dopo aver sottomesso tutta la sponda dalmata dal Quarnaro alle bocche di Cattaro ed esser divenuta padrona dell'Adriatico con la vittoria sui Normanni del 1082-85, si impone come potenza mediterranea padrona di un grandioso impero coloniale, comprendente tutte le Cicladi, gran parte dell'Arcipelago Egeo ed una catena quasi ininterrotta di porti e di scali tra la Dalmazia e il Mar Nero.

Si inizia così il periodo della egemonia veneziana su tutto l'Oriente Mediterraneo sanguinosamente contrastato in quasi due secoli di lotta inesorabile dall'altra grande Repubblica Marinara, Genova, egemonia che le meritò il titolo di Regina dei Mari.

3 - Venezia Regina dei Mari.

Dopo la conquista di Costantinopoli, tra le due potenti Repubbliche Marinare ha inizio una lotta inesorabile per l'egemonia commerciale e marittima sul Mediterraneo orientale, che nel corso di quasi due secoli, costerà ad entrambe sacrifici enormi di uomini e di denaro.

Alla lunghissima guerra con Genova, Venezia trascinata quasi all'orlo dell'abisso, saprà resistere, per risollevarsi e ricostruire nuovamente, mediante le sue potenti risorse, la sua grandezza militare ed economica.

E quando nel 1381 a Torino, con la pace conclusa sotto gli auspici del Conte Verde di Savoia, termina l'aspro duello e Genova, esaurite ormai le sue fonti di ricchezza, indebolita nei suoi interni reggimenti, a poco a poco cede e

decade, Venezia, assicurati saldamente i suoi possedimenti oltremare ed il suo predominio marittimo nel Mediterraneo può volgersi verso la terraferma e sotto la guida dell'ambizioso Doge Francesco Foscari, riesce a raggiungere il sospirato confine dell'Adda, che la pace di Lodi nel 1454 le riconosce.

Così alla metà del 400 teneva in suo possesso un territorio che era compreso tra il Po, l'Adda, le Alpi, l'Isonzo, ampliato verso Nord da una parte del Trentino, e verso Est dall'Istria e dal Litorale Dalmato. Ma proprio allora i traffici e le colonie marittime d'Oriente, la fonte di ogni ricchezza per la Repubblica, ricevevano un fiero colpo: Costantinopoli nel 1453 cadeva in mano dei Turchi.

Comincerà allora e si prolungherà per secoli fino al 700 quell'aspro duello, quella dura guerra difensiva con cui Venezia, raccolte tutte le sue energie, dovrà proteggere e salvare brano a brano il suo impero coloniale, fonte massima delle sue ricchezze.

Nonostante l'esito infelice della lotta contro i Turchi, Venezia continua nella sua politica di allargamento del suo dominio di terraferma, ma la guerra della Lega di Cambrai (1508), se pur lascia quasi inalterato il vasto dominio Veneziano, colpisce la Repubblica soprattutto nelle sue finanze, la cui fonte viva, i commerci ed i traffici marittimi, aveva risentito un fiero colpo, oltre che dall'aspra guerra combattuta, dallo spostamento di itinerari che le nuove scoperte marittime avevano determinato nel traffico mondiale.

Così Venezia in lotta contro i Turchi, fedeli al loro piano di sistematica e completa soppressione di ogni influenza veneziana in Oriente, e contro gli Asburgo, Spagnoli ed Austriaci, è costretta nel diciassettesimo secolo a far proprio quel principio della neutralità armata che la condurrà, nonostante il luminoso episodio di Francesco Morosini il Peloponnesiaco, con la perdita di Candia (1669) e la ignomignosa pace di Passarowitz del 1718, a perdere ogni reale influenza in Oriente e ad essere cancellata dal novero delle potenze marittime dando inizio al vergognoso periodo di lenta agonia per cui visse nel XVIII secolo come ebbe a proclamare uno dei suoi ultimi dogi, « a sorte e per accidente con la sola idea della prudenza della Repubblica ».

Per quel che riguarda l'ingrandimento della città ed il suo aspetto edilizio, dal XV° secolo alla fine della Repubblica esso può essere desunto da una serie di piante della città e precisamente quella del Reuvich pubblicata a Magonza nel 1486, la fondamentale pianta di Jacopo De Barbari del 1500 (foto 2), quelle di Mattia Pagan (1500), di Cristoforo Sabbadino (1550) (foto 3), Giacomo Franco (1596), Donato Rasciotto (1620) e Vincenzo Coronelli del 1700 (foto 4). Dall'esame delle piante del Barbari e del Coronelli si notano i progressivi interrimenti effettuati dal 1500 al 1700 nella città, in particolare a nord con la costruzione delle Fondamente Nuove e l'imbonimento della palude dei Birri, a ovest con l'interrimento della palude di S. Maria Maggiore che si estendeva dove ora sono la Calle dei Guardiani, la Calle dei Ragusei, il Rio Terrà dei Pensieri, ecc., a sud con la costruzione della Fondamenta delle Zattere eseguita circa la metà del XVI secolo.

4° — DECADENZA DELLA SERENISSIMA

Nel corso del XVIII° secolo alla politica della neutralità armata, adottata nel secolo precedente, succede il criterio più imbelli e più umiliante della

« sincera e perfetta neutralità disarmata », succede la politica delle « mani nette » che taglia fuori di colpo la Repubblica da ogni ingerenza, non solo sulle cose di Europa, ma anche di Italia.

Venezia deve subire i danni e le umiliazioni che le vengono inflitti dagli eserciti rivali di Francia, Austria e Spagna, che nel corso delle guerre di successione di Spagna, Polonia ed Austria fanno centro delle loro lotte le terre di Italia invadendo, rovinando, maltrattando campagne e città venete senza che le proteste della Repubblica riescano neppure ad ottenere alla conclusione delle varie paci, qualche indennità per i danni sofferti.

La lenta agonia della Repubblica finisce, senza alcuna luce di eroismo, allorchè il 22 maggio 1797 il Maggior Consiglio, preso dal terrore, dichiara decaduto l'antico millenario governo.

Incominciavano per Venezia quei settanta anni di servitù che, interrotti dal luminoso episodio del 1848-49, in cui Venezia con indomita prova di coraggio e di fierezza, lava la macchia della ignomignosa caduta della Repubblica, riabilitando l'onore ed il coraggio della gente veneta, cessavano soltanto con la riunificazione dell'Italia nel 1866.

Per quel che riguarda lo sviluppo urbano della città ed il suo aspetto edilizio in questo periodo è necessario ricordare l'allargamento della Riva degli Schiavoni nel 1782, l'interrimento della Sacca al di là del Rio di S. Maria Maggiore iniziata nel 1830 e che fu adibita a Campo di Marte e la sistemazione della Testa di ponte ferroviaria conseguente alla costruzione del ponte translagunare del 1841-46, con l'interrimento e la bonifica della sacca di S. Lucia, le demolizioni effettuate per la sistemazione dei giardini napoleonici e lo inizio dell'interrimento della sacca di S. Elena.

5° — LA « GRANDE » VENEZIA

Ma è solo dopo la raggiunta unità con l'Italia che Venezia vede svolgersi la sua più grande trasformazione urbanistica ed edilizia.

Fino allo scoppio della prima guerra mondiale Venezia prosegue nel suo moto di ingrandimento dell'« insula » lagunare effettuato con l'interrimento di nuove sacche e con la bonifica di paludi marginali e particolarmente con la costruzione della Stazione Marittima e del raccordo ferroviario, l'interrimento di Sacca Fisola, di S. Elena e di altre sacche marginali a Cannaregio Nord.

Dopo la prima guerra mondiale Venezia compie il grande passo che le garantisce nuove fonti di lavoro e di vita uscendo dalle mura delle città storica, costituite dalle sue lagune. Nasce e si sviluppa una nuova Venezia di terraferma più adatta alle mutate condizioni della moderna vita industriale e commerciale.

Nel breve volgere di 40 anni, Venezia si trasforma quindi completamente. Sorgono in terraferma il grande complesso industriale di Porto Marghera e la nuova città di Venezia-Terraferma, che ha ormai sorpassato i 100.000 abitanti.

CAPITOLO II

PROFILO STORICO DEGLI INTERVENTI DI CARATTERE URBANISTICO PROGETTATI E REALIZZATI A VENEZIA NELLA SECONDA META' DEL SECOLO XIX^o

1° — GLI INTERVENTI PIANIFICATI E NON PIANIFICATI A VENEZIA DAL 1840 AL 1950

Venezia è una città che non ha subito nel corso dei secoli dei rinnovamenti della sua struttura urbanistica, sicchè essa mostra tuttora l'organismo tipico che risale ai primi secoli della sua esistenza. Ciò è rilevabile dalla topografia del nucleo urbano che conserva gli stessi caratteri essenziali raffigurati nelle più antiche piante della Città. La mancanza nella sua struttura di un qualsivoglia schema geometrico artificiale, se si eccettua forse la grande darsena dell'Arsenale, e l'irregolarità più capricciosa dei suoi elementi stradali e architettonici, denuncia come la città si sia via via accresciuta sotto la spinta di adattamenti contingenti senza l'apporto predominante di una concezione ordinatrice. Condizioni fisiche e climatiche, insieme con la necessità dei suoi commerci e dei traffici hanno configurato l'aspetto di Venezia attraverso i secoli.

Dobbiamo giungere alla fine del secolo scorso per trovare la prima formulazione di un piano organico di risanamento della Città, mentre agli inizi del 1800 risalgono i primi studi urbanistici di Venezia, effettuati sotto la urgenza di predisporre dei rimedi al suo progressivo decadimento.

L'inaridirsi delle fonti del commercio e della ricchezza, come conseguenza delle mutate condizioni che avevano significato lo splendore della antica Repubblica, aveva originato una profonda alterazione nella vita economica della città e determinato la necessità di far acquistare ad essa un nuovo equilibrio attraverso efficaci interventi innovatori. Già Napoleone, nel breve periodo di dominazione, aveva cercato di sollevarne la depressa economia istituendo il punto franco e studiando un progetto che togliesse Venezia dal suo isolamento. Le cronache del tempo parlano di una grande via, denominata Via Eugenia in onore del Vicerè, che avrebbe dovuto allacciare l'arsenale alla terraferma attraverso le isole della Certosa e delle Vignole e di cui la copertura del canale che darà vita all'attuale Via Garibaldi era una delle prime realizzazioni. Dei grandi progetti fatti non rimase però che questo iniziale intervento in quanto ben presto la cessione di Venezia all'impero Austro-Ungarico determinò, nei primi anni del trapasso, l'esaurirsi di ogni impulso innovatore ed un ulteriore peggioramento della situazione economica e sociale.

La popolazione che nel più fiorente passato aveva raggiunto i 180.000 abitanti scese a meno di 100 mila. La città mostrava i segni di una dilagante miseria, che si manifestava particolarmente nei quartieri periferici gradual-

mente abbandonati dalla popolazione che tendeva a concentrarsi verso quei punti della Città ove ancora permanevano delle occasioni di lavoro. Inattivo l'arsenale militare ed i cantieri navali, deserto il porto e senza traffici, si raggiunse l'apice della crisi che provocò negli uomini responsabili progetti e studi per salvare Venezia dalla completa rovina. Ritornò d'attualità, tra accese polemiche di fautori e detrattori, il vecchio disegno di collegare Venezia alla terraferma, che si concretò ben presto ad opera del governo austriaco nello ardito progetto di costruire una via ferrata su un ponte gettato attraverso la laguna occidentale. L'opera, eccezionale a quel tempo per la concezione e le soluzioni tecniche adottate, venne inaugurata nel 1848. Il grande fatto nuovo mise a contatto per la prima volta Venezia col suo immediato retroterra inserendola in un nuovo sistema di traffici, che l'apparizione delle prime ferrovie aveva rivoluzionato. La città caratterizzata per secoli da una struttura centripeta gravitante attorno a San Marco, assunse un nuovo equilibrio col sorgere di un secondo centro d'interessi nell'estrema zona di S. Lucia. Si determinava una improvvisa inversione del senso del traffico ed il Bacino di S. Marco, un tempo testa di ponte per i collegamenti da Fusina, diveniva punto d'arrivo del traffico proveniente da S. Lucia. Le nuove condizioni, pur vitalizzando e valorizzando la zona nelle immediate vicinanze della stazione, lasciarono immutata al vecchio centro la sua funzione di cuore della Città. L'eccezionale bellezza dell'ambiente, il richiamo dei palazzi e dei luoghi che erano stati magnifica sede degli organi dirigenti della Repubblica e la mancanza di una adeguata spinta edilizia in periferia, impedirono il temuto spostamento del Centro. Nacque invece, in quel momento il problema di facilitare il collegamento tra la stazione ferroviaria e S. Marco, sia migliorando gli itinerari pedonali, sia studiando un accorciamento del percorso acquoso svolgentesi lungo il sinuoso tracciato del Canal Grande.

Durante la seconda dominazione austriaca, un'altra importante opera venne attuata: la costruzione della nuova diga a Malamocco per permettere l'accesso al porto delle navi di maggior portata. Altre realizzazioni ancora, come l'attivazione della franchigia e la costruzione della ferrovia Milano-Venezia, vista soprattutto in funzione del traffico passeggeri stanno ad indicare come molto fosse stato fatto già da allora per risollevarne le sorti della città. Ciò nondimeno le condizioni di Venezia migliorarono molto lentamente e solo nel 1866, coll'unione al Regno d'Italia, s'iniziò una promettente ripresa.

In questo intervallo di tempo la struttura urbanistica di Venezia subì alcune importanti modificazioni tendenti principalmente a creare una più agevole viabilità tra S. Lucia ed il Centro. Dal 1853 e 1860 si costruirono i ponti in ferro dell'Accademia e della ferrovia attraverso il Canal Grande, si allargò il Campo S. Bartolomeo e si effettuarono varie demolizioni. Tra il 1861 ed il 1865, venne eretto il fabbricato della Stazione previa demolizione delle Chiese di S. Lucia e Corpus Domini, fronteggianti il Canal Grande e imbonimento di gran parte della zona barenosa retrostante in direzione dell'isoletta di S. Secondo. Subirono inoltre lo interrimento alcuni rii, tra cui quello degli Alborretti all'Accademia.

Nel 1866, coll'annessione di Venezia al Regno d'Italia, s'iniziava una promettente ripresa della comunità veneziana sotto lo stimolo delle mutate condizioni politiche che aprivano prospettive nuove alla Città. Le attività produttive lentamente si risvegliano, riprendono il lavoro i cantieri navali, sorgono varie iniziative commerciali legate in prevalenza all'attività del porto.

Si ravvisa finalmente la possibilità di ridare a Venezia una importante funzione commerciale che sotto la dominazione austriaca non aveva trovato possibilità di sviluppo. Si verifica una lenta ripresa nel movimento demografico influenzato da un sensibile flusso immigratorio, che gradualmente tende a saturare le aree già abbandonate della periferia. Questa lenta rinascita della Città impone la soluzione dei problemi connessi alle precarie condizioni della sua edilizia, degradata da un lungo periodo di abbandono. Più che di costruire « ex novo » si tratta di risanare le abitazioni per adeguarle alle nuove esigenze e di studiare allargamenti di strade e di calli per dare respiro a quelle zone ed a quei quartieri della Città dove l'edilizia si presenta con un più elevato rapporto di copertura. A questo fine già nel 1867, viene creata una Commissione Municipale per la riforma delle strade e dei canali. Nel 1886 la Commissione si allargherà in Ufficio Ingegneri sotto la direzione « dell'ufficio d'arte » per studiare un primo piano di risanamento che verrà articolato in 40 progetti d'intervento. Dopo l'annessione al Regno d'Italia è sempre la viabilità che subisce alcuni importanti interventi: nel 1867 è aperta la Via Vittorio Emanuele, nel 1869 si crea il Bacino Orseolo; ricostruendo le case fronteggianti, e tra il 1870-72 viene aperta la nuova via dei SS. Apostoli. Nel 1875 le botteghe in legno ai piedi del campanile di San Marco sono rimosse e tra il 1876 ed il 1880 viene aperta la Via XXII Marzo. E' di epoca successiva al 1886 anche la formazione di Sacca Fisola all'estrema punta della Giudecca.

L'economia di Venezia degli ultimi decenni del secolo è in netta fase di sviluppo sotto l'influsso di diverse circostanze favorevoli; fra queste, la politica governativa tendente a fare di Venezia una importante base navale in contrapposto alla piazzaforte di Pola. L'Arsenale, con 3 grandi bacini in muratura, ampliato ed attrezzato con nuovi impianti necessari alle costruzioni navali in ferro, acquista gradualmente piena importanza dando lavoro a molte migliaia di operai e vitalizzando il popoloso Sestiere di Castello. Nel 1880 entra in funzione la nuova stazione marittima in contiguità alla sacca di S. Marta già realizzata nel 1830. Il nuovo impianto si articola nei due moli di levante e di ponente, quest'ultimo ultimato in epoca successiva, nel 1907. L'opera contribuisce ad incrementare in misura decisiva il movimento mercantile del porto, che raggiunge rapidamente le 900.000 tonn. annue. Nel quinquennio susseguente si ha un fiorire di iniziative industriali che si concretano nel Cotonificio Veneziano, nel Mulino Stucky, nelle Officine del Gas ed in numerose attività meccaniche, chimiche, cantieristiche, che segnano il tentativo della Città di trasformare le sue attività artigianali in industria. Riprendono con fervore i lavori per la trasformazione della viabilità: dal 1885 al 1890 vengono aperte la Via 2 Aprile tra S. Salvador e S. Bartolomeo e la calle G. Gallina a S. Giovanni e Paolo, tra Rio Panada e Rio dei Mendicanti. La creazione di queste nuove vie porta ad inevitabili sventramenti e demolizioni che, suscitando allarmi ed apprensioni per l'integrità artistica ed ambientale della Città, accendono violente critiche e polemiche. Di fronte a questa improvvisa levata di scudi si fa strada l'idea che per togliere ogni pericolosità agli interventi innovatori questi debbano essere attuati nell'ambito di un organico piano di risanamento, studiato da un gruppo di esperti particolarmente qualificati.

Il piano di risanamento del 1891.

Si giunse così nel 1891, al primo piano di risanamento studiato e

programmato da una speciale Commissione mista nominata dal Ministero dell'Istruzione col preciso mandato di risanare la Città salvaguardandone la incolumità artistica. Quest'ultimo presupposto fu la preoccupazione dominante della Commissione, che terminò i suoi lavori programmando degli interventi limitati nel numero e nell'ampiezza, sicchè ad alcuni membri della Commissione stessa, come fa fede la relazione di minoranza, apparvero insufficienti e dettati da un eccessivo e pedante timore di alterare le caratteristiche peculiari della Città. Si rilevò che l'aver seguito dei criteri artistici troppo esclusivistici aveva compromesso il principio risanatore da cui si era inizialmente partiti, e di ciò faceva fede la relazione ufficiale, che definiva i progetti previsti « sparsi e appena discernibili », che « non possono per certo mutare nè alterare le condizioni della Città ». Tuttavia il Piano nel suo complesso poteva dirsi importante e significativo, in quanto per la prima volta venivano proposte delle soluzioni e delineati alcuni criteri per intervenire nel tessuto urbano di Venezia.

Importanza predominante veniva data al miglioramento della viabilità. Si prevedeva l'allargamento di alcune strade rispettando al massimo il tracciato esistente, con esclusione di ogni creazione di rettifili e di allineamenti al fine di conservare le caratteristiche ambientali concretantisi nel pittoresco avvicinarsi di calli e campielli. Erano stati anche studiati alcuni interventi di viabilità acqua: allargamento dei canali, raddolcimento delle curve, ampliamento degli imbocchi per favorire lo scorrimento del traffico e il movimento delle masse d'acqua al fine di migliorare le condizioni igieniche generali della Città. Si accennava all'opportunità di mantenere lungo i canali la classica fondamenta che doveva nei limiti delle possibilità venir estesa.

Il piano si articolava in 40 progetti d'intervento che riguardavano prevalentemente, come si è detto, la rete viaria, ma altresì in misura minore, l'abbattimento di case insalubri le cui aree avrebbero dovuto essere utilizzate per nuovi caseggiati.

In linea di principio si affermava che il problema del risanamento doveva essere visto in funzione di un razionale sfollamento dei quartieri più popolati, della soppressione dei pianterreni, in concomitanza con l'erezione di nuove case e l'ampliamento e miglioramento delle abitazioni esistenti. Venivano a questo scopo indicate delle aree libere o liberabili, su cui si era posta attenzione per la vicinanza ad opifici ed attrezzature, così da assicurare ai lavoratori una residenza vicina al luogo di lavoro.

Non veniva presa in considerazione invece la possibilità di reperire aree fabbricabili mediante la creazione di nuove sacche, sia perchè realizzabili in luoghi troppo eccentrici e sia perchè la costruzione in terreni di nuova formazione era ritenuta antieconomica per la particolare dispendiosità delle fondazioni.

L'attuazione pratica del programma edilizio, delineata in forma molto vaga, veniva lasciata all'iniziativa privata che avrebbe dovuto essere stimolata con concessioni di prestiti a basso saggio. Va però notato che il problema della casa era visto preminentemente, se non esclusivamente, sotto l'aspetto di risanamento edilizio, mentre nulla veniva previsto in relazione al futuro incremento della popolazione veneziana che già allora non poteva essere contenuta nelle aree sovraffollate dei sestieri cittadini. Si noti che la popula-

zione di Venezia - Centro che nel censimento del 1882 risultava di 132.000 unità, passava già in quello successivo del 1901 a 150.000 unità.

Nessun cenno faceva il Piano alla situazione economica della Città ed a possibili interventi per creare le premesse ad uno sviluppo organico. Venezia che nel volgere di un secolo era passata da capitale di uno stato ricco e potente a provincia di un impero straniero e quindi a capoluogo di regione, esigeva dei profondi interventi nella sua struttura economica che la adeguassero alle mutate condizioni, ma di ciò si cercherebbe invano risonanza nelle decisioni dei pianificatori.

La relazione del Piano si chiudeva con l'osservazione che il Piano di risanamento avrebbe potuto essere avviato a soluzione solo se il Comune, collateralmente ai progetti previsti, avesse gradualmente attuato l'escavazione generale dei canali, la sistemazione della fognatura, dell'acquedotto e proibito l'abitazione dei locali a pianoterra, in concomitanza con una politica edilizia tendente al restauro e alla costruzione di case. Si faceva voto infine perchè ogni opera intrapresa tenesse grandissimo conto non solo dei valori artistici, ma anche delle caratteristiche ambientali esistenti.

Questi, in sintesi, i principi informatori del programma di risanamento.

Negli anni che seguirono la approvazione del Piano, non tutti gli interventi progettati ebbero realizzazione, ciò nondimeno un notevole complesso di lavori venne attuato (1). Un cospicuo impulso edilizio fu dato dall'Istituto Autonomo Case Popolari, che nei primi anni del '900 iniziò la costruzione di alloggi popolari e realizzò nei decenni successivi numerosi piccoli quartieri contribuendo ad alleviare sensibilmente le necessità abitazionali. Nel dopoguerra venne realizzato il nuovo quartiere di S. Elena.

L'inizio del secolo XX segna una netta ripresa dell'economia veneziana.

Dopo la costruzione della nuova stazione marittima nel 1880, il movimento del porto aumenta rapidamente assumendo le caratteristiche di un « porto di transito » in relazione alle modificate strutture dei traffici. L'Arsenale militare ed alcuni cantieri minori sono in piena attività. Sorgono una grande azienda molitoria alla Giudecca ed altre industrie di media entità, mentre le fornaci vetrarie di Murano lavorano a pieno ritmo. Un turismo ricco e di classe alimenta l'industria alberghiera locale e diviene determinante lo sfruttamento balneare del Lido. Iniziano la loro attività alcune importanti società di navigazione per le linee dell'Oriente e dell'Adriatico.

Questa fase di ripresa e di sviluppo della economia veneziana viene bruscamente interrotta dallo scoppio della 1ª guerra mondiale. Le dolorose giornate del 1917 avvicinano la città alle immediate retrovie del fronte e de-

(1) Sistemazione delle comunicazioni tra il Bacino Orseolo e Campo S. Luca, e tra S. Luca e Riva del Carbon; di alcune case tra Ruga Giuffa e Calle dietro il Magazen; soppressione del portico della Calle del Cason a S. Antonin; abbattimento di case insalubri in Corte Morosina, Corte Nuova e Calle del Gradiben a S. Giovanni in Bragora, abbattimento di case lungo la Calle Carrera e Cattapan a Castello; allargamento della Calle della Panada e del Fabbro ai SS. Giovanni e Paolo; allargamento di Campiello del Pestrin a S. Canciano; demolizione di case insalubri tra la Corte Nuova e Calle Stretta sulla Fondamenta dell'Arzere; abbattimento di caseggiati malsani a Calle della Sbiacca e a Corte del Gallo ai Tolentini; allargamenti vari della Calle Tron e della Piavola, della Calle della Scimmia, della Calle dei Fabbri, della Calle della Bissa, della Ascensione.

terminano l'esodo della popolazione sotto l'incombente minaccia dell'occupazione. Durante l'intero periodo della guerra la Città resta sottoposta all'offesa aerea nemica che le arreca danni sensibili. Ma soprattutto è il fragile tessuto economico della città, che nel primo decennio del nuovo secolo si era lentamente rinvigorito, che subisce, per effetto della guerra, un duro colpo, sì che la fine del conflitto trova Venezia provata dalle vicende belliche e sotto l'influsso di condizioni nuove che agiscono negativamente sulle sue fonti di produzione e di lavoro.

Decade, anche per la concorrenza di Trieste, l'importanza del porto, dell'Arsenale e dei cantieri navali, mentre la crisi economica generale e il sorgere di nuove industrie nel retroterra mettono in difficoltà i grossi complessi produttivi locali (Stucky - Cotonificio Veneziano). Diviene evidente che l'avvenire industriale di Venezia non può più essere limitato ormai nella città insulare, già satura e comunque inadatta alle nuove esigenze e che solo un intervento massivo, innovatore e ardito può assicurare una nuova linfa vitale alla sua economia.

Questo intervento, ideato nel 1903, concretato in progetto già durante il conflitto e realizzato negli anni post-bellici, è il nuovo porto industriale di Marghera (1). Su un grande comprensorio, già paludoso e improduttivo, sorge in pochi anni un ambiente organizzato e vasto, nelle condizioni più adatte per favorire l'insediamento di nuove attività industriali, in una posizione decentrata rispetto al nucleo storico della città, ma pur sempre rispondente al presupposto di influenzare, vitalizzandolo, l'intero territorio comunale.

Fin dai suoi inizi si delinea per l'iniziativa un pieno successo e già nel 1924 il porto industriale della terraferma inizia la propria attività. Rapidamente il vasto comprensorio viene popolandosi di moderni complessi produttivi, che nel breve volgere di un trentennio satureranno un'area superiore a quella della Venezia insulare.

L'immediata vicinanza al nucleo urbano di Mestre determina un rapido sviluppo di questa zona della terraferma, che gradualmente assume un peso sempre maggiore, fino a spostare l'equilibrio plurisecolare che faceva di Venezia insulare il centro di interessi dell'intero territorio limitrofo. Si verifica così la migrazione del baricentro economico verso ovest, sotto l'attrazione di una forza irresistibile che aveva trovato nell'ambiente lagunare le condizioni per poter sorgere e svilupparsi.

Nel 1926 i Comuni di Mestre, Favaro, Zelarino, Chirignago entrano a far parte integrante del Comune di Venezia e la Città assume così il possesso amministrativo di tutto l'immediato retroterra.

Vengono ad affacciarsi per la prima volta problemi nuovi, che dovevano originare ed imporre delle soluzioni nuove.

Il Piano del quartiere urbano di Marghera.

Nel 1927 il Comune effettua la stesura del Piano del quartiere urbano di Marghera, che disciplina lo sviluppo dei nuclei residenziali nelle immediate adiacenze della zona industriale. L'area contemplata dal piano si estende

(1) Le prime iniziative per la creazione del Porto Industriale di Marghera risalgono al 1907. Il progetto definitivo fu approvato il 15-5-1917 dal Consiglio Superiore dei LL. PP. Il 12-7-1917 si costituiva la Società del porto Industriale di Marghera.

ad ovest della zona industriale e risulta da questa separata dal tracciato della statale 11, che segna la demarcazione tra gli insediamenti residenziali e quelli industriali. Il settore più settentrionale è soggetto ad un primo, più importante inurbamento la cui espansione è prevista in una possibile duplice direttrice verso sud e verso ovest.

La pianta del quartiere è dettata dai criteri urbanistici dell'epoca, che si riflettono in un disegno stradale a sistema pseudo-radiocentrico, che non trova corrispondenza di valori nei complessi edilizi che sono sorti senza una chiara impostazione architettonica. I tracciati ampi delle strade fanno stridente contrasto con la povertà della trama edilizia caratterizzata da abitazioni tipicamente popolari di aspetto monotono e misero.

La ragione di questa scadente caratterizzazione è imputabile alla natura stessa del quartiere, concepito per un insediamento prevalentemente, se non esclusivamente operaio e quindi destinato a un livellamento nei suoi aspetti e nei suoi valori.

Appare qui evidente l'errore di una pianificazione che si è risolta essenzialmente nell'insediamento di un'unica categoria sociale, dando così origine ad un tipico quartiere popolare, dove i fatti negativi delle classi più povere, manifestandosi nell'isolamento e in un ambiente privo di incentivi alla emulazione e di più vari rapporti civili, si moltiplicano e si esasperano.

Il fenomeno trova particolare accentuazione anche per la non felice scelta della zona che, chiusa a nord dell'arco del tracciato ferroviario, viene da questo ostacolo isolata dall'abitato di Mestre; ne risulta una frattura che preclude una efficace osmosi tra i due centri abitati. Il quartiere, d'altronde, che all'atto della sua concezione era stato progettato per 30.000 abitanti, non ha avuto l'atteso sviluppo, come dimostra la cifra della sua popolazione che dopo 30 anni è ancora lontana dal limite massimo previsto.

Il ponte automobilistico.

La rapida fortuna e lo sviluppo industriale di Marghera rese ancora più sentito e urgente il bisogno di allacciare, con una via di comunicazione, Venezia insulare al nuovo centro industriale, al fine di favorire una sua più diretta partecipazione al poderoso sviluppo produttivo delineatosi in terraferma.

Sotto l'impulso di questi fatti nuovi venne nel 1932, dopo accese discussioni e polemiche, realizzato il ponte automobilistico translagunare e creata la testa di ponte in località S. Andrea, con le necessarie attrezzature richieste dal terminale. In concomitanza a questa grande opera fu attuato un fondamentale intervento di viabilità acquea con l'ampliamento del Rio di Ca' Foscari e l'apertura del Rio Nuovo che doveva abbreviare, in misura molto sensibile, i collegamenti tra la testa di ponte di S. Marco e il Lido.

La realizzazione della zona industriale di Marghera prima, e successivamente del nuovo ponte translagunare, mutò fundamentalmente la posizione della Venezia insulare che, per attingere nuove ragioni di vita, si protendeva verso la terraferma. Di questa mutata situazione troviamo immediati riflessi negli orientamenti del Piano Regolatore di Mestre del 1937.

Nel 1937 il Comune approntò il Piano Regolatore di massima per l'ampliamento ed il risanamento dell'abitato di Mestre, piano che non doveva però trovare attuazione a seguito dei successivi eventi bellici. Nel 1942 il Piano venne ripreso e ad esso furono apportate alcune significative varianti, tendenti a dare corpo più cospicuo alle zone residenziali nelle immediate adiacenze della laguna. Qui la fronte venne prolungata da 600 a 2000 metri, per una superficie complessiva di 1300 ha., suscettibile di ospitare, in base agli indici di fabbricabilità fissati, fino a 200 mila abitanti.

Questo studio può essere considerato oggi di notevole importanza e attualità, in quanto per la prima volta vennero affrontati i problemi dell'intera terraferma mestrina e programmate delle organiche soluzioni in vista del suo sviluppo. A chi ne esamini la cartografia, colpisce il fatto che il tracciato delle nuove zone soggette a inurbamento si estende per una superficie vastissima, pressochè doppia di quella già inurbata e in una unica e predeterminata direzione, ove nessuna propaggine dell'abitato sembra indicare un moto spontaneo e naturale di espansione. La maglia della zonizzazione si estende infatti verso sud-est fino a S. Giuliano e da qui piega, respinta dalla laguna, verso est, lungo la direttrice della Via Orlanda.

Progetto certamente discutibile, ma che indica una chiara e coraggiosa impostazione tendente ad orientare decisamente la espansione dell'abitato di Mestre verso la laguna e quindi verso Venezia. Asse logico di questo movimento di avvicinamento è il nuovo ponte translagunare ritenuto sufficiente per assicurare una stretta colleganza di attività e di interessi tra la Città insulare e la sua periferia in terraferma.

Sempre a questo fine fu previsto un intervento fondamentale di viabilità, consistente nella costruzione di un sovrappassaggio, ad oriente del forte di Marghera, per allacciare la strada, che continua in terraferma il Ponte sulla Laguna, con la zona di S. Giuliano. La massima importanza fu data a questo manufatto, tanto da considerarlo la vera chiave di tutto il progetto di ampliamento dell'abitato. Si affermò infatti che la non realizzazione di questo progetto avrebbe compromesso lo stesso equilibrio del Piano fino al punto di renderlo ineffettuabile. Lo studio ancora prese in particolare ed attento esame tutta la viabilità generale facente capo al centro di Mestre e propose modifiche e nuove soluzioni per migliorare i collegamenti con i territori esterni al fine di inserire l'intero Comune in un più ampio spazio di interessi organizzati e coordinati.

Il Piano, con la successiva variante, non divenne mai operante, ciò nondimeno nella espansione più recente di Mestre, è possibile notare un notevole influsso di esso nella realizzazione di taluni quartieri e segnatamente del Villaggio S. Marco e nella costruzione del Cavalcavia di S. Giuliano (1955).

Il Piano di Risanamento di Venezia insulare del 1939.

Al problema del risanamento della Città insulare si dedicarono, anche nei primi decenni del nostro secolo, insigni igienisti come il Prof. Raffaele Vivante che, in successivi studi nel 1910, 1935, 1948, riguardanti le condizioni delle

abitazioni di Venezia, ed in particolare dei pianterreni, approfondì i riflessi della insalubrità e della mancanza di attrezzature igieniche sulle condizioni di vita degli abitanti. La sua opera, tuttora d'attualità, contribuì a mantenere vivo il problema e a renderlo più che mai evidente la necessità di porvi mano per risolverlo radicalmente.

Nel 1939 il Comune, a seguito della promulgazione della Legge 21-8-1937 n. 1901, riguardante i provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia, approntava un progetto di massima per il Piano di risanamento di Venezia insulare.

Questo Piano, che si ricollegava a quello già approntato per la terraferma, veniva a completare lo studio di quasi tutto il territorio comunale, con la sola eccezione delle isole dell'Estuario (Lido, Burano, Murano, Pellestrina ecc.).

Sulla base di una approfondita ed accurata analisi delle condizioni igieniche ed edilizie di Venezia, rilevata da una sistematica ricerca di tutti gli edifici inabitabili e da risanare, veniva affrontato il problema del sovraffollamento e venivano proposte delle soluzioni per risolverlo, unitamente ad un organico progetto per migliorare in misura sensibile la viabilità acqua e pedonale. Nel 1939 esisteva nel nucleo insulare una popolazione di circa 160.000 persone e pertanto, come risulta dalle premesse al Piano, si rendeva necessaria la costruzione di almeno 35.000 nuovi ambienti per poter ridurre l'affollamento ad un vano persona. Dinanzi a questo presupposto iniziale che, sulla base di un indice pari a 300 abitanti/ha., poneva l'esigenza del reperimento di aree libere per una superficie superiore a 100 ha., veniva formulato l'orientamento di base del Piano: saturazione delle limitate aree ancora libere nella vecchia città lagunare, utilizzazione delle aree disponibili e ricavabili nelle tre isole più vicine: S. Elena, Giudecca, Murano, Lido e trasferimento in terraferma di quella parte di popolazione più strettamente legata agli sviluppi industriali ed economici di Porto Marghera. La riduzione dell'affollamento doveva avvenire essenzialmente riversando il « surplus » di abitanti nelle isole limitrofe, al fine di impedire una eccessiva diminuzione di popolazione nel Centro Lagunare, preludio ad un ulteriore scadimento della sua importanza e del suo prestigio.

Questa politica di Piano trovava logica conseguenza nel principio informatore di creare aree edificabili là dove non esistevano, mediante imbonimento di sacche in via di formazione naturale o del tutto artificiali. Erano così progettati tre fondamentali interventi del genere: all'estrema punta occidentale della Giudecca (Sacca Fisola), sul margine orientale e nord-orientale di S. Elena e sul fianco occidentale dell'isola di Murano (Sacca Serenella). Queste aree di nuova formazione sarebbero state, in via di massima, sufficienti per fornire la disponibilità di 35.000 nuovi vani, necessari per risolvere il problema dell'affollamento. Nell'auspicare questo piano di ampliamento della città insulare, veniva segnalata la possibilità che, per effetto della costruzione di case moderne e confortevoli nelle zone indicate, si potesse verificare un esodo dei ceti abbienti verso le nuove dimore e determinare in contrapposto un aumento relativo di popolazione povera nella città vecchia. Per ovviare a questo pericolo si consigliava l'attuazione di una larga politica di restauri e ricostruzioni nella città storica, mediante l'incentivo di contributi adeguati che, creando nuove possibilità abitazionali per i ceti abbienti, avrebbe impedito il temuto esodo. La sistemazione prevista della Giudecca, di S. Elena e di Murano avrebbe richiesto un decisivo miglioramento delle comunicazioni; punto fondamentale questo che

veniva attentamente studiato e risolto nei progetti di intervento di viabilità acquea. E' noto che la spina centrale delle comunicazioni in Venezia è data dal tracciato sinusoidale del Canal Grande che attraversa il corpo centrale della Città.

Da esso si dipartono i canali secondari che si inoltrano nei vari Sestieri cittadini. Queste vie d'acqua eccetto il Canale di Cannaregio, sono impraticabili ai mezzi pubblici di trasporto passeggeri, per cui molte zone della Città sono del tutto prive di servizi di collegamento. Il Piano, partendo dalla considerazione che questo fatto contribuiva in misura determinante a creare un grave squilibrio nella città, favorendo il sovraffollamento dei centri serviti e il declassamento delle zone eccentriche, proponeva di allargare alcuni canali e di aprirne di nuovi al traffico. Questi interventi assumevano 4 direttrici di penetrazione: verso la Giudecca con la riapertura del Rio Terrà di S. Agnese, verso la zona occidentale della Città con l'apertura e prolungamento di alcuni canali qui situati, verso Nord con l'allargamento del Rio di Noale e, infine verso l'estrema punta orientale della Città con la riapertura del rio interrato su cui passa la Via Garibaldi. La realizzazione di questa nuova viabilità acquea avrebbe consentito di raggiungere dal Canal Grande più agevolmente e in minor tempo le Zattere e la Giudecca, la zona dell'Angelo Raffaele, i quartieri settentrionali della Città oltre a Murano e Burano, e, dal Bacino S. Marco il Canale di S. Pietro e quindi S. Elena.

Altri progetti minori riguardavano lavori per migliorare, a scopi igienici, la circolazione delle acque nei canali.

Il piano affrontava pure il problema della viabilità pedonale, che veniva studiata anche in funzione delle esigenze del risanamento edilizio, essendo le condizioni di areazione dei fabbricati intimamente legate all'esigua sezione delle calli e delle vie sulle quali si affacciano.

Le soluzioni esposte riguardavano prevalentemente la zona di S. Marco dove confluiva il movimento maggiore dei pedoni e dove pertanto si proponeva d'intervenire in punti diversi per creare nuovi passaggi in grado di alleggerire il congestionamento delle Mercerie di S. Salvador, facilitare il transito tra la fondamenta del Rimedio e Campo S. Filippo e Giacomo, tra Fondamenta dell'Osmarin e Campo S. Maria Formosa e da Campo S. Bartolomeo al Campo SS. Apostoli. Infine veniva previsto un miglioramento del collegamento pedonale tra Rialto e la stazione ferroviaria con rettifiche al tracciato delle vie che si inoltrano nei Sestieri di S. Croce e S. Polo.

Il progetto del Piano di Risanamento era completato da uno studio di massima per avviare a soluzione il problema della fognatura della Città insulare. Intervento innovatore fondamentale: la raccolta delle acque nere in condotte adagiate sul fondo dei canali e successivo afflusso in una centrale di sollevamento in zona periferica della città, da dove sarebbero state convogliate in una condotta sboccante in terraferma per subire qui la disintegrazione in un impianto di fanghi attivati. Per ragioni di convenienza economica si consigliava il mantenimento del sistema tradizionale di fognatura per la parte orientale del Sestiere di Castello, per la Giudecca e Murano, le cui condotte dovevano essere portate a sfociare in punti della laguna in diretta comunicazione con le bocche dei porti. La realizzazione del progetto avrebbe risolto radicalmente i pericoli dell'inquinamento dei canali dei quali, indipendentemente da questa trasformazione, era prevista una graduale pavimentazione del fondo, al fine di ov-

viare all'inconveniente delle esalazioni e facilitare le periodiche operazioni di pulizia.

Oggi il Piano si presenta pertanto come uno studio dei vari aspetti del risanamento della città insulare, che acquista importanza fondamentale per il minuzioso esame della situazione di fatto della città, e per la impostazione di una serie di soluzioni alcune delle quali possono essere tuttora considerate valide.

La Legge Speciale per Venezia del 31 marzo 1956 conserva a questo piano completa efficacia fino a quando non siano approvati il nuovo piano regolatore generale e quello particolareggiato della Città insulare.

Il Piano di ricostruzione di Mestre del 1950.

Ultimo, in ordine di tempo, il Piano di ricostruzione di Mestre - Marghera del 1950, che riguardava in modo particolare quelle zone che erano state gravemente colpite dai bombardamenti aerei. Approfittando delle distruzioni avvenute, la ricostruzione doveva essere effettuata per alcune zone in base ad una nuova sistemazione intesa a risolvere determinati problemi urbanistici, di viabilità o igienico-edilizi preesistenti. I punti d'intervento, comunque, erano limitati nel numero e nell'ampiezza e si concretavano principalmente in alcuni ampliamenti di sedi stradali nella zona di Via Olivi, nella creazione di un Piazzale fronteggiante la stazione ferroviaria e nella realizzazione di un nuovo tronco stradale immediatamente a nord del Marzenego tra via Circonvallazione e Ponte Colombo. Venivano altresì soggette a vincolo di non costruzione e di non ricostruzione alcune zone nelle vicinanze del parco ferroviario a cavaliere di Via Giustizia e lungo Via Trento verso la Gazzera, mentre per alcune aree si prevedeva la destinazione a verde pubblico. In tutto quindi pochi e modesti aggiornamenti che hanno trovato inoltre incompleta realizzazione.

Pressochè nulla è risultata l'influenza di questo Piano nello sviluppo post-bellico di Mestre, la cui edilizia si è estesa in tutte le direzioni in maniera anarchica e incontrollata, senza alcun vincolo e coi soli limiti imposti dal vigente Regolamento edilizio.

2° — CENNI DI GIUDIZIO CRITICO SU 110 ANNI DI STUDIO E DI ATTIVITA' URBANISTICA A VENEZIA.

Allo scopo di poter inquadrare storicamente alcuni brevi cenni di giudizio sui criteri informativi degli interventi di carattere urbanistico a Venezia, realizzati o rimasti allo studio di progetto, è necessario suddividere la storia urbanistica di Venezia dal principio del secolo XIX in tre periodi in ciascuno dei quali le varie componenti culturali, sociali, politiche ed economiche influirono variamente sui criteri degli interventi urbanistici operati nella città di Venezia. Si tratta precisamente del periodo della dominazione austriaca, del periodo dal 1866 alla fine della 1ª guerra mondiale e del periodo dalla fine della guerra 1915-1918 ad oggi.

Per quanto riguarda il periodo della dominazione austriaca, esso è ormai così lontano nel tempo che un circostanziato esame degli interventi urba-

nistici operati a Venezia in quel tempo sarebbe giustificato in uno studio storico-urbanistico, ma lo è certamente assai meno nell'analisi che in questa sede viene fatta. Tuttavia va detto che alcuni interventi attuati in quel periodo e soprattutto la costruzione del ponte ferroviario, ebbero tale importanza per la struttura urbanistica di Venezia da far sentire ancora oggi la loro influenza, negativa o positiva.

Dall'esame delle opere allora eseguite appare chiaramente il principio informatore della politica urbanistica a Venezia: togliere la Città dal suo isolamento lagunare e trasformare la sua viabilità interna da acquea in pedonale. Di qui la costruzione del ponte ferroviario sulla laguna, l'interramento di numerosi rii e canali e la costruzione dei ponti dell'Accademia e di S. Lucia.

Dallo studio del Casarin, pubblicato nel 1826, appaiono chiaramente le miserevoli condizioni nelle quali si trovava allora la Città. Uniche fonti di reddito gli scarsi commerci adriatici, le commesse governative all'Arsenale Militare, i proventi derivanti dalla presenza in città di una guarnigione e degli uffici amministrativi dell'Imperial Regio Governo. In questa situazione l'allacciamento ferroviario con la terraferma anche se vitalizzò la zona nelle immediate vicinanze della stazione, non venne ad assumere alcun decisivo peso economico per la Città soprattutto perchè ad esso non seguì la creazione di adeguate attrezzature portuali e di uno scalo ferroviario per il movimento delle merci. Il ponte translagunare della ferrovia avrebbe potuto segnare l'inizio del predominio economico di Venezia su di un « hinterland » vastissimo e la sua affermazione come porto commerciale del centro Europa, non acquistò allora altra funzione che quella di una trasformazione del modo di trasporto dei passeggeri dalla terraferma a Venezia con mezzi più veloci ed economici. Ciò nondimeno va riconosciuto che la grande opera, che aveva solo lievemente intaccato le prerogative ambientali e artistiche di Venezia (più gravemente se si considera il conseguente taglio della « Strada Nuova » dalla Stazione ferroviaria a Rialto), venne a costituire un potente stimolo per il rinnovamento della città, rinnovamento che assunse maggiore urgenza ed importanza nel 1866 coll'unione di Venezia al Regno d'Italia.

Anche l'interramento dei canali e la costruzione dei ponti sul Canal Grande, se pur evidentemente operati nei punti di maggiore decadimento edilizio e rarefazione degli abitanti, non ottennero altro scopo che quello di distruggere l'aspetto paesistico di alcune contrade di Venezia, non influenzando che minimamente sul volume dei traffici, sulle attività economiche e quindi sulla quantità del reddito cittadino.

In effetti tale politica urbanistica corrispondeva pienamente all'impostazione politica generale del Governo di Vienna. Venezia non era altro che una provincia periferica dell'Impero e una delle meno sicure e fedeli, pertanto non vi era alcun interesse a consolidarne la struttura economica creando nuove fonti di reddito. Occorrerà attendere l'unificazione allo Stato Nazionale Italiano perchè Venezia possa cominciare a riprendere il posto e la funzione sociale ed economica che le compete. Da porto quasi esclusivamente militare dell'Impero Austro-Ungarico, che per la sua eccentricità veniva posposto a Trieste e agli altri porti della costa orientale adriatica, diveniva l'unico porto adriatico del giovane Stato nazionale italiano sufficientemente attrezzato per poter svolgere, oltre che una funzione di base militare per la vicinanza alla frontiera col nemico potenziale, anche quella di sbocco economico e di porto mercantile

del sia pur limitato « hinterland » nord-orientale dello Stato. Ne è conseguenza l'opera fondamentale di questo periodo: la costruzione, dal 1881 al 1885, della Stazione Marittima e del Porto commerciale di S. Basilio.

In tale periodo per la prima volta s'inserirono nel tessuto urbanistico della Città delle attività industriali moderne. Tale processo che si è dimostrato fortunatamente non molto dannoso per la Città, sia per lo scarso numero di insediamenti industriali avvenuti, sia per la loro prevalente localizzazione in zone periferiche, avrebbe potuto, in prosieguo di tempo, divenire esiziale per la vita della Città.

Parallelamente agli interventi nel settore commerciale ed industriale vennero realizzati numerosi interventi di risanamento edilizio e di miglioramento della viabilità che culminarono nel piano di risanamento del 1891.

Tali risanamenti vennero effettuati, come ovunque in quel periodo, principalmente per mezzo di demolizioni e sventramenti di intere contrade, con grave danno dell'ambiente urbanistico veneziano. Infatti, se le demolizioni di abitazioni insalubri e l'allargamento di alcune calli particolarmente malsane, attuati in esecuzione del Piano di Risanamento, possono considerarsi sopportabili e comunque fattori positivi per un effettivo risanamento della Città, gli interventi di viabilità maggiore: demolizione di S. Paternian e delle case vicine per l'apertura di Campo Manin, apertura del Bacino Orseolo, apertura della Strada Nuova, apertura di Via XXII Marzo, apertura di Calle Giacinto Gallina di SS. Giovanni e Paolo e l'allargamento di Via 2 Aprile, ispirati al criterio dominante nell'epoca Umbertina del rettilineo, si dimostrano talora sproporzionati alle reali necessità, deleterie dal punto di vista dell'ambiente tipico veneziano.

Sullo stesso piano assolutamente negativo devono porsi gli interventi architettonici realizzati con lo stesso spirito, su palazzi ed ambienti monumentali, negli ultimi anni del secolo: — il restauro e la falsificazione del Fondaco dei Turchi, le facciate di S. Geremia, della Pietà e di S. Silvestro, le case in Corte dell'Albero, il Palazzetto Nigra sul Canal Grande, il Palazzo Franchetti a S. Vidal, i vari monumenti e colonne commemorative, la casa affrescata a S. Samuele e la copertura pubblicitaria con mosaici della facciata del Palazzo Barbarigo sul Canal Grande a S. Vio.

In conclusione gli interventi di carattere urbanistico operati a Venezia a cavallo del secolo, seppur presentano qualche aspetto positivo (creazione e sistemazione della Biennale, progetto del nuovo quartiere a S. Elena) devono, in complesso, essere giudicati in modo negativo, specialmente quando si ricordi l'avvenuta costruzione nella zona del Campo di Marte del parco ferroviario, degli impianti della Società del Gas, dell'Acquedotto e delle Carceri di S. Maria Maggiore, che compromisero e purtroppo compromettono ancora una vasta zona della Città suscettibile di ospitare qualificate attrezzature in relazione ad una sua funzione di razionale testa di ponte verso la Terraferma.

Dopo la prima guerra mondiale, nacque e si sviluppò il più importante degli interventi urbanistici operati a Venezia dalla fine della Serenissima: la creazione del Porto e della zona industriale di Marghera.

Lo sviluppo industriale di Porto Marghera aveva due principali finalità: offrire un ambiente nuovo alla languente economia veneziana ed allontanare per sempre dalla Città storica il pericolo di essere deturpata, sia pur solo nelle zone periferiche, dagli insediamenti industriali.

Se quest'ultimo scopo si può dire sia stato completamente raggiunto, non è possibile dare un giudizio altrettanto positivo per quel che riguarda la influenza economica del complesso industriale di Marghera sul livello economico della città e ciò, da un lato, per l'impreparazione imprenditoriale locale alle prospettive delle grandi intraprese e, dall'altro, per la non avvenuta selezione degli insediamenti industriali.

Infatti, a « Porto Marghera » si ha una presenza massima, indifferenziata, dilagante di grandi industrie di base senza lavorazioni secondarie con un alto impiego di capitale per ogni unità operaia occupata, che testimonia il mancato insediamento di una media e piccola industria complementare o di trasformazione. Conseguenza anche delle timide qualità di intrapresa economica dei piccoli imprenditori di Venezia-centro e della terraferma.

L'altro grande intervento di carattere urbanistico, operato a Venezia in questo periodo e che deve considerarsi fondamentale per la vita presente e futura della Città ed estremamente positivo a condizione di un suo attento e rigoroso sfruttamento, fu certamente la costruzione del ponte autostradale translagunare, con i suoi necessari corollari: costruzione dell'autorimessa, inizio della sistemazione di Piazzale Roma, apertura del Rio Nuovo e, ultimo in ordine di tempo, la costruzione del Cavalcavia, di S. Giuliano, che tende a dare anche un decisivo impulso alla urbanizzazione delle barene di S. Giuliano.

Per ciò che riguarda gli interventi urbanistici nel settore edilizio, nei primi decenni del secolo, va ricordata la costruzione dei nuovi quartieri di carattere popolare nelle ultime zone, libere periferiche della Città storica, che ha dato luogo ad una dannosa saturazione della Venezia insulare: quartieri di S. Giobbe, di S. Rocco, della Madonna dell'Orto, di S. Elena, di S. Alvise, della Celestia, del Rio Nuovo e di S. Girolamo.

Se si eccettua il quartiere sorto lungo il Rio Nuovo e in parte quello di S. Elena, tutti gli altri furono costruiti secondo il criterio dominante nel ventennio, ma affermatosi già prima del fascismo, che tendeva a realizzare quartieri esclusivamente destinati ai ceti più poveri.

In tal modo venne purtroppo snaturato il carattere precipuo di Venezia che è quello di una estrema integrazione di ceti e di classi sociali per cui, accanto al palazzo patrizio sorgono le umili case dell'operaio e dell'artigiano in una convivenza di altissimo valore sociale e civile.

Per poter in conclusione definire i lati positivi e quelli negativi degli interventi di carattere urbanistico operati a Venezia dalla seconda metà del secolo XIX, appare ora necessario distinguere tali interventi non più in vari periodi storici, ma a seconda dello scopo per il quale furono attuati e del particolare settore urbano nel quale vennero ad inserirsi per scorgerne funzione, limiti e conseguenze nel vasto contesto della Città in divenire.

Si possono così riconoscere tre sostanziali direttrici di intervento urbanistico e precisamente:

- 1) — Gli interventi rivolti al collegamento di Venezia storica con la terraferma e più in generale tutti quegli atti e opere che hanno portato progressivamente Venezia da una politica « fronte a mare » ad una politica « fronte a terra ».

- 2) — Gli interventi rivolti a creare nuove fonti di lavoro e di reddito per la Città, ivi compresi gli interventi di viabilità principalmente al servizio del commercio e dell'industria.
- 3) — Gli interventi intesi al risanamento della edilizia cittadina e della sua viabilità pedonale e all'adattamento della Città, intesa come spazio residenziale, alle necessità della aumentata popolazione e alle nuove condizioni di vita e di lavoro.

Ovviamente ogni giudizio di positività o di negatività sugli interventi urbanistici comunque operati a Venezia non può nè deve essere un giudizio astratto e viziato da una conoscenza a posteriori, ma deve essere frutto di una critica dialettica della storia urbanistica della Città, nella quale viene ad inserirsi come elemento di correzione degli errori o come manifestazione di indirizzi nuovi il progetto del nuovo P.R.G.

Per ciò che riguarda il collegamento di Venezia con la Terraferma attraverso i ponti translagunari ferroviario ed autostradale, se è doveroso dare un giudizio completamente positivo sulle opere in sè, non altrettanto può dirsi delle soluzioni date alle due teste di ponte.

Non del tutto felice si è rivelata infatti la realizzazione della testa di ponte di S. Chiara, sia in relazione al soffocamento che ne è derivato per lo scalo merci del porto commerciale, che ha reso necessaria la costruzione del cosiddetto terzo molo del Tronchetto, sia per ciò che riguarda tutto il complesso della testa di ponte automobilistica che già pochi anni dopo la sua costruzione, si è dimostrata assolutamente inadeguata alle esigenze del traffico, forse prevedibili anche nel 1935. A questo problema il nuovo P.R.G. tende ora a dare una impostazione del tutto nuova con la prevista creazione del Centro Direzionale Regionale.

Per ciò che riguarda la testa di ponte di terraferma, è necessario osservare che l'eccessiva lontananza dalla laguna del nodo ferroviario di Mestre, impedì lo sviluppo urbano degli abitati verso laguna e verso Venezia, indirizzandolo verso Nord e dando così luogo ad una pericolosa soluzione di continuità tra la Città storica e la sua frazione di terraferma. A tale moto centrifugo il P.R.G. ha dovuto cercare di porre riparo prevedendo la urbanizzazione delle barene di S. Giuliano che tende a ravvicinare concretamente Venezia in sulare alla sua terraferma.

Per quel che riguarda la zona industriale di Porto Marghera, la sua attuazione è stata un fattore certamente positivo per la vita economica di Venezia, anche se maggiore sarebbe stato il suo peso se si fosse verificato pure l'insediamento di una media e piccola industria complementare o di trasformazione.

L'allargamento della zona verso Ovest, previsto dal P.R.G. si dimostrerà maggiormente proficuo nella misura in cui non sarà semplice raddoppio dell'attuale zona industriale, ma ne costituirà una integrazione ospitando quei tipi d'insediamenti industriali ora mancanti.

Per quanto infine concerne gli interventi di risanamento edilizio e di viabilità pedonale, deve essere dato un giudizio negativo per gli sventramenti operati alla fine del secolo scorso e all'inizio del nostro per la creazione di

nuove arterie, per gli interramenti dei canali, per la costruzione di nuovi quartieri di abitazione completamente estranei al volto della Città.

Un giudizio parimenti negativo deve essere dato per l'indiscriminato sviluppo edilizio a macchia d'olio di Venezia-terraferma, avvenuto sotto la spinta della « fame edilizia » del dopoguerra.

Non sempre negativamente deve invece essere giudicato il risanamento ed il restauro architettonico operato sulla « facciata di Venezia » lungo il Canal Grande, che specie negli ultimi anni ha dato luogo ad alcuni ripristini esemplari. Altrettanto dicasi per determinati interventi di viabilità attuati.

3° — I LAVORI PER LA NUOVA PIANIFICAZIONE

Nel 1956, anno in cui s'iniziavano i lavori per la redazione dell'attuale Piano Regolatore Generale, Venezia non aveva in vigore che alcuni frammentari Piani, concepiti in epoche diverse, riguardanti alcune zone del suo territorio: Piano del Quartiere Urbano di Marghera (1926); Piano di Ricostruzione di Mestre (1950) e Piano di Risanamento di massima di Venezia insulare (1939) di cui si iniziava proprio nel 1956 l'attuazione in base alla nuova legge speciale promulgata nello stesso anno, dopo che la guerra e il dopoguerra ne avevano impedito fino allora l'esecuzione.

Questa situazione di grave carenza ha causato i suoi più perniciosi effetti in terraferma ove, nel decennio susseguente all'ultimo conflitto, le lottizzazioni sono dilagate in tutte le direzioni o a macchia d'olio o lungo le direttrici di traffico esistenti, così da determinare degli inurbamenti eccessivamente sparsi, con una conseguente diluizione degli impianti e dei servizi pubblici estremamente onerosa e una trama viaria spesso assurda. Anche Venezia insulare non è rimasta del tutto immune dagli effetti di questa anarchia che si è manifestata sotto la forma di una corsa indiscriminata alle sopraelevazioni.

Si rendeva pertanto urgente e necessario l'approntamento di un piano organico che affrontasse i problemi dell'intero territorio comunale, ponendo adeguate soluzioni per disciplinarne l'assetto e lo sviluppo futuro. Il Comune d'altronde era tenuto all'adozione del Piano Regolatore Generale in base a quanto prescritto dal Decreto Interministeriale n. 391 dell'11-5-1954 emanato in forza della Legge Urbanistica n. 1150 del 17-8-42. Lo stesso obbligo era richiamato dalla nuova Legge Speciale per Venezia (n. 294 del 31-3-1956) che all'art. 4 prescriveva l'adozione del Piano entro il 28 Aprile 1958.

Elemento preparatorio allo studio del P.R.G. veniva fin da allora ritenuto il risultato della Conferenza dei servizi, svoltasi nel febbraio del 1954, nella quale i seguenti Organi ed Enti: Ministero della Pubblica Istruzione, Direzione Generale Antichità e Belle Arti; Ministero dei Trasporti, Direzione Generale FF.SS., Ministero dei Trasporti, Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile; Ministero della Difesa Esercito, Difesa Marina, Difesa Aeronautica, Ministero Marina Mercantile; Ministero dell'Industria e Commercio; Ministero delle Finanze; Direzione Generale Demanio; Ministero dell'Agricoltura, Direzione Generale Demanio; Alto Commissariato per l'Igiene e Sanità; C.O.N.I.; A.N.A.S.; Magistrato alle Acque di Venezia, Genio Civile di Venezia; Genio Civile OO.MM.; Provveditorato al Porto di Venezia; Sovrintendenza ai Monumenti; Istituto Universitario di Architettura; Istituto di Economia e Commer-

cio; Istituto Autonomo Case Popolari; Amministrazione Provinciale di Venezia; Camera di Commercio di Venezia; precisavano, in relazione al progettando Piano Regolatore Generale di Venezia, problemi ed esigenze riguardanti il settore di loro specifica competenza.

Il 26-3-1956 il Consiglio Comunale procedeva alla nomina del Comitato Redazionale del Piano Regolatore Generale con l'incarico di provvedere alla stesura delle soluzioni fondamentali del Piano stesso, sia in relazione agli studi già fino allora svolti dagli Uffici competenti Comunali, sia tenendo presenti le soluzioni che sarebbero emerse dal « Concorso nazionale di Idee » che l'Amministrazione avrebbe al più presto bandito. Vennero chiamati a farne parte: il Sindaco in qualità di Presidente, 3 docenti universitari di architettura, urbanistica, politica economica, il Professore d'Urbanistica alla scuola d'Ingegneria di Padova, il rappresentante dell'Istituto Nazionale d'Urbanistica, l'ingegnere Presidente della Commissione del Paesaggio, 1 architetto e 3 ingegneri locali di riconosciuta competenza scelti dal Consiglio Comunale, oltre a 7 membri interni nelle persone dell'Assessore all'Urbanistica, dell'Assessore al Patrimonio, del Segretario Generale del Comune, dell'Ingegnere Capo del Comune, del Direttore della Ripartizione BB.AA., dell'Ufficiale Sanitario Direttore Ripartizione Igiene-Sanità Assistenza, del Capo dell'Ufficio Urbanistica.

Il 14-12-1956 veniva nominata una Commissione Coordinata al Comitato Redazionale del P.R.G. avente il compito di studiare la redazione di un programma generale di risanamento della Città storica, indispensabile sia per la stesura del P.R.G. e sia per quella successiva del piano particolareggiato del Centro Lagunare che il Comune doveva presentare in ossequio a quanto disponeva l'art. 4 della nuova Legge Speciale per Venezia. Inizialmente la Commissione risultava così composta: l'Assessore all'Urbanistica e all'Edilizia Privata come Presidente; tre membri del Comitato Redazionale del P.R.G.; il professore ordinario di Storia dell'Arte Medioevale presso la Università di Padova; il Sovrintendente ai Monumenti Medioevali e Moderni di Venezia; il Segretario Generale del Comune; l'Ingegnere Capo del Comune; l'Ufficiale Sanitario del Comune; il Direttore Ripartizione Belle Arti del Comune; il Capo Divisione Tecnico Artistica del Comune.

Successivamente, essendo risultato fin dalle prime riunioni che il compito da affrontare era assai più vasto e complesso di quanto si prevedeva, anche in relazione al limitato tempo disponibile, fu deciso di integrare la composizione di questa Commissione chiamando a farne parte il 21-6-57 in aggiunta ai membri già in carica, 5 architetti e 1 ingegnere che si erano particolarmente distinti fra i partecipanti al Concorso Nazionale delle Idee e un membro interno nella persona dell'Ispettore Tecnico dell'Ufficio d'Igiene del Comune.

I lavori di questa Sottocommissione riguardavano particolarmente la stesura di un programma di risanamento che sarebbe stato il sottofondo del Piano Particolareggiato del Centro Storico di Venezia. Il Comitato Redazionale del P.R.G. costantemente seguiva l'attività della Sottocommissione di Risanamento, al fine di coordinare le soluzioni di Piano Particolareggiato nel più ampio disegno del Piano Regolatore Generale, anche in relazione agli stretti rapporti esistenti tra il Centro Storico e gli altri territori dell'Estuario e della Terraferma.

Il 9-6-1956, il Sindaco, in ossequio alla precedente deliberazione del Consiglio Comunale del 3-4-56, bandiva un « Concorso Nazionale di Idee » a

premi per l'impostazione del P.R.G. del Comune di Venezia. La scadenza veniva fissata per l'8-10-1956 e successivamente prorogata al 15-11-1957.

Il 18-3-1957 la Commissione giudicatrice presieduta dal Sindaco è composta da: tre Consiglieri Comunali, due rappresentanti del Sindaco nelle persone dell'Assessore Comunale all'Urbanistica e del Presidente di Sezione del Consiglio Superiore dei LL.PP., un rappresentante nominato dall'Ordine Nazionale degli Architetti, un rappresentante nominato dal Ministero Pubblica Istruzione, un rappresentante nominato dal Ministero LL.PP., un rappresentante nominato dal Ministero Marina Mercantile, un rappresentante nominato dal Ministero Industria e Commercio, il Segretario Generale del Comune, l'Ingegnere Capo del Comune, il Direttore delle Belle Arti del Comune, l'Ufficiale Sanitario del Comune, dei tredici gruppi presentati premiava i primi cinque con un primo, un secondo e tre terzi premi. I giudizi e gli apprezzamenti della Commissione Giudicatrice del Concorso erano quasi completamente condivisi dal Comitato Redazionale, il quale però, secondo lo spirito del concorso, non traeva dalle soluzioni proposte una sintesi di indirizzi da concretare nel Piano, ma considerava queste come dei validi suggerimenti che, oltre al loro valore in sé, nell'ampia misura in cui venivano a concordare con gli orientamenti già maturati e accettati in seno al Comitato, assumevano il valore di un indiretto e positivo consenso al suo operato.

Acquisito questo importante apporto esterno, i lavori proseguivano con più sicurezza all'approfondimento delle maggiori questioni sul tappeto, anche con l'ausilio di ulteriori conferenze di servizio con alcune fra le Amministrazioni pubbliche più interessate al fine di ottenere, rispetto alla situazione chiarita con la Conferenza generale di servizio nel 1954, una più ampia conoscenza delle loro necessità in vista di un organico funzionale coordinamento di progetti. Venivano tenute conferenze con i rappresentanti della Direzione Generale e del Compartimento di Venezia delle FF. SS., del Provveditorato al Porto, del Genio Civile per le OO.MM., dell'Amministrazione Provinciale, dell'A.N.A.S..

Il Comitato Redazionale del P.R.G. ha svolto il suo compito tenendo periodiche riunioni settimanali nelle quali sono stati affrontati e discussi ampiamente i problemi posti all'ordine del giorno. In più occasioni il Comitato ha altresì ritenuto di conoscere giudizi e proposte di altri Enti, Amministrazioni, Associazioni e privati studiosi, che furono invitati ad esporre e discutere con il Comitato particolari problemi e progetti di primaria importanza. Sono stati sentiti, tra gli altri, l'Associazione Industriali di Marghera, l'Azienda Comunale di Navigazione Interna Lagunare, i Dirigenti degli Ospedali Civili Riuniti, dell'Ospedale al Mare e degli Ospedali Psichiatrici, l'Ingegnere progettista del Porto di S. Ilario.

L'Ufficio Tecnico Comunale ha approntato il materiale cartografico necessario ed eseguito tutti quegli studi e quelle ricerche che si sono resi necessari.

Fin dall'inizio dei suoi lavori il Comitato ha ritenuto inoltre di affidare al servizio Studi Economici dell'Istituto Universitario di Ca' Foscari di Venezia alcune importanti indagini tendenti ad accertare le prospettive demografiche della popolazione del Comune e il relativo fabbisogno di abitazioni, entro un periodo di 20 - 25 anni, i caratteri e le prospettive della mobilità territoriale dei lavoratori a Marghera e le prospettive occupazionali delle Aziende

attualmente in esercizio in questa zona industriale. I risultati acquisiti hanno fornito dei preziosi elementi per prevedere il probabile sviluppo futuro di tutto il territorio comunale, ciò che ha permesso di dimensionare su basi scientifiche la ampiezza del Piano.

Le due ultime indagini hanno trovato ampia giustificazione nel fatto che il complesso industriale di Marghera, uno dei più importanti dell'intero Paese, condizionerà in misura decisiva l'avvenire economico della Città.

All'inizio dei lavori è stato inoltre deciso dal Comitato Redazionale di incaricare l'Unione delle Camere di Commercio delle Venezie di effettuare un approfondito studio sulle attività commerciali all'ingrosso localizzate in Venezia insulare in considerazione del crescente peso che le attività di intermediazione economica assumono fra le attività produttive. La conoscenza della situazione attuale in termini quantitativi e della prevedibile futura dinamica delle accennate attività, avrebbe fornito delle preziose indicazioni sulla importanza che questa fonte di reddito assumeva, e poteva assumere per l'economia della città insulare quanto mai povera di forze valide in grado di alimentarla.

L'Ufficio Tecnico Comunale, convenientemente rafforzato con l'assunzione di nuovi elementi ha, da parte sua, svolto un considerevole numero di studi ed indagini secondo le direttive impartite dal Comitato del P.R.G.. Fra l'altro ha svolto, col metodo del campione, una indagine tendente ad accertare principalmente, oltre a dati minori, le condizioni statiche, igieniche e di affollamento delle abitazioni di Venezia-Centro. Inoltre ha effettuato indagini sul Porto, sulle industrie di Murano e della Giudecca, sul mercato ortofrutticolo, sul movimento quotidiano di lavoratori da e per Venezia-Centro, sul problema dei trasporti acquei in laguna, sul progettato Centro Direzionale. Ha poi proceduto ad un complesso lavoro di aggiornamento della cartografia esistente dello intero Comune, effettuando inoltre un minuzioso rilievo dello stato di fatto, nei suoi molteplici aspetti, e riportando i dati rilevati su tavole espressive in scale adeguate.

Si è dedicato pure allo studio di aspetti e problemi del Piano sviluppando in progetti e soluzioni le idee e le direttive del Comitato Redazionale. In particolare vanno segnalate le indagini stratigrafiche, sulle densità volumetriche, sullo stato di conservazione degli edifici del Centro-Mestre e gli studi su possibili indici edilizi per zone suscettibili di ristrutturazione in Venezia terraferma, indagine sui piani terra in Venezia insulare, di aggiornamento e completamento di quella del Vivante. Sulla scorta di questi studi l'Ufficio Tecnico Comunale ha progettato lo schema della zonizzazione della terraferma, della rete viaria principale e steso in bozza le norme di attuazione del P.R.G.. Infine ha elaborato il progetto del Centro Direzionale e delle zone di ristrutturazione in Venezia insulare e della nuova zona balneare del Cavallino.

I risultati di questi studi e delle progettazioni effettuate, attentamente discussi e vagliati e messi a punto dal Comitato Redazionale del P.R.G., hanno trovato sintesi definitiva nella compilazione, da parte dell'Ufficio Tecnico Comunale, degli elaborati del Piano Regolatore Generale del Comune.

CAPITOLO III

GENERALITA' E STATO DI FATTO

1° - VENEZIA STORICA.

1) Generalità

Caratteristica principale del tessuto urbano di Venezia è l'alternarsi di strette viuzze (calli), fiancheggiate da edifici relativamente alti (tre - cinque piani), a spazi aperti di forma assai varia di dimensioni svariatissime; dalla piccola corte, al campiello, al campo e alla piazza, una sola: Piazza S. Marco; queste vie e spazi pedonali si intersecano con le vie d'acqua, che possiamo considerare vie di traffico pesante. E' forse la città in cui le caratteristiche medioevali meglio si sono conservate, in tutta l'Italia e forse in tutta Europa.

Un confronto tra la pianta prospettica di Jacopo De Barbari esattamente dell'anno 1500, e una veduta odierna dall'aereo, ne dà conferma. Prendendo questa planimetria come base si riconoscono, (con l'ausilio in loco di elementi di varie epoche storiche e documenti di archivio), le parti di più antica formazione, due-trecentesche che non sono assolutamente da ritenersi suscettibili di trasformazione e quelle di formazione più recente fino all'attuale, situate alla periferia e che in parte possono ritenersi suscettibili di trasformazione.

Si potrebbe forse individuare qualche « insula » più antica, in cui la trama viaria risulta più intrecciata e labirintica, e altre quattro-seicentesche, più schematiche e squadrate. Ma questo lavoro, difficile e azzardato nelle conclusioni, non avrebbe una grande utilità al nostro scopo.

Positiva invece ci sembra una caratterizzazione di « insule » edilizie, individuabili secondo la forma del terreno limitato dai canali, purchè questa individuazione si faccia con esempi localizzati come:

- a) — « insule » dominate da un campo su cui insistono uno o più monumenti di mole notevole, Chiese, o « scuole », o palazzi, (S. Polo, S.ta Margherita, S. Maria Formosa, S. Giacomo dell'Orio, S. Stefano, ecc.), da questo campo si dipartono calli e callette che sfociano su canali, principali o per lunghezza o per importanza di traffico, a margine dell'« insula », sui quali si affacciano case, palazzi, casette, muri di cinta di giardini, in continuità sull'uno e sull'altro bordo del canale stesso, ed in intimo rapporto di colloquio tra le due sponde, oppure sfociando su altre calli che a mezzo di un ponte continuano nell'« insula » vicina;

- b) — « insule » in cui il campo principale, assai più piccolo dei precedenti si apre su canale ed è dominato, oppure no, da uno o più edifici monumentali (S. Angelo, S. Lorenzo, S. Stae, ecc.). Da questo tipo di campi si partono calli, o « salizzate », che sono in certo qual modo spina dorsale rispetto ad un sistema viario che potremo dire secondario;
- c) — « insule » strette ed allungate comprese fra due canali, o fra canale e fondamenta, in cui tutto il sistema viario secondario è, circa perpendicolare a quelli, arterie principali di traffico, e soltanto alcune di queste vie minori comunicano attraverso un ponte con l'« insula » vicina (insule comprese fra rii, per esempio di S. Alvise, della Sensa, di S. Girolamo, ecc.);
- d) — « insule » che pur avendo una forma allungata sono percorse da una calle, parallela ai canali, che fa da spina centrale (p. es. Calle della Testa) tipo di « insula » questo talvolta anche dominato da un campo (p. es. S. Barnaba).

Inutile e senza criterio storico ripetiamo, sarebbe una schematizzazione per tipi in queste formazioni che potremo chiamare « spontanee », frutto di lentissima sedimentazione secolare, se non caratterizzata con gli esempi concreti che potrebbero meglio far capire alcuni dati di fatto sempre eguali nel rapporto terra e acqua.

Il complesso di « insule » grandi e piccole è spartito da quella grande via d'acqua principale che è il Canal Grande, largo dai quaranta ai settanta metri, che snodandosi a S complica la topografia veneziana pur nella apparente semplificazione di raccogliere, tre da un lato e tre dall'altro, le sei parti in cui da secoli è suddivisa la numerazione anagrafica della città: i sestieri di: S. Marco, Castello e Cannaregio, « de citra » (li chiamarono i veneziani fino alla caduta della Repubblica) rispetto alla Piazza San Marco e « de ultra », S. Polo, Dorsoduro e S.ta Croce.

Su questa traccia viaria, di cui si è tentata una descrizione, si sedimentarono nei secoli, talora conservando le più antiche caratteristiche figurative, e lentamente rinnovandosi, le strutture edilizie veneziane, privata e pubblica, civile e religiosa.

Una edilizia generalmente piccola e modesta, che forma « l'ambiente » nel suo continuo, alternata al palazzetto ed al palazzo, alla Chiesa ed alla « scuola », i cui attributi architettonici appartengono a tutti gli stili individuabili dal 1200 al 1800, fusi coloristicamente e formalmente fino al '400 lombardesco, dominanti poi, dal '500 al '700, per contrapposizione di valori chiaroscurali e contrasto di mole.

L'edilizia civile rivela e rispecchia le classi che formavano la società politico-economica veneziana della Repubblica e ospita oggi una società, certo differenziata economicamente, ma che da tempo ha disertato in gran parte i palazzi patrizi, fuori scala al nostro vivere, per trasformarli in edifici di rappresentanza pubblica e privata.

Questo mirabile contesto edilizio, irrazionalmente ubicato e contrapposto, ha risorse di carattere figurativo dovute assai più a valori prospettici chiaroscurali e pittorici piuttosto che a valori architettonici. Infatti esclusi al-

cuni « monumenti » intesi nella eccezione tradizionale del termine, la città è tutta da ritenersi « monumentale », per valori ambientali dati anche da case modestissime. Sebbene alla luce delle inchieste e dai dati statistici si rivelino condizioni tristissime igienicamente, socialmente, tecnologicamente e strutturalmente, se individuata edificio per edificio: sebbene le sue calli troppo strette, per edifici troppo alti ed altezze di piani troppo esigue, si rivelino fuori di ogni regolamento igienico-edilizio, la città è affascinante tanto, da far gridare al delitto per ogni manomissione della sua configurazione antica.

Ed i risultati infatti dimostrano questa difficoltà di inserimento, ed il mancato ambientamento di quasi tutti i tentativi fatti dall'800 in qua, sia nel tessuto viario, per vie troppo larghe e rettilinee e lunghe e mancanti di quei valori prospettivi, a sorpresa, tipici della nostra città, sia nell'aspetto edilizio: per raggruppamenti di case popolari (rispondenti per altezza di fabbricati, distanze fra gli stessi, ed altezze di piani, e valore di aperture illuminanti rispetto a superficie da illuminare, rispondenti ad un « codice » igienico, dove « salubrità si sposerebbe a economia », ma dove niente si sposa al « gusto » di Venezia (Case popolari a S. Leonardo, in Via Garibaldi, « Chiovere » di S. Rocco, S. Girolamo, ecc.; edifici di rappresentanza fuori scala, scialbi nel colore, Borsa merci, edifici bancari a S. Gallo, ecc.).

Su quel « mare di case » piccole, dai tetti rosso-bruno-violaceo, che si presenta a chi, ammirato, le guarda dalla torre civica di S. Marco, massa compatta, divisa in due, equilibrata ed incastrata l'una nell'altra dal sinuoso percorso del Canal Grande, si alzano campanili e Chiese, si allargano vasti campi dominati da quelle o da palazzi patrizi, si snoda e serpeggia a grandi o piccole chiazze il verde, quel che è rimasto ancora dell'antico, specialmente dei vasti giardini tagliuzzati e divisi: il giardino dei Papadopoli - dei Grandenigo, ecc.

E su tutto, imponente e grandioso, domina il complesso di piazza S. Marco, ricco di monumenti senza ostentazione, aristocratico senza sussiego, impreziosito dalla luce lagunare cangiante ad ogni ora del giorno, a ogni variar di stagione, perfetto esempio maturato nei secoli, espressione di una società che in esso si sentiva rappresentata appieno.

Su queste caratteristiche che fanno della Venezia insulare un complesso urbano particolarissimo, appare necessario affrontare un'analisi della situazione attuale perchè tanto più e tanto meglio si riuscirà a metterla a fuoco, tanto più puntuali risulteranno le proposte di intervento sia di P. Generale che di P. Particolareggiato.

Questo tessuto urbano insulare copre una superficie totale che raggiunge oggi i 601,82 ha. con una densità media di 270 abitanti ha; mentre la superficie e la densità rispettiva per ogni sestiere sono:

| | | | | | |
|------|--------------|-----|--------|--------|-----|
| 28 | — S. Marco | ha. | 50,92 | ab/ha. | 322 |
| | — S. Polo | ha. | 52,50 | ab/ha. | 448 |
| 30 | — Castello | ha. | 154,70 | ab/ha. | 432 |
| 34/2 | — Dorsoduro | ha. | 165,7 | ab/ha. | 207 |
| 32 | — Cannaregio | ha. | 148,86 | ab/ha. | 309 |
| 34/1 | — S. Croce | ha. | 49,14 | ab/ha. | 353 |

Mancando una zonizzazione nella città antica, alcune caratterizzazioni sono possibili anzi utilissime ai nostri fini:

Il sestiere di S. Marco è stato da sempre la zona di massima rappresentanza della città, rappresentanza amministrativa, culturale, commerciale, residenziale, ospitata in edifici che sono tra i più monumentali.

Il suo tessuto urbano è rimasto quello antico, sebbene gli interventi ottocenteschi abbiano inciso in modo evidente con l'apertura di vie dirette e larghe (via 22 Marzo, 1876-80, via 2 Aprile, 1881-84, calle Larga Mazzini 1892) con l'interrimento di canali (rio terrà delle Colonne 1837 - rio terrà degli Assassini 1790) e viceversa con l'apertura di specchi d'acqua per lo stazionamento di gondole a servizio degli alberghi (Bacino Orseolo 1866-70). Le vie commerciali sono rimaste le antiche: Mercerie, Frezzeria, Spadaria, ecc. accresciute da quelle sopradette, che però hanno visto aprirsi le unità commerciali assai lentamente (esempio calle Larga Mazzini, tagliata nel 1892 e di cui alcuni negozi si sono aperti in questo dopo guerra).

Se le vie commerciali sono le antiche, completamente nuova è la configurazione dei negozi che nello spazio di un secolo si sono rinnovati per lo meno tre volte, ma che hanno assunto, e più vanno assumendo in questo ultimo ventennio espressione completamente difforme da quella ottocentesca che poteva ancora mantenere qualche affinità con l'antica, per il moltiplicarsi delle luci, dei colori vivaci, dei cristalli e della proporzione del vuoto di vetrine rispetto al pieno delle murature; nessuna parte dell'edilizia cittadina è tanto cambiata quanto questa parte bassa degli edifici, all'altezza dell'occhio e che, fenomeno assurdo e logico contemporaneamente, è l'unica accettata nel suo insieme da tutti.

Gli edifici nel loro complesso sono antichi, tanto mirabilmente quanto antiigienicamente affastellati insieme, ma purtroppo sono antichi anche all'interno, non rinnovati cioè tecnologicamente.

L'inchiesta campione infatti per il sestiere di S. Marco ha dato i seguenti dati statistici:

| | |
|-------------------------------------|--------|
| media abitanti/abitazione | 4,25 |
| n° medio vani per abitazione | 4,15 |
| n° medio abitanti/vano | 1,03 |
| abitazioni inabitabili | 8,50% |
| abitazioni sovraffollate | 15,60% |
| abitazioni inabitabili e sovraffol. | 3,54% |
| fabbricati nuovi | 2,84% |
| fabbricati buoni | 34,80% |
| fabbricati mediocri | 42,60% |
| fabbricati cattivi | 18,44% |
| fabbricati pessimi | 1,42% |
| abitazioni con bagno | 31,91% |
| abitazioni con solo W.C. | 62,41% |
| abitazioni con W.C. in cucina | 4,96% |
| abitazioni prive di W.C. | 0,71% |

La Società che li abita è assai varia, passando attraverso tutte le sfumature della classe dedita al commercio e ai servizi, ma in gran parte troviamo qui, almeno nei primi piani, uffici e laboratori di artigianato e commerciali e negozi.

Complessi monumentali e singoli monumenti fra i più cospicui della città si trovano in questo sestiere oltre piazza S. Marco che ordina, le sue masse architettoniche secondo ideali assi di simmetria dei tre spazi che formano l'insieme: piazza, piazzetta, piazza dei Leoncini, intorno al campanile come cardine della composizione.

In relazione agli itinerari pedonali i punti di convergenza del traffico confluiscono su tre nodi principali; Piazza S. Marco, come elemento di attrazione generale della città, confluenza e deflusso dalle zone più lontane di terraferma e dal canale, Rialto su cui converge tutto il traffico che si dirige ai sestieri di S. Polo e di Cannaregio, e quello che va o viene dalla stazione, Campo S. Stefano per il traffico da e verso Dorsoduro; gli itinerari si snodano con il modo sinuoso caratteristico, per raggiungere i vertici di questo triangolo e sono itinerari assolutamente fondamentali della città, il più celebre « le Mercerie » si svolge in una calle continua, fiancheggiata da una ininterrotta teoria di negozi elegantissimi che danno a questa famosa calle l'aspetto prezioso di una « galleria ». Gli altri due itinerari, meno aulici, sono tuttavia assai importanti e caratteristici. Quello che si dirige da S. Stefano verso Rialto alterna a lunghe calli ampi slarghi di campi puntualizzati da palazzi di stile gotico e rinascimentale in continuità con edifici più modesti e con esempi ottocenteschi, di rettorica eclettica; l'altro itinerario, che passa per calle XXII Marzo, apre prospettive più variate, per visioni di canali e slarghi più frammentari e più modesti, per calli più brevi e spezzettate fino a raggiungere la rettilinea e fredda calle XXII Marzo che tuttavia prepara sul fondo l'esplosione della barocca S. Moisè. Questi due itinerari non hanno la sequenza continua di botteghe, caratteristica delle Mercerie, ma forse sono più pittoreschi per la ricchezza e la varietà dei percorsi, alternano alle botteghe di vario tipo, piccole e più modeste, grandiose e più eleganti, una serie di altre attività che qui trovano modo di esplicare i propri affari e che spiegano la presenza, che è andata via via aumentando, di uffici privati e pubblici. E' caratteristico in questo senso il punto focale intermedio fra S. Stefano e Rialto, cioè il campo S. Luca che raccoglie proprio in un insieme singolare negozi di vario genere; dai grandi magazzini ai caffè, e una serie di uffici pubblici e privati che si prolungano, mescolandosi ad alberghi, lungo un itinerario intermedio a quelli già descritti che da S. Luca porta a S. Marco attraverso Bacino Orseolo. Non a caso è descritta un po' più in dettaglio la vivacità di questa zona, ma perchè sembra molto importante mettere in rilievo che questa vitalità è cosa piuttosto recente, che non va oltre la seconda metà dell'800, che spiega gli allargamenti già descritti e per il continuo aumento della massa pedonale che circola e si ferma a parlare o a fare acquisti richiede l'ampliamento di alcune strettoie in cui questo ingorgo del flusso circolatorio è ormai intollerabile.

Il tessuto urbano che forma il sestiere di Castello prosegue da quello di S. Marco senza apparente o sensibile differenziazione, anzi alcuni complessi monumentali che lo caratterizzano ne uniscono le due parti adiacenti assai intimamente per gli itinerari artistico turistici che si determinano: Piazza S. Marco - Campo S.S. Giovanni e Paolo, passando attraverso Campo S.ta Maria

Formosa e S. Zaccaria - S. Francesco della Vigna per S. Giorgio dei Greci o S. Giorgio degli Schiavoni.

Ma già la viabilità è più incerta, vale a dire scissa in più rivoli, non marcata da negozi di lusso, benchè le unità commerciali e artigianali siano ancora in numero notevole. Altri complessi monumentali esistono nel Sestiere, e basterebbero S. Pietro di Castello e l'insieme dell'Arsenale a confermarlo, mentre l'edilizia ha sempre più carattere popolare più ci si allontana dal centro, pur non mancando anche in questa parte della città una stretta unione con l'edilizia aulica.

I fatti importanti odierni, quelli che creano i problemi principali sono: l'Ospedale Civile, dal 1815 ospitato in un complesso fra i più monumentali (la « Scuola di S. Marco », i chiostri del convento domenicano e della Chiesa di S. Lazzaro e in numerose nuove strutture costruite ex-novo sull'area scoperta per un totale di circa 4 ha.) e l'Arsenale, che in successive trasformazioni ed ampliamenti, fino all'ultimo del 1912, copre un'area di 46 ha., comprende un imponente specchio d'acqua, darsene e fabbriche di varia epoca; chiuso come una fortezza da alte mura, bloccato dal segreto militare, svuotato lentamente di gran parte del suo valore significativo economicamente dopo anni di stasi.

La parte estrema di Castello si è aggiunta all'antica per addizioni successive ed è formata dall'appendice Nord su cui si aprono i grandi efficienti bacini di carenaggio, dalla grande sacca di S. Elena, con il quartiere residenziale iniziato nel 1927, il campo sportivo e la grande darsena. Se questa è parte di nuova addizione, notevoli sono anche le trasformazioni della compagine antica: dai nuovi edifici scolastici di S. Giovanni Laterano, su antiche aree scoperte, ai piccoli complessi di case popolari sorti su aree già accupate da Chiese (Celestia) o antiche case abbattute (pressi della Marinarezza) e più notevoli ancora le trasformazioni del periodo napoleonico: la soppressione di Chiese e Conventi e la creazione del parco pubblico, con la copertura del rio di S. Anna, trasformato in via Eugenia (ora Via Garibaldi) e più tardi nel 1895 l'inserimento in detto parco di una struttura moderna la Biennale e recentissima, 1937, la larga banchina a bordo lagunare (Riva dei Sette Martiri) in prosecuzione della Riva Schiavoni, allargata. Trasformazioni tutte che, malgrado i motivi addotti a giustificazione di carattere tecnico, idraulico e di viabilità hanno notevolmente inciso sulla fisionomia dell'ambiente. Centro di lavoro, tradizionale per il sestiere di Castello fu l'Arsenale; al quale oggi si sono in parte sostituiti altri centri minori quali, bacini di carenaggio, alcune piccole industrie artigianali e anche i negozi, che specialmente lungo la via Garibaldi si sono moltiplicati, rimodernati, così come si è ampliato, negli ultimi 30 anni il mercato rionale abbastanza vivace, durante la mattina, all'estremo di Via Garibaldi.

Ma contro queste modeste migliorie sta una situazione edilizia gravissima specialmente per nuclei residenziali in condizione sotto ogni aspetto negativa, igienicamente e socialmente aggravata da un numero massimo di piani terreni abitati, situazione che appare chiara da alcuni dati dell'inchiesta:

| | |
|----------------------------------|------|
| n° medio abitanti per abitazione | 5,01 |
| n° medio vani per abitazione | 3,71 |
| n° medio abitanti/vano | 1,34 |

| | |
|-------------------------------------|--------|
| abitazioni inabitabili | 12,85% |
| abitazioni sovraffollate | 27,48% |
| abitazioni inabitabili e sovraffol. | 6,04% |
| fabbricati nuovi | 1,5% |
| fabbricati buoni | 29,4% |
| fabbricati mediocri | 45,7% |
| fabbricati cattivi | 19,4% |
| fabbricati pessimi | 3,9% |
| abitazioni con bagno | 25,20% |
| abitazioni con solo W.C. | 49,87% |
| abitazioni con W.C. in cucina | 21,00% |
| abitazioni con W.C. in comune | 3,15% |
| abitazioni con W.C. assente | 0,78% |

Il sestiere di Cannaregio confina lungo il rio dei Mendicanti, uno dei più celebri e pittoreschi rii della città, con il sestiere di Castello, e lungo il rio del Fontego con il sestiere di San Marco di cui continua, nelle isole più vicine, la compattezza del tessuto urbano; ma le caratteristiche fondamentali di Cannaregio, per quel che riguarda la struttura, sono il percorso, parallelo, di tutti i suoi canali principali orientati circa Est - Ovest, la forma allungatissima di tutte le isole comprese, e l'orientamento delle calli che le attraversano perpendicolarmente ai canali, cioè da Nord a Sud. L'edilizia è generalmente più bassa, più distanziata, le zone di verde, o per lo meno di spazi scoperti ancora liberi sono in percentuale maggiore che altrove; l'impronta popolare del sestiere è evidente benchè come sempre l'edilizia modesta si alterni ai palazzi patrizi a cui appunto appartengono o appartenevano tanti giardini, e questo carattere popolare è andato accentuandosi con i recenti inurbamenti nelle Chiovere di S. Girolamo, alla Baia del Re, ai Gesuiti, a S. Alvise, alla Madonna dell'Orto, a S. Giobbe. Sono queste ultime località, insieme a S. Geremia, note anche agli itinerari turistici per l'importanza di alcuni monumenti, ma i percorsi per raggiungerli non sono determinanti per il sestiere che ha la sua viabilità principale odierna derivata da fatti del tutto moderni: cioè dalla creazione della stazione ferroviaria con la demolizione nel milleottocentoquarantasei di Chiese e Conventi dell'estremo Ovest del Sestiere e dalla volontà di unirli, con un'arteria quanto più possibile larga e rettilinea secondo il criterio del tempo, ai due centri di Rialto e di S. Marco. Progetto che non riuscì a realizzarsi completamente per il mancato proseguimento di quell'arteria, la « Strada Nuova, 1871-75 » che non prosegue oltre SS. Apostoli. Ottenuta con tagli decisi, su una precedente viabilità più frazionata, con l'interrimento di rii (rio Lista di Spagna, rio S. Leonardo) questa arteria si snoda circa parallelamente al Canal Grande, animatissima, fiancheggiata da due teorie di negozi che si sono parzialmente rinnovati nella veste e nelle apparecchiature nel secondo dopo guerra.

Anche questo sestiere, sebbene non con le proporzioni di Castello, ha avuto addizioni territoriali all'estremo Nord, località che insieme a quella del

macello, la cui attrezzatura ormai antiquata verrà in breve volger di tempo rinnovata in terraferma, potrà essere oggetto di una ristrutturazione completa o parziale, secondo il valore delle preesistenze ambientali in sito e da mantenere.

Cannaregio, come il sestiere di S. Marco allinea un notevole numero di palazzi sul Canal Grande, proprio a specchio sull'acqua, senza cioè fondamente, anzi alcuni sono tra i più aulici dell'intero patrimonio artistico veneziano: Ca' d'Oro e Ca' Vendramin-Calergi.

Oltre agli alberghi, nei pressi della stazione, e i negozi quasi tutti lungo la ricordata arteria, fonte indubbia di lavoro per un ceto piccolo borghese e popolare, il sestiere ha qualche piccola industria (Colussi, Linetti, ecc.), ma la sua caratteristica è soprattutto residenziale. Malgrado alcune zone particolarmente depresse di edilizia a carattere popolare, malgrado la percentuale notevole di piani terreni abitati, il sestiere, sia per il miglior soleggiamento dovuto alla minor altezza dei fabbricati, sia per i suoi larghi canali e le spaziose fondamenta sempre sul lato Sud, è in condizioni meno tragiche di Castello, ma presenta alcuni casi particolari di edifici a carattere monumentale ridotti ad abitazioni popolari e in condizioni di disordine tale da richiedere un tempestivo intervento per salvarli, almeno nelle strutture edilizie esterne.

Per questo sestiere l'indagine campione effettuata ha dato i seguenti risultati:

| | |
|-------------------------------------|--------|
| n° medio abitanti per abitazione | 5,23 |
| n° medio vani per abitazione | 3,91 |
| n° medio abitanti/vano | 1,33 |
| abitazioni inabitabili | 7,30% |
| abitazioni sovraffollate | 31,60% |
| abitazioni inabitabili e sovraffol. | 4,00% |
| fabbricati nuovi | 1,6 % |
| fabbricati buoni | 20,00% |
| fabbricati mediocri | 56,3 % |
| fabbricati cattivi | 19,5 % |
| fabbricati pessimi | 2,6 % |
| abitazioni con bagno | 20,94% |
| abitazioni con solo W.C. | 63,76% |
| abitazioni con W.C. in cucina | 10,13% |
| abitazioni con W.C. in comune | 3,75% |
| abitazioni con W.C. assente | 1,41% |

Dei tre sestieri « al di là » del Canal Grande, S. Polo è il più piccolo come territorio, il più centrale rispetto a tutta la città e ha in Rialto per antica tradizione il primo insediamento residenziale dei Veneziani (Rivoalto) a cavallo fra le due sponde legate da un unico ponte su tutta la lunghezza del canale, fino al 1851, anno in cui l'Austria costruì i due ponti in ghisa, alla fer-

rovia e all'Accademia. Del suo antico emporio internazionale rimane un ben pallido riflesso nel mercato cittadino ridotto negli ultimi anni a mercato rionale di smistamento; ma il nome è ancor pieno di fascino, l'ambiente pittoresco ha ancora vivissima attrattiva, l'insieme architettonico si impone per grandiosa impostazione di masse che si contrappongono e si equilibrano dinamicamente per disimmietrie ed esaltazione di spazi. La viabilità principale è rimasta l'antica che incanala tutto il traffico pedonale fra Rialto e Campo S. Polo, per la Ruga S. Giovanni e Ruga del Ravano, attraverso il piccolo Campo S. Aponal, su una parallela alla Riva del Vin cioè all'andamento del Canal Grande, poi continua verso i complessi monumentali dei Frari, di San Rocco, di S. Giovanni Evangelista.

Un'altra viabilità abbastanza ben marcata è quella che porta alla Pescheria, a S. Cassiano e, a S.ta Maria Materdomini, suddividendosi in varie derivazioni non più chiaramente identificabili.

I negozi in gran parte rinnovati in quest'ultimi anni sono tutti sulle due principali direttrici di traffico già descritte e altri di prima necessità sono dislocati in punti di maggior confluenza del traffico di residenza; che trova in Riva del Vin e nell'ampio campo S. Polo, baricentrico al sestiere, due spazi pubblici soleggiati per giochi e passeggio, ma purtroppo senza un filo di verde. Grandi trasformazioni non sono avvenute, ma già alla fine del '700 alcuni suoi rii erano interrati, mentre dai primi anni del secolo è venuto sorgendo, difforme all'ambiente, un complesso di case piccolo-borghesi sugli spazi liberi delle Chiovere di S. Rocco.

In immediato contatto con S. Polo è il sestiere di S.ta Croce confinante lungo i rii piuttosto stretti di S. Cassiano, S. Boldo, S. Giovanni Evangelista e delle Muneghette e, lungo il rio della Frescada con il sestiere di Dorsoduro.

La viabilità pedonale è molto spezzettata, perchè non si è formata qui, come è avvenuto negli altri sestieri, una più marcata corrente di traffico pedonale e quindi una strada di negozi che invece si trovano distribuiti nelle varie calli o campielli e che per la maggior parte sono di prima necessità, alternati a qualche bottega artigianale (apparecchiatori, fumisti, ecc.).

Decisamente residenziale, piccolo - borghese - popolare, il sestiere presenta un tessuto edilizio in notevole decadenza che dovrebbe essere vitalizzato specialmente sul retro della fascia lungo tutto il Canal Grande.

La zona più antica ha come baricentro il Campo S. Giacomo dell'Orio, campo alberato, dominato dalla grande torre antica, animato nelle ore di sole dal gioco non solo di bimbi, ma anche di ragazzi che giocano al pallone.

Verso Ovest abbiamo tutta la parte che ha subito le più grandi trasformazioni, dalle ottocentesche (interrimento del rio dei Pensieri, manifattura tabacchi) alle recenti (una parte del Rio Novo, interrimento del rio di S. Andrea, Piazzale Roma e autorimessa) alle recentissime (seconda autorimessa, costruzione del Park Hotel) le seconde, conseguenza delle prime e, le terze delle seconde; tutta una zona di S.ta Croce in vivissima attività, che perde ogni giorno più la fisionomia antica senza riuscire ad acquistarne una nuova, a ciò contribuendo anche le grosse addizioni territoriali, iniziate nell'800 e che si continuano ancora oggi, con il « terzo dente » o isola del Tronchetto, destinata ad attrezzature varie e portuali.

Alcuni dati caratteristici mettono in evidenza e dimostrano quanto si è affermato sopra:

| | S. Croce | S. Polo |
|--|----------|---------|
| n° medio abitanti per abitazione | 4,64 | 4,93 |
| n° medio vani per abitazione | 4,20 | 4,50 |
| n° medio abitanti per vano | 1,10 | 1,07 |
| abitazioni inabitabili | 5,77% | 6,72% |
| abitazioni sovraffollate | 9,00% | 11,20% |
| abitazioni inabitabili e sovraffollate | 1,92% | 3,74% |
| fabbricati nuovi | 1,88% | 0,75% |
| fabbricati buoni | 48,70% | 49,25% |
| fabbricati mediocri | 41,00% | 44,80% |
| fabbricati cattivi | 7,70% | 2,98% |
| fabbricati pessimi | 0,62% | 2,22% |
| abitazioni con bagno | 23,72% | 32,83% |
| abitazioni con solo W.C. | 57,05% | 46,28% |
| abitazioni con W.C. in cucina | 14,74% | 17,17% |
| abitazioni con W.C. in comune | 4,49% | 2,98% |
| abitazioni con W.C. assente | — | 0,74% |

Il sestiere di Dorsoduro ha accresciuto il suo territorio non solo con quello destinato ad attrezzature (Marittima, gazometro, ecc.) ma anche con il quartiere popolare di S.ta Marta. Con questa addizione si è distrutto l'antico quartiere popolare omonimo, perdendo uno degli ambienti caratteristici della Città che era in continuazione di quello popolarissimo, ancor oggi, di S. Nicolò dei Mendicoli (gli abitanti « nicolotti » hanno tradizioni antichissime nella storia della Repubblica), popolare è anche tutta la zona intorno ad un altro dei grandi campi cittadini, quello di S.ta Margherita. Con le sue basse costruzioni, delle quali taluna di origine assai antica, la torre mozza, soleggiatissimo il campo ospita un mercato rionale e botteghe in quasi tutti i piani terreni, animatissimo e assai pittoresco è spesso occupato da baracconi di giochi, di piste, di giostre.

Da Rio S. Barnaba, e più ancora proseguendo verso Sud-Est, verso l'Accademia (l'ex Convento della Carità), il sestiere si presenta con carattere signorile, ampio di spazi, specialmente verso le Zattere, cioè quella fondamenta ampia che è diventata in questi ultimi quarant'anni zona di passeggio pubblico, non solo per l'ottimo orientamento, ma anche per il meraviglioso panorama. Altro ambiente signorile si ha su tutto il bordo del Canal Grande che allinea palazzi fra i più grandiosi dell'architettura veneziana, qualcuno ancora oggi dimora signorile privata; non mancano anche qui zone a carattere popolare con interessanti esempi di edifici sei-settecenteschi.

Alcuni dati derivati dall'inchiesta campione sono dimostrativi:

| | |
|--------------------------------------|--------|
| n° medio abitanti per abitazione | 4,78 |
| n° medio vani per abitazione | 3,92 |
| n° medio abitanti per vano | 1,34 |
| abitazioni inabitabili | 11,72% |
| abitazioni sovraffollate | 17,35% |
| abitazioni inabitabili e sovraffoll. | 5,12% |

| | |
|-------------------------------|--------|
| fabbricati nuovi | 4,25% |
| fabbricati buoni | 33,30% |
| fabbricati mediocri | 41,80% |
| fabbricati cattivi | 15,00% |
| fabbricati pessimi | 5,65% |
| | |
| abitazioni con bagno | 30,52% |
| abitazioni con W.C. | 50,70% |
| abitazioni con W.C. in cucina | 12,68% |
| abitazioni con W.C. in comune | 5,16% |
| abitazioni con W.C. assente | 0,94% |

Oltre le già accennate addizioni territoriali recenti che dovrebbero trovare una forma e una precisa funzione nel Piano Regolatore Generale, le trasformazioni più notevoli sono dovute alla perdita dell'antica funzione della punta della Dogana, dei suoi magazzini e della riva delle Zattere che si è trasformata in luogo di passeggio anche perchè ha perso la sua funzione di attracco di bragozzi e di piccoli navigli.

Del sestiere di Dorsoduro fa parte tutta l'isola della Giudecca sul cui lato Nord prospettano magazzini alternati a Chiese Conventuali imponenti, a palazzi nobiliari e a case modeste che si affacciano anche su calli perpendicolari alla fondamenta e che invadono un buon terzo della profondità dell'isola. Verso Sud prospettavano giardini e orti « deliziosi » che arrivavano fino alla laguna. Pochissimi di questi si sono salvati, sostituiti gli altri da cantieri di raddobbo quasi tutti ora in disarmo.

Le industrie qui insediate alla fine dell'800 e ai primi del secolo vanno scomparendo. All'estremo Est si è costruito un albergo di prima categoria, altri si stanno sistemando in edifici vecchi. In quasi tutte le zone ancora libere si sono fabbricati tristi edifici di edilizia popolare, un nuovo quartiere popolare è in via di costruzione a Sacca Fisola.

Dall'isola, data la nuova destinazione evidente, soprattutto residenziale e in gran parte alberghiera, dovrebbero essere eliminati il servizio di bruciatura delle immondizie (a Sacca S. Biagio) il penitenziario femminile, la casa di lavoro maschile e il ricovero di sfrattati a S. Cosmo.

La viabilità, oggi individuabile solo nella ampia triste fondamenta (perchè volta tutta a Nord) e nelle strette calli perpendicolari dovrebbe avere un definitivo riassetto tenendo conto anche del quartiere di Sacca Fisola.

2) Zona non suscettibile di trasformazione

Da quanto è stato osservato risulta che il tessuto urbano è profondamente caratterizzato nelle « insule » che lo formano, e corrispondentemente la configurazione spaziale è precisamente definita, anche quando è frutto di lunghe e differenziate sedimentazioni, anche quando forme stilisticamente varie si sovrappongono, dal bizantino al barocco.

La maturità critica del nostro tempo, che vuol essere rispettosa anche

di preesistenze ambientali ben meno caratterizzate di Venezia, ci impedisca di inserirci con violenza in tutto il tessuto sopradescritto e perciò in esso non sono possibili altro che cautelati e modesti interventi di risanamento in casi di fatiscenza di strutture o di carenza igienico-sociale insopportabile e indecorosa.

3) Zona suscettibile di trasformazione

Invece per le zone di addizione ottocentesca dove una struttura precisa di tessuto non è mai riuscita a formarsi, in un secolo e mezzo di vita, ma anzi attrezzature disordinatamente cresciute e ormai antiquate occupano una area eccessiva per la loro entità e danno ai margini della città l'espressione di una periferia abbandonata e sciatta, è necessario, nell'economia del suolo urbano, senza nuove addizioni di sacche, intervenire in sede di Piano Regolatore per dar forma e contenuto a vantaggio del centro storico stesso.

Sono queste le zone a Nord di Cannareggio occupate dal vecchio Marello fino al Canale di S. Giobbe, salvando la volumetria e qualche elemento antico verso il Canale di Cannareggio; sono le zone comprese tra la Baia del Re, in cui non solo è da bonificare l'edilizia, ma bensì anche la società che vi abita e la zona dell'ospedale pediatrico « Umberto I », dopo il suo trasferimento nella compagine dell'Ospedale Civile.

Sono le zone di Castello Nord tra S.ta Giustina ed il bordo lagunare, tra la Chiesa di S. Pietro, e il margine lagunare a Est, e quella a Nord dell'insediamento, tra il Viale 24 Maggio e il Cantiere ACNIL; sono le zone Ovest di S. Croce e di Dorsoduro, l'area del Gazometro, del Cottonificio, del Tabacchificio, delle Carceri; la zona Sud della Giudecca.

4) Centro Direzionale Commerciale (Porto e Ferrovia - Testa di ponte automobilistica e attrezzature che occupano l'area tra Piazzale Roma e gli impianti portuali sul Canale della Giudecca, ecc.).

1 — Il Porto.

Il Porto di Venezia è formato da due distinte sezioni territoriali localizzate l'una nella estrema zona occidentale della città insulare e l'altra in terraferma a Marghera.

L'intero settore insulare, unitamente al Molo « A » di Marghera, costituisce il Porto Commerciale; mentre le restanti banchine in terraferma formano il complesso del Porto Industriale a cui fa capo esclusivamente il traffico destinato alle industrie ivi esistenti.

L'attuale struttura del porto è il risultato di progressivi ampliamenti delle primitive attrezzature esistenti alla metà del secolo scorso. Prima della costruzione del ponte della ferrovia (1846) l'imbarco delle merci si effettuava tra il Bacino di S. Marco e il Canale della Giudecca. Nel 1849, avvenuto l'allacciamento della città alla terraferma, vengono attivate ad uso portuale le banchine di S. Lucia e S. Chiara, ma le merci continuano ad essere trasbordate a mezzo di chiatte dalle navi all'ancora nel Canale della Giudecca. E' nel 1880

che, con lo scavo del bacino della Marittima e la costruzione del Molo di Levante, si delinea la struttura di un porto moderno. Vengono successivamente realizzate le banchine dei Magazzini Generali a S. Marta (1896), di S. Basilio (1897) e del Molo di Ponente (ultimato nel 1907) ed effettuati gli ampliamenti relativi ai due moli principali (1902 e 1907).

Nel 1934 il porto commerciale, con l'entrata in servizio del nuovo molo « A » di Marghera adibito al traffico delle rinfuse, acquista l'attuale configurazione.

Predominante l'importanza del porto nell'economia della città, che riceve dalla sua attività un flusso cospicuo di ricchezza. Il movimento delle merci supera nel 1957 gli 8 milioni di tonn. annue, per cui il Porto di Venezia è al 3° posto nella graduatoria dei porti italiani e viene dopo Genova e Napoli.

Va però notato che solo 1/4 circa della cifra indicata va attribuita alla sezione commerciale essendo il restante traffico imputabile alla sezione industriale di Marghera. Questa infatti ha assunto importanza sempre maggiore nell'ultimo decennio, passando da una cifra di circa un milione e mezzo di tonn. dell'immediato dopoguerra a circa 6 milioni di tonn. nel 1957; aumento in gran parte dato dagli olii minerali e, a distanza, dal carbone e minerali metallici.

Il movimento complessivo della sezione commerciale (Marittima e Molo « A » di Marghera) si è mantenuto nel dopoguerra su una media aggirantesi intorno al milione e mezzo di tonn. e solo nel 1953 si delinea la ripresa che porterà nel 1957 il livello del traffico sui 2 milioni di tonn., cifra che costituisce la media negli anni pre-bellici e che nel dopoguerra era stata raggiunta solo nel 1947, a seguito del temporaneo afflusso dei rifornimenti per le truppe alleate.

Il movimento complessivo riguarda essenzialmente i carboni, i cereali, i metalli in genere, il cotone, con assoluta prevalenza degli « imbarchi » sugli « sbarchi », questi ultimi aggirantesi sul 25% del traffico totale.

Fra le cause che hanno contribuito alla ripresa va annoverata la ricostruzione di buoni e moderni servizi di linea. Ci sono ragioni per ritenere che il nuovo livello di traffico raggiunto possa essere mantenuto e incrementato anche se nel 1958 si è notata una modesta flessione, imputabile al fenomeno generale di recessione dei traffici commerciali verificatisi in tutti i porti nazionali ed esteri.

Anche le statistiche del movimento passeggeri indicano, negli ultimi anni, un costante incremento degli sbarchi e degli imbarchi. Dopo la grave crisi del dopo-guerra si ha una decisiva ripresa nel 1955 con un totale di 70.600 « arrivi » e « partenze », media del decennio pre-bellico. Questa cifra è salita a: 74.745 nel 1956, a 76.000 nel 1957 e a 86.911 nel 1958. L'aumento è significativo e promettente tenuto conto della preesistente carenza di linee regolari e delle mutate condizioni politiche, sociali ed economiche createsi nel dopoguerra in alcuni paesi dell'Europa centrale, nei Balcani, nel Medio e nell'Estremo Oriente, costituenti l'area naturale e tradizionale dei traffici del Porto di Venezia e dei porti adriatici.

Conviene ora descrivere le infrastrutture e le sovrastrutture portuali in relazione alle tre fondamentali attività, esaminandole separatamente: il Punto Franco, la Sezione Commerciale, la Sezione Viaggiatori.

A) — Il Punto Franco è ubicato sulle aree portuali prospicienti il Canale della Giudecca.

L'estensione frontale del tratto prospiciente il Canale della Scomenzera è di mt. 205, con banchina di 4 metri di fondale, l'estensione frontale al Canale della Giudecca è di m. 845; ma a linea spezzata, con banchina di circa 8 m. di fondale a forte scarpata verso mare inadatta ai profili delle navi moderne. La superficie cintata commisura mq. 75.000. Nel 1954 vi è stato incluso il Cotonificio Veneziano. E' allacciata al parco FF.SS. mediante un fascio di binari a sei linee, ed al Ponte della Libertà mediante strada camionabile della larghezza di m. 8. La superficie coperta è di circa il 25% di quella disponibile e cioè all'incirca mq. 20.000, suddivisa in 15 grandi magazzini, nonché in altre sedi di edifici di modeste proporzioni adibiti ad uffici di Punto Franco, del Provveditorato al Porto, dell'Ispettorato di Finanza e ad altri usi di servizi portuali.

Lo stato di consistenza dei magazzini presenta gradi di pronunciata vetustà, il loro uso è del tutto irrazionale e spesso inadatto, per ragioni di sicurezza, alla loro struttura. Infatti vengono per lo più depositati alcool, vini e zuccheri; e le lavorazioni consistono nella tostatura di zuccheri, nella successiva liquefazione, miscelazione con alcool ecc.; mentre le strutture - solai, colonne, coperture sono quasi tutte di legno.

Le gru mobili, in numero di 13, del tipo a braccio fisso, hanno una potenza al gancio di 1,5 - 3 tonn. Esiste un telfer a servizio dei magazzini interni.

Allo stato attuale quindi per la condizione antiquata delle infrastrutture, per la condizione del fronte a mare a linea spezzata, che non consente un intenso sfruttamento della banchina stessa, il Punto Franco non risponde a criteri di esercizio economico.

B) — Sezione commerciale. L'area originariamente destinata al porto misura 39 ha. circa. Ma non tutta l'area è attualmente disponibile per attività portuali, poichè vari enti ed esigenze hanno portato alla destinazione di alcuni settori ad altri usi. Si segnalano in particolare alcune aree e la relativa destinazione.

Molo di Levante, usato per metà della larghezza e per due terzi della lunghezza dalle FF.SS. (Stazione Ferroviaria Piccola Velocità);
area alla radice dei due moli, usata nella parte centrale dalle FF.SS. a deposito locomotive, e deposito di olii combustibili;

area del Tronchetto, destinata al mercato ittico, ai magazzini frigoriferi, allo scalo fluviale merci autotrasportate;

molo di ponente, area centrale fra i magazzini di calata, usata anche dalle FF.SS. per sosta di carrozze viaggiatori;

banchina orientale sul canale di Scomenzera, usata in comune con le FF.SS. per i servizi di traghetto di carri ferroviari e autocarri.

Le banchine per attività marittime, escluso il Punto Franco e Scomenzera, hanno uno sviluppo di 2790 m. Parte sono di antica costruzione (fine '800 principio '900) e sono impostate a profondità variabile da 8 a 9 metri. Quelle più recenti (1915-1957) sono tutte in Marittima; si sviluppano per

1835 m. e sono impostate da — 10 a 14 m. Le banchine antiche sono generalmente a scarpata, mentre nelle più recenti il paramento è verticale.

Gli specchi d'acqua della sezione commerciale misurano circa 50 ha.; quelli del Punto Franco circa 21 ha.

Il complesso di Marittima comprende 19 ormeggi utilizzabili, per 134 m. di lunghezza media ciascuno e 3 ormeggi fuori servizio per lavori di banchinamento. I magazzini di calata sono 16, tutti in buona efficienza, salvo quello del Molo di Levante. In testata a questo Molo è il Silos, fabbricato multipiani, che con il corredo di tre magazzini accessori, ha una capacità di 35.000 tonnellate.

Il Molo di Ponente ha sufficiente attrezzatura meccanica nella calata occidentale (20 meccanismi mobili, di cui 17 a braccio variabile) e per un terzo nella calata di bacino (6 meccanismi di cui 4 a braccio variabile); le altre calate richiedono rinnovo o integrazione di meccanismi.

La viabilità ferroviaria e stradale è assicurata con appropriate strutture lungo tutte le banchine, fatta eccezione per il Molo di Levante data l'esiguità dello spazio tra la sponda ed il magazzino. In particolare il Molo di Ponente ha ovunque due binari in banchina e linee interne di corsa e riconsegna.

Il traffico portuale si svolge oggi in condizioni non soddisfacenti, principalmente a causa dei seguenti fatti:

congestione del traffico ferroviario nella Stazione di S. Lucia;

insufficienza di linee di corsa sul ponte ferroviario del Canal Grande per il collegamento della stazione di S. Lucia e ponte translagunare, con la zona portuale;

mancanza alla radice dei moli di una stazione di verifica e di smistamento;

intralcio di attività ferroviarie non attinenti al porto (stazione piccola velocità del Molo di Levante, deposito locomotive);

difficoltà di parcheggiare autocarri in prossimità dei magazzini; difficoltà accresciuta dalla ristrettezza del varco merci, e dei parcheggi esterni al Tronchetto.

Si può dire comunque, sul fondamento di affermazioni pronunciate in sede ufficiale dalle autorità portuali (conferenze di servizio del 22 Marzo 1958, nella sede del Municipio di Venezia) che provvedimenti possibili e non eccezionali possono mettere il porto in condizioni da sopportare notevoli incrementi di traffico.

La sua conformazione è anzi tale da rispondere abbastanza bene agli indirizzi manifestati dalle recentissime ricostruzioni portuali.

Si può dire ancora che il potenziamento del bacino marittimo consentirebbe di svolgere entità di traffico notevolmente maggiorate anche senza l'ausilio degli ormeggi dell'attuale Punto Franco.

C) — Sezione viaggiatori. Esistono delle attrezzature per lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri, ma hanno carattere provvisorio e sono inadeguate alle necessità del traffico ed all'importanza turistica della città.

Sono ubicate:

Alla Riva dei Sette Martiri;

nel Canale della Giudecca, al Pontile privato della Società « Adriatica »;

nel Punto Franco di S. Basilio, presso la stazione provvisoria all'estremità orientale della banchina; nell'isola di Poveglia: per i casi contumaciali.

La Riva dei Sette Martiri, nel bacino di S. Marco ha una banchina rettilinea lunga 350 metri, con fondali utili di 10 metri. E' di costruzione recente e consente l'ormeggio contemporaneo di due grandi navi. Questa banchina si presta particolarmente per l'ormeggio delle navi in crociera, le quali sostano lungamente, sono interessate ad ormeggi nel centro cittadino, non presentano problemi di sbarco ed imbarco di merci, non hanno alcuna necessità di disporre di banchine collegate con la terraferma.

Per analoghe ragioni, la stazione è preferita anche da navi di piccolo tonnellaggio e con scarso movimento di merci.

La Riva è assolutamente inadatta al traffico passeggeri vero e proprio per la mancanza di comunicazioni con la terraferma. Attualmente è sprovvista di qualunque attrezzatura a terra, per le varie operazioni da eseguire (controllo passaporti, dogana, finanza e servizi vari ai passeggeri).

Il pontile della Società « Adriatica », sul canale della Giudecca, alla estremità occidentale delle Zattere, recentemente ampliato a metri 112,07 con fondale a metri 10,50, è riservato alle navi da passeggeri e miste di quattro Società di Navigazione (Italia, Lloyd Triestino, Adriatica, Tirrenia). Sotto lo aspetto nautico l'ormeggio è perfettamente idoneo. La stazione gestita dalla stessa Società è ottimamente attrezzata; ma il collegamento con il pontile avviene su via pubblica, costringendo ad interrompere il transito ordinario nelle operazioni d'imbarco e sbarco.

Il pontile dell'Adriatica non è collegato con la rete stradale e ferroviaria, nè è attrezzato per lo sbarco e l'imbarco delle merci; i piroscafi sono perciò obbligati ad una sosta supplementare in Marittima per le operazioni mercantili.

Il doppio ormeggio comporta una notevole spesa di pilotaggio, rimorchio, ecc. nonchè una perdita di tempo quanto mai inopportuna ad un traffico veloce come quello di linea.

La Stazione di S. Basilio, sul Canale della Giudecca all'estremità orientale della banchina del Punto Franco è, per indirizzo organizzativo, completa. Può infatti disimpegnare il duplice servizio passeggeri e merci, essendo collegata alla rete stradale ferroviaria e prospiciente ad una banchina attrezzata con gru idonee all'imbarco e sbarco delle merci. Ma lo spazio a disposizione delle merci è molto limitato; il locale adibito a servizio dei passeggeri ha caratteri del tutto provvisorio.

La Stazione Marittima contumaciale di Poveglia, è dotata di impianti notevoli. Trattasi di stazione in Adriatico, alle dipendenze del Ministero dell'Interno attraverso l'Alto Commissariato per l'Igiene e la Sanità Pubblica, da tenere obbligatoriamente in efficienza, facendo parte della rete sanitaria internazionale, in base alle convenzioni O.M.S.

Il movimento passeggeri fa capo alla Marittima, quando vi è uno scarso numero di passeggeri rispetto alle merci o qualora si verifichi l'impedimento di altri ormeggi.

A titolo orientativo la distribuzione delle navi e dei passeggeri ai vari attracchi si approssima alle seguenti percentuali:

| | N° navi | N° passeggeri |
|------------------------|---------|---------------|
| Riva dei Sette Martiri | 30 | 2 |
| Pontile Adriatica | 45 | 47 |
| Banchina S. Basilio | 20 | 49 |
| Marittima | 5 | 2 |
| | <hr/> | <hr/> |
| | 100 | 100 |

L'aumento del traffico marittimo viaggiatori veneziano è continuo, con netta prevalenza del traffico di transito e di quello turistico rispetto a quello migratorio. E' necessario quindi potenziare le attrezzature della « Stazione Viaggiatori » del porto, tenendo conto del suddetto carattere del traffico e del fatto che la maggior parte delle navi di linea facenti capo a Venezia è costituita da navi miste.

Per una integrale considerazione dello stato di fatto portuale è necessario ricordare gli uffici dell'organizzazione portuale e loro ubicazione:

| | | |
|---------------------------------------|---|------------------------------|
| Capitaneria centrale | — | S. Marco. |
| Capitaneria Tecnica | — | S. Sofia - Cannaregio. |
| Provveditorato al Porto | — | Zattere. |
| Commissariato al Porto | — | S. Marco - Calle Vallaresso. |
| Direzione e magazzini di Dogana | — | Punta della Dogana. |
| Uffici del Genio Civile per le OO.MM. | — | Riva di Biasio - S. Croce. |

E' sufficiente questo elenco per rendersi conto delle difficoltà del servizio generate da tale confusione e casualità di ubicazioni. Questi uffici dovrebbero essere posti in località vicina alla maggior parte delle attrezzature portuali.

2 — La Testa di Ponte automobilistica.

Si distingue in due sezioni, secondo il tipo di traffico e la portata degli automezzi, che possono essere definite, con terminologia se non appropriata almeno espressiva, sezioni merci e sezione automobilistica e servizi pubblici. La sezione merci comprende due settori: lo scalo merci del Tronchetto; lo scalo traghetti di Scomenzera.

Lo scalo merci del Tronchetto sopporta una parte rilevante del traffico di beni di consumo e collettame in arrivo o partenza. E' uno scalo inadeguato poichè al fortissimo aumento del sistema di autotrasporti non ha corrisposto un miglioramento dello scalo, con appropriata attrezzatura di magazzini e sistemi meccanici di operazione. La sistemazione dello scalo è stata impedita dalla natura dell'area, che si presta ad una utilizzazione poco efficiente e dal fatto che l'Amministrazione portuale, proprietaria dell'area, intende farne altro uso. Sul nuovo Molo del Tronchetto in costruzione è peraltro prevista la

sistemazione dello scalo in forma adeguata e con larghe previsioni di sviluppo.

Lo scalo traghetti è ubicato sulla sponda orientale di Scomenzera e si esplica in due punti operativi; la sua funzione è di imbarcare e sbarcare gli autocarri su chiatta, evitando più complesse operazioni di carico e scarico di materiali, per trasportarli a destinazione nella città o nelle isole della laguna; è un'attrezzatura di recente costruzione, ed è sufficiente. L'esercizio di scalo e trasporto è gestito dal Provveditorato al Porto.

La sezione automobilistica della Testa di Ponte, comprende oltre il piazzale Roma, alcune aree aggiuntasi al primo nucleo del piazzale, in modo casuale e con caratteri di assoluta provvisorietà e cioè:

l'area del Tronchetto, compresa tra il confine delle FF.SS. e la rampa, area non utilizzata in prossimità dello scalo merci, adibita prevalentemente a parcheggio di pullman, con una capienza di 170 - 180 pullman ed un certo numero di autocarri;

la rampa della Marittima e nei momenti di punta la rampa del Tronchetto ed una parte del ponte della Libertà che hanno ospitato fino a 1600 automezzi.

Il Piazzale Roma, dopo la recente sistemazione provvisoria, può contenere circa 3500 automobili; precisamente: 2500 nel garage AGIP, 550 nel garage S. Marco, 130 nei piccoli garages attigui e, 350 nel parcheggio. L'area del piazzale di circa 1,4 ha. è divisa in due settori: uno comprende il parcheggio di automobili, l'altro comprende l'anello di viabilità e tutto il sistema di servizi pubblici. Ad eccezione dei 2 maggiori garages, tutto il Piazzale Roma ha carattere assolutamente provvisorio.

3 — Attrezzature che sorgono tra il Piazzale Roma e gli impianti portuali sul Canale della Giudecca.

S.A. Frigoriferi Veneziani. Lo stabilimento è situato nel Punto Franco ed è prospiciente sul lato posteriore al complesso monumentale di S. Nicolò in Mendicoli e sul lato anteriore alla banchina di sbarco ed imbarco. Ha un proprio raccordo ferroviario in galleria refrigerata ed è collegato, a mezzo strada, col Ponte della Libertà.

L'attrezzatura consiste in 45 celle frigorifere di varia ampiezza, del volume complessivo di circa 18.000 mc. che sono atte a soddisfare varie esigenze.

L'impianto può sviluppare complessivamente 1.300.000 frigoriferie/ora.

Lo stabilimento ha inoltre una fabbrica di ghiaccio della potenzialità di 250-300 quintali al giorno.

Occupava un'area di mq. 3000 circa.

Il numero degli addetti è di 20 tra operai e impiegati.

S.A. Cottonificio Veneziano. E' ubicato nel Punto Franco ed è prospiciente con un lato alla banchina di sbarco ed imbarco, con gli altri lati al complesso monumentale di S. Nicolò ed al quartiere residenziale di S. Marta; è collegato alla rete ferroviaria e stradale del Punto Franco; copre una area di circa 22.000 mq. L'esercizio ha raggiunto recentemente punte minime di produttività.

Oltre a queste più importanti attrezzature sono localizzate nella zona del Punto Franco delle minori attività produttive, fra le quali sono da annoverare alcuni piccoli stabilimenti per la lavorazione dei vini e di altri prodotti connessi alle forniture di provveditoria marittima.

Officina del Gas. Eroga il gas per uso domestico a tutta la città insulare. L'impianto di trasformazione del metano in gas per uso domestico è di costruzione recente.

L'area occupata è di 4,8 ha. circa, ma soltanto una parte di questa è adibita agli impianti; depositi, officine varie; la restante area è occupata da vecchie officine abbandonate.

L'area è ubicata tra il Rio dell'Arzere di S.ta Marta ed il parco ferroviario di Scomenzera e confina a Sud col quartiere residenziale di S.ta Marta.

Impianti dell'Acquedatto. Le attrezzature consistono nella centrale di sollevamento, serbatoio interrato e torre piezometrica. Tutti gli impianti sono di vecchia costruzione e richiedono una radicale sistemazione ed un adeguato ampliamento.

L'area di circa 1,2 ha. è ubicata alle spalle di Piazzale Roma ed è compresa fra la Chiesa trecentesca di S. Andrea, il garage S. Marco ed il Canale di S.ta Chiara.

Manifatture Tabacchi. E' ubicata nelle immediate adiacenze di Piazzale Roma e occupa in totale una superficie di circa 2,2 ha. E' il più importante stabilimento produttivo nella zona, che impiega circa un migliaio di addetti con una produzione mensile aggirantesi su una media di 250.000 Kg. di tabacco lavorato; le sue esalazioni sono però molto moleste per una vasta zona della città.

Carceri giudiziarie e di S.ta Maria Maggiore. Sorgono a Sud della Manifattura Tabacchi, su un'area di circa 1 ha., delimitata in parte dai rii di S.ta Maria Maggiore e della Cazziola. Gli edifici di pena, circondati da un'alta cinta muraria, prospettano quasi da ogni lato verso quartieri di abitazione prevalentemente a carattere popolare.

Quartiere di S.ta Marta. Il settore urbano che va da Piazzale Roma alla zona di S. Basilio, ha caratteri di settore periferico e disorganico per deficienza di collegamenti e mancanza di adeguati servizi sociali e per l'alternarsi di zone densamente abitate ad aree libere inutilizzate e ad attrezzature industriali e di servizio quali il gasometro, la manifattura tabacchi, le carceri; caratteri che hanno impedito alla potenziale concentrazione di interessi, data dalla testa di ponte automobilistica, di sfogarsi in investimenti edilizi ad alto reddito. Il Quartiere popolare di S.ta Marta, la cui costruzione risale al 1925 - 26, è l'estremo lembo abitato ad occidente di questo settore urbano. E' un quartiere squallido per la disposizione pessima dei brutti edifici, la loro concentrazione e per la mancanza di aree verdi e di attrezzature sociali e soprattutto per essere chiuso completamente tra complessi industriali e portuali. L'area occupata misura 3,5 ha. e comprende una trentina di fabbricati con 621 appartamenti; di cui 187 appartengono all'Amministrazione delle FF.SS., 419 all'Istituto Autonomo Case Popolari e 15 al Cottonificio Veneziano. Il numero complessivo degli abitanti è di circa 3.340 unità, divisi in 830 famiglie: per cui risulta un grado di affollamento del quartiere del valore medio 1,27, inteso come rapporto tra il numero delle famiglie ed il numero degli appartamenti. La densità edilizia è compresa tra i 3,7 ed i 4 mc/

mq., mentre la densità territoriale è di 1000 abitanti/ha.: risulta quindi l'indice di 40 mc. di fabbricati per ogni abitante, negozi e servizi sociali compresi, evidentemente basso ed appena tollerabile se il quartiere fosse sostenuto da un settore urbano perfettamente organizzato.

5) Attrezzature collettive e Servizi Pubblici.

1 — Verde pubblico

Le aree destinate a verde pubblico in Venezia-Centro, coprono complessivamente una superficie di mq. 161.700 e consistono in tre giardini di discreta ampiezza, in un parco ed in altre piccole aree inserite nel tessuto urbano della città.

I tre giardini ed il parco si trovano così ubicati:

nel sestiere di S. Croce, di fronte a Piazzale Roma, il Giardino Papadopoli ad aiuole alberate per una superficie complessiva di 11.750 mq.;

nel sestiere di S. Marco sul retro del Palazzo ex Reale, i Giardini ex Reali, che coprono una superficie di 5.100 mq.;

all'estrema punta del sestiere di Castello, in zona S. Giuseppe, i giardini napoleonici, tenuti a tappeti erbosi ed alberati e che unitamente all'adiacente Parco Biennale coprono una superficie di 75.000 mq.;

a sud del quartiere urbano di S. Elena il parco formato da due pinete laterali con giardino centrale, attrezzato per giochi di bambini, che complessivamente copre una superficie di 61.300 mq. compresi anche i viali alberati del quartiere.

L'area destinata a verde pubblico nel centro storico di Venezia è perciò molto modesta come estensione essendo in rapporto con la popolazione attuale, di 1 mq. per abitante; inoltre non è razionalmente distribuita ma è ubicata, per la maggior parte, all'estrema punta Est del sestiere di Castello.

2 — Verde privato.

In Venezia storica sono disseminati numerosi giardini privati (circa 180). I più significativi sono localizzati nelle zone che hanno conservato una limitata densità e gli interventi edilizi delle epoche più moderne poco hanno alterato la loro originaria destinazione.

Quelli di maggior consistenza sono:

a S. Giorgio — parco omonimo;

alla Giudecca — parco di proprietà dell'E.C.A., parco Aspasia, parco sul retro della Chiesa del Redentore, parco Herion;

a Cannaregio — parco di proprietà Suore Nevers, parco dell'Ospedale « Umberto I », parco al Casino degli Spiriti.

3 — Impianti Sportivi.

Gli attuali impianti sportivi in Venezia Storica si possono così elencare:

Campo sportivo « P.L. Penzo » attrezzato per il gioco del calcio, atletica leggera e per gli altri sport di massa per una capacità di 15 - 18.000 spettatori, ubicato a Sacca S. Elena;

piccolo campo sportivo non regolare accanto alla Chiesa del Redentore alla Giudecca;

palestra sportiva Reyer a S. Felice per la pallacanestro, atletica pesante, ginnastica capace di 2.000 - 3.000 spettatori. Il complesso è sistemato in un edificio monumentale;

palestra per attività sportive minori a Dorsoduro all'Arcangelo Raffaele;

due piscine della Società Veneziana Nuoto e Rari-Nantes alle Zattere ed a S. Lucia.

Esistono inoltre:

due Società Nautiche: Querini e Bucintoro con sedi attrezzate ubicate alle Fondamenta Nuove ed alle Zattere;

due Società Veliche: « Compagnia della Vela » e « Diporto Velico » con sedi attrezzate ubicate alla Salute ed a Sacca S. Elena.

4 — Scuole.

L'edilizia scolastica di Venezia in complesso presenta particolari problemi.

Per quanto concerne il settore elementare, la disponibilità di aule è quasi sufficiente ad ospitare l'intera popolazione scolastica.

Per quanto concerne il settore dell'istruzione media e professionale inferiore si deve notare una certa scarsità di aule, sebbene il funzionamento dei corsi non sia compromesso in modo preoccupante. L'unica notevole deficienza è costituita dalla mancanza di una scuola media inferiore alla Giudecca.

Per quanto concerne le altre scuole si deve notare che è sentita la necessità di sistemazione di alcune scuole ed in particolare il trasferimento, in una nuova sede, della scuola professionale commerciale femminile « R. Carriera » e la costruzione di un nuovo edificio per l'Istituto Nautico.

SCUOLE ELEMENTARI

| | Classi | Aule |
|----------------|--------|------|
| Gozzi | 28 | 28 |
| De Amicis | 21 | 21 |
| Diaz | 25 | 25 |
| Gallina | 23 | 23 |
| S. M. Formosa | 7 | 7 |
| Ex Tracomatosi | 6 | 6 |
| Oriani | 12 | 12 |

| | | |
|--------------|----|----|
| R. Michiel | 16 | 16 |
| Scarsellini | 13 | 13 |
| Diedo | 16 | 18 |
| Carducci | 14 | 13 |
| S. Girolamo | 39 | 39 |
| Canal | 15 | 14 |
| Manzoni | 12 | 13 |
| Priuli | 13 | 13 |
| S. Aponal | 6 | 6 |
| Zambelli | 23 | 15 |
| Poerio | 16 | 13 |
| Anormali | 7 | 7 |
| Duca d'Aosta | 20 | 20 |
| Goldoni | 15 | 15 |
| Manin | 4 | 4 |

SCUOLE MEDIE INFERIORI

| | Classi | Aule |
|-----------|--------|------|
| Morosini | 25 | 15 |
| Vivaldi | 16 | 16 |
| Sansovino | 16 | 16 |
| Calvi | 10 | 10 |

SCUOLE MEDIE SUPERIORI

| | Classi | Aule |
|-----------------------|--------|------|
| Liceo M. Polo | 12 | 12 |
| Liceo M. Foscarini | 10 | 10 |
| Nautico Venier | 10 | 10 |
| Magistrale | 16 | 16 |
| Paolo Sarpi | 19 | |
| Scientifico Benedetti | 15 | |

SCUOLE PROFESSIONALI

| | Classi | Aule |
|-------------|--------|-----------------------|
| Caboto | 15 | 15 |
| R. Carriera | 21 | 14 |
| S. Samuele | 6 | 6 |
| G. Cornaro | 5 | 5 |
| G. Allegri | 7 | 7 |
| Sanudo | 25 | locali Ist. Scilla |
| L. Mocenigo | 17 | 7 |
| Corner | 20 | 20 |

5 — Mercati.

Per quanto concerne i mercati generali:

Il mercato Ittico ubicato al Tronchetto risulta perfettamente funzionante sia come ubicazione, sia come capacità ed attrezzature; il mercato ortofrutticolo, ubicato alle fabbriche vecchie di Rialto, non risponde più alle esigenze della città in quanto si può dire abbia perso il carattere di un vero mercato generale ed inoltre con il continuo aumento dei natanti sul Canal Grande, provoca un notevole congestionamento nella zona più frequentata della città.

I principali mercati rionali: quello di Rialto, quello di S. Leonardo, quello di S. Maria Formosa, quello di Via Garibaldi.

Essi rispondono alle esigenze dei singoli sestieri in quanto sono razionalmente distribuiti e facilmente accessibili.

6 — Ospedali.

Nella Venezia storica sono insediati i seguenti complessi ospedalieri:

| | |
|---------------------------------------|----------------------|
| Ospedale Civile | con 1200 posti letto |
| Ospedale Pediatrico | » 100 » » |
| Casa di Cura S. Cassiano | » 41 » » |
| Ospedale Militare | » 100 » » |
| Consorzio Antitubercolare Provinciale | » 60 » » |

La Casa di Cura « Immacolata Concezione » e quella di Padre Leopoldo da Castelnuovo, rispettivamente con 17 e 20 posti letto, data la minima attrezzatura e la particolare destinazione, non vengono considerate tra gli impianti ospedalieri.

L'Ospedale Civile, localizzato nei pressi delle Fondamenta Nuove, occupa un'area di circa 46.000 mq. e dispone di 1.200 posti letto. Gran parte della sua attrezzatura è sistemata nel complesso monumentale di S. Giovanni e Paolo e occupa un terzo dell'area totale, cosicchè il maggior numero di letti e l'organizzazione del più importante complesso ospedaliero di tutto il Comune sono concentrati in vetuste e gloriose fabbriche, e la struttura del complesso ospedaliero non può essere ritenuta nè adeguata, nè efficiente; la non razionale dislocazione dei servizi e l'impossibilità di una strutturazione più moderna hanno portato ad una mancata rispondenza alle necessità attuali.

L'Ospedale Pediatrico « Umberto I » è localizzato nella zona di S. Alvise, ha una capacità di 100 letti e risponde in modo soddisfacente alle necessità della cittadinanza.

L'Ospedale Militare S. Anna, è ubicato a Castello, conta 100 posti letto e funziona esclusivamente per i militari.

La Casa di Cura « S. Cassiano », con 40 letti, è la sola in Venezia Storica attrezzata per medicina generale, chirurgia ed ostetricia.

Il Consorzio Antitubercolare Provinciale, con 60 letti, localizzato alla

Giudecca, è attrezzato per la cura dei soggetti aventi predisposizione all'af-
fezione.

Esistono inoltre alcuni posti di pronto soccorso e precisamente:

Ospedali Civili Riuniti

Ospedale S. Anna

F.S. - C.R.I. Piazzale Roma

Ospedale Pediatrico « Umberto I »

Giudecca

C.R.I. Ponte della Canonica.

7 — Cimiteri.

Alla necessità cimiteriale della Venezia Storica sopperisce l'isola di S. Michele, unica località destinata alla tumulazione. Situata a Nord del centro storico, nelle acque lagunari comprese fra le Fondamente Nuove e l'isola di Murano, ha una estensione di circa 16 ha. dei quali una parte (circa 1.30 ha.) è occupata dal complesso monumentale della Chiesa e del Convento di S. Michele.

L'area a disposizione è stata ottenuta con successivi imbonimenti attorno alla zona conventuale, a partire dall'epoca napoleonica e può ritenersi sufficiente alle necessità della città, considerando la sistemazione in atto della nuova sacca Nord-Est che occupa una superficie di circa 3 ha.

8 — Approvvigionamento idrico.

Venezia insulare, con la Giudecca e le isole minori di S. Giorgio - S. Lazzaro - S. Clemente - S. Servilio e Sacca Sessola, è servita da un acquedotto, in concessione fino al 1973 alla Compagnia Generale delle Acque Soc. p. Az.. L'acquedotto è alimentato dalle acque provenienti dalla falda esistente a S. Ambrogio di Trebaseleghe, località situata ad una distanza di 32 Km. da Venezia ed è dotato di un'unica centrale di sollevamento a S. Andrea (Piazzale Roma) per la distribuzione a pressione nella rete cittadina.

Questo Acquedotto, la cui costruzione risale all'anno 1884, aveva dato luogo all'immediato dopoguerra a gravissima deficienza, dovuta sia alla scarsità dell'acqua allora disponibile alla sorgente, sia alla insufficienza degli impianti e della rete in relazione alle aumentate esigenze del consumo.

Successivamente la situazione è andata migliorando, a seguito di una serie di provvidenze adottate dal Comune a partire dal 1950, che hanno consentito di elevare non soltanto la disponibilità dell'acqua alle sorgenti di S. Ambrogio, che da 45.000 metri cubi giorno è stata portata, con l'aggiunta di nuovi pozzi: prima a 65.000 metri cubi giorno nel 1951 e successivamente a 85.000 metri cubi nel 1954, ma anche la capacità distributiva della rete urbana, a seguito dei lavori di ampliamento e potenziamento della stessa, iniziati nel 1954 ed ancora in corso di esecuzione.

A seguito di questo insieme di opere è stato ottenuto il risultato: di poter elevare al massimo consentito dagli impianti elevatori e cioè a 36

metri di altezza e di mantenere durante tutte le 24 ore della giornata, la pressione in partenza dalla Centrale di S. Andrea;

di poter aumentare sino a 67 mila metri cubi giornalieri la capacità di convogliamento dell'acqua sino a Venezia, attraverso la strozzatura costituita dalle due condotte sub-lagunari di 800 millimetri, fra S. Giuliano e S. Andrea, mediante la nuova centrale di sollevamento costruita alla Gazzera per l'intera portata destinata a Venezia;

di poter ottenere un sensibile miglioramento della pressione dell'acqua in tutta la rete urbana, elevando il valore delle minime pressioni raggiungibili anche durante le ore di massimo consumo tra i 16 ed i 22 metri, fatta ancora eccezione per la sola zona periferica di S. Elena, in cui tale minimo registrato è stato di 13 metri.

Conseguentemente a questo miglioramento i consumi d'acqua sono passati:

| | | | |
|---------------------|------------|-----------|------|
| da metri cubi annui | 8.693.300 | nell'anno | 1945 |
| a » » » | 11.055.547 | » | 1951 |
| » » » » | 12.587.387 | » | 1957 |

con un incremento del 45% circa.

Alla fine del 1957 il numero degli utenti era di 40.024.

Tali risultati sono stati raggiunti con l'esecuzione di un notevole complesso di opere di ampliamento e potenziamento degli impianti preesistenti al 1950 e che hanno interessato, come si è detto:

le sorgenti dell'Acquedotto, con l'ampliamento delle fonti di produzione dell'acqua;

le condotte di adduzione, con impianti speciali che hanno aumentato la capacità di trasporto dell'acqua sino a Venezia;

la Centrale di sollevamento di S. Andrea, che è stata rinnovata;

la rete di distribuzione cittadina, nella quale sono stati posati sinora 30 mila metri di nuove condotte in ghisa, nei diametri variabili da 400 a 600 millimetri.

Oltre a queste nuove opere, è stato anche proceduto ad un lungo ed accurato lavoro di individuazione delle perdite della intera rete, per rotture non affioranti, resosi opportuno in considerazione dell'elevato coefficiente di perdita ($K=1.40$) che si riscontrava da lunga data, e rappresentato dal rapporto tra l'acqua sollevata dalla centrale e l'acqua venduta.

Tale lavoro ha consentito di ridurre di oltre 6 mila metri cubi giornalieri la perdita della rete, abbassando al disotto di 1,3 il coefficiente medio K di perdita della rete stessa.

9 — Fognature.

Il problema delle fognature di Venezia costituisce già da molto tempo una notevole preoccupazione per l'Amministrazione pubblica, per la difficoltà di poter adottare soluzioni radicali data la grande estensione della rete, che è nata a poco a poco, adattandosi via via al grado di civiltà igienica raggiunto dai vari quartieri e dalle singole abitazioni.

Si tratta di un problema che però si è posto nella sua forma reale solo alla metà del secolo scorso, quando cioè le nuove case cominciarono a ve-

nire dotate di impianti igienici. Fino ad allora lo smaltimento delle acque luride era risolto per lo più con lo scarico diretto nei canali, mentre vi era anche una organizzazione per la raccolta delle materie di rifiuto che, immesse in appositi carretti, venivano poi portate allo scarico in laguna.

Il Molmenti, nella sua « Storia di Venezia nella Vita Privata, « Parte III, Cap. IV », narra che: « le immondizie o passavano per condotti che mettevano fuori nei canali, o erano raccolte nei bottini, vuotati alla notte da uomini che riponevano le sozzure in tinozze e le scaricavano, nelle barche, e per impedire che le spazzature si gettassero nei canali e fossero trasportate in laguna, accrescendone il dannoso intervento, venivano costruiti nei campi, dei chiusi quadrati di muro chiamati « scoazzere », nei quali si ammonticchiavano le spazzature che poi si trasportavano nei buchi fuori della città per concimare gli orti dell'Estuario ».

Per le acque bianche vi erano dei collettori in muratura, a sezione rettangolare, disposti ai due lati delle calli principali, ed al centro delle calli secondarie, all'inizio erano a cielo libero, e solo più tardi vennero costruiti sotto la pavimentazione.

Alla fine del secolo scorso vennero però iniziati studi per la soluzione generale del problema delle fognature.

Tra le due soluzioni proposte: quella di dotare i gruppi di abitazione di pozzi neri, e quella invece di scaricare le acque nere nei canali, previa chiarificazione con fossa biologica, prevalse la seconda, che venne adottata per la prima volta nel progetto per la fognatura tra il Canal Grande, il Rio Malpaga e il Rio della Toletta del 1900, redatto dagli Ingegneri Corti e Vivante. Tale soluzione che si appoggiava sulle ricerche fatte in quel periodo dalle Università tedesche sul potere disinfettante dell'acqua salsa in movimento, era stata proposta, dall'allora Assessore Gosetti nel suo libro sulla fognatura cittadina del 1891. L'idoneità del sistema, che venne praticamente adottato per tutta Venezia, salvo le vecchie case dove lo scarico è rimasto abusivamente diretto in canale, è dimostrato dal fatto che Venezia è una città che ha presentato in questi ultimi decenni una delle più basse percentuali di mortalità per malattie epidemiche; e d'altra parte il grado di inquinamento dovuto agli scarichi di fogna, come si può vedere dai rilievi qui sotto riportati, non è proprio preoccupante, salvo che per alcune situazioni particolari, per le quali le mutate condizioni idrauliche, in conseguenza dell'interrimento di rii, hanno provocato punti di stanca e bassa velocità.

Rilievi dell'Ottobre - Novembre 1929

| | Germi per cc. |
|-----------------------------|---------------|
| Canal Grande (Ca' Farsetti) | 1.800 |
| Porto Lido | 520 |
| Rio S. M. Mater Domini | 33.300 |
| Bacino Orseolo | 128.000 |
| Canale Scomenzera | 840 |
| Canale Tre Porti | 204 |

Successivamente al progetto Corti-Vivante, e più precisamente verso il 1920, si iniziò anche a Venezia, come già in altre città italiane, l'adozione di vasche per il lavaggio automatico della rete nera. Tale sistema rappresenta un netto miglioramento rispetto al tipo di fognatura tradizionale, ed il quartiere di S. Elena, che fu costruito con tale sistema, è oggi giorno uno dei quartieri più efficienti dal punto di vista delle fognature.

Le vasche di cacciata, che naturalmente comportano il sistema di fognatura separato con collettori di acque bianche e acque nere, vennero però abbandonate per un lungo periodo, poichè necessitavano di accurata manutenzione ai sifoni di cacciata e si ritenne di abbandonare un sistema moderno ed efficiente, per non avere la preoccupazione di ispezionare una volta all'anno tutti gli apparecchi, controllandone la regolarità di funzionamento.

In questi ultimi anni il sistema è stato ripreso in considerazione, ed è anzi in corso di attuazione un provvedimento che consentirà la riattivazione di tutte le 120 vasche di cacciata che risultano così distribuite:

| | |
|----------------|----|
| A — S. Marco | 4 |
| B — Castello | 31 |
| C — Cannaregio | 37 |
| D — S. Polo | 10 |
| E — S. Croce | 3 |
| F — Dorsoduro | 34 |

Nel nuovo quartiere di Sacca Fisola ne verranno ora installate 32.

Per quanto riguarda le caratteristiche costruttive, in Venezia insulare si hanno ambedue i sistemi di fognature:

a) — fognatura mista con collettori principali e secondari in muratura, in calcstruzzo o con tubi di cemento:
si tratta di collettori orizzontali che collegano due canali, e che funzionano per effetto dei ritardi di marea che si hanno nei due canali, e che creano un dislivello (il cosiddetto tirante); tanto più è forte il dislivello, tanto più il collettore resta efficiente e pulito. Sono le prime fognature di Venezia e dell'Estuario, e presentano molti inconvenienti, perchè risentono per il funzionamento del grado d'interramento dei rii. Ben presto si riempiono, poichè nelle ore di stanca il materiale solido si deposita, e il piccolo tirante di marea non è sufficiente a creare velocità tali da rimuovere questo deposito nelle ore successive. I collettori principali sono costruiti in muratura, con fondo oggi in calcstruzzo che una volta veniva eseguito con mattoni posti in piano su 2 file. Le pareti sono in muratura. La soletta superiore è in cemento armato; un tempo il collettore veniva coperto con un volto in muratura.

Questi collettori sono delle dimensioni interne, variabili a seconda del servizio richiesto, di m. 0,60 - 1,20 di larghezza per 0,60 - 1,50 di altezza. Essi congiungono 2 canali o rii per lo più paralleli rispetto alle isole da essi racchiuse. La quota è fissata rispetto al medio mare (mm) in modo che il fondo del collettore venga a cadere a 1,50 - 1,20 m. sotto il livello del medio mare.

Recentemente questi collettori sono stati costruiti a quota superiore, e cioè con fondo a m. 1.00 sotto il m.m., e muniti alle testate di scivoli, in mo-

do che agli sbocchi sui canali, il fondo venga sempre a cadere alla quota di 1,20 sotto il m.m. Anticamente questo genere di collettore riceveva acque nere e bianche insieme (sistema misto) e cioè ad esso erano innestate sia le fogne delle case che gli scarichi delle caditoie stradali. In gran parte della città, e precisamente nelle calli strette (inferiori ai ml. 2,50 di larghezza) il sistema misto sussiste tutt'ora ed è difficile provvedere alla opportuna separazione delle due « acque » per il piccolo spazio a disposizione nel sottosuolo, tenendo conto che nelle calli passano anche condotte del gas, dell'acqua e cavi di vario genere. Evidentemente tale sistema misto origina gli inconvenienti di emanazioni metifiche dalle caditoie stradali, che generalmente sono senza sifone, poichè in quei condotti avviene la prima trasformazione biologica dei materiali di fogna. I collettori secondari sono eseguiti nella stessa guisa dei principali, ma non sono di collegamento fra rii. Essi corrono in calli o strade per lo più ad una sola uscita, e pertanto sono intestati da una parte o dall'altra, sfociano in rii e canali oppure in un collettore principale. Hanno dimensioni interne variabili fra cm. 40 x 40 e 100 x 100. Nel caso che sfocino in un collettore principale, essi conservano la stessa quota per quanto riguarda la soletta di copertura o il volto, ma si innalzano nel fondo rispetto al fondo del collettore principale.

Certe volte questi collettori sono intestati anche verso il collettore principale, ed il collegamento con questi avviene attraverso uno sfioratore od una « pipa », in modo che si comportino come una fossa settica.

I canali di Venezia che sono sottoposti ad un costante interrimento non sempre si possono tempestivamente escavare ed allora si formano dei « dossi » o cumuli di sedimenti, agli orifizi dei collettori, con conseguente intasamento delle condotte, rigurgito ed indurimento dei materiali fermi ciò che causa poi lo smantellamento della fognatura.

Per la pulizia dei grandi collettori di fogna in Venezia si provvede all'espurgo allorchè il condotto raggiunge i 4/5 di interrimento circa, cosa che viene a verificarsi, in condizioni di normale funzionamento, ogni secolo e più. Se i canali invece non vengono escavati con la normale frequenza, la cosa avviene più rapidamente (40 - 50 anni).

L'innalzamento detto in precedenza della quota di fondo dei collettori è determinata appunto da questo fatto.

L'espurgo consiste nello scopercchiamento della pavimentazione stradale, escavo, lievo delle lastre di copertura, demolizione del volto di muratura, espurgo con carriole per lo più in ore notturne, ed infine ripristino del tutto.

Per ritardare inoltre l'intasamento di collettori viene prescritto anche per questo genere di fogna la fossa settica, ai piedi delle colonne private di servizio.

b) — Fognatura separata con collettori per acque bianche in cemento e collettori per acque nere in cemento con vasche di cacciata per il lavaggio automatico delle condotte.

Circa quarant'anni or sono si iniziò l'esperimento di adottare anche per Venezia, come era stato fatto in molti altri Comuni italiani, delle vasche di cacciata, e dopo di allora nei nuovi quartieri le fognature vennero quasi sempre costruite con questo sistema. Per la rete nera i collettori hanno diametro costante per tutta la lunghezza, dalle vasche di cacciata all'orifizio sul canale

di cm. 25 - 30. Hanno pozzetti di ispezione intervallati lungo la condotta. Gli innesti dei braccetti secondari sono orientati verso la direzione di smaltimento.

Essi corrono con il fondo canale a quota superiore al medio mare, in modo che normalmente non siano pieni delle acque dei canali, e hanno una pendenza di 2 - 5%. Le tubazioni sono posate su platea di calcestruzzo con rinfianchi, e munite di collari in malta di cemento. La lunghezza normale delle condotte è di circa mt. 70 - 200.

I pozzetti d'ispezione (in muratura) sono posti ogni 10 - 20 mt. circa, e nelle curve ad angolo sensibile e sono delle dimensioni di mt. 2,00 x 0,65 x 0,60 x 1,00 h., muniti di chiusino e controchiusino.

Le vasche di cacciata, che sono sistemate sotto le pavimentazioni stradali, hanno capacità di circa 1 - 2 mc., e sono di forma obbligata dalla disponibilità di spazio.

E' prescritto ai privati che si innestano su dette fogne di avere ai piedi delle tubazioni verticali delle vasche chiarificatrici, per impedire che il materiale di smaltimento venga trasportato per « direttissima » nel Rio o canale. La quota di fondo canale è quasi, sempre di m. 1,20 sotto il medio mare e viene raggiunta con uno scivolo in prossimità del muro di sponda. In testa allo scivolo vi è sempre un chiusino d'ispezione. Le vasche di cacciata normalmente scaricano in un intervallo di 6 - 8 ore.

I sifoni per le vasche di cacciata sono generalmente del tipo « Pitteri », in lamiera zincata. Alcuni sono del tipo « Meloncelli », con campana in lamiera di piombo, o del tipo « Siaf » in ghisa catramata. Nei progetti dei nuovi quartieri attualmente in costruzione vengono adottati i tipi « Milano » e « Contarini », che presentano funzionamento più regolare, anch'essi in ghisa pesante catramata, ma più robusti degli altri tipi.

10 — Nettezza Urbana.

Il servizio di nettezza urbana svolto, a titolo provvisorio per conto del Comune, da una impresa privata viene attualmente effettuato nella città insulare nelle linee generali come segue: il netturbino preleva dall'abitazione la pattumiera familiare e ne travasa il contenuto in un bidone montato su carrello e lo applica all'apparato di svuotamento montato su natante, cosicchè le spazzature finiscono nell'apposito cassone.

Per l'effettuazione del servizio ogni sestiere della città è stato suddiviso in un certo numero di zone ed ogni motobarca serve alcune zone. Ciascuna zona è servita da 4 - 5 netturbini. Le motobarche in servizio sono 24 di cui 16 da q.li 50 e 8 da 30 q.li.

Verso le ore 12, le motobarche, completato il carico (la quantità media di rifiuti provenienti dalle zone di Venezia insulare e dal Lido si aggira intorno ai 1000 q.li), tornano nel cantiere di Sacca S. Biagio. Qui giunte, le immondizie contenute nei cassoni vengono travasate per mezzo di due gru girevoli su grosse peate le quali, trainate da un rimorchiatore, vengono avviate ai luoghi di smaltimento, attualmente a Treporti.

Oltre ai mezzi suindicati, sono in servizio, nella zona di Venezia città, due motobarche per servizi speciali, quali il lavaggio bidoni per le collettività,

l'innaffiamento e lavaggio delle fondamenta e alcuni scafi a motore e a remi per la pulizia dei canali.

Per quanto riguarda il ricovero degli attrezzi necessari, in ogni sestiere della città e al Lido vi è un locale di deposito.

Recentemente l'Impresa ha messo in atto un servizio sperimentale nelle zone di S. Stefano, S. Maurizio e dintorni. Tale servizio consiste nella distribuzione agli utenti di una pattumiera standard in materia plastica e nella messa in esercizio di 8 carrelli speciali a due bidoni con cuffia antipolvere.

11 — Gas.

L'erogazione del gas nel Comune di Venezia è affidata alla Società Italiana per il Gas.

Il gas viene distribuito in Venezia città con esclusione dell'isola della Giudecca.

L'esercizio viene effettuato in Venezia città, con gas fabbricato a base di metano naturale per mezzo di processo di crackizzazione. Il potere calorifero del gas distribuito è di 4.300 cal/mc..

In Venezia insulare esistono al riguardo due officine, la prima, della superficie di circa 50.000 mq. dove avviene la produzione del gas, è ubicata nella zona di Santa Marta; la seconda, della superficie di 7.000 mq., è sita a S. Francesco della Vigna ed in essa non avviene produzione di gas in quanto ha funzione unicamente di polmone per rendere possibile una razionale ed uniforme distribuzione.

La rete di distribuzione del gas a Venezia comporta una lunghezza di tubazione di circa 160 Km. suddivisi fra i vari diametri ed esclusi gli allacciamenti. Il numero di utenze in Venezia insulare ammonta a circa 35.000. L'erogazione annua è di circa 22 milioni di mc.

2° — VENEZIA - TERRAFERMA

1) Generalità e consistenza

Per la descrizione della situazione urbana della parte di terraferma del Comune di Venezia diventa indispensabile una breve prolusione riguardante le linee dinamiche di sviluppo demografico della zona fino ad oggi. Il fenomeno « dell'urbanesimo » è perfettamente evidente nel raffronto delle planimetrie del territorio mestrino degli ultimi decenni.

E' noto che nell'ultimo cinquantennio, in contrapposto alla situazione statica della Venezia insulare, si è verificato un costante progressivo sviluppo della terraferma, influenzato in misura decisiva dalla creazione della zona industriale di Marghera.

Il fenomeno ha assunto un ritmo accentuato nell'ultimo decennio per effetto dell'elevata richiesta di abitazioni che ha determinato l'espansione dell'abitato in misura irresistibile e incontrollata e un incremento molto forte della popolazione.

Gli abitanti di questa zona del Comune che assommavano ad appena 20.000 all'inizio del secolo, raggiungono la cifra di 80.000 alla fine dell'ultimo conflitto e di 130.000 oggi, avvicinandosi così al livello di popolazione del centro storico che è rimasto dal 1900 su una pressochè costante cifra di 160.000 abitanti.

L'eccezionale incremento di popolazione dell'ultimo dopoguerra, influenzato soprattutto da un considerevole flusso immigratorio, si è manifestato principalmente nei centri di Marghera, Mestre, Zelarino, Malcontenta e in misura minore Favaro e Chirignago. Per sommi capi si può dire che Marghera è passata da circa 7.500 abitanti dell'immediato dopo-guerra ai 24.000 attuali, Mestre da 49.000 a 71.000. Così i nuclei periferici di Zelarino - Favaro Veneto - Chirignago - Campalto - Malcontenta hanno subito un incremento di circa il 50%.

Si può pertanto, su tale premessa, passare alla descrizione della struttura urbana del centro mestrino e dei suoi nuclei satelliti.

La tipologia edilizia delle zone inurbate della terraferma si presenta quanto mai disparata e frammentaria distinguendosi a settori in relazione con vie o ambienti urbani spesso poco qualificati.

Si proceda dalla stazione ferroviaria di Mestre verso Nord per un'analisi della struttura urbana residenziale.

Le direttrici stradali Sud-Nord come Via Piave, Via Cappuccina, Corso del Popolo, ecc., che si dipartono dalla fascia ferroviaria e relativa stazione verso il vecchio centro di Piazza Ferretto, hanno creato ai loro margini degli interessi ed allineamenti edilizi particolari.

La Via Piave, piuttosto insufficiente come sezione stradale e per il traffico che sopporta, presenta un'edilizia media di 4 piani circa con fronte pressochè continua ed ospita i più importanti allineamenti commerciali e negozi.

Via Cappuccina è fiancheggiata invece da edifici staccati di 4 - 5 piani su lotti di 600 - 800 mq.

Corso del Popolo è una strada nuova che va fortemente caratterizzandosi con ampia sede stradale ed edifici, ai margini, alti fino a 27 metri con allineamenti commerciali ai piani terra.

Tale aspetto urbano di Corso del Popolo risale ad una delibera comunale approvata dal Provveditorato Opere Pubbliche in data 25 Settembre 1950 che prevedeva l'allargamento della strada a 27 m. sul lato Est e degli edifici contigui con porticato di m. 5 a filo strada e con un'altezza di m. 27.

Il settore a Ovest di Via Piave è caratterizzato in special modo da una edilizia a due piani — in particolare nel cuore di questa zona si trovano circa sessanta case dell'Istituto Autonomo Case Popolari, raggruppate in cinque isolati di cui la Via Duca d'Aosta costituisce l'asse stradale. Tale complesso di edifici risale all'incirca agli anni 1930-35, è antecedente comunque alla stesura del « piano Rosso ». Sul lato Est della stessa via Piave si trovano le case delle FF.SS. che occupano in totale una superficie di 6,6 ha. con un'edilizia piuttosto scadente.

I verdi nella zona inurbata sono pressochè inesistenti; i pochi che esistono appartengono per lo più ai giardini delle ville private.

La zona Est di Corso del Popolo oltre ad un'area occupata da nuovi

capannoni ed uso posteggio filoviario, presenta numerose aree non edificate, frammiste a nuove costruzioni e a nuclei di edifici bassi, in gran parte in cattive condizioni igieniche e di servizio stradale. Va notata in particolare per le sue pessime condizioni edilizie la parte denominata di Altobello, di forma triangolare compresa tra il moncone finale del Canal Salso, Via Altobello e Via Costa. Si tratta di case di 2 piani in media, abitate da gente povera e che vive in parte del movimento di carico e scarico delle imbarcazioni che giungono al Canal Salso presso Piazza Barche dalle isole e da Venezia.

Un'area libera di una discreta consistenza (mq. 119.000) si stende ad Ovest di Via Piraghetto tra questa ed il parcheggio ferroviario; di quest'area è stata autorizzata la lottizzazione di una piccolissima parte in prosecuzione di Via Podgora.

Uno dei problemi che appaiono subito evidenti osservando la struttura della zona urbana di Mestre ora descritta che va dalla fascia ferroviaria fino all'altezza di Piazza Barche, è la mancanza di strade trasversali di direzione Est-Ovest, mentre risultano notevoli, come descritto, le direttrici Nord-Sud. La Via Miranese, di notevole traffico, giunge nel centro abitato molto a Nord rispetto alla zona in descrizione e si insinua peraltro nell'abitato con sezioni stradali (Via Carducci e Via Costa) piuttosto insufficienti.

A Nord dell'ultimo tratto di Via Miranese la zona compresa tra la linea ferroviaria per Trieste e la Via di Circonvallazione presenta un'edilizia nuova nella parte che grava su Via Miranese, delle vecchie e malsane case lungo Via Rossini, mentre tra Via Miranese e Via Verdi dei villini non nuovi trovano posto tra un verde piuttosto rigoglioso. Ancora un po' più a Nord sul lato Ovest di Via Circonvallazione e fra due rami del Marzenego e dell'Osellino si trova l'unico spazio verde pubblico di Mestre interessato da alcuni progetti di attrezzature sportive, in parte già realizzati. A Nord di Via Carducci e Via Costa si estende quella parte di città che è costituita dal vecchio centro mestrino e che si imposta essenzialmente attorno al sistema delle due piazze: Piazza Ferretto e Piazza Barche. L'edilizia della zona è quanto mai disordinata per la presenza di due nuovi edifici di notevole altezza (35 - 40 metri) frammisti a vecchie povere case. La zona presenta le caratteristiche di un'edilizia in piena trasformazione e di qui la promiscuità delle tipologie.

Fra gli edifici che superano l'altezza del regolamento vigente il palazzo S. Lorenzo (m. 38) la Banca del Lavoro e altre costruzioni su piazzetta Olivi sono progetti approvati con deroga concessa dal Comune mentre il fabbricato denominato « Nettuno » che sta sorgendo in Piazza Barche (m. 42) e i fabbricati (alti m. 27,80) con arretramento di m. 9 su Riviera XX Settembre sono dovuti ad approvazione del Consiglio Superiore dei LL.PP..

Piazza Ferretto costituisce il vecchio centro non ancora intaccato da nuovi interventi, l'edilizia che prospetta su tale piazza è costituita da edifici di due - tre piani, dalla fronte molto breve (con porticato e negozi) ed estendendosi notevolmente in profondità. Si tratta di una edilizia vecchia e non monumentale, ad eccezione della torre, che complessivamente presenta però qualche carattere ambientale abbastanza interessante, peculiare più che altro per struttura e dimensioni. Alle spalle di questi edifici si hanno per lo più delle costruzioni fatiscenti, specie sul lato orientale (capannoni di depositi), in parte già in via di trasformazione; ad occidente si hanno poi i depositi della Società

Filoviaria di Mestre già abbandonati e parzialmente demoliti. A Nord di Piazza Ferretto e lungo l'angusta Via Palazzo, si ha un'edilizia del tipo di quella prospettante la Piazza, dai caratteri ambientali talvolta anche più spiccati.

Una edilizia ben caratterizzata a villini e case unifamiliari con giardini e ricca alberatura si trova tra Via Ospedale e Riviera XX Settembre, lungo questa Riviera si è già in parte proceduto a demolizione per delle nuove costruzioni di 8 - 9 piani, arretrate di m. 9 dal filo stradale esistente e su approvazione del Consiglio Superiore dei LL.PP. come accennato sopra.

La rete viaria della zona è tutta asfaltata, ma la sezione delle strade è quasi sempre molto stretta specie in relazione al traffico che le attraversa: questo fatto si rivela particolarmente preoccupante per la Via Colombo, Via Torre Belfredo e Via Palazzo (specie sotto la Torre), nonchè nella strettoia del Ponte Campana. Anche in questo settore urbano il verde pubblico è assente; ne esiste soltanto una breve fascia alberata lungo il Marzenego come zona di rispetto all'Ospedale. A Nord di Via A. Costa oltre alla già descritta zona depressa che si estende lungo il tronco finale del Canal Salso, troviamo ancora una zona in fase di ristrutturazione a Ovest di Corso del Popolo, edifici di notevole mole già sono sorti.

La Piazza Barche non è ben qualificata urbanisticamente; lo spazio di questa piazza, determinato da edifici bassi e per lo più in cattive condizioni edilizie attualmente non ha assunto ancora una precisa configurazione architettonica. Vi si svolge due volte la settimana, il mercato locale. Nella piazza, che costituisce un anello di circuitazione, stazionano alcune autolinee private, e nella zona centrale interna vi sono sistemati parcheggi di macchine e corriere.

Intorno a questa Piazza si stanno polarizzando i più vivi interessi edificatori della città. Già il « piano Rosso » e il Piano di Ricostruzione prevedevano il tombamento di un tratto del Canal Salso.

Il Canal Salso, che bagna la piazza a Est, è utilizzato dalle motobarche in arrivo dalla Laguna. La colorazione bruna delle sue acque è conseguenza del flusso di mare che porta entro il Canale gli ossidi ed i rifiuti delle industrie di Porto Marghera che stoccano nelle vicinanze del Forte omonimo.

Anche a Nord del centro vecchio si ritrova lo schema di sviluppo urbano lungo gli assi stradali di direzione Nord-Sud, che sono qui costituiti dal Corso Garibaldi e da Via Colombo, con il suo proseguimento di Via Ca' Rossa.

All'inizio del Corso Garibaldi si diparte a Ovest Via Torre Belfredo che va ad incrociare, con un innesto piuttosto critico per il traffico « 4 Cantoni », il Terraglio per Treviso, la Via di Circonvallazione e la Via Castellana anch'essa di notevole traffico; a Ovest di questo incrocio detto Quattro Cantoni, si è costituito recentemente a ridosso della ferrovia per Trieste un nucleo di abitazioni con case di due piani in media su lotto medio di 400-500 mq.

In generale per tutta la zona lungo le due direttrici di Corso Garibaldi e Via Ca' Rossa, si ha una edilizia di case singole di due piani mista con nuovi edifici di quattro - cinque piani con negozi a piano terra. Da sottolineare è il nuovo indirizzo di espansione, con edifici di 4 piani in media, verso Est di Via Ca' Rossa, con lottizzazioni a scacchiera, di cui le due principali strade sono Via Volturno e Via Tevere, normali a Via Ca' Rossa.

Il Corso Garibaldi ha una buona alberatura che è vincolata e impone tuttora alle nuove costruzioni una distanza di 11 metri dal ciglio stradale. La

Rotonda lungo Corso Garibaldi costituisce un discreto spazio di verde pubblico. Ancora ad Ovest del Corso troviamo una vasta zona non edificata, in conseguenza del vincolo imposto dal Cimitero ivi collocato.

Una zona particolare per la sua configurazione è quella compresa tra l'inizio di Via Ca' Rossa ad Est, e il Canale Osellino; la zona piuttosto vasta è denominata « delle Ambe » ed è costituita da edilizia di tipo popolare di due piani di costruzione prebellica — trattasi quasi esclusivamente di modeste case unifamiliari, che godono ciascuna di un ridottissimo verde.

Quasi tutte le strade delle recenti lottizzazioni non sono asfaltate e nessuna presenta una carreggiata adeguata ad essere collettrice principale del traffico che si avrà al momento della saturazione delle lottizzazioni.

Della trama viaria della zona gli elementi più validi rimangono quindi le strade meno recenti, specialmente Corso Garibaldi. La Via Ca' Rossa è piuttosto stretta, ma si vede fin d'ora la possibilità di un certo allargamento, come pure della rettificazione della sua curva situata proprio nel punto più congestionato, attraverso arretramenti in atto di nuove costruzioni. Alquanto pericoloso è l'incrocio di Via Ca' Rossa con Via Spalì e Via Bissuola, anche per la presenza sul crocicchio di una grande scuola (l'Istituto Tecnico Industriale Pacinotti).

Dalla Via Ca' Rossa, dipartendosi verso Est, la vecchia strada comunale della Bissuola costituisce la spina centrale di un nuovo nucleo, che va prendendo fisionomia, appunto chiamato la Bissuola. Questo nucleo si configura come una lingua di edificazione a lottizzazioni normali e alternate a pettine lungo la Via Bissuola, fino a ricongiungersi in direzione Nord - Sud sulla strada provinciale Carpenedo - Favaro (Via S. Donà).

Nella parte più vicina al centro abitato di Mestre e lungo la strada di Bissuola si trovano edifici di 4 - 5 piani, con negozi al pianoterra, mentre il tipo edilizio predominante in questo nucleo è la casa popolare di 1 - 2 piani su lotto minimo. Numerose zone libere sono mantenute a prato, oggetto in gran parte di proposte di lottizzazione da parte dei proprietari.

Conclude l'espansione urbana di Mestre verso Nord una zona che si estende a pennacchio, con propaggini in più direzioni e costituisce l'abitato di Carpenedo.

L'edilizia è costituita da edifici ad appartamenti singoli e da blocchi a 4 - 5 piani con appartamenti in condominio. Nella zona più a Est, dopo Via Pasqualigo, troviamo in prevalenza case con uno - due appartamenti, analogo carattere che si riscontra a Favaro ed alla Bissuola. Si fa eccezione per qualche edificio più alto lungo la provinciale Triestina. Nell'interno della zona si trova altresì qualche esempio di costruzioni sovvenzionate da Enti.

L'insediamento più notevole si è avuto nel periodo post bellico, salvo qualche edificio che prospetta sulla Piazza Carpenedo, che costituisce allineamento ambientale, e un nucleo di case singole e a schiera nei pressi della Ferrovia.

L'unica strada di interesse della zona è costituita dalla provinciale Triestina e dal prolungamento della strada comunale di S. Donà, che dal Terraglio porta a Favaro e oltre; questa si presenta di sezione insufficiente e con andamento tortuoso. La zona è in via di strutturazione, e rimangono ancora, nelle recenti lottizzazioni, vari lotti privi di costruzione.

A Nord il territorio si presenta alquanto depresso, essendo stato usato ordinariamente come cava di materia prima per la fabbricazione di laterizi. Si giustifica così l'irregolare forma di espansione dell'abitato, che, evitando le zone depresse, si è sviluppato nelle zone più in rilievo.

Lungo la strada provinciale per Trieste e S. Donà si sviluppa infine verso Nord-Est il nucleo di Favaro, dalla forma caratteristica a « T », il tipo edilizio più diffuso è la casa unifamiliare ad un piano su lotti molto piccoli sprovvisti di verde. Tale tipo edilizio fiorisce principalmente all'interno, alle spalle cioè delle due direttrici stradali del nucleo: le strade per Dese e S. Donà. Lungo di esse sorgono edifici essenzialmente di due piani di cui solo qualcuno più alto. In questa zona l'edilizia è quasi totalmente di costruzione post-bellica o rinnovata.

Alcune case di campagna sorgono qua e là, ma soprattutto lungo la Via S. Donà, verso la Chiesa, e vanno via via scomparendo: la popolazione di Favaro è infatti divenuta essenzialmente operaia. L'incremento demografico dovuto a questo tipo di popolazione nuova si può definire nel dopoguerra con un passaggio da 9.500 a 12.800 abitanti.

La descrizione fin qui condotta si riferisce a quello che si può definire il vero e proprio complesso urbano di Mestre, da esso in relazione a particolari direttrici stradali si irradiano propaggini o altri nuclei a carattere periferico che costituiscono come dei satelliti a semicerchio verso Ovest attorno alla città.

Verso Nord-Ovest il Terraglio con la sua edilizia sparsa ai margini costituisce un notevole patrimonio paesistico della zona con numerose ville e relativi lussureggianti parchi privati. I margini del Terraglio sono oggetto di alcuni grossi progetti di lottizzazione di cui soltanto due però sono in atto, e precisamente la lottizzazione « S. Lorenzo » di piccolo rilievo e di fronte alla Caserma Matter e quella piuttosto consistente della « Toffoletto » sul lato Ovest del Terraglio e di fronte alla Villa Ivancich, o « Villa Salus » (Casa di cura).

Verso Ovest la Via Castellana conduce ai nuclei di Zelarino prima e di Trivignano più a Ovest; essi sono facilmente caratterizzabili come del resto tutti i nuclei abitati periferici rispetto al complesso urbano di Mestre.

Si tratta di lottizzazioni, per lo più recenti, lungo la strada principale, in questo caso la Via Castellana. Erano originalmente piccoli centri a carattere agricolo che si raccoglievano con poche case attorno alla Chiesa e ad una scuola di poche aule. La popolazione nel dopoguerra è passata da 5.000 abitanti a 7.500 qualificandosi principalmente con gente operaia; persistono tuttora le condizioni di eccezionale sviluppo. Nuove lottizzazioni e di notevole entità sono state recentemente proposte.

Un po' più a Sud Ovest si trova il nucleo di Asseggiano sparso nella campagna e di piccolissimo rilievo, ha solo una piccola scuola; mentre il nucleo denominato della Gazzera costituisce una notevole propaggine di Mestre a Ovest del ramo ferroviario che si biforca per Treviso, l'abitato si è andato dilatando a macchia sino ad aderire al lato Nord della Via Miranese; l'incremento demografico non è identificabile in particolare poiché la Gazzera fa parte censualmente del nucleo di Mestre; comunque lo sviluppo si dimostra notevolmente per il numero delle recenti lottizzazioni, già alcune altre nuove

sono state proposte. Le attrezzature di uso pubblico della Gazzera si limitano attualmente ad una Chiesa di recente costruzione, un asilo, una scuola elementare ed un cinema.

Ancora a Sud-Ovest, distante circa 2 Km. dal nucleo di Mestre, e sviluppato essenzialmente lungo la Via Miranese, si trova il nucleo di Chirignago; anche questo piuttosto consistente avendo una popolazione di oltre 10.000 abitanti. La parte di abitato a Nord della Miranese è costituita per un tratto da un gruppo di lottizzazioni che si staccano notevolmente ed eccezionalmente dal filo stradale aderendo invece al corso di un piccolo canale detto Cimetto.

Il nucleo di Chirignago attualmente dispone di una scuola insufficiente ed ospitata nella sede del Municipio, di un cinema, di una Chiesa e di un piccolissimo cimitero. Due aree fortemente alberate costituiscono i parchi privati di due vecchie ville e ancora un'area verde piuttosto fiorente e suggestiva per l'alberatura è costituita da un'antica « pescheria » attualmente di proprietà della piccola industria di scope locale.

Verso Nord-Est costituiscono due piccoli nuclei abitati estremi del territorio comunale le località Dese sulla strada appunto di Dese che si diparte verso Nord della Piazza di Favaro e più a Est Ca' Noghera ultimo paesino del Comune sulla Via Orlanda.

Più consistente invece si presenta scendendo verso Sud prima il nucleo di Tessera all'incrocio della strada provinciale di Favaro con la Via Orlanda e Campalto, sempre sulla Via Orlanda con edificazione lungo la strada sono state avanzate tuttora nuove proposte di lottizzazione.

Ad Est del vero e proprio centro urbano di Mestre e precisamente sui due lati del Canal Salso per una considerevole profondità, si va estendendo infine una propaggine urbana che si protende verso S. Giuliano e la laguna occidentale di Venezia.

Questa zona è caratterizzata nella parte a Nord del Canal Salso da preventivi insediamenti piccoli industriali o a carattere di attrezzatura per la città (Mercato ortofrutticolo, Foro Boario, Macello;) mentre a sud del Canal Salso in una lingua di terra compresa tra questo e il Canale Osellino si è pressochè completato in questi ultimi anni il nuovo grande quartiere denominato Villaggio di S. Marco, con edilizia in prevalenza sovvenzionata o di Enti pubblici pianificatori (INA CASA, IACP) — Costituisce la spina centrale del quartiere un largo viale centrale detto di San Marco.

Il quartiere è caratterizzato da una sistemazione urbanistica coordinata, case di 2 piani, associate in schiere articolate, raccolte intorno ad un capace spazio interno, nel quale generalmente una casa alta di tre o 4 piani occupa una posizione singolare. Gli accessi automobilistici alle case sono previsti dalla strada lungo il Canal Salso e dalla sua simmetrica lungo il Canal Osellino.

Il Forte di Marghera presso S. Giuliano (proprietà del Demanio - Difesa, adibito ad uso militare) costituisce un discreto patrimonio di verde e di superficie sfruttabile altrimenti.

Per completare il quadro della situazione attuale degli inurbamenti della Terraferma del Comune di Venezia occorre considerare l'urbanizzazione a sud della Stazione Ferroviaria di Mestre e precisamente il nucleo urbano di Marghera lungo il lato Ovest della zona delle grandi industrie. Si tratta di

un quartiere chiaramente definito nella sua fisionomia e nei suoi tracciati stradali su un progetto urbanistico del 1925.

Lo schema urbano è costituito da un sistema di 6 piazze circolari alle quali convergono, in direzioni radiali, più strade. Una grande fascia centrale detto Viale 27 Ottobre in direzione Nord-Sud, costituisce idealmente il centro del quartiere.

L'edilizia, adattandosi in malo modo alle direzioni delle strade, è costituita da case singole, in media di 2 piani, quasi a villino, su lotti di 600-800 mq. Fanno eccezione alcuni edifici di 4-5 piani presso il Piazzale dell'Autostrada per Padova e attorno alla Piazza Centrale di Viale 27 Ottobre, presso la sede comunale. Nuovi edifici di 3-4 piani in parte di costruzione INA-CASÀ esistono lungo Via Angelo Scarsellini. Una zona piuttosto povera con edifici popolari di vecchia edilizia sovvenzionata, o addirittura con baracche, esiste lungo le due fasce ai lati di Via Fortunato Calvi, fra il Piazzale dell'Autostrada e il Piazzale Sirtori.

Il sistema stradale è a schema radiocentrico su due piazze principali circolari attraversate indifferentemente senza criterio di traffico. Su queste piazze convergono più strade, di cui c'è da notare la promiscuità tra strade di carattere residenziale e quelle di grande traffico comportanti l'attraversamento del centro abitato anche da parte di tutto il movimento di mezzi pesanti, autobotti, ecc. che affluiscono alle grandi e piccole industrie. Le sezioni stradali sono piuttosto soddisfacenti.

La zona gode di un parco pubblico già organizzato Viale XXVII Ottobre, prospiciente la Chiesa principale e la sede comunale. Numerose strade, specie le più larghe sono fiancheggiate da filari di alberi. Le piazze, negli spazi liberi da attraversamenti sono in gran parte a semplice prato. Si trovano anche dei negozi nuovi, quasi costituenti un piccolo centro, lungo Via A. Scarsellini e Via Giuseppe Giurati.

La zona che sta a Nord del nucleo di Marghera, che fa quasi da cuscinetto tra l'abitato (Piazzale Sirtori e Via Paolucci) e la fascia ferroviaria, che era una propaggine industriale prevista dal Piano del 1926 è ora totalmente occupata da insediamenti di alcune industrie e degli impianti dell'acquedotto con relativa torre piezometrica; esiste anche un camping.

Una ulteriore propaggine dell'abitato di Marghera si estende verso Sud a forma triangolare lungo la Via Fratelli Bandiera che corre a Ovest della zona delle industrie.

Permane qui la tipologia di Marghera centro; in questa zona però sono numerosissime le aree non edificate, e l'organizzazione di quartiere residenziale è totalmente nulla. Si trovano tipi edilizi disparati con case a 2 - 3 piani a cui fanno eccezione dei nuclei di edilizia popolare nuova. Permane lo schema radiocentrico di Marghera centro, le strade sono di dimensioni notevoli. Il piazzale D. Manin e la Piazza Nicolò Tommaseo sono degli spazi enormi senza fisionomia di piazza, attraversati dalle strade. Esiste a tratti non ancora completata una strada diagonale ad uso industriale di vecchio progetto, con direzione che va da Piazzale della Autostrada al nucleo di Ca' Emiliani.

A Ovest di Marghera a ridosso del lato Sud del parcheggio ferroviario si trova una propaggine del nucleo di Marghera denominata Catene; si svolge lungo la Via Marghera - Chirignago che conduce appunto per mezzo di un

cavalcavia di recente costruzione al nucleo di Chirignago già descritto. La zona di Catene anch'essa oggetto di recenti lottizzazioni è in fase di incremento specie con popolazione operaia, attualmente il piccolo centro è attrezzato soltanto con due piccole scuole ed una Chiesa.

Ancora più a Sud della descritta zona di Marghera sono dislocati tre piccoli nuclei di abitazioni talvolta costituiti da capanne di carattere estremamente povero, creati evidentemente di getto per risolvere congiunturalmente particolari problemi di alloggio negli anni prebellici: quello Ca' Emiliani (a Sud di Marghera) e (verso il limite Sud del Comune di Venezia, presso la frazione periferica di Malcontenta), quelli di Ca' Brentelle e Ca' Sabbioni.

Il nucleo di Malcontenta all'estremo confine Sud si snoda lungo il canale Brentelle e cade, per quella parte che sta sul lato Sud del canale, sotto la giurisdizione del Comune di Mira.

La strada che lungo il Brentelle si dirige verso Est costituendo confine naturale del Comune giunge al piccolissimo nucleo di Fusina sulla Laguna un tempo capolinea del battello per Venezia e del trenino locale della Società Veneta che conduceva a Dolo e Padova.

2) Attrezzature collettive e servizi pubblici

1 — Verde pubblico.

Le aree con destinazione a verde pubblico ubicate sulla terraferma hanno una scarsa consistenza e presentano nei due centri abitati di Mestre e Marghera un rapporto di 0,4 e 1.00 mq. per abitante rispettivamente. Queste consistono in giardini, aiuole, un piccolo parco a Mestre, un giardino e un piazzale alberato a Marghera e specificatamente:

Rotonda di Carpenedo a Mestre, lungo Viale Garibaldi tenuta a prato alberato con giochi per bambini per una superficie di 8.000 mq.;

giardino Querini Stampalia a Mestre sulla strada di circonvallazione comunale con attrezzatura di giochi per bambini per una superficie di 12.500 mq.;

giardinetto archeologico a Mestre in Via Torre Belfredo per una superficie di 1.850 mq. per mettere in luce le vecchie mura di Mestre;

giardinetto in Piazzale Sicilia a Mestre all'angolo Via Rosa - Via Carducci per un'area complessiva di 2.500 mq.;

giardino a Marghera in Piazzale S. Antonio per una superficie di 15.000 mq.;

giardinetto in Piazzale Giovannacci a Marghera per una superficie di 4.500 mq.;

2 — Verde privato

Nella Venezia terraferma risultano notificati i seguenti parchi e giardini.

Centro di Mestre:

Parco della Villa Volpi ora Pavan alla Gazzera;

Parco della Villa Fasoli;

Parco della Villa Giacom-Palazzi;

Giardino della villa proprietà Avv. Cesare Ticozzi;

Parco dei Frati Cappuccini in Via Cappuccina;

Parco della villa Antonio Blessi;
Parco della villa Eredi Pavanello;
Parco ex Ceresa in Via Giustizia;
Carpenedo:
Parco della Villa Marini;
Parco della villa Gaiotti;
Parco della villa Tivan;
Parco della villa Berchét;
Parco della villa Facchin;
Giardino proprietà ex Marzetti ora Comunale;
Chirignago:
Parco della villa Feldsberg-Sonino;
Asseggiano:
Parco della villa Eredi Fridemberg.

3 — Impianti sportivi

Gli impianti sportivi attualmente insediati nella terraferma sono localizzati nei centri di Mestre e Marghera e si possono così riassumere:

Mestre:

Campo sportivo attrezzato per il gioco del calcio in Via Baracca;
Piscina coperta e due campi da tennis in Via Circonvallazione;
Campo sportivo « Camposcuola » attrezzato per atletica leggera al quartiere S. Marco;

Marghera:

Campo di bocce all'inizio di Via Rizzardi;
Campo per il gioco del calcio in Via C. Gheda (non regolamentare).

4 — Scuole

L'imprevedibile notevole espansione dell'abitato di Venezia terraferma in questi ultimi anni ha portato ad una situazione particolarmente critica nel settore della edilizia scolastica in generale. La deficienza di scuole e di aule si fa sentire nel centro urbano di Mestre dove l'aggiornamento alle crescenti necessità non ha potuto adeguarsi al continuo rapido aumento di popolazione.

Per quanto concerne il settore dell'istruzione elementare è da notare che alcune classi trovano ospitalità negli edifici destinati alle più varie funzioni (uffici municipali, ambulatori pubblici) o addirittura in case di civile abitazione. Altra grave preoccupazione è data dalla notevole lunghezza dei percorsi cui sono costretti gli scolari i quali a volte devono raggiungere il centro urbano con ripetuti attraversamenti di vie di grande traffico.

Per quanto concerne il settore dell'istruzione media si rileva che esiste una sola scuola nel centro di Mestre in cui gli alunni sono costretti anche a tre turni di lezioni. Altre sezioni funzionano distaccate dall'istituto in sedi non attrezzate.

Per quanto concerne l'istruzione professionale e media superiore risulta evidente una deficienza di scuole a carattere professionale, infatti le esistenti sono notevolmente sovraffollate. La scuola magistrale funziona in sede non adatta. Il Liceo « Franchetti » invece, si dimostra sufficiente ed adeguato alle esigenze.

SCUOLE ELEMENTARI

| Mestre centro | classi | aule |
|---------------------|--------|------|
| Toti | 37 | 22 |
| Bissuola | — | 12 |
| Bissuola | 10 | 6 |
| Parco Ponci | — | 24 |
| Via Palazzo | 40 | 17 |
| Altobello | 14 | 14 |
| Vill. San Marco | 23 | 16 |
| Battisti | 46 | 42 |
| Marghera | | |
| Grimani | 48 | 24 |
| P.le N. Tommaséo | 17 | 24 |
| Altri centri | | |
| Tarù | 4 | 4 |
| Marocco | 10 | 5 |
| Trivignano | 8 | 8 |
| Zelarino | 13 | 4 |
| Chirignago | 17 | 9 |
| Asseggiano | 9 | 9 |
| Villabona | 7 | 3 |
| Catene | 9 | 4 |
| Ca' Sabbioni | 8 | 7 |
| Ca' Brentelle | 6 | 3 |
| Ca' Solaro | 3 | 2 |
| Gazzera | 14 | 14 |
| Favaro | 18 | 9 |
| Ca' Noghera | 3 | 3 |
| Tessera | 7 | 6 |
| Campalto | 12 | 12 |
| Ca' Moranzani | — | 2 |
| Malcontenta | 10 | 9 |
| Ca' Emiliani | 20 | 7 |
| Dese | 9 | 9 |

SCUOLE MEDIE INFERIORI

| Mestre centro | classi | aule |
|---------------|--------|------|
| G. Cesare | 30 | 15 |

SCUOLE MEDIE SUPERIORI E COMMERCIALI

| Mestre centro | classi | aule |
|----------------------|--------|------|
| Liceo « Franchetti » | 11 | 11 |
| Bandiera e Moro | 48 | 27 |
| A. Volta | 43 | 52 |
| Pacinotti | 31 | — |

5 — Mercati

Per quanto riguarda i mercati generali:

Il Mercato Ittico all'ingrosso ha la sua sistemazione razionale al Tronchetto dove viene attuata la trattazione e lo smistamento del pesce su tutti i mercati rionali comunali.

Il Mercato Ortofrutticolo all'ingrosso, attualmente ubicato lungo la Via Ca' Marcello, non risponde alle sempre crescenti esigenze della Terraferma sia per la sua ubicazione, in quanto difficilmente raggiungibile per via terra che per via acqua, che per quanto riguarda i fabbricati e le attrezzature.

Per quanto concerne i mercati rionali, già da tempo insufficienti alle esigenze, la situazione è venuta ad aggravarsi in seguito all'imprevedibile notevole espansione dell'abitato in questi ultimi anni.

6 — Ospedali

Nel centro di Mestre, unica località della Terraferma dotata di attrezzatura ospedaliera, sono localizzati i seguenti complessi:

| | |
|--|---------------------|
| Ospedale civile | con 600 posti letto |
| Casa di Cura « Villa Salus » | » 60 » » |
| Casa di Cura « Polichetti » | » 25 » » |
| Casa di Cura sul Viale S. Marco (in costruzione) | » 150 » » |

L'Ospedale Civile localizzato in zona centrale del nucleo cittadino è dotato di circa 600 posti letto ed occupa una superficie di 65.000 mq.

Il complesso comprende:

| | |
|------------------------------|---------------------|
| Reparti di medicina generale | con 470 posti letto |
| Reparti specialistici | » 50 » » |
| Reparto sanatoriale | » 80 » » |

Già ora si dimostra insufficiente non rispondendo adeguatamente alle necessità della popolazione salvo una modesta zona; l'area circostante è occupata dall'edilizia, e non è perciò possibile prevederne adeguato ampliamento.

Case di Cura.

Il centro di Mestre è più dotato di tali istituti che non Venezia storica, va considerata anche la prossima entrata in funzione della Casa sul Viale S. Marco. Villa Salus sul Terraglio, recentemente costruita è rispondente sotto tutti i punti di vista.

7 — Cimiteri

Nel territorio di Venezia Terraferma sono localizzati i seguenti cimiteri funzionanti:

| | | |
|---------------------------------|-----|--------|
| Cimitero di Mestre di circa | mq. | 32.000 |
| Cimitero di Campalto di circa | mq. | 1.300 |
| Cimitero di Favaro di circa | mq. | 4.400 |
| Cimitero di Zelarino di circa | mq. | 2.600 |
| Cimitero di Chirignago di circa | mq. | 2.200 |
| Cimitero di Dese di circa | mq. | 1.100 |
| Cimitero di Trivignano di circa | mq. | 2.200 |

Il cimitero di Mestre è ora insufficiente per carenza di spazio, deve infatti servire una popolazione fortemente accresciuta, non solo nel centro di Mestre, ma anche di quei nuclei limitrofi privi di cimitero come Marghera, Gazzera, Ca' Emiliani, ecc. Per quanto riguarda i cimiteri dei centri minori si dimostrano insufficienti in maniera più o meno grave quelli di Campalto, Favaro, Zelarino, Chirignago; mentre sopperiscono soddisfacientemente, alle necessità attuali quelli di Dese, Trivignano.

8 — Approvvigionamento idrico

La vasta zona della Terraferma di Venezia, che comprende i grossi centri di Mestre e di Marghera, oltre a quelli di Chirignago, Favaro Veneto, Malcontenta e Zelarino, presenta la seguente situazione attuale per quanto riguarda il suo rifornimento idrico;

a) — una prima zona centrale, comprendente il vecchio centro urbano di Mestre e la sua nuova estensione compresa fra la linea ferroviaria Mestre - Venezia dal lato Sud, i centri di Carpenedo e Favaro Veneto dal lato Nord — la nuova zona abitata lungo il Terraglio (Statale n. 13) dal lato Ovest, ed il margine lagunare dal lato Est, è servita dall'Acquedotto di Mestre costruito nel 1912, con sorgenti proprie a Zero Branco (Treviso), a 16 Km. di distanza da Mestre, e Centrale di sollevamento in Via Spalti, nei pressi della località ai Quattro Cantoni.

La portata d'acqua disponibile per tale acquedotto che era di circa 9.000 metri cubi giornalieri venne recentemente integrata con due pozzi artesiani locali a grosso diametro, muniti di elettropompe sommerse della portata complessiva di 3.000 metri cubi giorno circa, così da elevare la portata giornaliera complessiva a 12.000 metri cubi.

b) — Una seconda zona pure centrale, a Sud della linea ferroviaria Mestre - Venezia, comprendente il quartiere urbano di Porto Marghera e la relativa zona industriale e portuale, estendentesi fino al Naviglio Brenta, e compresa fra il margine lagunare ed il confine del Comune verso Mira.

Questa zona è servita dall'Acquedotto di Porto Marghera, costruito nel 1924, con centrale di sollevamento in Via Sirtori, nei pressi del parco ferroviario « alla Giustizia ».

L'acqua necessaria per questo Acquedotto viene fornita dalle sorgenti di S. Ambrogio e delle Badoere, dell'Acquedotto di Venezia insulare, la cui portata complessiva è stata elevata recentemente a 85.000 metri cubi giornalieri, ed attualmente ripartita per 24.000 metri cubi giorno per l'acquedotto di Marghera, e per 61.000 metri cubi/giorno circa per l'Acquedotto di Venezia Insulare.

L'acqua disponibile per l'acquedotto di Marghera è stata integrata recentemente con un pozzo artesiano locale a grosso diametro, munito di elettropompa sommersa, che dà una portata media giornaliera di 1.500 metri cubi. Pertanto l'attuale massima disponibilità d'acqua di tale acquedotto è di 25.500 metri cubi/giornalieri.

Complessivamente quindi i due grossi centri di Mestre e di Porto Marghera e le relative zone adiacenti che sono servite dagli impianti dell'acquedotto, dispongono di una dotazione complessiva giornaliera massima di: $12.000 + 25.500 = 37.500$ metri cubi d'acqua, che devono servire ad una popolazione di quasi 130.000 abitanti (129.760 al 30 Aprile 1958), nonchè alle Industrie di Porto Marghera. La situazione attuale del rifornimento idrico di questo grosso centro urbano in Terraferma è pertanto divenuta insufficiente alle necessità della popolazione, specie durante il periodo dei massimi consumi estivi, in cui, a certe ore della giornata, l'acqua viene a mancare ai piani superiori dei fabbricati, creando un vivo stato di disagio nella popolazione.

Questa deficienza è andata aggravandosi soprattutto nell'ultimo quinquennio, per il continuo estendersi delle costruzioni e per il costante continuo incremento della popolazione, che ha subito in questo periodo un incremento medio di circa 4.500 abitanti all'anno.

Per dare un'idea del grande sviluppo urbano di questa zona, basti pensare che nel periodo degli ultimi cinque anni, dal 1953 al 1957, il numero degli utenti dell'acquedotto è salito da 13.056 nel 1953, a 24.976 alla fine del 1957; e che il quantitativo di acqua annualmente venduta nello stesso periodo è passato da metri cubi 6.315.639 a metri cubi 9.340.820.

In previsione di questo forte sviluppo si è quindi resa necessaria da tempo l'adozione di adeguati provvedimenti onde risolvere radicalmente il problema. Tali provvedimenti riguardano la ricerca di un nuovo gruppo di sorgenti per l'acqua occorrente all'intera zona della terraferma, e la costruzione delle condotte occorrenti per trasportarla e quindi distribuirla in tutto il territorio con il potenziamento e l'ampliamento degli impianti esistenti, svincolando completamente con tali opere l'acquedotto di Venezia Insulare da quello della Terraferma di Venezia, in modo che non sia più necessario il dirottamento a Marghera dei 24 mila metri cubi giornalieri, che resteranno a completa disposizione di Venezia Insulare, non appena i nuovi impianti entreranno in servizio.

Si prevede che i lavori saranno completati per una parte entro la fine Giugno del prossimo esercizio 1959 ed in modo definitivo fra il Giugno 1960 ed il Giugno 1961.

Nel frattempo sono già stati realizzati dal 1953 ad oggi notevoli ampliamenti agli impianti di distribuzione ed alla rete. Sono stati posati in questo quinquennio circa 60 mila metri lineari di nuove condotte, parte in ghisa e parte in fibrocemento, di diametri variabili da m/m 600 a m/m 500. Anche la centrale di sollevamento di Porto Marghera è stata parzialmente rinnovata e potenziata, sia nel macchinario, con l'installazione di due nuove grosse elettropompe verticali a girante sommersa, sia con la rinnovazione della centrale ter-

mica di riserva, con due nuovi gruppi Diesel — alternatori della potenza di 350 HP cadauno, nonchè con la parziale rinnovazione della cabina elettrica di trasformazione.

c) — Una terza zona periferica, interessante tutto il rimanente territorio della Terraferma, fino ai confini del Comune di Venezia, dove non si può ancora estendere la rete dell'Acquedotto, sia per le notevoli distanze, sia per il carattere molto sparso delle abitazioni, è rifornita di acqua potabile mediante una rete di 53 pozzi artesiani profondi, di piccolo diametro) di cui 36 a libero deflusso e 17 muniti di pompa, aventi una portata media cadauno di circa 30 litri al minuto primo.

Detti pozzi servono una popolazione complessiva che non raggiunge i 7.000 abitanti. La dotazione di acqua complessivamente da essi ricavabile è di circa 95 metri cubi/ora, pari ad una dotazione giornaliera di 570 metri cubi, con una utilizzazione di tre turni giornalieri di due ore cadauno (al mattino, a mezzodì ed alla sera); con questa portata la normale disponibilità media per abitante è di circa 80 litri giorno.

9 — Fognature

La situazione attuale della rete di fognatura di quel complesso di zone urbane ed agricole che viene denominata Terraferma, ha destato nel dopoguerra vivissime preoccupazioni, poichè mentre fino pochi anni prima si aveva un piccolo centro abitato dotato di un collettore principale (lungo Via Cappuccina), che andava a collegarsi al collettore della zona industriale di Via Fratelli Bandiera, oggi siamo di fronte ad una vera e propria città (130.000 abitanti), sparsa per di più, relativamente al numero degli abitanti, su un territorio grandissimo, e di conseguenza la rete principale attuale è del tutto inadeguata, e le soluzioni dei vari problemi locali non possono che essere riportate alle soluzioni organiche dello smaltimento delle acque di rifiuto dei vari bacini.

La fognatura esistente è del tipo misto e gli scarichi avvengono qua e là nelle reti di canali e collettori di bonifica che attraversano la zona, oltre che nel fiume Osellino anche nel Canal Salso.

Gli scarichi principali sono: la centrale di sollevamento di Ca' Emiliani alla Rana e Marghera, quella di Ca' Brentelle nella zona industriale di Forte Marghera, e di recente costruzione quella in località bivio di S. Giuliano a Mestre.

Bacino A — di Marghera

Comprende il quartiere urbano e la zona industriale Ovest di Marghera, oltre alla zona meridionale del Centro di Mestre.

In questa zona, nonostante i lavori di sistemazione compiuti recentemente dal Genio Civile in conto riparazione danni di guerra, si verificano notevoli inconvenienti una o due volte all'anno in occasione di piogge eccezionali. In tali circostanze tutta la zona di Via Cavallotti, Via Piave, Via Felisati e strade limitrofe viene allagata, e l'acqua vi ristagna per parecchie ore.

Per ovviare a tali inconvenienti sono in corso lavori di attuazione del pro-

getto che prevede la sistemazione di tutte le fognature del bacino di Via Cavallotti, mediante un collettore principale con scarico nel fognone di Via Cappuccina, e della costruzione di uno sfioratore per le acque di troppo pieno lungo la Via Pietro Bembo verso Valle nella zona delle Piccole Industrie, dove saranno immesse nel collettore consorziale di prossima costruzione, allo scopo di alleggerire il collettore di Via Cappuccina, sovraccaricato.

Bacino B — della zona Industriale

Comprende la zona industriale Nord del Porto di Marghera, compresa fra il Canale Industrie Nord, il Canale Brentelle e la strada Mestre-Venezia. La fognatura principale che corre lungo Via delle Industrie fa capo alla centrale di sollevamento di Ca' Brentelle.

Bacino C — di San Giuliano

Fa capo alla nuova centrale di San Giuliano del Consorzio di Bonifica. Il collettore principale corre lungo il Viale San Marco, e serve per lo smaltimento delle acque miste della zona compresa fra il Canale Salso ed il fiume Osellino.

Bacino D — delle Piccole industrie

E' limitato tra il Canale Salso e la linea ferroviaria Mestre-Venezia. Attualmente la zona è incolta, ed attraversata da un fosso campestre con scarico nel Canal Salso

E' però in corso d'attuazione un provvedimento per la costruzione di un grande collettore principale lungo l'asse del bacino, che farà capo alla nuova centrale consorziale e che solleverà oltre le acque del bacino quelle provenienti dal bacino di Via Cavallotti, tramite il sopracitato sfioratore di troppo pieno.

Bacino E — di Carpenedo

E' un grande bacino dell'estensione di ettari 340, che comprende la zona di Carpenedo e la zona lungo Corso Garibaldi.

Attualmente la maggior parte di esso scarica nel collettore secondario Acque Basse, attraverso una tubazione del diametro di m. 1,00, che è stata sistemata nella prima parte del suddetto collettore, alla quale è allacciata la fognatura di Viale Garibaldi e di Via Ca' Rossa. Una piccola parte del bacino scarica invece direttamente nel Fiume Osellino.

La zona è però in gran parte sprovvista di fognature e le case scaricano nei fossati campestri e negli scolli di bonifica, dando luogo e creando inconvenienti pericolosi sia dal lato igienico che dal lato idraulico.

Bacino F — di Favaro Veneto

Si tratta di un bacino di ha. 70, che comprende i terreni del centro abitato di Favaro e le zone limitrofe di espansione urbana.

Attualmente esiste un insieme di collettori di sezioni e pendenze insufficienti, il che provoca notevoli allagamenti ogni volta che si hanno forti precipitazioni. Anche la situazione degli scarichi delle case è pericolosa, in quanto molti edifici scaricano direttamente nei piccoli fossati lungo il ciglio delle strade con conseguente intasamento ed inquinamento.

E' in corso di attuazione un provvedimento per la costruzione di una rete di fognatura che farà capo ad una centrale di sollevamento con scarico nel collettore secondario Acque Alte.

Oltre ai suddetti 6 bacini principali per i quali è previsto il sollevamento meccanico, vi sono numerose altre zone che sono provviste di tronchi di fognatura isolati, con scarico diretto in laguna (come ad esempio per la zona industriale Ovest e il Canale Industriale Nord), o con scarico abusivo nei collettori e fossi consorziali il che avviene per la maggior parte dei fabbricati di nuova lottizzazione costruiti in zone sprovviste di fognatura principale, e nelle frazioni isolate.

10 — Nettezza urbana

Il servizio di nettezza urbana viene effettuato a Mestre e Marghera dalla Società S.A.T.S.U.; in regime di appalto mediante autocarri con apparato a compressione e ribaltamento bidone ai quali convergono i tricicli portabidoni entro i quali vengono preventivamente svuotate le pattumiere familiari.

Per l'effettuazione del servizio la città è stata divisa in zone ed ogni autocarro serve una o più zone. Vi sono in servizio n. 6 autocarri a compressione, circa 70 tricicli e n. 2 tricicli motorizzati a cassoncino.

Le Frazioni Terrafermiere vengono servite con tricicli motorizzati a cassoncino.

A titolo indicativo si precisa che le immondizie raccolte giornalmente nella zona di Mestre e Frazioni raggiungono una media di 250 Q.li.

Le immondizie raccolte vengono allontanate o presso agricoltori o in provvisorie località concordate di volta in volta con l'Ufficio d'Igiene.

11 — Gas

L'erogazione del gas in Mestre è affidata come per Venezia alla Società Italiana per il Gas.

Il gas viene distribuito in Mestre e non a Marghera. L'esercizio viene effettuato a Mestre mediante gas di cokeria acquistato dalla Società Vetrocoke e successivamente miscelato con metano naturale.

Il potere calorifico del gas distribuito è di 4300 cal/mc.

In Mestre esiste un'officina in località Barche della superficie di circa 10.000 mq. che ora non è più adibita a produzione di gas in quanto lo stesso viene acquistato dalla Vetrocoke mentre il metano per la miscelazione è fornito, attraverso apposita cabina sita nell'officina stessa della Società Metanodotti Padani.

La rete di distribuzione del gas in Mestre comporta una lunghezza di tubazioni di circa 40 Km. suddivisi fra i vari diametri ed esclusi gli allacciamenti.

Il numero delle utenze a Mestre ammonta a circa 5000.

3° — VENEZIA ESTUARIO E LITORALE NORD

1) Generalità e consistenza

1 — Certosa, Vignole, S. Erasmo e Litorale del Cavallino

La Certosa è delle Isole dell'estuario nord la più vicina a Venezia: è infatti divisa dal Sestiere di Castello da un canale di circa 300 metri. Questa isola, di circa 25 ha. è di proprietà demaniale e vi si trovano esclusivamente installazioni di carattere militare.

La medesima destinazione ha pure gran parte dell'isola delle Vignole, ampia circa 53 ha., la quale presenta una lunga darsena per idroscalo, ed è quasi completamente disabitata.

All'estremità sud-est dell'Isola si trova il monumentale Forte di S. Andrea, opera cinquecentesca del Sanmicheli: le condizioni statiche in cui si trova quest'opera, di enorme interesse storico e monumentale, sono molto gravi a causa dello slittamento di parte delle fondamenta provocato dalle fortissime correnti. Anche il forte è attualmente in uso alle forze armate.

La parte nord-occidentale dell'Isola, anche se demaniale e compresa fra le zone militari, è invece coltivata ad orto.

Completamente all'ortofrutticoltura è destinata la vastissima isola di S. Erasmo (ha. 353 circa), che presenta un certo numero di residenze di carattere rurale sparse lungo il lato occidentale.

Gli abitanti sono circa 1200 e tutti piccoli proprietari od affittuari che conducono una orticoltura, molto intensiva e relativamente progredita, con sistemi tradizionali.

L'antico centro di S. Erasmo conta meno di 100 abitanti ed è situato in posizione baricentrica, sempre sul lato ovest dell'Isola. E' essenzialmente costituito, oltre che da pochissime case, dalla Chiesa, dal Cinema Parrocchiale, dalla Scuola Elementare, da un alberghetto e da un paio di negozi.

Per quanto riguarda i collegamenti pubblici, l'Isola di S. Erasmo è unita a Venezia con un servizio di motoscafi, piuttosto rado di corse.

In tutte e tre le isole si ricorre, per il rifornimento idrico, alla escavazione di modesti pozzi artesiani.

Il litorale del Cavallino è costituito da una vasta penisola limitata, oltre che dal mare, dal Canale Pordelio e dal ramo fluviale di Piave Vecchia, che costituisce il confine nord-est del Comune, ed è percorsa in senso longitudinale dalla strada Provinciale Fausta, proveniente da Jesolo.

A Nord del Canale Pordelio si trovano ancora ampie aree agricole e, tra le barene, alcune vaste valli da pesca per lo più non utilizzate. Proprio in questa zona si trovano gli insediamenti urbani di Treporti e Lio Piccolo che con Cavallino, ubicato sulla grande curva della Via Fausta, sono i principali del Litorale.

La popolazione però vive in maggior parte sparsa in case rurali spesso raccolte in piccoli nuclei, tutti a nord della Fausta, di alcune unità, come Punta Sabbioni, Sette Casoni, Ca' Vio (sede degli Uffici Municipali), Ca' Ballarin, Ca' Pasquali, Ca' Savio. Questo ultimo nucleo ha anzi acquistato negli ultimi anni particolare importanza in conseguenza dei sempre maggiori interessi turistici che gravitano sul litorale.

L'attività è quasi esclusivamente agricola e i prodotti principali del luogo sono la frutta e gli ortaggi. La proprietà è in parte suddivisa in piccoli appezzamenti condotti direttamente dai proprietari ed in parte raccolta attorno a grandi aziende.

Al di là del Pordelio si hanno, come già accennato, anche delle valli da pesca che però, non essendo sufficientemente attrezzate, sono poco attive.

Di recente si è sciolta la Cooperativa dei Coltivatori Diretti che, suddivisa in poderi di circa 2 ha. ciascuno, aveva in concessione dal demanio una vasta zona fra Punta Sabbioni ed il Forte Radaelli, compresa tra la fascia forestale e la strada militare dei forti. Questa zona, di circa 300 ha, è stata infatti ceduta ai contadini: essi sono così divenuti proprietari del fondo che molti anni coltivavano, dopo averlo portato alla fertilità.

La Legge che permette la vendita delle aree alla Cooperativa Coltivatori Diretti, prevede anche la cessione di due aree, per complessivi 23 ha., al Comune di Venezia, in connessione con l'area demaniale, di cui si dirà più sotto, al fine di consentire uno sviluppo ai nuclei turistico-balneari secondo un piano regolatore stralcio della zona, preparato dal Comune.

E' rimasta invece demaniale (Demanio Marittimo) la fascia lungo il mare, larga circa 400 metri. A est del Forte Radaelli anche la fascia litoranea è invece di proprietà privata.

In località Ca' di Valle e Valle Dolce sono attualmente in atto, per conto dell'iniziativa privata, notevoli lavori di bonifica per alzare i terreni, qui molto bassi e in gran parte acquitrinosi.

In tutta la zona si hanno quattro Chiese (Treporti - Lio Piccolo - Sette Casoni - Cavallino) e quattro scuole elementari (Treporti - Ca' Savio - Ca' Balarin - Cavallino).

In conseguenza al crescente richiamo turistico della spiaggia, sono qua e là sorte delle piccole pensioni, specialmente presso Ca' Savio, dove vi sono installati anche alcuni negozi e bar ed un Cinema all'aperto.

In merito ai crescenti interessi turistici del litorale del Cavallino è anche da rilevare che tra Ca' Pasquali e Ca' di Valle, a sud della Via Fausta, sono ubicati tre campeggi, di cui uno molto vasto e ben attrezzato, capaci d'ospitare complessivamente fino a 6.000 turisti al giorno, nonché due grandi colonie (altre due sono presso Ca' Savio).

La misura della possibilità di sviluppo turistico del litorale del Cavallino è data, però, soprattutto dal largo impiego di capitali da parte di privati nella ricordata opera di bonifica che altro non vuol essere se non una sistemazione di terreni per un loro sfruttamento edilizio.

Altro indice, molto indicativo in questo senso, sono le domande di concessione inoltrate al Demanio, sempre da parte di gruppi finanziari privati, per lo sfruttamento della fascia demaniale lungo il mare a fini turistico-balneari.

Per impedire che le preventivate urbanizzazioni non sorgessero in modo caotico ed inorganico, anche il Comune ha chiesto la concessione di una parte della detta fascia per poter qui realizzare fedelmente i programmi del P.R.G. e dare così un preciso razionale indirizzo a tutte le altre analoghe iniziative.

Per quanto riguarda i collegamenti pubblici, un servizio di motonavi e motoscafi, in partenza da Punta Sabbioni, lega il litorale al Lido e a Venezia.

Sempre a Punta Sabbioni fanno poi capo alcune corse di autocorriere per

Treporti e Cavallino, nonchè, in periodo estivo, le linee turistiche da Treviso e Padova che toccano anche Jesolo.

2 — Murano

Murano, situato a Nord della Venezia insulare, è con il Lido e Burano uno dei più importanti agglomerati urbani compreso entro i confini lagunari. Nettamente però si differenzia da queste due isole per la diversa struttura economica e sociale, conseguente alla tipica attività industriale che da secoli vi fiorisce.

La struttura urbanistica dell'isola presenta caratteristiche analoghe a quella del Centro storico di Venezia: ampi canali penetrano nell'interno fiancheggiati da « fondamenta » e lungo queste direttrici una successione ritmica di edifici accostati ripete con evidenza la tipica edilizia veneziana.

L'esempio più significativo di questo insediamento si ha tutt'ora lungo il Canale dei Vetrai, la cui fondamenta ad Ovest rappresenta con i vari allineamenti commerciali il centro dell'isola. Caratteristica diversa assumono le aree edificate contigue a questa fascia che costituiscono l'espansione più recente dell'agglomerato urbano. Si nota qui una edilizia con edifici isolati a carattere popolare, privi di qualsiasi valore ambientale.

L'espandersi dell'abitato ha progressivamente saturato le aree in origine coltivate ad orti e giardini, così che ora ben poca cosa resta di questa primitiva destinazione. Solo le amplissime sacche di nuova formazione ad ovest ed a nord-ovest dell'isola si presentano ancora libere da costruzioni.

Nell'ambito dello sviluppo nel tempo di Murano va posta particolare attenzione alla tradizionale attività industriale svolta dai suoi abitanti, attività che risale al '200 quando la Repubblica Veneta decretò il trasferimento delle fabbriche del vetro da Rialto per evitare alla Città il pericolo degli incendi e degli inconvenienti arrecati dal fumo.

Da allora Murano coltivò questa tradizionale arte che, seppur con alterni splendori e decadenze, è giunta fino a noi più che mai viva ed attuale, tanto da godere fama e prestigio internazionale.

La localizzazione di questi piccoli insediamenti produttivi si ebbe in origine lungo la principale direttrice di penetrazione e successivamente si diffuse all'interno, seguendo di pari passo l'espansione edilizia per cui troviamo oggi le officine del vetro inserite un po' ovunque nel tessuto urbano, così da costituire per la loro tradizione un complesso ambientale unico che è la caratteristica principale dell'isola.

Il nucleo che conta circa 9000 abitanti è collegato a Venezia con frequenti corse di vaporini e motoscafi in partenza dalle Fondamenta Nuove e si presenta autosufficiente essendo dotato delle indispensabili attrezzature commerciali e dei principali servizi collettivi. Vi troviamo infatti: 1 impianto autonomo per la produzione del gas, 2 mercati rionali, 3 cinema, 2 scuole elementari, 1 campo sportivo attrezzato, 1 cimitero.

Da un triennio Murano è servita da un tronco di Metanodotto della A.M.P. che alimenta i forni delle vetrerie.

Sul lato Ovest di Murano, separata dall'isola maggiore dell'ansa di uno stretto canale, è sorta nell'immediato dopo guerra, un'ampia sacca denomina-

ta Serenella. Qui si sono installati degli insediamenti artigianali ed industriali di modeste proporzioni prevalentemente localizzati sul margine orientale e settentrionale. Più della metà della nuova isola è tutt'ora libera da ogni costruzione e può essere idonea ad ospitare degli edifici a carattere residenziale.

L'attività produttiva di Murano assorbe circa 3000 addetti con sensibile afflusso di mano d'opera anche da Burano e Venezia. Le fornaci del vetro artistico richiamano una cospicua corrente di turisti, prevalentemente stranieri, e non è indifferente l'apporto economico degli acquisti fatti direttamente dai visitatori.

Importanza predominante ha la produzione del vetro artistico che trova soprattutto sui mercati esteri vaste possibilità di affermazione per i suoi pregi e per la forza che le deriva da una secolare tradizione. E' questo settore che anche in futuro avrà le sue maggiori possibilità di affermazione. La produzione invece dei vetri industriali e scientifici attraversa da tempo un fase di grave crisi per l'impossibilità in cui si trova di reggere validamente la concorrenza nazionale ed estera. Ciò a causa dell'arretratezza degli impianti e della eccezionale onerosità dei trasporti acquei che viene ad incidere in misura determinante sul costo delle materie prime e dei prodotti finiti. Ciò induce a previsioni estremamente pessimistiche sulle possibilità future di questo ramo produttivo a cui si può ritenere preclusa ogni possibilità di sviluppo.

3 — Burano

Burano, con Mazzorbo e Torcello, costituisce il complesso paesaggistico più notevole dell'Estuario Nord, tutt'ora centro vivo di attività tradizionali che hanno conservato all'ambiente le caratteristiche della vita lagunare non sovvertita dal traffico moderno o da edilizie estranee.

L'isola di forma tondeggiante, è percorsa da tre canali; da quello di S. Mauro - Pontinello che ne attraversa il cuore e dai Rii della Giudecca e Mandracchio che l'attraversano perimetralmente.

L'edilizia è costituita essenzialmente da schiere di piccole casette a due piani prospettanti i rii; anche l'attuale centro, costituito da Via Galuppi e dalla Piazza omonima, era in origine attraversato da un rio. La funzionalità di questa sistemazione urbanistica è tipica dei centri pescherecci lagunari, infatti nei periodi non pescosi, i rii si trasformano in vere e proprie darsene per le piccole barche da pesca degli isolani. La fascia libera sul retro della schiera abitazionale presenta una sua funzionalità perchè qui vengono tirate in secco le barche bisognevoli di riparazioni, si stendono le reti e si prepara l'attrezzatura per la stagione di pesca. Oltre a questi ampi spazi liberi, l'edilizia ha lasciato pressochè intatti i due grandi orti di S. Mauro e San Martino Destra, molto curati e caratteristici.

Il centro è praticamente costituito dal sistema suaccennato di Via e Piazza Galuppi, qui l'edilizia si è sviluppata in case di tre piani; vi trovano sede numerosi negozi e ritrovi accoglienti. Via Galuppi, sempre animatissima, è alla sera luogo di passeggio eccezionalmente affollato e vivace; è abitata dalla categoria più abbiente dell'isola (commercianti) e le abitazioni sono tutte servite di servizi igienici e comforts.

Diversa è la situazione in tutto il resto dell'isola, la grave situazione

igienica si risolve in queste cifre; 1659 nuclei familiari dotati di 316 latrine di cui 20 senza acqua, esistono solo 90 fra bagni e doccie. L'indice medio di affollamento è di 1,66. Nel complesso l'edilizia dell'isola necessita di essere risanata per il 60 per cento.

Burano come Torcello e Mazzorbo non è servita da acquedotto, l'acqua viene fornita da un insufficiente pozzo artesiano.

La situazione economica va aggravandosi con l'inaridirsi della pescosità lagunare; attualmente il 23% della popolazione lavoratrice si dedica alla pesca, molti pescatori peraltro integrano il loro magro reddito lavorando durante l'estate a Venezia come personale di fatica negli alberghi o nelle spiagge come bagnini. Appunto per la su accennata carenza di pesce lagunare, i pescatori stanno attrezzandosi per la pesca in mare aperto. Questi fatti sono motivo della scomparsa del locale mercato del pesce lagunare che fino a qualche decennio fa era importante sottomercato di quello di Venezia e prima fonte di approvvigionamento alimentare degli isolani per il basso prezzo di vendita al minuto.

L'artigianato si presenta notevole per la produzione dei merletti, vi si dedicano con continuità oltre 500 donne, però, magari saltuariamente, il 60% delle buranelle lavora il merletto. E' nota la scarsissima retribuzione che queste donne ottengono per un lavoro molto faticoso.

Altri 500 lavoratori prestano la loro opera a Murano come vetrai coccicché le vetrerie di quell'isola sono attualmente la prima fonte di reddito e lavoro dei buranelli. Da rilevare circa 500 lavoratori « non qualificati » per i quali l'occupazione è sempre problematica.

Il turismo è esclusivamente di transito, non esiste un albergo e solo due trattorie hanno qualche stanza.

Burano è collegata con un ponte di legno con Mazzorbo. L'edilizia di quest'isola è costituita di case sparse. L'intera superficie disponibile è coltivata ad orto.

Vi trovano posto i due Cimiteri di Burano di cui uno ormai saturo ed uno attivo, ed il campo sportivo.

Torcello è una piccola isola di ortolani, di notevole interesse turistico per il complesso monumentale della Cattedrale e della Chiesa di S. Fosca. Meta di visita da parte dei turisti, l'isola ha come unica attrezzatura una locanda di prima categoria. Conta 127 abitanti le cui condizioni di vita sono precarie. Mancano i servizi igienici.

Burano, Torcello e Mazzorbo sono toccate dalle linee dell'A.C.N.I.L. che le uniscono con Venezia e Treporti. Le corse sono numerose, pur tuttavia non sono adeguate alla esigenza dei contatti sempre più frequenti con Venezia centro.

La navigazione è difficoltosa, specialmente in inverno nei giorni di nebbia data la tortuosità del percorso acqueo.

4 — Lido

Il cordone Litoraneo che separa la laguna di Venezia dal Mare aperto è costituito nel tratto centromeridionale da due sottili e lunghe isole: Pellestrina ed il Lido.

Quest'ultima, che è la più vicina al centro di Venezia, si estende per una lunghezza di Km. 12 terminando all'estremità nord con l'imboccatura del Porto di S. Nicolò e a sud con quella degli Alberoni.

Nel tratto più settentrionale del Lido, in corrispondenza della fascia dell'arenile, si estende il centro residenziale inserito in un complesso di qualificate attrezzature alberghiere che fanno di quest'isola una delle più importanti stazioni balneari d'Italia.

La spiaggia a dolcissimo declivio si allunga a nord per circa 5 Km. interrompendosi successivamente per riapparire in prossimità della punta nord degli Alberoni. L'ampiezza dell'arenile è minima nella parte centrale dove continuamente si fa sentire l'azione erosiva delle correnti marine che determinano, in contrapposto, un costante aumento della profondità della spiaggia nei punti estremi dell'isola.

La viabilità principale di collegamento si riassume in un'arteria longitudinale che percorre il Lido da Nord a sud toccando i nuclei abitati; nei tratti terminali scorre lungo il versante Laguna, mentre nella zona mediana si inoltra e assume il carattere di spina centrale.

Il versante dell'isola che guarda sul mare aperto è interessato da un lungomare solamente nel tratto corrispondente all'arenile: ha infatti funzione precipua di adduzione alla spiaggia e alle varie attrezzature stagionali che ivi sorgono; è collegato all'arteria longitudinale da strade quasi tutte residenziali e di scarso valore, ad eccezione del Gran Viale S. M. Elisabetta che costituisce la spina Est-Ovest del nucleo abitato del Lido.

Molto frequenti, specialmente in stagione estiva, sono i servizi con il Centro di Venezia; una vasta rete filoviaria serve tutta l'isola, ed un servizio misto con autobus e ferriboat, attraverso il porto degli Alberoni, la collega con la vicina Pellestrina.

Prima zona — Dalla diga del Porto di S. Nicolò alla Via Cipro, Via Marco Polo.

In questa zona trovasi soltanto un piccolo nucleo di abitazioni, circondato da zone di servizi e da installazioni militari.

In origine esisteva un nucleo abitato formato da case intorno al complesso chiesastico monumentale di S. Nicolò.

L'antico palazzo cinquecentesco « dei dieci », riconosciuto monumento nazionale, è attualmente abitato da famiglie disagiate che hanno adattato l'edificio in tante misere abitazioni.

Il chiostro dei frati del Convento Franciscano, a lato della Chiesa, ospita una scuola per orfani con tipografia e falegnameria. Il chiostro maggiore è attualmente occupato dalla Caserma Pepe.

Lungo la Riviera S. Nicolò, nel tratto compreso tra la Chiesa di S. Nicolò e l'estremità dell'isola, sono allineate alcune case di abitazione, per la più occupate da militari, piccole pensioni e piccoli negozi.

L'ex Forte omonimo situato nella parte centrale, che all'epoca napoleonica apparteneva ad un sistema difensivo, è in stato di completo abbandono ed è occupato da famiglie povere.

La zona è suddivisa in grandi aree occupate dalle attrezzature dell'Aeroporto Nicelli, dalle Officine Aeronavali, dall'Ospedale al Mare, dal Cimitero Cattolico, dal Cimitero Ebraico e dalle Caserme e dai depositi della Marina, dell'Esercito e dell'Aeronautica.

Il movimento aereo dell'Aeroporto Nicelli ha subito in questi ultimi anni una contrazione considerevole:

| | | |
|--------------------------------|------|------|
| totale apparecchi arrivati nel | 1950 | 1942 |
| » » » » | 1951 | 1384 |
| » » » » | 1952 | 1198 |
| » » » » | 1953 | 1164 |

Particolarmente sensibile la riduzione degli apparecchi turistici.

La spiaggia fronteggiante questa zona è di eccezionale bellezza per la vastità dell'arenile di cui dispone (150/200 metri di profondità). La parte più a sud è in dotazione all'Ospedale al Mare, per la fronte che gli compete. Le spiagge comunali occupano la zona intermedia, e quelle in uso ai militari l'estremità settentrionale, verso la diga del porto.

Seconda zona — Da via Cipro e Via M. Polo al Gran Viale S.M. Elisabetta.

Gli edifici che costituiscono la zona sono, per lo più del periodo pre-bellico, in parte plurifamiliari a blocco, in parte ville signorili costruite per la residenza stagionale. Nell'immediato dopoguerra la speculazione edilizia ha preso di mira la zona per costruire nelle poche aree libere case ed appartamenti ad affitto moderato.

L'ambiente urbano è informe e monotono. Ciò deriva sia dalla mediocrità dell'edilizia, sia dalla struttura urbanistica caratterizzata dalla conformazione stradale stellare.

L'ambiente più piacevole è lungo il Canale interno di Via Cipro; il percorso più importante e frequentato è la Via Negroponte - Via Tiro, sia perchè raccoglie gli interessi commerciali della zona (negozi, edifici pubblici, mercati locali) sia perchè le residenze sono particolarmente confortevoli. Lungo la riviera S. Nicolò numerose sono le attrezzature alberghiere di tipo pensione e le ville con giardino. Una serie quasi continua di bar, di negozi, alberghi, si trova sul lato settentrionale del Viale S.M. Elisabetta dove si svolge la passeggiata più frequentata dell'isola.

Il sistema viario principale, nel quale si registra il limitato traffico automobilistico, è costituito dal Lungo Laguna, dal Lungomare e dal percorso mediano di Via Tiro, Via Negroponte. Le due arterie perimetrali ed il Viale sono percorsi dalle linee filoviarie di servizio pubblico. Il traffico è regolato con sensi unici in Via Corfù, Via Gerico e in parte del Viale.

I complessi alberghieri sono localizzati lungo il Viale e la Riviera S. Nicolò. Nel Lungomare invece esiste un solo Albergo. Vi si trovano inoltre le seguenti attrezzature:

la Chiesa Parrocchiale di S. Maria Elisabetta con annesso Ufficio Parrocchiale ed il Tempio Votivo. Ambedue si dimostrano insufficienti tanto che per la Chiesa Parrocchiale è stato presentato un progetto di ampliamento, un Cinema all'aperto e due piccole sale cinematografiche in Via Corfù.

Il Parco delle Rose già nominato.

Le spiagge di questa Zona sono tutte di gestione comunale. L'arenile bello e molto vasto si estende per una larghezza di 160-120 mt.

Terza zona — dal Viale S. Maria Elisabetta a Via Angelo Emo.

Questa zona è considerata la più centrale e la più qualificata dell'isola. Le case di tipo signorile a due piani (villino) con giardino costruite secondo un rapporto di copertura di 1 a 3 od 1 a 4, rappresentano il tipo edilizio più diffuso. Ad esso vanno aggiungendosi ora numerosi blocchi condominiali di 4 piani che occupano metodicamente le poche aree libere. La occupazione del lotto avviene, in questi casi, sino al limite di quanto è consentito dal Regolamento Edilizio attuale.

Il sistema viario è composto di un reticolo ortogonale che si articola su alcuni andamenti (canali, vecchi percorsi stradali) preesistenti. La fascia compresa fra il Viale S.M. Elisabetta e la Via Doge Domenico Michiel è occupata prevalentemente da grandi Alberghi aperti durante la stagione balneare. Altri alberghi si incontrano lungo la Via Dandolo e la Via Dardanelli.

L'organismo alberghiero di maggior rilievo è quello dell'Hotel Des Bains che occupa un vasto isolato compreso fra il Lungomare, il Viale S.M. Elisabetta e la Via Dardanelli.

Il percorso residenziale più importante è la Via Malamocco, spina longitudinale dell'Isola, che congiunge il Piazzale S.M. Elisabetta con più recenti insediamenti e, oltre quelli con i centri di Malamocco e degli Alberoni. Un'altra strada molto importante è il Lungomare Marconi, particolarmente animato e frequentato durante la stagione estiva.

Il sistema stradale ha altri due percorsi longitudinali molto importanti per la vita dell'Isola: la Via Dardanelli e la Via Lepanto. La sede stradale di quest'ultima si è rivelata da tempo insufficiente al traffico che la percorre.

Un canale interno attraversa longitudinalmente la Zona. Questo canale, parallelo alla Via Lepanto, assolve ad una funzione vitale per l'Isola.

Sulla testata settentrionale del Canale è situato infatti il Centro Commerciale, composto di un mercato e di numerosi negozi riforniti appunto da mezzi acquei. Un altro canale di particolare importanza è quello delle Quattro Fontane che adduce ai pontili del Casinò, si immette successivamente nella darsena dell'Albergo Excelsior e nuovamente in Laguna. La presenza però di un ponte di insufficiente altezza non permette un percorso rotatorio di entrata ed uscita in laguna ai mezzi di linea che sono costretti ad invertire il senso di marcia nella Darsena prospiciente il Casinò con manovra difficoltosa e lenta.

Aree non edificate sono due terreni privati incolti ed in parte alberati sul Lungomare Marconi l'uno di fianco a Via Bragadin, l'altro di fianco a Via delle Quattro Fontane. Sono ancora destinate alla coltivazione, ortiva e di fiori, alcune proprietà sulla Via Malamocco vicino al Corno d'Oro, fra la Via Lepanto e la Via Dardanelli, lungo la Via Navarrino e la Via Bembo.

La sola Via Malamocco durante il periodo invernale è servita dalle Fiolvie. Nel periodo estivo il Lungomare ha un servizio efficiente.

Quarta zona — compresa tra Via Emo e la Rotonda di Ca' Bianca.

Qui l'inurbanamento prevale sulla fascia compresa tra la Via Malamocco e la laguna. Vi si possono notare due nuclei: Città Giardino e Ca' Bianca, costruito il primo nel periodo prebellico, il secondo nell'immediato dopoguerra ed in fase di strutturazione.

La cosiddetta « Città Giardino » è una tipica urbanizzazione con caratteristiche di quartiere popolare. Gli edifici, piuttosto massicci, che la com-

pongono lasciano in verità poco spazio al verde ed ai giardini, sia per la vicinanza fra loro, sia per la eccessiva quantità di spazio riservata alle strade ed alla piazzetta. Lungo la Via Malamocco e nella Piazza Traù sono situati i negozi ed il mercato locale.

Nei quartieri più recenti di Città Giardino (situati verso sud) il verde privato è più abbondante ma permane il carattere di quartiere semipopolare.

Da qualche anno sono sorte alcune costruzioni nella fascia tra Via Malamocco ed il Lungomare, coltivata ad orto ed a vigneto.

La lottizzazione dei territori Comunali di Ca' Bianca ha dato luogo ad un nuovo nucleo residenziale. La maglia a reticolo ortogonale adottata lascia una percentuale molto alta dello spazio utile per le strade. La dimensione media del lotto varia dai 500 ai 600 mq., ed il rapporto di copertura del lotto medesimo varia da 1 a 3 o 4. L'edilizia è di carattere modesto ed economico, sebbene le residenze all'interno siano confortevoli.

Il quartiere va attualmente organizzandosi per una indipendenza ed autosufficienza dei servizi e dei negozi di prima necessità. E' imminente la costruzione di una Chiesa.

Fra i due Quartieri di Città Giardino e di Ca' Bianca si trova una zona di attrezzature sportive con il campo di calcio e un campo di tiro al piccione. Nelle vicinanze sorge una fabbrica per la lavorazione del legno.

Città Giardino è sede della Parrocchia di S. Antonio, Ca' Bianca della Parrocchia di S. Ignazio da Lojola.

Quinta zona — da Ca' Bianca al centro abitato di Malamocco.

Il Centro di Malamocco è uno dei più vecchi insediamenti lagunari. Esso conta attualmente una popolazione di circa 1500 anime che vive in condizioni di sensibile sovrappopolamento (1,33 abitanti vano).

La popolazione, dedita tradizionalmente all'orticoltura, alla frutticoltura ed alla pesca, ora cerca occupazione preferibilmente in Città e nella Terrafurma. Il paese si affaccia sulla laguna ed è circondato da un duplice ordine di canali. Dentro la cinta più stretta del primo canale si trova il Centro Storico; composto di caratteristiche case alla veneziana di uno o due piani.

Il piccolo organismo urbano è diviso in due parti da un largo percorso centrale, orientato ad Est-Ovest, che precedentemente costituiva il Rio interno principale. Oltre a questo Rio Terrà gli altri ambienti del Centro sono: la Piazzetta Principale con la Chiesa Parrocchiale e col cinquecentesco Palazzo Municipale, la Calle della Merceria con la maggior parte dei negozi e delle osterie, ed infine la Piazza delle Erbe. Da questi ambienti si staccano piccoli rami ciechi che si concludono in campielli.

Lo stato di conservazione degli edifici, nella maggior parte di notevole interesse ambientale, e le loro condizioni di abitabilità lasciano molto a desiderare.

Nella fascia compresa fra la prima e la seconda cinta di canali sono state costruite nell'anteguerra alcune case di abitazione popolare ed al di là di quelle recentemente alcuni gruppi di case popolari da parte di Enti per Edilizia popolare.

Nei riguardi della viabilità è da rilevarsi la curva pericolosa d'accesso all'abitato, che ha trovato, per ora, soltanto una soluzione provvisoria.

Sembra certo che anticamente il tratto di isola corrispondente a questa zona si estendesse per circa quattro chilometri più ad est sul mare aperto ed il litorale ospitasse l'antica Malamocco.

Un antico documento riferisce che « Metamauco si affacciava da molti lati sul mare ed era circondata da mura e da Torri, era bellissima e grande con vaste piazze, chiese e ricchi palazzi ».

Pare assodato che la lenta rovina della Città sia stata completata da un movimento tellurico che provocò uno slittamento del fondo marino; il cedimento non dovette comunque essere di forte entità dato che ancora nel XV Sec. le rovine affioravano dal mare.

Sesta zona — dal centro abitato di Malamocco alla diga del Porto degli Alberoni.

L'insediamento degli Alberoni è relativamente recente. La presenza di una spiaggia eccezionalmente bella e vasta ha sviluppato nel dopoguerra la importanza della zona come centro balneare.

Le numerose colonie, ospitate in nuovi padiglioni, ed i complessi ospedalieri, non lontani dagli abitati, hanno peraltro influenze negative sul turismo qualificato, che si tiene ancora lontano da queste spiagge.

Da qualche anno va sorgendo un piccolo quartiere di villini e di cottages fra la laguna ed il campo di golf. Il campo in parola, che dispone di 18 buche, ed è uno dei più attrezzati d'Italia, sorge sull'ex Forte degli Alberoni, attualmente in concessione all'Associazione del Golf Veneziano.

La zona verso il Porto di Malamocco è in gran parte di proprietà demaniale, ed è occupata da insediamenti militari dell'Esercito, della Marina e della Finanza. L'edilizia del piccolo centro, salvo il caso delle colonie e di qualche pensione è piuttosto modesta.

Da accennare, per ultimo, come attrezzatura riguardante questa zona, l'eseguito studio per la costruzione di un oleodotto lagunare che permetta alle petroliere di scaricare gli olii minerali direttamente all'ingresso del Porto degli Alberoni in una stazione di pompaggio creata su di una piccola isola artificiale. Questo atollo dovrebbe sorgere nelle immediate vicinanze dell'isola dell'Ottagono e da qui si dipartirebbero le condutture fino ai depositi di Marghera.

5 — Isola di Pellestrina

Trattasi di una singolare isola tra la laguna ed il mare, lunga oltre 11 Km. e larga attorno ai 150 m. Solo in alcuni punti essa raggiunge la larghezza massima di 250-300 m.: nella parte più meridionale, a sud della Chiesa Parrocchiale degli Ognissanti fino alle vasche di coltivazione dei molluschi, la sua larghezza è di circa m. 50 e diviene poi anche meno sensibile, esistendo, per circa 1.500 m. tra la laguna ed il mare, la sola barriera dei murazzi.

In questa stretta fascia di terra vivono circa 6000 abitanti, raggruppati in tre nuclei: S. Pietro in Volta, Portosecco e Pellestrina, che è il più vasto e popolato. Gli abitanti sono per lo più dediti alla pesca e all'ortofrutti-cultura, mentre le attività cantieristiche, un tempo floride, sono oggi ridottis-

sime ed assorbono una mano d'opera minima. Il movimento turistico non è notevole ma, specie a S. Pietro in Volta, non è neppure insignificante, e contribuisce da qualche anno a sollevare la bassa economia locale. La zona infatti non offre nel complesso sufficienti fonti di lavoro per tutti i suoi abitanti, ed è sempre più interessata da un fenomeno di emigrazione, quasi esclusivamente verso Venezia.

Si tratta per lo più di operai non qualificati, ed anzi, nella stragrande maggioranza, di manovali. La tipologia edilizia è caratterizzata ovunque da umili casette addossate le une alle altre, costituite per lo più da ingresso, cucina - pranzo al pianterreno, e due camere al primo piano.

Le case, aderendo alla natura del terreno, sono disposte in tutti i tre nuclei lungo la laguna quasi sempre in un'unica fila, lasciandosi alle spalle una breve striscia di orti. Anche tra nucleo e nucleo i terreni sono coltivati ad orti, il cui prodotto principale, oltre ai classici ortaggi, è l'uva da tavola.

Questa edilizia caratteristica ed interessante dal punto di vista ambientale è però per buona parte malsana. Delle pessime condizioni igieniche di molti edifici sono causa il sovraffollamento e la mancanza dei servizi più indispensabili. Si nota inoltre che i fabbricati peggiori si trovano dove le costruzioni sono addensate, invece d'essere distribuite lungo una sola linea longitudinale, com'è caratteristica generale. Lo schema viario è elementare: una strada corre a fianco del murazzo, percorrendo tutta l'isola da S. Maria del Mare a Ca' Roman, mentre solo nei nuclei abitati si ha anche una viabilità lungo la Laguna.

La strada lungo il murazzo è stata recentemente sistemata nel tratto che va dalla località Belvedere di S. Pietro in Volta alla Chiesa dei Santi Vito e Modesto (Santuario della Apparisa) di Pellestrina: ha una sezione di m. 4,00 - 4,50 ed in alcuni punti raggiunge la larghezza di m. 5,00 - 5,50.

La viabilità lungo la laguna è caratterizzata da un marciapiede pedonale in trachite di circa metri 4 e da una fascia più o meno larga, in terra battuta, lasciata soprattutto al traffico delle biciclette e dei motocicli.

Esistono anche alcune calli trasversali, chiamate « carizzate », congiungenti le due strade descritte.

Collegamenti — L'isola è collegata a Venezia e a Chioggia con un servizio di vaporini; è di recentissima istituzione un servizio misto di motoscafi e autocorriere che percorrono la strada lungo il murazzo; l'istituzione di detto servizio appare quanto mai opportuna per rendere meno sensibile l'isolamento cui è costretta la zona.

2) Attrezzature collettive e servizi pubblici

1 — Verde pubblico

Le aree a verde pubblico di una certa consistenza tutte ubicate nell'Isola del Lido costituiscono un complesso abbastanza notevole ed in esse si trovano inserite le principali attrezzature turistiche sportive di cui è fornita l'Isola. Fondamentali risultano:

il Parco delle Quattro Fontane che copre un'area di mq. 30.270 comprendente

il campo di giochi per bambini ed il Galoppatoio Comunale;
il Parco Casinò nel quale si trovano installate la pista di pattinaggio ed il Giardino Mostra del Cinema e che copre complessivamente un'area di 6600 metri quadrati;
il giardino di Piazzale Bucintoro ad aiuole fiorite alberate e tappeti erbosi per una superficie di mq. 10.000 circa;
il giardino di Piazzale Ravà a S. Nicolò sul retro dell'Ospedale al Mare per una superficie di 4200 mq.

A queste zone sono da aggiungere altre piccole isole di verde e aiuole alberate ai lati delle vie che, fusi con il verde dei molti giardini privati, caratterizzano e qualificano l'edilizia del Lido.

2 — Verde privato

Nel territorio dell'Estuario risultano notificati i seguenti parchi e giardini al Lido:

Giardino Gérard;
Giardino proprietà « C.I.G.A. » al lato del Piazzale Buncitorio;
Parco Hotel des Bains;
Parco della Villa Regina;
Parco delle Rose.

3 — Impianti sportivi

Gli impianti sportivi nel territorio dell'Estuario si trovano solamente al Lido e risultano così distribuiti:

campo per il gioco del calcio in Via Selva (non regolamentare);
poligono di tiro a segno in Riviera S. Nicolò;
pista di pattinaggio e campo di minigolf inseriti nel parco pubblico del Casinò;
galoppatoio comunale inserito nel parco delle Quattro Fontane;
campo per il gioco del calcio a Città Giardino (non regolamentare);
campo attrezzato per il tiro al piccione a Ca' Bianca;
campo da golf agli Alberoni.

In altre località dell'Estuario sono pure localizzati alcuni campi per il gioco del calcio non regolamentari e con attrezzature piuttosto insufficienti, ad eccezione del campo di Murano, dotato di impianti anche se non perfettamente efficienti.

I centri dotati di questi campi sono: Malamocco, Burano, Pellestrina, S. Pietro in Volta, Treporti.

4 — Scuole

Nell'estuario e nel litorale la situazione dell'Edilizia scolastica è soddisfacente in quanto il numero di aule disponibili corrisponde in genere al fabbisogno della popolazione scolastica.

E' richiesta la costruzione di una scuola elementare agli Alberoni la cui classi sono ora ospitate in sede non adatta.

SCUOLE ELEMENTARI

| | Classi | Aule |
|-----------------------|--------|------|
| Gabelli (Lido) | 15 | 15 |
| Parmeggiani (Lido) | 7 | 7 |
| Città Giardino (Lido) | 12 | 12 |
| S. Donato (Murano) | 8 | 8 |
| Foscolo (Murano) | 12 | 12 |
| Pellestrina | 17 | 17 |
| S. Pietro in Volta | 8 | 8 |
| Malamocco | 5 | 5 |
| S. Erasmo | 5 | 3 |
| A. di Cocco (Burano) | 27 | 24 |
| Cavallino | 9 | 9 |
| Ca' Savio | 11 | 11 |
| Treporti | 9 | 9 |
| Sette Casoni | 5 | 5 |
| Lio Piccolo | 2 | 2 |

SCUOLE MEDIA INFERIORI

| | Classi | Aule |
|------------------|--------|------|
| V. Pisani (Lido) | 16 | — |

5 — Mercati

Nell'Estuario l'unico mercato ittico all'ingrosso è quello di Burano, sotcomercato di quello di Venezia. Questo sotcomercato seppure notevolmente decaduto in questi ultimi anni attua ancora la sua funzione di rifornimento dei dettaglianti del Litorale Nord e di qualche industria conserviera del pescato lagunare e di provenienza valliva.

Per ciò che concerne i rifornimenti di ortofruttili, eccetto il Litorale del Cavallino e S. Erasmo che sono zone di produzione, l'Estuario si rifornisce al Mercato all'ingrosso di Rialto; alcuni dettaglianti si riforniscono allo scalo del Canal Salso di Mestre.

Per quanto riguarda i mercati rionali ne esistono uno a Murano ed uno a Burano sia per il pesce che per gli ortofruttili. Al Lido di Venezia esistono due mercati rionali, uno in località Ca' Bianca ed un secondo più importante in Via Vettor Pisani.

6 — Ospedali

Le Isole dell'Estuario Veneziano ospitano vari complessi ospedalieri; il loro naturale isolamento ha favorito, anche in passato, l'insediamento di quegli ospedali che, per la loro particolare destinazione, richiedono zone salubri non a contatto del centro cittadino. I complessi sono così distribuiti:

Lido

| | | |
|--|---|---------------------|
| Ospedale al Mare (generale e elioterapico) | 1 | con 750 posti letto |
| Casa di Cura Solarium (ortopedica) | | con 70 posti letto |

Malamocco

| | | |
|--|--|---------------------|
| Istituto Invalidi di Guerra (elioterapico) | | con 300 posti letto |
|--|--|---------------------|

Alberoni

| | | |
|-----------------------------|--|---------------------|
| Camilliani (elioterapico) | | con 400 posti letto |
| Stebb (Elioterapico) | | con 350 posti letto |
| Stella Maris (Elioterapico) | | con 300 posti letto |

Pellestrina

| | | |
|--|--|----------------------|
| Ospedale Civile Generale (Elioterapico) | | con 100 posti letto |
| Isola della Grazia (Malattie infettive) | | con 240 posti letto |
| Isola di Sacca Sessola (Sanatoriale) | | con 500 posti letto |
| Isola di S. Clemente (Psichiatrico) | | con 1150 posti letto |
| Isola di S. Servolo (Psichiatrico) | | con 500 posti letto |

Gli Ospedali sanatoriali — Elioterapici — ospitano ammalati di forme polmonari (Saccasessola) o extrapolmonari (Camilliani, Stella Maris, Ospedale al Mare), hanno una capacità di circa 1800 letti in effetti esuberanti per le necessità cittadine, ma vi affluiscono ammalati provenienti da altri Comuni o da altre provincie e la loro assistenza è condizionata alla richiesta di prestazioni da parte di Istituti agenti extra Comune di Venezia.

Gli Ospedali Psichiatrici di S. Servolo e S. Clemente contano in totale 1650 letti e sono a servizio di tutta la popolazione della Provincia.

Tenuto conto anche dell'Istituto pedagogico di Marocco, la disponibilità di posti letto è piuttosto elevata rispetto alla media della Nazione.

L'Ospedale per malattie infettive dispone di 240 letti sufficienti al fabbisogno di Venezia e dei Comuni vicini, va considerato che anche nell'Ospedale di Mestre esiste un Reparto infettivo capace di 50 posti letto.

Esistono inoltre nell'Isola del Lido due posti di pronto soccorso. Allo Ospedale al Mare e alla Casa di Cura Solarium.

7 — Cimiteri

Nel territorio dell'Estuario veneziano sono ubicati i seguenti cimiteri:

| | | |
|-------------------------|--------|--------|
| Cimitero del Lido | di mq. | 7.500 |
| » israelitico del Lido | » » | 35.000 |
| » di Malamocco | » » | 1.600 |
| » di Murano | » » | 6.400 |
| » di Burano | » » | 5.000 |
| » di S. Erasmo | » » | 7.000 |
| » di Treporti | » » | 1.600 |
| » di Cavallino | » » | 1.200 |
| » di Pellestrina | » » | 3.600 |
| » di S. Pietro in Volta | » » | 2.000 |

Si dimostrano tutti sufficienti alle necessità ad eccezione di quelli del Cavallino, di Malamocco e del Lido.

8 — Approvvigionamento idrico

L'Estuario di Venezia è costituito dalle seguenti zone:

Le Isole di Murano e del Lido (compreso Malamocco ed Alberoni) che comprendono la zona più densamente abitata e più vicina al vecchio centro storico di Venezia Insulare, di cui costituiscono anzi l'unica zona Insulare di espansione edilizia.

Le Isole di Burano - Mazzorbo - Torcello - S. Erasmo - Vignole e Certosa, che costituiscono la rimanente parte insulare abitata dell'Estuario.

Il litorale del Cavallino, comprendente la fascia litoranea da Punta Sabioni (diga Nord del Porto di Lido) e la foce della Piave Vecchia, e limitata fra il mare e la Laguna.

Il Litorale a Sud del Porto di Malamocco, comprendente i centri abitati di S. Pietro in Volta, e di Pellestrina, e limitata fra il mare e la Laguna.

Attualmente le suddette zone dell'Estuario sono rifornite d'acqua potabile nel modo seguente:

a) — Le Isole di Murano e del Lido (compresi Malamocco ed Alberoni), sono alimentate direttamente dall'Acquedotto del Vecchio Centro Storico di Venezia Insulare, attraverso condotte sublagunari, alle quali sono collegate le relative reti di distribuzione.

L'Isola di Murano — fino al decorso anno 1957 era assai scarsamente alimentata, attraverso un'unica vecchia condotta sublagunare da 200 mm., tra le Fondamenta Nuove e la Località Serenella a Murano, dello sviluppo di 1200 metri, colla quale non si poteva dare nè la portata nè la pressione occorrente per l'aumentato consumo delle numerose industrie locali e della popolazione.

Si è reso pertanto urgente di provvedere alla posa di una seconda condotta sublagunare in ghisa del diametro di 300 m/m che è entrata in regolare esercizio sin dal Maggio 1957, e colla quale si è potuto normalizzare il ser-

vizio del rifornimento idrico di questo importante centro urbano e industriale che così ha avuto assicurato l'intero rifornimento di acqua potabile ad esso occorrente, raggiungendo anche un notevole miglioramento nelle pressioni della rete, alla quale pure recentemente sono stati apportati, con la posa di nuove condotte, alcuni ampliamenti e miglioramenti, parte dei quali ancora in corso, onde anche la rete medesima potesse essere adeguata alle necessità delle aumentate portate da distribuire.

L'isola del Lido, è pure alimentata attraverso due lunghe condotte sublagunari, di cui una da 300 ed una da 200 mm. che si dipartono dalla Giudecca e che sono alimentate direttamente dalla Centrale di sollevamento di S. Andrea dell'acquedotto di Venezia.

La situazione attuale del suo rifornimento idrico, soprattutto durante i periodi di massimo consumo estivo è ancora deficitaria, perchè le pressioni minime scendono, in certi punti della rete, anche al disotto di 10 metri, per la notevole distanza intercorrente fra la Centrale di sollevamento e la rete del Lido (circa 10 Kilometri) e conseguentemente per la forte riduzione della pressione in arrivo alla rete stessa per le notevoli portate richieste dalla medesima nei periodi di punta.

Per porre rimedio a queste deficienze è stata prevista, e sarà di imminente attuazione la costruzione al Lido di una centrale di sollevamento dell'acqua e di una vasca di raccolta e di compenso di 1500 metri cubi di capacità utile, alimentata direttamente dalle due condotte sublagunari suddette in modo da poter mantenere nella rete una pressione atta ad assicurare nei punti più estremi dell'Isola, che ha una lunghezza di ben 12 Kilometri circa, una pressione non inferiore ai 19 metri.

b) — Le Isole di Burano - Mazzorbo - Torcello - S. Erasmo, Vignole e Certosa, che costituiscono la rimanente parte insulare abitata dell'Estuario sono rifornite d'acqua potabile come segue:

L'Isola di Burano (abitanti 6475) mediante un acquedotto locale costruito dal Comune e alimentato da tre pozzi artesiani, con una portata complessiva di 500 litri al minuto primo. Esso comprende due serbatoi interrati di raccolta e di compenso, un impianto di sollevamento con serbatoio sopraelevato della capacità di 95 metri cubi ed una rete di distribuzione in tubi di ghisa estendentesi in tutta l'Isola.

Esso serve: 470 utenti oltre 25 fontanelle pubbliche munite di rubinetto a pulsante.

Il consumo giornaliero medio è di 540 metri cubi pari a 83 litri circa per abitante giorno.

La vicina Isola di Mazzorbo (abitanti 458) è servita da tre pozzi artesiani di 120 metri di profondità, tutti del diametro di mm. 58-60, muniti di pompa a mano, con una portata media di circa 40 litri al minuto primo cadauno.

L'Isola di Torcello (abitanti 165) ha un unico pozzo, nella Piazza principale, spinto alla profondità di 230 metri e del diametro di 98. mm che dà una portata a libero deflusso di 40 litri al minuto primo.

Le due Isole vicine di S. Erasmo e le Vignole (abitanti 1200), sono servite da otto pozzi artesiani tutti del diametro di mm. 50-60 e della profon-

dità di 120 metri, muniti di pompe a mano, con portate medie di 40 litri al minuto primo cadauno.

L'Isola della Certosa è alimentata pure da pozzi artesiani serviti da pompe e relative vasche di raccolta.

Complessivamente quindi queste Isole dispongono di 12 pozzi artesiani costruiti dal Comune, oltre ai pozzi artesiani dell'Isola della Certosa eseguiti dallo Stato, che possono dare una portata complessiva di 29 metri cubi orari, per una popolazione residente di 1823 persone.

- c) — Il Litorale del Cavallino (7471 abitanti), compreso fra Punta Sabbioni e la foce della Vecchia Piave, la Laguna ed il mare, ritrae il proprio rifornimento idrico, esclusivamente da 27 pozzi artesiani, tutti costruiti dal Comune, di cui:
- n. 23 pozzi del diametro di mm. 58/60 e 120 metri di profondità, con portata media cadauno di 40 litri al minuto primo, e:
 - n. 4 pozzi del diametro di mm. 98 e 220 metri di profondità, con portata media cadauno di 70 litri al minuto primo.

Sono tutti muniti di pompa a mano e distribuiti come segue:

| | | | | | | | | |
|------------------|---|-------|-------|---|-------|---|---|------------|
| Punta Sabbioni | — | n. 3 | pozzi | Ø | 58/60 | | | |
| Treporti | — | n. 12 | » | » | » | | | |
| Via Fausta | — | n. 3 | » | » | 58/60 | + | 2 | pozzi Ø 98 |
| Cavallino | — | n. 4 | » | » | » | » | 1 | pozzo » 98 |
| Lio Piccolo | — | n. 1 | » | » | » | » | 1 | » » 98 |
| <hr/> | | | | | | | | |
| Complessivamente | | n. 23 | » | » | 58/60 | » | 4 | pozzi » 98 |

La portata disponibile da questi 27 pozzi è di circa $(23 \times 46) + (4 \times 70) = 920 + 280 = 1200$ litri al minuto primo pari a 72 metri cubi orari.

Considerato che l'acqua non è saliente, ma che deve essere pompata con impiego quindi di un certo sforzo fisico, si può valutare il loro utilizzo per una durata media di 6 ore giornaliere (2 al mattino + 2 ore a mezzodì + 2 ore alla sera) con un ricavo giornaliero di circa 432 metri cubi pari a litri 53 circa per abitante/giorno, ivi compreso anche l'acqua occorrente per le necessità agricole.

Va tenuto però conto che nel medesimo territorio esistono oltre ai pozzi Comunali suddetti anche altri pozzi artesiani terebrati da privati e che pur essendo riservati alle necessità delle rispettive aziende, sono accessibili ed utilizzati anche dalla popolazione.

d) — Il Litorale a Sud del Porto di Malamocco (abitanti 6373) comprendente i centri abitati di S. Pietro in Volta e di Pellestrina, è rifornito d'acqua, mediante due piccoli acquedotti locali costruiti dal Comune alimentati da cinque pozzi artesiani locali, (di cui 2 per l'Acquedotto di S. Pietro in Volta e 3 per l'acquedotto di Pellestrina), comprendenti ciascuno un doppio serbatoio di raccolta e di compenso, un impianto di sollevamento con serbatoio sopraelevato della capacità di 95 metri cubi ed una rete di distribuzione in tubi di ghisa.

Essi servono 528 utenti, oltre a 36 fontanelle pubbliche munite di rubinetto a pulsante, di cui 18 a Pellestrina e 8 a S. Pietro in Volta.

Il consumo giornaliero medio è di 450 metri cubi.

Riassumendo:

l'intera zona dell'Estuario di Venezia, ad eccezione delle Isole del Lido e di Murano che sono alimentate direttamente dall'Acquedotto di Venezia Storica Insulare, è rifornita di acqua potabile con pozzi artesiani locali che sono distribuiti sul vasto territorio a non eccessiva distanza l'uno dall'altro (400-500 metri circa), e dai quali si deve attingere direttamente l'acqua, fatta esclusione dei centri insulari di Burano - San Pietro in Volta e Pellestrina, ove l'acqua viene distribuita alla popolazione mediante tre distinti piccoli acquedotti locali.

Dal punto di vista della qualità dell'acqua, pur trattandosi di acque batteriologicamente potabili e provenienti da falde profonde (tutte oltre ai 100 metri di profondità), il loro aspetto organolettico non risponde ai requisiti di gradibilità, essendo tutte le falde artesiane della Regione pervase dalla presenza di ferromicrorganismi e di protozoi i quali danno all'acqua un aspetto sgradevole per la presenza e la moltiplicazione rapidissima di filamenti e di masse di aspetto gelatinoso.

Quindi per gli usi domestici e potabili è largamente auspicato dalla popolazione, indipendentemente dalla scomodità data dal suo laborioso attingimento, che sia provveduto con acqua idonea anche dal punto fisico ed organolettico agli usi dell'alimentazione.

9 — Fognature

Nell'Estuario le condizioni delle fognature si presentano in maniera assai diversa da quelle di Venezia insulare. Trattasi infatti di zone, fatta eccezione per Murano, dove fino a pochi decenni or sono non esisteva alcuna rete di fognatura e dove si è potuto ricorrere per la massima parte a criteri sufficientemente razionali, anche se, in effetti, non vi fu per molti anni un programma razionale organico, ma la rete si è sviluppata nei vari quartieri secondo le idee dei successivi progettisti che si occuparono della loro zona senza mai fare considerazioni generali.

In alcuni casi vi sono situazioni tipiche ed esclusive, valga il caso di Burano, dove si sta costruendo una fognatura mista del tipo veneziano ad azione di maree, che però non viene utilizzata poichè le case non sono provviste di impianti igienici, e la popolazione è abituata a scaricare direttamente nel canale le materie di rifiuto nelle prime ore dell'alba.

D'altra parte, la fognatura serve solo parzialmente per le acque meteoriche, poichè nei pozzetti sifonati vengono gettate con metodica cura quotidiana le spazzature, il che crea un notevole onere di manutenzione, giacchè i pozzetti devono venire puliti ogni settimana. Si tratta di fognature che vengono costruite per l'avvenire.

Al Lido invece si ha una buona rete dotata di 46 vasche di cacciata, che risale agli anni intorno al 1930. Le vasche sono in gran parte insufficienti, ma sono già in corso i lavori per il loro ripristino integrale.

Nei nuovi Quartieri di Ca' Bianca al Lido, costruiti negli anni del do-

po-guerra, la rete è abbastanza disordinata, senza vasche di cacciata pur essendo i collettori separati, ma si tratta per fortuna di tronchi brevi, e quindi gli inconvenienti si riducono ad una più onerosa manutenzione.

A Murano, Burano e Pellestrina si ha una fognatura del tipo Veneziano con vecchi collettori nei « rii terrà » e fognature separate per i quartieri di nuova costruzione. Le altre isole dell'Estuario, S. Erasmo, Vignole, Torcello, Mazzorbo, non hanno vere e proprie fognature, ma solo scarichi isolati di edifici. Per S. Erasmo è in corso di attuazione un provvedimento tendente a dotare le piazze di fognatura bianca con tubi di cemento dei diametri di cm. 40 e 50.

10 — Nettezza Urbana

Il servizio di nettezza urbana viene svolto a Murano, Burano e Pellestrina e S. Pietro in Volta direttamente dal Comune per mezzo di salariati (in parte assunti, in parte incaricati) che dipendono per quanto riguarda la disciplina durante l'orario lavorativo dalle locali Sezioni dei Vigili Urbani.

Per quanto riguarda i mezzi vi sono in servizio a Murano alcuni carrelli portabidoni ed alcune barche semplici.

Nelle altre frazioni il servizio viene svolto con mezzi ancor più semplici.

11 — Gas

L'erogazione del gas nell'Estuario ha luogo solo in Murano.

L'esercizio viene effettuato direttamente dal Comune proprietario di tutti gli impianti e la distribuzione viene fatta a mezzo gas di fossile prodotto in un'officina sita in Murano stesso che occupa un'area di circa 4.000 mq.

Il numero di utenze è di circa 700 e l'erogazione annua si aggira sui 430.000 mc.

Esiste inoltre a Murano una rete di gas per usi industriali alimentata a metano naturale e gestita al di fuori di ogni ingerenza Comunale dall'Azienda Metanodotti Padani.

CAPITOLO IV

PROGETTI PREMIATI AL CONCORSO DI IDEE E AD ALTRI PROGETTI

Quando ebbe la possibilità di iniziare l'esame degli elaborati prodotti dal Concorso Nazionale di Idee per il P.R.G., il Comitato Redazionale del Piano si trovò di fronte ad una chiara selezione di materiale e di proposte, risultante dal tipo di giudizi e di valutazioni che la Commissione Giudicatrice del Concorso aveva ritenuto di dare in merito ai 13 progetti presentati.

In quel panorama di giudizi e di valutazioni, largamente positivo per i cinque elaborati premiati, il Comitato Redazionale poteva scoprire implicito un ordine di scelte ed in sostanza il disegno di un piano.

Su tale criterio di giudizi il Comitato Redazionale non ebbe difficoltà di misurarsi positivamente, trovandolo quasi completamente condividibile, senza che ciò dovesse significare una soluzione del suo lavoro in una silhouette più o meno organica dei materiali prodotti dal Concorso da proporre al Consiglio Comunale come P.R.G. di Venezia.

E' doveroso infatti avvertire che sulla maggior parte di quegli indirizzi il Comitato Redazionale era già autonomamente convenuto pur senza scendere a determinazioni precise; sicchè la coincidenza sostanziale fra le maggiori affermazioni degli elaborati del Concorso e gli indirizzi già assunti del Comitato Redazionale del Piano, ha dato la netta misura dell'ampiezza di condivisibilità dei giudizi che, sulla qualità e sulle forme delle soluzioni pianificatrici proposte, era stata raggiunta.

Nei progetti premiati il Comitato Redazionale vide anzitutto una impostazione generale moderna e lungimirante del problema della pianificazione territoriale del Comune, adeguata alle eccezionali caratteristiche e condizioni geofisiche dell'ambiente nel quale Venezia vive.

A prescindere infatti dalla proposta avanzata dai concorrenti del gruppo « 6 + 2 », la quale identificava in una nuova bretella trasversale — radente la città insulare — di congiungimento fra la grande viabilità terraferma e una nuova viabilità sui lidi, la soluzione capace di unificare il complesso moto di espansione e di vita degli insediamenti più diversi nei quali si struttura appunto la Venezia territoriale (in merito a tale proposta la stessa Commissione Giudicatrice del Concorso aveva giudicato « negativa » la specifica soluzione proposta per il collegamento fra Mestre ed il Cavallino), gli altri elaborati indicavano una più aperta simbiosi fra l'antico nucleo civile della laguna e la moderna città delle residenze e dei traffici divisa in terraferma, simbiosi non bisognosa di attrezzature stradali lagunari di qualsiasi genere, ma attenta prevalentemente a legare attraverso lo sviluppo di aree capaci di costituire occasione di osmosi fra i centri diversi, i loro reciproci rapporti, cercandone un potenziamento non artificioso ed in sostanza un amplia-

mento di respiro nascente dalla effettiva disponibilità di sviluppo delle strutture e degli uomini.

In questo senso, con diversa accentuazione, nell'ambito di indagini di diverso merito e di varia genialità, i progetti Amati, Astengo, Calabi, Quaroni, quasi congiuntamente si ritrovavano concordi nelle proposizioni nuove e di più lontane prospettive:

- 1 — il legame dell'ampliamento industriale di Porto Marghera, ricercato attivamente, con la città insulare e la città di terraferma;
- 2 — il centro direzionale del sistema quasi sempre ubicato in quella zona della città storica che, per recente ottocentesca formazione artificiale, e per la spesso affannosa congeria di attrezzature mal rispondenti ai bisogni ferroviari e portuali più pareva prestarsi ad una trasformazione integrale non timorosa di offendere l'antico tessuto, ma libera di legare un nuovo siffatto insediamento direzionale, attraverso mezzi della comunicazione automobilistica con le grandi distese produttive della terraferma pur rimanendo nell'ambito della città insulare;
- 3 — la spinta dei nuovi quartieri residenziali di terraferma prevalentemente diretta verso il margine lagunare, quasi a maggiormente coniugare di qua e di là della laguna le parti diverse della città futura;
- 4 — la liberazione del centro mestrino pur attraverso differenti soluzioni tecniche dai canali di gran traffico che l'attraversano, con la creazione di una grande cinta attrezzata raccogliente all'esterno della città e del suo prevedibile ampliamento, con appositi nodi, il traffico delle grandi autostrade in atto o in progetto;
- 5 — necessità di una pianificata previsione di opere di conservazione e di ripristino statico, igienico, figurativo e sociale della struttura edilizia della città antica, rigorosamente avverse ad ogni tentativo di improvvisa trasformazione dell'antico tessuto.

Questi ed altri minori orientamenti dei pianificatori premiati al Concorso erano destinati ad apparire al giudizio del Comitato Redazionale del Piano, già penetrato nella somma dei problemi della pianificazione comunale, e già avvertito dei risultati di talune complesse indagini preventivamente approvate, come elementi indispensabili alla costruzione dell'idea generale del P.R.G. di Venezia.

Si è così potuto ritenere assai confortante, in questo quadro, constatare la concorde unità dei positivi giudizi espressi, nei confronti del primo progetto premiato al Concorso d'Idee, dal Comitato Redazionale così come dalla Commissione Giudicatrice, che aveva espresso unanime giudizio favorevole « per l'impostazione generale dello studio, condotto con organica indagine sui problemi economici e strutturali della città anche nel quadro della sua funzione di coordinamento territoriale », per « l'importanza data alle funzioni portuali di Venezia e alla riorganizzazione a tal fine proposta » e per « le proposte riguardanti il Consorzio per il risanamento e la salvaguardia della città di Venezia, anche attraverso l'urbanizzazione delle barene di S. Giu-

te, con la riorganizzazione della Giudecca, e di tutte le zone cittadine di cui sarà necessario procedere a un radicale rinnovo edilizio. Nel Litorale si propone l'urbanizzazione delle aree libere fra la città-giardino e Ca' Bianca al Lido, e lo sfruttamento di Sacca Serenella a Murano; in Terraferma, la creazione del nuovo quartiere di San Giuliano, il completamento del Quartiere di Viale San Marco, la sistemazione del centro abitato di Mestre, l'assegnazione del vincolo agricolo non solo alle zone rurali in buone condizioni di produttività, ma anche in quelle prossime alla città « nelle quali il miraggio della trasformazione dei terreni agricoli edificabili ha arrestato l'investimento dei capitali nella bonifica e nel miglioramento fondiario ». In terraferma si propone poi, per quelle zone semirurali la cui economia agricola è compromessa dall'esiguità della loro estensione « un'azione tendente — con appropriata regolamentazione edilizia e con una politica fiscale — a favorire il ridimensionamento fondiario in funzione di una agricoltura più proporzionata ed intensiva, complementare anche alla occupazione industriale degli abitanti.

Particolarmente interessante appare la parte riguardante il quartiere di San Giuliano, che dovrebbe sorgere come nuovo centro residenziale e commerciale, capace di 60 mila abitanti, unito a Mestre dal Quartiere di Viale San Marco. Lo sviluppo di questo settore è strettamente connesso nel progetto con l'attività del « Consorzio per il risanamento di Venezia »; proprio a S. Giuliano si realizzerebbe quello scambio di forze, tra terraferma e città insulare, che non mancherebbe di vincolare più strettamente, sulla base di comuni interessi, i due centri. Se, da una parte, il plus-valore ricavabile dall'urbanizzazione di San Giuliano verrebbe avviato verso Venezia-Centro, dall'altra tutti gli Enti economici operanti a Venezia dovrebbero partecipare allo sviluppo della città in terraferma: a S. Giuliano quindi gli enti consorziati avrebbero la possibilità di riservarsi vaste aree.

Questo schema generale di zonizzazione, salvo la quantificazione, per qualche aspetto, trova pressochè puntuale rispondenza col progetto di zonizzazione elaborato dal Comitato Redazionale del Piano Regolatore Generale che ne ha valutato l'articolata razionalità, la giustificazione economica, la vitalità del criterio urbanistico generale.

In merito al problema della riorganizzazione della zona portuale e della testa di ponte, considerando i vantaggi di un trasferimento a Marghera del Punto Franco, e di uno spostamento dello scalo merci piccola velocità delle FF.SS. il progetto Amati propone — una volta realizzati questi cambiamenti — la rimozione dei fasci di binari della zona portuale, sino a S. Basilio, e la costruzione sul Molo di Levante della nuova stazione marittima passeggeri. Nello stesso tempo si dovrebbe procedere al trasferimento nel « terzo molo » in fase di costruzione degli impianti dell'acquedotto e del gas, alla valorizzazione della riva della Scomenzera e allo spostamento della Manifattura Tabacchi, con conseguente riorganizzazione, in senso commerciale, direzionale, di servizio di tutta la zona che fa capo alla zona della testa di ponte.

Salvo qualche adeguamento tecnico imposto dalle circostanze, il Comitato Redazionale ha abbracciato — in quanto rispondente ai suoi convincimenti — anche questo fondamentale intervento, prevedendo anzi una più vasta e redditizia destinazione d'uso direzionale delle aree liberabili attraverso le riconversioni d'uso e i trasferimenti suggeriti.

Di particolare interesse appare il quarto intervento propulsivo del pro-

getto, che propone la creazione di un Consorzio per il risanamento e la salvaguardia di Venezia, formato dal Comune, dalla Provincia, dagli Enti Pubblici con finalità economiche, dall'Istituto Federale delle Casse di Risparmio, ecc., e aperto anche — con le dovute garanzie alla proprietà immobiliare privata. Scopi del nuovo organismo sarebbero: lo studio dei piani particolareggiati di risanamento, il reperimento di aree fabbricabili e di immobili per esercitare una funzione calmieratrice sui fitti e sulle compravendite, l'attuazione di trasformazioni intese a valorizzare le superfici edificabili, gli edifici pubblici e privati; l'erogazione di fondi per agevolare i trasferimenti della popolazione dal centro alla terraferma e viceversa; l'effettuazione di operazioni finanziarie, mediante la emissione di obbligazioni, attribuendo anche dei premi in appartamenti; la concessione di particolari facilitazioni ai proprietari, per incoraggiare il risanamento edilizio.

Il problema del risanamento verrebbe affrontato mediante una dinamica di traslochi — provvisori o definitivi — che tengano conto delle esigenze dei singoli, ridistribuendo la popolazione a seconda delle zone di lavoro, e che permettano il progressivo restauro dell'edilizia cittadina. Dal punto di vista finanziario, si propone di ottenere dal Demanio l'intera zona di San Giuliano, di effettuarvi una radicale opera di bonifica, e di rivedere infine le aree così valorizzate. Gli oneri iniziali non sopportabili dal Comune potrebbero essere affrontati dal Consorzio mediante l'emissione di obbligazione e l'accensione di mutui, usufruendo dei contributi di legge. Fatti i conti, si prevederebbe un attivo di circa 700 milioni all'anno, da usare interamente per il risanamento edilizio della Venezia insulare.

L'apprezzamento e la concordanza con il progetto Amati non potevano tuttavia escludere nella valutazione del Comitato Redazionale del Piano le proposte avanzate dagli altri progetti premiati dalla Commissione Giudicatrice del Concorso.

Questo infatti non aveva dichiarato vincitore un progetto, ma premiato cinque elaborati, che in diversa misura erano sembrati validi in ordine ai problemi di cui venivano prospettate le più diverse soluzioni.

Dell'elaborato Astengo, può dirsi che il Comitato ha sostanzialmente condiviso il giudizio della Commissione del Concorso, che ne aveva riconosciuto la serietà e profondità in sede culturale, elogiandone particolarmente il contributo prodotto in ordine ai criteri ed ai metodi del risanamento ambientale e monumentale della città antica — opera dell'arch. Trincolato — ma lamentato l'insufficienza di attribuzioni direzionali che vi apparivano riservate al centro storico, e gli indiscriminati trasferimenti di strutture, attività e uffici.

Su questo giudizio si è trovato concorde anche il Comitato Redazionale, nel quale la preoccupazione del mantenimento nella città insulare delle attribuzioni direzionali più specifiche e caratteristiche del nuovo più ampio sistema urbano era massimamente sentita.

In effetti, il progetto Astengo è contrario alla costruzione del « terzo molo » del Tronchetto e ne propone invece un ampliamento, peraltro insufficiente a permettere la creazione di un centro direzionale e residenziale appena adeguato, propone la trasformazione del complesso produttivo dell'Arsenale in area stabilita a centro variamente culturale, senza risolvere il complesso problema economico che esso implica; e con altre proposte siffatte è

sembrato impoverire eccessivamente non solo di attribuzioni direzionali, ma altresì di indispensabili attrezzature produttive e commerciali il centro lagunare; sì che, nella impostazione del problema del risanamento della Venezia insulare, notevole eco hanno trovato le suggestioni e i criteri dell'elaborato Astengo e, se si eccettua genericamente la proposta del Centro direzionale, fors'anche una eco nel metodo di progettazione viaria e di zonizzazione della terraferma, il Comitato Redazionale ben poco ebbe concretamente a mutare dal complesso del progetto.

Questo infatti si raccomanda per il diligente metodo di analisi dei problemi e per la impostazione generale della questione del risanamento e dello sviluppo economico dell'intero territorio più che per la puntuale rispondenza pianificatoria agli indagati bisogni.

Secondo il progetto Astengo, i caposaldi per una « politica del Piano Regolatore » — intesi come provvedimenti pubblici e interventi coordinati che partendo dal centro della città si diffondono all'intorno sull'intero territorio, donde torneranno fatalmente a riflettersi sulla città — possono sintetizzarsi in 5 punti: risanamento e restauro integrale degli edifici storici, monumentali ed ambientali della Venezia insulare; sviluppo e creazione su tutto il territorio di attività terziarie produttive (artigiane, trasporti, commerci, servizi vari, ecc.); creazione di due moderni centri direzionali, uno culturale e uno di affari, nella Venezia insulare; strutturazione generale del territorio mestrino entro le maglie di un impianto stradale che risolva i problemi di circolazione; sviluppo contemporaneo delle attività industriali e agricole su tutto il territorio provinciale in modo coordinato e adeguato alla dinamica demografica, dimensionata nel corso di un venticinquennio su una espansione fino a 400.000-450.000 abitanti, oltre i quali ulteriori insediamenti nell'attuale ambito comunale dovessero escludersi — in funzione del mantenimento di « un proporzionato equilibrio fra strutture e capienza, fra residenza e servizi generali » — e ammettersi soltanto sulla direttrice Mira-Padova, in zona extra comunale, in ragione delle sue caratteristiche socio-economiche e infrastrutturali.

Passando ad analizzare i principi suesposti, il progetto si sofferma sul risanamento e sui restauri, proponendo di intervenire — zona per zona — con lavori di sistemazione statica, igienica o architettonica, a seconda delle necessità. Nel frattempo gli inquilini dovrebbero essere trasferiti in appositi nuclei di alloggi, da costruirsi preventivamente in ogni sestiere; una volta conclusi i lavori, gli abitanti degli edifici restaurati potrebbero ritornare definitivamente nella loro casa.

Nelle abitazioni sovraffollate, gli inquilini in eccesso verrebbero sistemati altrove, in città e in terraferma a seconda delle rispettive esigenze. Il complesso di tali operazioni dovrebbe essere svolto da Consorzi di proprietari, sotto il controllo comunale, oppure direttamente dal Comune. Per quanto riguarda la parte finanziaria, Venezia dovrebbe poter usufruire — per il risanamento del suo patrimonio edilizio delle provvidenze previste dalla legge in favore della edilizia sovvenzionata.

La liberazione progressiva delle aree sopra ricordate, poi, consentirebbe di disporre di nuovo spazio, che dovrebbe venir suddiviso a seconda delle caratteristiche storiche, monumentali e ambientali. Per il controllo delle iniziative future, i progettisti propongono che la presentazione del progetto

definitivo sia preceduta da una domanda iniziale, intesa ad ottenere il parere urbanistico sul piano di massima: tale procedura è stata adottata, e con successo, anche ad Assisi.

Oltre a ciò, il progetto Astengo, pur prevedendo la non attuazione del progetto di costruzione del terzo molo del Tronchetto, avanza una soluzione di Centro direzionale per le aree della testa di ponte, ottenuta attraverso la riorganizzazione delle attrezzature portuali, ferroviarie, ecc. sostanzialmente rispondente a quella del progetto Amati: e' anche da ciò il Comitato non poteva non trarre ulteriore conforto nella progettazione del Quartiere Direzionale di cui si parla nella relazione presentata al Consiglio. La gran parte delle proposte di zonizzazione e di riconversione di destinazioni d'uso avanzata dal progetto Astengo è apparsa invece, al Comitato come alla Commissione, non accoglibile.

Dal 3° elaborato premiato dalla Commissione giudicatrice del concorso presentato dal Gruppo Calabi non traspaiono forse le linee dai capitoli di questa relazione.

Ciò si deve sostanzialmente al fatto che il progetto si esplica quasi esclusivamente in una organizzazione razionale e spesso lungimirante di proposte riguardanti problemi di settore.

Alcune di queste, riguardanti la riorganizzazione ospedaliera, assistenziale, psichiatrica, geriatrica, scolastica, igienica, sono state attentamente valutate ed apprezzate dal Comitato Redazionale che le trasfuse in maniera organica nello studio di progetto del piano elaborato. Così pure la trama generale delle comunicazioni interlagunari avanzata da questo progetto e più ancora il suo spirito informatore hanno trovato attenzione ed accoglimento nel progetto delle nuove comunicazioni interlagunari del P.R.G.

Il progetto infatti si sofferma sui tre nuclei complementari di Venezia, stabilendo i limiti e le ragioni della loro espansione: il nucleo storico andrebbe ridimensionato attraverso l'allontanamento degli elementi non direttamente attinenti alle attività turistiche, culturali, educative e direzionali, e cioè di certe istituzioni a carattere sanitario e assistenziale, e delle industrie nocive. Si renderanno così libere della Venezia insulare delle aree che costituiranno la necessaria premessa per il risanamento della città.

Per il nucleo industriale si accetta, in linea di massima, il raddoppio previsto dal programma dell'apposito Consorzio per lo sviluppo della zona industriale di Marghera, rilevando però che è da escludere in futuro un ulteriore ampliamento, sia in rapporto alle conseguenze degli inquinamenti dell'aria e dell'acqua, sia per evitare squilibrio derivante da eccessivo incremento del settore industriale rispetto agli altri. Per quanto riguarda il nucleo di espansione residenziale, si prevede un incremento massimo di 110-120 abitanti, oltre al quale sarà necessario ricorrere a nuovi insediamenti lungo le direttrici Mestre-Treviso e Mestre San Donà di Piave.

I tre nuclei suddetti — quello storico accentrato su Venezia città, quello industriale accentrato su Marghera, e quello residenziale accentrato su Mestre e Campalto dovrebbero essere collegati fra loro da una rete di linee organizzate senza sovraccaricare la testa di ponte del Piazzale Roma — ma facenti capo invece — con servizi di motoscafi veloci — a Campalto, al Porto Industriale di Marghera al Lido e alla Certosa, che verrebbe collegata, attraverso le Vignole e S. Erasmo, direttamente a Punta Sabbioni con una nuova

strada. Le tre circolari verrebbero ad aggiungersi alle linee già esistenti, che dovrebbero però essere avviate su percorsi a senso unico, discriminando i mezzi a motore da quelli a remi. Nel ribadire che Venezia deve essere sempre zona di arrivo e non di transito, i progettisti si oppongono al collegamento fra la Romea e la Fausta lungo il Litorale di Pellestrina e di Lido, per evitare che Venezia sia lasciata da parte.

Il progetto Calabi è dunque il primo classificato, nell'ordine, ad avanzare una proposta di collegamento viario diretto fra i nuovi insediamenti turistici balneari del litorale del Cavallino e l'Isola della Certosa, fatta terminale di uno dei tre anelli esterni che collegherebbero il centro storico con il litorale e la terraferma.

Questa proposta, avanzata anche, come si vedrà più avanti, dal progetto Quaroni, ha trovato consenziente, non senza discussione approfondita, il Comitato Redazionale sì che esso è diventato parte notevole dello studio di Piano Regolatore presentato.

In effetto lo sviluppo turistico balneare del litorale del Cavallino, cui i progetti precedenti avevano riservato scarsa attenzione, appariva sulla scorta dello studio del progetto Calabi, elemento essenziale per lo sviluppo economico e civile di gran parte dell'Estuario Nord in cui si riconosce uno dei territori più poveri e più arretrati di tutto il comprensorio comunale di Venezia.

Le linee di un organico piano di sfruttamento lagunare del litorale del Cavallino erano state già tracciate dal Comitato Redazionale e la proposta Calabi di una strada congiungente il terminale della Via Fausta a Punta Sabbioni con le isole delle Vignole e della Certosa, attraverso il Canale e l'Isola di S. Erasmo, affacciava la possibilità di un avvicinamento decisivo alla città di tutto quel comprensorio la cui popolazione vive poveramente sulle attività primarie dell'agricoltura (orti di Cavallino, Treporti e S. Erasmo) e della pesca (isola di Burano e Mazzorbo); un avvicinamento non pericoloso dal punto di vista del principio della necessità di non congiungere attraverso la città insulare il traffico automobilistico proveniente da Mestre con quello proveniente da Jesolo; un avvicinamento peraltro capace di far gravitare l'economia di quell'intera zona sulla economia del centro lagunare e capace altresì di legare i termini, finora rigorosamente distinti e separati dalla economia agricola ed economia peschereccia dei lidi e delle isole, in un unico ambiente produttivo in cui la facilità di comunicazione, raggiungibile attraverso la progettata strada di avvicinamento, potrebbe costituire l'elemento vitale conseguente il surplus di mano d'opera delle isole con la domanda di lavoro connessa alle grandiose prospettive di attività turistica sul litorale.

Del progetto Quaroni, il Comitato Redazionale ha condiviso anzitutto alcune considerazioni generali sulla natura dei problemi veneziani, laddove si nota il fatto che l'attività economica e commerciale di Venezia non ha seguito la medesima evoluzione dell'attività economica portuale e industriale. Anzi, negli ultimi anni si è assistito al trasferimento fuori Venezia delle sedi regionali di molte aziende. Per contro, la nostra città resta ancora un centro direzionale nel settore pubblico, e sempre più dovrà divenirlo quando sia istituita la Regione Veneta, che solo a Venezia potrà trovare la sua capitale. Non va dimenticata, infine, la crisi di alcuni settori culturali a carattere regionale, che dall'apporto della Regione potrebbe trovare una soluzione degli attuali pro-

biemi. In conclusione, se — da una parte — le linee di sviluppo futuro potrebbero averte la presenza di un qualche elemento causale che determina l'allontanamento dalla città lagunare di molte attività direzionali, e la crisi di altri settori.

Per questo, i progettisti esaminano le possibilità di collegamento di Venezia con i centri del territorio circostante. Sotto questo profilo Venezia si trova in una situazione del tutto singolare e contraddittoria, perchè se da un lato ha bisogno di collegarsi il più direttamente possibile con la corrente di traffico che fa capo al porto industriale e commerciale, dall'altro non può incidere, sul complesso urbanistico di Mestre, i solchi profondi costituiti dalle arterie radiali in partenza dal porto stesso.

Tra la Venezia insulare ed il Veneto, insomma, si frappono il diaframma di Mestre. Posto in questi termini, il problema va visto sotto il duplice aspetto delle vie di accesso dal Veneto a Mestre, ma, soprattutto, delle vie di accesso dal Veneto a Venezia attraverso Mestre.

Tuttavia, le soluzioni date al problema dal Comitato Redazionale sono, per la trama delle grandi comunicazioni, e soprattutto per la zonizzazione, che non accoglie l'espansione praticamente a macchia d'olio dell'abitato, notevolmente diverse. Una parziale accoglienza delle proposte del progetto, concordemente con il giudizio della Commissione giudicatrice, si è avuta invece per quanto riguarda il complesso problema delle comunicazioni lagunari.

Scartate a priori le possibilità di arrivare ad un congiungimento diretto fra Fusina e la Giudecca, da una parte; oppure tra Tessera e Murano dall'altra, l'elaborato Quaroni non esclude di poter giungere alla realizzazione di una testa di ponte che, da Treporti attraverso S. Erasmo e S. Andrea — faccia capo alla Certosa. Di qui si propone invece la costruzione di un autodotto subacqueo verso S. Nicolò, creando in tal modo una linea di arroccamento fra l'aeroporto di Tessera e lo scalo aereo cittadino di San Nicolò.

Si suggerisce poi di provvedere, lungo le direttrici sopraindicate, a disporre delle linee di comunicazione rapida per via d'acqua, salvaguardando così l'insularità di Venezia, ma dandole peraltro quella capacità di maggiore respiro che è necessaria alla sua vita.

Rendendo in tal modo più efficiente il collegamento di Venezia insulare con Mestre, è da ritenere che la città lagunare abbia ancora la possibilità di assolvere alla sua funzione di città-guida, trasformando l'attuale diaframma della zona industriale e residenziale di Mestre in una zona di espansione. Qualunque soluzione che facesse di Venezia un centro di transito, infatti, finirebbe per inoculare un germe di disaggregazione che non mancherebbe di assorbirne le ultime ragioni di resistenza e di esistenza.

Due, però, secondo l'elaborato, sono i maggiori problemi che la città lagunare deve risolvere: il problema delle residenze e quello della sua funzione di direzione. Con l'istituzione di veloci servizi di linea fra la città ed i nuovi quartieri residenziali, sarebbe possibile giungere ad un movimento di emigrazione dal centro insulare. Fra le zone che potrebbero essere invitate, il progetto ricorda Malamocco, la Certosa, S. Erasmo, la Giudecca, Murano e Mestre. Per accelerare le comunicazioni, si suggerisce l'adozione di natanti più piccoli degli attuali — presenti però con una maggiore frequenza — su percorsi nuovi che avvicinano la Giudecca al Centro ed alle Fondamenta Nuove.

Nuovamente non accolta dal Comitato è stata la proposta Quaroni, scartata anche dalla Commissione del Concorso, di ulteriori ampliamenti della Venezia insulare, attraverso nuove spropositate sacche al Tronchetto e sulla fascia sud della Giudecca, che avrebbe dovuto essere collegata automobilisticamente con il ponte translagunare.

Il progetto quinto classificato, contraddistinto dal motto « sei + due », è stato quello che più degli altri ha riassunto e sistematizzato un orientamento diverso da quello prevalente nella Commissione Giudicatrice e anche nel Comitato Redazionale, giacchè, condividendo in parte l'ispirazione di riordnamento della Terraferma dei primi classificati, ma non prevedendo la creazione di un Quartiere direzionale nella testa di ponte veneziana, ha diretto, in funzione non soltanto residenziale e turistica, ma anche industriale, la grande espansione veneziana verso le isole e il litorale nord lagunare. Strumento essenziale, non accolto dalla Commissione e dal Comitato, l'arteria lagunare di scorrimento nord, per il collegamento fra Mestre e il Cavallino.

L'arteria cosiddetta « di scorrimento » è intesa a sollevare la città e l'Estuario nord dall'attuale stato di depressione dovuto alla mancanza di mezzi celeri di collegamento. La nuova strada sarebbe costituita da un nastro di asfalto da costruirsi a nord della città, continuando — per ragioni paesistiche — parallelamente alla sponda stessa. All'Arsenale verrebbe proposto un secondo piazzale che continuerebbe con una strada di penetrazione nell'interno dello stabilimento. Nel tronco staccato, la nuova strada potrebbe essere collegata alle Fondamenta Nuove con due passaggi subacquei: uno all'altezza della Sacca della Misericordia, e uno all'Ospedale. Dall'Arsenale la progettata « arteria di scorrimento » continuerebbe verso Punta Sabbioni attraverso la Certosa, le Vignole e S. Erasmo, con percorsi su strada normale e su manufatto. L'allacciamento avverrebbe a Punta Sabbioni con la Via Fausta. Fra la Certosa e il Lido, poi, si propone un servizio di ferry-boats oppure un collegamento stradale subacqueo.

La seconda proposta riguarda il complesso delle isole dell'Estuario Nord e le località del Litorale, che dovrebbero ricevere nuovi impulsi riversando notevoli benefici sulla città.

La Certosa e le Vignole dovrebbero accogliere una zona sportiva, alcuni reparti ospedalieri specializzati, ed eventuali cliniche di iniziativa privata, mentre una zona verrebbe adibita ad attività di piccoli cantieri navali, cui la vicinanza con l'Arsenale arrecherebbe notevoli vantaggi.

Nella parte Sud di S. Erasmo, lungo la progettata nuova arteria, si propone un insediamento industriale, nonchè un complesso di attività inerenti all'artigianato e al mercato locale; vi si prevede altresì il trasferimento di alcuni stabilimenti già esistenti a Venezia (tabacchi, cotonificio, Herion, molino ecc.). Le colture intensive dell'isola, però, dovrebbero essere rispettate e, anzi, incrementate. S. Erasmo dovrebbe poi ospitare un quartiere residenziale per le maestranze delle suddette attività.

Per quanto riguarda Punta Sabbioni, l'« arteria di scorrimento » si innesterebbe nella Fausta a mezzo di un ampio piazzale da attrezzare per filovie e automezzi, dal quale dovrebbero diramarsi le vie residenziali verso l'ampio arenile. Quest'ultimo verrebbe dotato di impianti turistici e balneari, con complessi alberghieri di varia classe e con camping e sports di spiaggia. Per sopperire alle aree agricole, destinate ad altro uso alle Vignole e a S. Erasmo,

i progettisti propongono la bonifica idraulica dei territori marginali nella zona a Nord di Treporti e di Lio Piccolo.

Di questo progetto il Comitato Redazionale non poteva accogliere, come emerge da quanto detto fin qui, il criterio dell'unificazione delle comunicazioni automobilistiche Mestre-Jesolo attraverso la bretella che in continuazione al Ponte della Libertà costeggerebbe la città insulare.

Su questo punto l'approfondimento del problema e il dibattito tecnico culturale sono stati ampi e fecondi permettendo, secondo quanto qui si ritiene, di raggiungere una conoscenza prospettica delle conseguenze negative e positive che dalla costruzione di un'opera siffatta verrebbero poste in essere.

Il discorso può essere del resto svolto non soltanto riguardo all'arteria proposta dal progetto 6 + 2 in sede di concorso di idee, ma anche riguardo all'autostrada sub-lagunare proposta in altra sede dall'Ing. Miozzi.

Come è noto è questo il progetto, fra quanti fin qui elencati, che più è stato oggi nel campo cittadino nazionale ed internazionale oggetto di discussioni e dibattiti.

Partendo dalla nuova Isola del Tronchetto, l'autostrada sub-lagunare dell'Ing. Miozzi porterebbe, con itinerario svolgentesi lungo le Fondamente Nuove, e con stazioni in corrispondenza dell'Ospedale Civile e dell'Arsenale, all'Isola della Certosa, e qui, attraverso ponti galleggianti, alle Vignole a S. Erasmo, e infine al terminale della Via Fausta a Punta Sabbioni. Secondo l'Ing. Miozzi, questo manufatto, che comporterebbe la spesa di circa 8 - 12 miliardi, favorendo il collegamento diretto, tangenziale a Venezia-Centro, di Mestre con le Isole dell'Estuario Nord e con il Litorale del Cavallino, trasformerebbe in pregiatissime e saluberrime aree residenziali gli oltre mille ettari di aree agricole di quelle isole del Litorale, favorirebbe l'attuale impetuosa espansione edilizia della terraferma veneziana con altrettante imponenti insediamenti urbani lagunari, favorirebbe, con una sanissima politica edilizia, gran parte delle famiglie senza casa della terraferma e della stessa Venezia insulare, e consentirebbe, con un alleggerimento della pressione demografica, il risanamento edilizio della città storica, in cui dovrebbero più che mai svilupparsi le attività alberghiere turistiche, e residenziali a medio livello.

Così come ritenne di condividere il giudizio negativo della Commissione del Concorso nei riguardi dell'arteria autostradale proposta dal gruppo 6 + 2, il Comitato Redazionale giudicò non accettabile il progetto proposto dall'Ing. Miozzi.

Il giudizio veniva non tanto e non solo espresso nei riguardi della specifica costosissima soluzione sublagunare proposta, ma anche e soprattutto nei riguardi dell'indirizzo generale di piano che la soluzione metteva in essere.

Chiaramente condividendo l'orientamento generale dell'elaborato del Gruppo Amati, e anzi integrandolo e accentuandolo, il Comitato affermava di valutare soprattutto una visione territoriale e regionale delle funzioni della città storica, radicata nel suo destino di grande centro portuale, e quindi maggiore interdipendenza organica, da ricercarsi nei modi più economici di attrezzatura e di gestione, fra la Città storica e le nuove realtà produttive e residenziali della terraferma.

Di qui il riconoscimento che la funzione guida di capoluogo regionale di Venezia rispetto alla sua Regione non può aversi che con aumentato peso terrafermiere delle attrezzature di una grande città moderna; ciò consente di

porre la grande Venezia a perfetto livello con il progresso tecnologico e produttivo, e a più facile contatto con le grandi strade che portano nel cuore della Padana e nella Mitteleuropa.

Queste spinte, questi impulsi, questi indirizzi generali, unanimemente intesi, orientavano pregiudizialmente il Comitato verso una preferenza al « fronte a terra », piuttosto che al « fronte laguna »: ciò che significa esaltare una funzione moderna, dinamica, produttiva, autoconservativa, piuttosto che una soluzione che parrebbe ricollegarsi artificialmente, e pericolosamente, all'antico senza porre in essere gli strumenti essenziali di una grande rinascita civile. Tuttavia, anche elementi di critica puntuale rendevano più convincente il giudizio del Comitato. La moderna urbanistica tende a portare fuori di qualsiasi città il grande traffico, e, invece, il progetto, sembrava mettere in essere una viabilità di transito lungo tutta la fronte nord della città, cui l'acqua della Laguna ha miracolosamente fino ad oggi conservato funzioni di arrivo, altamente vantaggiose, escludendone radicalmente quelle di transito, che recando scarsi benefici, corrompono il tessuto marginale — e spesso anche interno — della città di pianura.

I contatti diretti, poi, di questo tunnel sublagunare con l'Ospedale e l'Arsenale mettendo in pericolo con aumenti di valore delle aree il delicato tessuto edilizio, monumentale e ambientale delle località contermini, avrebbero potuto gravemente difficoltà il transito della ristretta autostrada, nel caso fossero risultati realmente funzionali, mentre nel caso contrario, forse più probabile, avrebbero potuto risultare o eccessivi o insufficienti rispetto ai bisogni. Per quanto riguarda l'Ospedale, è evidente infatti l'impossibilità di ospitare nel comprensorio attuale una popolazione di malati di tutto il Comune, che fra qualche anno sarà più che doppia di quella attuale del Centro Insulare, a prescindere dall'antieconomicità, da molti affermata, di attrezzature ospedaliere con capienza superiore ai 1500 letti e, nel caso nostro, per un territorio così vasto e mal collegato quale quello comunale. Per quanto poi riguarda l'Arsenale, è accertata l'economicità del rifornimento per via mare di un'industria cantieristica almeno per il 90% dei materiali, mentre restava comunque la perplessità sulla possibilità di rifornire un'industria cantieristica attraverso il ristretto tubo progettato, dei grandi pezzi necessari.

Notevoli perplessità sarebbero comunque naturali in ordine al costo di impianto e di gestione di grandissime zone residenziali modernamente attrezzate in quella parte dell'Estuario che la « sublagunare » metterebbe in valore, pur a prescindere da una osservazione di carattere generale, avanzata nell'elaborato del gruppo Quaroni al Concorso di Idee, che verrà qui brevemente citato: « La idea di fornire Venezia di gallerie sotterranee, vi si afferma, non è neppur nuova (esistono proposte dell'Ongaro, del 1892, e di Anonimo, del 1911), ma essa è altrettanto irrealizzabile, in linea di massima, dell'idea di colmare alcuni canali per assicurare delle rapide comunicazioni stradali Basti pensare che il traffico che potrebbe svolgersi in tali gallerie sarebbe soprattutto un traffico povero e inidoneo a produrre ricchezza. Perciò, come traffico destinato ad assorbire parte del reddito degli utenti, senza produrre loro una apprezzabile utilità che non sia quella di trasportarli dalla residenza al luogo di lavoro, esso sarebbe sempre un traffico deficitario rispetto al costo dell'opera ed al costo di esercizio ».

Di qui la conclusione del Comitato in ordine a questa proposta, con-

clusione in cui si prescinde quasi completamente da considerazioni di carattere estetico-paesistico, che pur esistono. In proposito, infatti, basterà citare qualche riga di una memoria che la Direzione Generale Antichità e Belle Arti del Ministero della Pubblica Istruzione ha fatto conoscere in occasione della Conferenza dei Servizi per il Piano Regolatore Generale dell'aprile del 1954, e, più recentemente, lo scorso anno. Vi si dice: l'« Integrità delle condizioni naturali caratteristiche di Venezia non può ottenersi se non con l'esclusione di qualsiasi provvedimento che possa modificarne la consistenza, soprattutto delle isole. Debbono considerarsi in linea di principio inammissibili opere intese a creare nuove « sacche », a ingrandire le isole esistenti, a modificare il regime delle acque, a interrare canali, a costruire nuovi ponti per il traffico rotabile ».

Analoga contrarietà ha manifestato, in virtù di considerazioni preminentemente economiche, il Comitato Redazionale nei confronti del progetto elaborato dalla Amministrazione Provinciale per un collegamento rotabile fra Ca' Noghera e Burano, inteso a sollevare l'anemica economia di quell'isola, soprattutto permettendo alle masse operaie quotidiano trasferimento a Porto Marghera. Sulla scorta di una dettagliata indagine, i cui risultati sono in atti, il Comitato ha constatato come la stragrande maggioranza delle occupazioni degli abitanti di Burano trovino sede, oltretutto nell'isola, a Murano e a Venezia-Centro. Soltanto 48 unità figurano occupate a Porto Marghera, lontana, anche con la nuova strada, da 17 Km. in su. E' evidente di fronte ai gravi pericoli urbanistici di cui sarebbe veicolo una strada siffatta attraversante la Laguna, il suo insignificante peso economico, e la sua incapacità strutturale di risolvere i problemi di questa isola. A parte il fatto che il Ministero della Pubblica Istruzione che ha avocato a sé il progetto, è assolutamente deciso a non permetterne la costruzione, il Comitato ha giudicato assai più facile, più economica, più redditizia, una facilitazione delle comunicazioni di questa parte della laguna, attraverso Sant'Erasmus, con il vicino litorale, di previsto grande sviluppo, del Cavallino, e una razionalizzazione del percorso acqueo, già progettata dall'ACNIL e in via d'attuazione da parte del Genio Civile, che, usufruendo altresì delle previste aperture del canale di Noale e di quello delle Galeazze, potrà portare Burano a un massimo di cinquanta minuti di distanza dal centro Rialto. Del resto, come si dirà più avanti, altri sono gli indirizzi in ordine alla zonizzazione di questa parte della Laguna.

Per motivi in gran parte idraulici, paesistici, e di carattere economico, il Comitato ha altresì ritenuto non accoglibile il progetto dell'ing. Fantucci, inteso a collegare Sacca Fisola e la Giudecca con il Piazzale Roma a mezzo di un tunnel sottopassante il Canale della Giudecca, e questo con il Lido, attraverso un ponte sopralagunare, così come la Commissione Giudicatrice del Concorso non aveva condiviso la proposta Quaroni di un collegamento rotabile con una nuova sacca finitima alla fascia sud della Giudecca.

Scendendo dalla considerazione macroscopica della pianificazione territoriale di tutto il comprensorio veneziano ad una considerazione più minuta ed articolata delle proposte avanzate in sede di concorso, si prendono, qui in esame volta a volta:

- 1) — I problemi riguardanti il risanamento del centro storico insulare.
- 2) — La sistemazione urbana della terraferma.

- 3) — La sistemazione dell'Estuario, dei lidi e dei collegamenti terrestri e lagunari relativi.
- 4) — Le comunicazioni urbane terrestri e lagunari fra le diverse zone del comprensorio territoriale.
- 5) — La creazione del nuovo centro direzionale del nuovo sistema urbano accanto allo sviluppo delle attività portuali ed alla sistemazione della testa di ponte .
- 6) — L'ampliamento della zona marittima industriale di Porto Marghera.
- 7) — La creazione di zone specializzate di grandi servizi pubblici e comunali.
- 8) — L'ubicazione e la caratterizzazione dei nuovi quartieri residenziali.

si risolve in un indiretto vantaggio per i porti del mare del nord che, sebbene situati ad una distanza più che doppia, sono collegati alla Germania meridionale da una moderna e veloce rete viaria. La realizzazione della nuova autostrada risolverà in maniera decisiva in favore di Venezia questa innaturale situazione poiché la grande arteria assumerà la funzione di via diretta di congiunzione della Germania meridionale e dell'Austria occidentale con la città lagunare e, attraverso il suo porto, con il Medio ed Estremo Oriente.

Opera d'importanza complementare a quella delineata è il progettato oleodotto abbinato all'autostrada, ideale prolungamento delle grandi « pipelines » che portano il petrolio del Medio-Oriente al Mediterraneo e che attraverso la testa di ponte di Venezia verrebbe immesso direttamente nel cuore industriale dell'Europa.

Sull'asse attrezzato è previsto un ultimo importante innesto quello della litoranea Adriatica (Via Romea) che già in essere per lunghi tratti, avrà tra breve compimento, assicurando il diretto collegamento di Venezia con Ravenna attraverso una vasta zona di territorio in fase di promettente sviluppo.

Lungo questa strada che segue l'ansa del Delta e il margine bareno della laguna, il traffico automobilistico proveniente dal litorale Adriatico, raggiungerà direttamente Venezia.

La città sarà facilmente raggiungibile, anche dalla zona litoranea nord attraverso la prevista strada che collegherà il Cavallino con la testa di ponte della Certosa.

Questa testa di ponte permetterà, con rapidi mezzi lagunari, un comodo accesso del turismo stagionale gravitante sulle spiagge di Jesolo e del Cavallino e attrarrà con facile e breve percorso, verso Venezia gli interessi delle vicine zone di S. Donà e Portogruaro e delle zone a nord, alleggerendo il traffico sul ponte translagunare e nella relativa testa di ponte.

Con la realizzazione dello schema viario previsto, Venezia tenderà sempre più ad inserirsi nella rete delle grandi comunicazioni nazionali e internazionali divenendo primario centro di convergenza e di irradiazione di strade ed autostrade, come la sua naturale posizione di capoluogo regionale richiede.

Nel quadro di questa funzione va vista la realizzazione del grande aeroporto di Tessera destinato ad accogliere il traffico aereo internazionale interessante un vasto territorio compreso nel suo raggio di influenza. Accanto a questo aereoscalo, continuerà a svolgere un importante ruolo l'aeroporto Nicelli di Lido che messo in efficienza sarà in grado di soddisfare le esigenze del traffico turistico e che potrà essere provvisto anche di un eliporto.

Nel campo quindi delle comunicazioni aeree Venezia potrà rapidamente assumere una preminente posizione, che sarà il risultato dello sforzo effettuato per adeguare la città alle moderne tendenze del traffico che, nella dinamica della vita moderna e nel rapido sviluppo della tecnica e dei costi sono orientate in crescente misura verso il mezzo aereo.

Nell'ambito della funzione portuale della Città, va accennato alla grande importanza che assumerebbe una efficiente rete di idrovie facente capo alla laguna. Per quanto già ora siano ad essa collegati alcuni canali navigabili che interessano il Polesine e la bassa pianura Veneta, si fa qui espresso riferimento al grande progetto della idrovia Locarno-Venezia, spina centrale della prevista grande dorsale Padana costituita da una via d'acqua continua da Trieste a Torino passante per Mantova, Cremona, Milano. La realizzazione di questo

organico sistema idroviario, farebbe della città lagunare il terminale principale di una grande via di comunicazione congiungente l'Adriatico allo scalo fluviale di Locarno e ai principali centri del Piemonte e della Lombardia.

Il porto di Venezia, indirettamente inserito nel sistema idroviario inter-europeo collegato, Via Basilea-Reno, al Mare del Nord e all'Europa Centrale, diverrebbe il punto di confluenza di correnti di traffico interessanti un vastissimo e ricco entroterra. Va notata a questo proposito l'efficiente attrezzatura portuale in grado di assicurare economiche operazioni di trasbordo effettuabili col minimo tempo di sosta, e l'organizzazione del punto franco particolarmente interessante per la funzione internazionale della Locarno-Venezia.

Dalla zona franca infatti potranno partire i natanti idroviari destinati alla Svizzera con le merci « in transito » attraverso il territorio italiano.

L'innesto nella Laguna del grande asse idroviario avverrebbe a Sud in corrispondenza della località di Brondolo (Chioggia) e a Nord-Est in prossimità della zona di Drago Jesolo, punto di arrivo del tronco litoraneo che raggiunge Trieste. Nell'ambito delle acque lagunari i natanti fluviali usufruiranno della rete di canali esistenti, potenziata da alcuni tracciati previsti dal Piano per facilitare l'accesso alle attrezzature del porto industriale.

L'insieme di interventi di Piano qui richiamati indicano come nello studio del Piano sia stato costantemente guardato oltre i limiti del territorio comunale per assicurare alla Città una preminente funzione nel più vasto spazio circostante, così da ridurre progressivamente lo sfasamento esistente tra le curve di sviluppo delle attività di maggior peso interessanti la Città e la curva di sviluppo di Venezia come centro direzionale.

B) — VARI PROBLEMI DEL COMUNE

1° — DIMENSIONAMENTO DELL'ESPANSIONE DEI NUCLEI ESISTENTI E DEI NUOVI QUARTIERI RESIDENZIALI IN RIFERIMENTO ALLE PREVISIONI DEMOGRAFICHE.

La zonizzazione del Piano è stata stabilita in base alle previsioni di sviluppo demografico del Comune valide fino al 1985, così da dimensionare una capacità teorica d'insediamento in grado di accogliere l'incremento di popolazione previsto. La misura di questa capacità è stata calcolata con un sufficiente margine di ampiezza, che tiene conto della possibilità che lo sfruttamento edilizio avvenga ad un livello minore di quello massimo consentito dal P.R.G. e di un eventuale sviluppo demografico che superi, entro certi limiti, i valori congetturati.

Data la sua particolare natura è stata presa in esame la tradizionale suddivisione zonale di: Venezia-terraferma; Venezia-estuario; Venezia-storica che meglio individua noti e differenziabili caratteri tipici.

1) Venezia - terraferma

Questa parte del territorio comunale interessa una zona agricola, la zona industriale di Porto Marghera, il nucleo città di Mestre ed altri piccoli nu-

clei abitati ad esso adiacenti. Il concetto informatore seguito è stato quello di prevedere una limitata espansione per i nuclei più importanti di Zelarino, Chirignago, Favaro Veneto, Campalto, Dese e Tessera, ai quali è stata assegnata una densità edilizia tale da permettere anche una saturazione dell'area già inurbata. Per Mestre l'espansione è stata limitata entro il perimetro dell'asse attrezzato, determinando all'interno zone con diversa densità edilizia in relazione ai caratteri previsti.

Per i nuclei periferici di limitata importanza e per la zona circostante, il Piano ha fissato un vincolo agricolo al fine di impedire la formazione di accentramenti edilizi non previsti e conservare le attuali caratteristiche.

Per il comprensorio di Marghera, gli interventi di maggiore valore riguardano l'ampliamento della zona industriale, mentre per quella residenziale è tendenzialmente previsto, in considerazione della poco salubrità dell'aria inquinata dalla vicinanza degli stabilimenti, una sua riduzione. Questo ridimensionamento conserva il nucleo abitato a nord, per il quale si prevede una saturazione ed una espansione fino all'arco della ferrovia. La zona di Cà Emiliani a Sud con trasformazione d'uso, sarà destinata all'insediamento di attrezzature economiche varie.

Oltre a questo processo che possiamo chiamare di saturazione e riordino degli inurbamenti esistenti, il Piano ha stabilito una determinata direttrice d'espansione dell'abitato della terraferma con il previsto completamento del quartiere S. Marco e la creazione di quello di S. Giuliano.

La quantità di popolazione insediabile in Venezia terraferma è stata calcolata in base alle densità edilizie fissate per le singole zone, con i criteri stabiliti dalle norme di Piano. I livelli così determinati della popolazione insediabile sono stati confrontati con quelli della popolazione esistente al 31-12-1957, ricavandone dei valori d'« incremento possibile ».

Mentre per i nuclei minori il peso di questo incremento è appena sensibile, per il centro di Mestre e S. Giuliano assume valore notevole e politicamente determinante: rispettivamente 71.660 e 35.000 unità circa. Complessivamente Venezia terraferma è suscettibile di accogliere ancora 152.170 persone (vedi tav. 1).

2) Venezia - estuario

Questa zona che comprende le isole ed i lidi che circondano Venezia presenta caratteri geografici, economici e sociali che nettamente la differenziano dalla terraferma. Differenziazione esistente anche fra gli stessi nuclei abitati compresi nella zona, per cui il Piano ha fissato direttive diverse e particolari.

Per Burano, Pellestrina e Malamocco, si è ritenuto, in via di massima, di precludere ogni processo di ulteriore saturazione e sensibile sviluppo degli agglomerati esistenti in considerazione della necessità di salvaguardare i caratteri ambientali di questi piccoli centri abitati privi d'altronde di risorse economiche tali da giustificare su un piano di previsione, sensibili sviluppi del potenziale demografico. E' previsto anzi per Burano un processo di sfoltimento predimensionato in ragione dei suoi alti indici di affollamento e delle precarie condizioni igieniche.

Per Murano si pone la soluzione di alleggerire l'affollamento saturan-

do determinate aree libere dell'isola e creando un nuovo nucleo residenziale nell'adiacente Sacca Serenella che potrà accogliere anche una parte di abitanti di Burano che lavorano a Murano.

Per Pellestrina e Malamocco si sono definite delle piccole zone di ampliamento dell'abitato destinate tendenzialmente ad assorbire l'esistente affollamento.

Per il Lido, si prevede di mantenere nel centro l'attuale densità edilizia, al fine di conservargli il carattere turistico-balneare di alto tono, mentre è stabilita una limitata zona di espansione a basso indice di edificabilità nel tratto compreso tra Cà Bianca e Malamocco, con prevalenza nella fascia lungo laguna.

Per il comprensorio del Cavallino si ritiene che la creazione delle nuove attrezzature turistico-balneari non abbia ad influire sensibilmente sullo sviluppo dei centri ora esistenti trattandosi di attrezzature aventi attività esclusivamente stagionali.

Comunque si è ritenuto di prevedere ugualmente una certa espansione dei nuclei del Cavallino, Sette Casoni, Cà Savio, Treporti, localizzati alle spalle della fascia balneare.

Il Piano prevede come intervento possibile fondamentale l'inurbamento dell'Isola delle Vignole e della Certosa.

Questi nuovi insediamenti, compresa l'area d'ampliamento dei nuclei del Cavallino e la prevista zona di espansione al Lido, consentono di ospitare 23.955 abitanti. Per i vecchi centri di Murano, Cà Vio, Malamocco e Pellestrina, l'affollamento esistente sarà risolto in sito (così da ottenere un rapporto medio vano/abitante pari a 1) mentre per Burano è prevista una migrazione teorica di 3.200 persone (vedi tav. 2).

3) Venezia - storica

Per Venezia-centro il Piano prevede una riduzione della popolazione mediante sfollamento e una parziale redistribuzione nel centro stesso degli abitanti residenti, con l'utilizzazione di limitate aree libere e con l'inurbamento di Sacca Fisola, già in fase di attuazione, e di S. Biagio.

Questo processo interno di redistribuzione della popolazione viene in parte imposto dalla realizzazione del Centro Direzionale che prevede una diversa destinazione d'uso per alcune aree residenziali (quartiere di S. Marta). Il livello quantitativo di questo processo di sfollamento e redistribuzione è stato stimato in base ad una accurata indagine i cui risultati appaiono nella tav. 3 allegata. Sul fabbisogno effettivo complessivo di 48.949 vani (comprensivo di quelli inabitabili) si è ritenuto di calcolare una tangente percentuale di riduzione pari al 30% in considerazione di una probabile parziale redistribuzione per effetto di un graduale sblocco dei fitti e recupero limitato tra quelli considerati inabitabili (1).

La cifra risulta pertanto ridotta a 34.000 vani e può essere assunta come equivalente, dato il rapporto vano/abitante - 1 considerato, al numero degli abitanti suscettibili di essere comunque trasferiti.

(1) Si noti che col risanamento solo una piccola parte di vani inabitabili potrà essere recuperata in quanto la maggior parte di questi si trova a piano terra.

A questa cifra vanno aggiunti i 3.300 abitanti circa oggi residenti nel Quartiere di S. Marta. In totale il « surplus » risultante è di circa 37.000 unità.

In linea programmatica il Piano, tenuto conto della urbanizzazione già in atto di Sacca Fisola e di quella pure prevista per Sacca S. Biagio, prevede di mantenere parte di essi nel Centro storico stesso, mediante utilizzazione di aree ancora libere, e parte di attrarli nei nuovi quartieri residenziali di S. Giuliano e delle Isole. Queste aree sono localizzate a Cannaregio alta, alla Giudecca e a S. Elena. La densità territoriale attuale per le prime due zone è di 100-150 ab/ha. per cui con opportuni interventi si prevede una nuova densità pari a 200-250 ab/ha. che, consentendo delle ampie zone scoperte, renderà tuttavia possibile un insediamento di circa 8000 persone.

A S. Elena inoltre, coll'ampliamento a nord del quartiere residenziale, potranno insediarsi altri 600 abitanti circa. Complessivamente circa 8600 abitanti. Posto che a realizzazione avvenuta Sacca Fisola e Sacca S. Biagio assorbano circa 4750 ab., il « surplus » residuo di popolazione di circa 24.000 persone è destinato a trovare insediamento al di fuori del Centro storico nei nuovi nuclei programmati di S. Giuliano, delle Isole dell'Estuario (Certosa-Vignole) e del Lido.

4) Considerazioni conclusive

Per effetto degli interventi di Piano previsti, il possibile incremento massimo di popolazione nel Comune ascende a 176.125 unità di cui assegnabili 152.170 alla terraferma e 23.955 all'Estuario. Posto che 27.453 abitanti siano suscettibili di sfollamento da Venezia-storica e dall'Estuario e assorbiti dalla capacità ricettiva prevista nell'intero territorio comunale, resta un possibile margine per 148.672 unità.

Trattasi, ovviamente, di un « plafond » massimo teorico in quanto, entro i limiti di zona, non si raggiungeranno le densità massime fissate dal Piano (vedi tav. 4).

La quantità netta di popolazione insediabile nell'intero Comune (148 mila 672 unità) va ora posta a confronto con le previsioni demografiche per il 1985 effettuate dall'Istituto Ca' Foscari (1). Da questo studio si ricavano 2 possibili valori di incremento medio più attendibile della popolazione per il 1985: + 64.281 e + 76.281 (quest'ultimo valore tiene conto di un maggior incremento per effetto dei grandi interventi di P.R.G. previsti). Lo scarto in meno rispetto alla popolazione insediabile netta (148.672) è rispettivamente di 84.391 e 72.391 abitanti.

Questi valori espressi in percentuale rappresentano il 48% e il 41% della popolazione complessiva massima insediabile (176.125). Ovviamente lo esatto livello di questo scarto non è oggi conoscibile ma si può ritenere probabile che esso oscillerà entro l'intervallo considerato. La sua esistenza è prevista e giustificata dal fatto che non tutte le aree classificate come edificabili saranno in effetti totalmente saturate in quanto il loro sfruttamento edilizio

(1) Servizio di Studi Economici Università di Ca' Foscari, Venezia: « Prospettive demografiche del Comune di Venezia » - Luglio 1958.
Popolazione residente prevista al 1985: 400/412.000 abitanti.

dipenderà in gran parte dalle decisioni e scelte economiche dei privati e queste, a loro volta, saranno determinate da fattori diversi il cui peso è oggi imprevedibile e indeterminabile seppur condizionato essenzialmente dalla pressione demografica.

5) Descrizione dei nuovi quartieri residenziali

Aspetti del tutto singolari e particolari presenta il problema dell'espansione di Venezia. Negli altri grandi agglomerati urbani il fenomeno assume forme spontanee per cui, più che di orientare, si pone l'urgenza di regolamentare e limitare. Per il Comune di Venezia questa soluzione può valere solo per una parte periferica del suo territorio: la terraferma, mentre per il centro storico, che concentra circa metà della popolazione dell'intero Comune, si crea un problema dell'espansione senza che alcuna forza visibile spontanea possa suggerirne la direzione.

D'altronde il poderoso sviluppo che ha assunto la sua periferia in terraferma impone a priori soluzioni atte a creare i presupposti di una integrazione sempre più stretta tra la città storica e il nucleo esterno dalla vita intensa e moderna. Non per questo però può essere ignorata la individualità della Venezia storica, individualità intensamente sentita dai suoi abitanti, che pone il problema di creare anche entro i confini lagunari aree d'inurbamento atte ad assorbire lo sviluppo del nucleo centrale della città.

Il piano dinanzi a queste esigenze fondamentali e in un certo senso contrastanti, ha posto una duplice soluzione che, convogliando in due diverse direttrici l'espansione dell'abitato di Venezia, prevede in terraferma la creazione dei nuovi grandi quartieri di S. Giuliano e nella laguna l'inurbamento delle isole dell'estuario Nord.

S. Giuliano

Molteplici ragioni hanno influito sulla scelta di questa zona come principale direzione di sviluppo in terraferma. Si pensi innanzi tutto alla necessità, già accennata, di favorire il più possibile l'integrazione di Venezia insulare con la sua periferia mestrina. La frattura oggi esistente potrà essere ricomposta da questa spinta centripeta proveniente da Ovest che giungerà fino al margine della laguna favorendo un processo d'inserimento e di amalgama delle due diverse strutture economiche e storiche.

L'avvicinamento dell'abitato di Mestre alla laguna permetterà più rapide e veloci comunicazioni con il centro, anche con mezzi acquei che potranno approdare direttamente ai margini dei nuovi quartieri. Questa vicinanza favorirà l'insediamento di abitanti aventi il loro posto di lavoro a Venezia, mentre potrà acconsentire a quelli occupati nella zona industriale di Marghera di risiedere in relativa prossimità degli stabilimenti stessi.

Assicurare la massima prossimità dei nuovi quartieri a Venezia - centro è esigenza fondamentale in quanto già ora predomina quantitativamente

Tav. 1ª — TERRAFERMA

| Località | Popolazione al 31-12-1957 | | Popolazione al 31-12-1957 | Popolazione insediabile | Incremento possibile |
|-------------|------------------------------|--|------------------------------|----------------------------|-------------------------|
| 1 | 2 | | 3 | 4 | 5 |
| ZELARINO | 7.615 | Zelarino | 2.920 | 7.862 | 9.192 |
| | | Marocco - Trivignano - Asseggiano | 1.800 | 5.418 | 3.618 |
| | | Altri piccoli centri e case sparse | 2.895 | 2.895(1) | |
| | | | | | |
| MESTRE | 70.933 | Mestre - centro (entro il futuro asse attrezzato) | 65.030 | 136.690 | +71.660 |
| | | Gazzera | 3.455 | 8.815 | + 5.360 |
| | | Altri piccoli centri e case sparse | 2.448 | 2.448(1) | — — |
| | | | | | |
| CHIRIGNAGO | 10.712 | Chirignago | 3.807 | 7.968 | + 4.161 |
| | | Altri piccoli centri e case sparse | 3.005 | 3.005(1) | — — |
| | | Catene | 3.900 | | |
| | | | | 10.840 | + 3.740 |
| MARGHERA | 23.653 | Catene | 3.200 | | |
| | | Marghera - centro Cà Emiliani e case sparse | 15.798 | 21.200(2) | + 5.402 |
| | | | 4.655 | — — | — 4.655(3) |
| | | | | | |
| MALCONTENTA | 3.842 | Malcontenta | 1.300 | 2.550 | + 1.250 |
| | | Altri piccoli centri e case sparse | 2.542 | 2.542(1) | — — |
| | | | | | |
| | | | | | |
| FAVARO V. | 12.875 | Favaro Veneto | 4.850 | 10.625 | + 5.415 |
| | | Campalto | 1.835 | 9.777 | + 7.942 |
| | | Dese | 895 | 2.550 | + 1.655 |
| | | Tessera | 1.540 | 3.690 | + 2.150 |
| | | Altri piccoli centri e case sparse | 3.755 | 3.755(1) | — — |
| Totale | 129.630 | | 129.630 | 246.520 | + 116.890 |

NUOVI QUARTIERI RESIDENZIALI

TERRAFERMA:

| | | | | |
|---|---------------------|--------|---|---------|
| | C.E.P. | 15.400 | } | +29.400 |
| S. Giuliano | Edilizia privata | 14.000 | | |
| Ampiamento Villaggio San Marco | | 5.880 | | + 5.880 |

Totale popolazione insediabile in Terraferma 281.800

Totale incremento possibile abitanti Terraferma 152.170

- (1) Per i nuclei abitati a cui il Piano prevede di dover tendenzialmente precludere un ulteriore sviluppo, viene in colonna 5 riportata la medesima cifra indicante la popolazione al 31-12-1957.
- (2) Il modesto incremento è imputabile al fatto che l'aumento della densità, nel triangolo nord del quartiere di Marghera e la sua espansione fino all'arco della ferrovia, viene per la quasi totalità assorbito dalla prevista riduzione del nucleo a sud in adiacenza all'abitato di Cà Emiliani.
- (3) E' previsto che questo nucleo residenziale abbia a scomparire per permettere l'utilizzo dell'area a sede di attrezzature economiche varie.

Tav. 2^a — ESTUARIO

| LOCALITA' | Popolazione calcolata al 31-12-1957 | Vani esistenti al 31-12-1957 | Popolazione suscettibili di sfollamento in sito | Popolazione suscettibile di sfollamento fuori del centro considerato | Popolazione insediabile nei nuovi inurbamenti |
|---|---|---------------------------------|--|---|--|
| BURANO | 7.314 | 4.114 | — | — 3.200 | — |
| MURANO | 8.957 | 6.708 | — 2.249 | — | — |
| Ca' Vio (Cavallino) | 7.744 | 3.641 | — 4.103 | — | (*) 12.655 |
| LIDO (già inurbato) | 15.016 | 17.000 | — | — | — |
| MALAMOCCO | 2.235 | 1.325 | — 910 | — | — |
| PELLESTRINA | 6.357 | 4.375 | — 1.892 | — | — |
| NUOVI INURBAMENTI | | | | — 3.200 | 12.655 |
| Certosa - Vignole | | | | | 7.000 |
| Nuovi nuclei Lido | | | | | 4.300 |
| | | | Complessivamente | | 23.955 |
| (*) espansione nuclei Cavallino - ab. | | | 20.399 | | |
| popolazione esistente - ab. | | | — 7.744 | | |
| | | | 12.655 | | |

Tav. 3^a — VENEZIA STORICA

| | Fabbisogno vani per ridurre l'affollamento effettivo al rapporto vani/abitante = 1 | Popolazione complessiva- mente sfollabile | Popolazione insediabile |
|--|--|---|----------------------------|
| Vani inabitabili | 38.522 + 10.427 | | |
| | 48.949 | | |
| Tangente 30% di riduzione — | 14.684 | | |
| | 34.265 | 34.265 | |
| Per demolizione Quartiere Santa Marta | | + 3.338 | |
| | | 37.603 | |
| In zone del Centro ristrutturabili (Cannaregio alta e Giudecca) | | | 8.000 |
| a S. Elena | | | 600 |
| a Sacca Fisola e San Biagio | | | 4.750 |
| Popolazione suscettibile di sfollamento fuori del centro di Venezia | | — 13.350 | 13.350 |
| | | 24.253 | |

| | | |
|--|-----------|----------------|
| Popolazione Max insediabile in: | | |
| Venezia - terraferma | | 152.170 |
| Venezia - estuario | | 23.955 |
| | | <u>176.125</u> |
| Popolazione suscettibile di sfollamento: | | |
| da Venezia - storica | | 24.253 |
| da Venezia - estuario | | 3.200 |
| | | <u>27.453</u> |
| | | — 27.453 |
| Popolazione insediabile nell'intero Comune al netto sfollamenti teorici previsti (incremento) | | |
| | | 148.672 |

Confronto con le previsioni demografiche Istituto Cà Foscari per il 1985:

| Popolazione MAX insediabile al netto sfolla- menti teorici previsti (incremento): | Incrementi popolazione previsti dal 1957 al 1985: | Scarto sulla popolazione MAX insediabile netta: | Scarto in % sul- la popolazione insediabile al lordo sfollamenti teorici previsti: |
|--|--|--|--|
| 148.672 | — 64.281 | 84.391 | 48% |
| 148.672 | — 76.281(1) | 72.391 | 41% |

(1) Tenuto conto di un maggiore incremento per effetto dei grandi inter-
venti di P.R.G. previsti.

Popolazione residente prevista al 1985: 400/412.000 abitanti.

con largo margine la corrente di lavoratori che giornalmente affluisce nella città insulare su quella con direttrice opposta, fenomeno questo che assumerà in futuro un'ulteriore accentuazione con il previsto sfollamento del centro insulare.

Dal lato igienico si noti che l'area prescelta per questi nuclei gode di una buona ubicazione in relazione alle esalazioni nocive provenienti dalla zona industriale trovandosi « sopravvento » rispetto alla direzione predominante dei venti. Dal punto di vista dei « servizi », la zona permette un economico impianto di essi in quanto le adduttrici principali dell'acquedotto e le linee di trasporto dell'energia esistono già efficienti nella zona limitrofa al quartiere. Per la fognatura vi è la massima facilità di realizzazione dato che il quartiere è sul bordo lagunare.

La zona di S. Giuliano ospiterà i seguenti nuclei:

| | |
|--------------------------------|---------------------------------------|
| quartiere C.E.P. | superf. Ha. 44 dens. terr. 350/ab.ha |
| quartiere San Giuliano | superf. Ha. 124 dens. fond. 160/ab.ha |
| ampliamento quartiere S. Marco | superf. Ha. 23 dens. fond. 260/ab.ha |

con un massimo di popolazione insediabile, rispettivamente, di:

15.400 abitanti

14.000 abitanti

5.450 abitanti per un totale di 34.850 abitanti.

Estuario Nord

Il piano prevede l'urbanizzazione delle isole della Certosa e delle Vignole, assicurando così al nucleo insulare di Venezia una propria area di espansione nelle sue immediate vicinanze con direttrici Nord e che viene a contrapporsi a quella prevista per la Terraferma.

Questa contrapposizione permetterà di limitare il fenomeno, già evidente e che diverrà più accentuato in futuro, della migrazione del polo economico e commerciale della città verso Ovest, verso cioè la testa di ponte con la terraferma. Questa tendenza provoca una situazione di squilibrio nel nucleo insulare per cui, mentre si assiste ad un costante seppur lento miglioramento della situazione edilizia ed economica in genere dei quartieri occidentali, si nota un continuo impoverimento di quelli orientali e nord-orientali (sestiere di Castello) per effetto dell'isolamento in cui la zona è venuta progressivamente a trovarsi.

Il modesto inurbamento dell'estuario Nord si gioverà della prevista strada di collegamento fra le isole della Certosa, delle Vignole e di S. Erasmo che, prolungandosi fino al Cavallino, si allaccerà alla esistente Via Fausta, realizzando così anche a Nord, nelle immediate vicinanze della città, una saldatura con la terraferma.

Si avrà pertanto l'inserimento delle isole nel sistema viario di nord-est della provincia che permetterà di avvicinare in maniera determinante alla città insulare i comprensori di S. Donà, Portogruaro, Latisana oggi in posizione isolata ed eccentrica.

I nuovi nuclei residenziali, favoriti dalla accessibilità del veicolo automobilistico, assicureranno agli abitanti facilità e rapidità di collegamenti colla terraferma nord-orientale, pur consentendo la massima vicinanza al centro della città.

Anche l'entroterra occidentale potrà essere rapidamente raggiunto da un previsto servizio di ferry-boats che toccando anche il Lido, potrà unire la testa di ponte della Certosa con il Tronchetto. Si noti che l'espansione di Venezia su questa direttrice permetterà di far gravitare economicamente su di essa tutto il versante del Cavallino suscettibile di una imponente valorizzazione a seguito della prevista creazione dei nuovi grandi impianti turistico-balneari.

Il complesso delle iniziative indicate darà indubbiamente respiro al settore orientale della città che verrà vivificato da questo indiretto inserimento nell'area di sviluppo dell'Estuario. A questo fine è stato previsto di migliorare in maniera determinante la viabilità acquea coll'apertura della testata nord del rio dell'Arsenale così da assicurare una notevole riduzione dei tempi di percorrenza ai mezzi di collegamento tra il bacino di S. Marco e le Isole.

Le nuove aree di inurbamento sono in posizione particolarmente salubre, rivolte al mare e con caratteristiche residenziali simili a quelle che presenta il Lido per cui è da ritenere che essa offriranno in elevata misura requisiti di sicura appetibilità per gli abitanti di Venezia insulare inclini per natura a non accogliere con favore la prospettiva di risiedere in terraferma.

Si noti che rispetto al centro della città i nuovi quartieri verranno a trovarsi ad una distanza pressochè uguale a quella del nucleo più centrale del Lido, mentre godranno di una maggiore vicinanza in confronto ai più periferici di città Giardino e Ca' Bianca.

Se fino ad oggi queste isole sono state escluse da ogni interesse della città, ciò lo si deve alla esistenza di vincoli militari e non vi è dubbio che la smilitarizzazione aprirà la via alla loro valorizzazione.

A realizzazione avvenuta, il complesso della Certosa e Vignole sarà collegato al litorale del Cavallino e potrà avere anche un allacciamento a mezzo traghetto col Lido e Piazzale Roma.

Il nucleo è previsto autosufficiente sia nelle attrezzature che nei servizi con una densità di 260 ab./ha., calcolata su tutta l'area destinata all'inurbamento al netto di una riduzione del 25% per gli spazi e le attrezzature di uso pubblico previste nell'abitato. La popolazione massima insediabile risulta di 7.000 abitanti.

Come soluzione complementare viene programmato anche un quartiere di espansione al Lido nella zona compresa tra Ca' Bianca e Malamocco. La densità fissata è quella prevista per le zone ad inurbamento estensivo così da assicurare una edilizia rada intercalata da ampi spazi verdi in armonia con le migliori caratteristiche dell'isola.

La capienza massima prevista di 4.300 abitanti eleva così complessivamente a 11.300 unità il totale di popolazione insediabile dei nuovi nuclei dell'estuario e del Lido.

2° — RISANAMENTO DEL CENTRO STORICO

Per lo studio del P.R. di Venezia storica, dopo un esame accurato dello stato di fatto, sono stati fissati alcuni presupposti:

conservazione di tutti gli edifici di carattere monumentale o storico;
conservazione di tutte le zone ambientali; a tale scopo è stato proposto nel P.R. il vincolo monumentale su alcuni edifici non notificati; il vincolo di verde su alcuni giardini ancora non vincolati e il vincolo d'ambiente su tutti gli ambienti che non dovrebbero essere alterati;
intoccabilità del tessuto urbano antico;
necessità assoluta di provvedimenti per migliorare l'economia cittadina col dare il massimo impulso alla parte commerciale, data l'impossibilità di migliorarla con impianti industriali.

La complessa situazione urbanistica del centro storico è stata affrontata dopo un'analisi minuziosa, tenuto conto delle caratteristiche particolari delle singole località. Da tale analisi è risultato che ben poche e molto limitate sono le zone del centro storico passibili di trasformazione. Potremmo dividere Venezia storica in: 1) Zona non suscettibile di trasformazione; 2) Zone suscettibili di trasformazione; 3) Zona del centro direzionale commerciale (Porto-Testa di Ponte automobilistica e quartiere direzionale commerciale).

In queste tre zone sono poi disseminate: le zone per attrezzature collettive e servizi pubblici; (zone verdi - centri sportivi - scuole - zone per servizi ospedalieri - rifornimenti idrici, fognature, nettezza urbana, gas).

1) La zona non suscettibile di trasformazione, comprende la Venezia di vecchia formazione, che dovrebbe rimanere sempre la sede del centro culturale di carattere regionale, nazionale ed internazionale e del centro amministrativo provinciale e regionale, comprendente la quasi totalità della Venezia storica. In tale zona sono stati previsti solo piccoli interventi da attuarsi in sede di piano particolareggiato, o senza demolizioni o tagli del tessuto edilizio antico, oppure con modeste demolizioni, limitate a situazioni di fatiscenza, in casi di carenza totale di aria e di luce o di assoluta necessità di miglioramento del traffico.

Possono suddividersi in interventi:

di risanamento da attuarsi: con demolizione di fabbricato ricavandone uno slargo (campiello o giardino), o con demolizione e ricostruzioni su area minore con altezze vincolate nelle varie fronti;

di viabilità pedonale e d'acqua da attuarsi con ritocchi e migliorie alla viabilità pedonale antica. Con questi interventi è stata prevista la creazione di qualche tratto di viabilità per legare meglio centri di notevole importanza della vita attuale;

di viabilità d'acqua da attuarsi con interrimenti e limitati scavi.

E' stato previsto il solo inserimento del ramo morto del Rio S. Polo e gli scavi per la creazione di nuovi rii o per allargamento di qualche tratto di quelli esistenti, sono previsti con minime demolizioni di edifici, privi d'interesse monumentale o storico e sono intesi a facilitare la direzionalità del traffico.

2) Le zone suscettibili di trasformazioni edilizie: sono ubicate nelle parti di recente formazione di Venezia insulare e precisamente in Cannaregio Nord, alla Giudecca ed all'estremo del Sestiere di Castello.

A Cannaregio Nord, tali zone sono localizzate in tre ubicazioni distinte e quindi si può parlare di tre zone:

La prima è formata dalle due isole contigue che costituiscono la fascia insulare esterna del sestiere, da cui sono separate mediante il Rio di S. Alvise e dal Rio della Madonna dell'Orto.

In essa è prevista la valorizzazione del complesso monumentale della Chiesa della Madonna dell'Orto, mediante la liberazione delle zone absidali ed il restauro del Chiostro, aperto al pubblico passaggio e mediante la creazione di un giardino pubblico nell'area retrostante le absidi fino alla laguna.

La localizzazione dei nuovi quartieri residenziali è stata fissata col criterio di consentire a ciascuno di essi la possibilità che le abitazioni si affaccino da un lato sui verdi esistenti.

La caratteristica dei nuovi edifici sarà quella per cui la disposizione prevalente dei corpi di fabbrica venga ad essere nel senso trasversale alla fascia, secondo la naturale configurazione della zona.

Vi è prevista poi una viabilità che, passando attraverso il chiostro, congiunga la fondamenta di S. Alvise con l'approdo del motoscafo sulla fondamenta della Madonna dell'Orto.

La seconda zona di Cannaregio Nord è costituita dal complesso delimitato dal Canale di Cannaregio (a N.E.) dal Canal Grande (a Sud-Est) dal parco ferroviario (a Est-Ovest) e dalla laguna (a N.E.).

Questa zona ha carattere di zona depressa con possibilità di sviluppo, dispone di due vaste aree ed altre minori delle quali è stato previsto una utilizzazione e cioè:

l'area dell'attuale macello, del molino ecc. destinata alla costruzione dello Ospedale Civile e zona di rispetto relativa;

l'area dell'ex industria S.A.F.F.A. e zone limitrofe e così pure l'area situata a Nord della Centrale termica ferroviaria sono destinate all'edificazione residenziale, compresa la ricostruzione di parte delle case dei ferrovieri.

Il sistema viario esistente risponde in modo limitatissimo alle necessità della zona; quindi si è imposto il miglioramento della viabilità longitudinale, che adduce alla stazione ed a Lista di Spagna, compresa l'apertura al pubblico transito della calle privata che costeggia il lato settentrionale della Stazione ferroviaria ed il suo innesto al sistema viario. Inoltre sono previsti due nuovi percorsi che intersecano perpendicolarmente la zona.

La terza zona è compresa tra le due precedenti ed è costituita dalla Baia del Re ed aree localizzate in prossimità degli ultimi rami settentrionali del Rio della Sensa e del Rio di S. Alvise.

Su tali aree il Piano prevede la creazione di un nuovo quartiere compresa la ricostruzione di parte delle case dei ferrovieri.

Alla Giudecca le zone suscettibili di trasformazione sono costituite dalle aree libere esistenti od occupate da attività industriali scarsamente produttive e che sono in via di cessazione.

Vi sono previsti:

nuovi insediamenti residenziali d'un certo tono nel lato est dell'isola, in vicinanza del Bacino S. Marco e Isola di S. Giorgio, dove potranno anche trovare sede complessi alberghieri;

nuovi insediamenti residenziali nel lato ovest, verso Sacca Fisola, con un carattere più popolare. E' inoltre prevista la creazione di una nuova via dal lato sud, eliminando così il fondo cieco delle penetrazioni esistenti e creando due passeggiate lungo la laguna con a tergo ampie zone di verde; e la creazione, nei settori estremi, di una spina centrale, utilizzando in parte calli esistenti e dando la possibilità di un percorso protetto dai venti del nord.

3° — SISTEMAZIONE URBANA DELLA TERRAFERMA

Negli anni successivi alla prima guerra mondiale, il sorgere del porto e della zona industriale di Marghera fu il fatto nuovo che determinò la grande urbanizzazione della terraferma.

Questa si è svolta prevalentemente a Nord della ferrovia, intorno all'antico centro mestrino ad eccezione di un nucleo residenziale situato ad ovest degli impianti industriali di Marghera che fu predisposto nel 1926 e oggi conta una popolazione di 20.000 abitanti circa.

Gli insediamenti del nucleo mestrino si sono estesi a ritmo crescente, dilatando il vecchio aggregato che si concentrava intorno a Piazza Ferretto, senza un Piano, approfittando delle esistenti vie di comunicazione il cui sistema era già costituito in gran parte nel 1904.

La Miranese e la Castellana, dirette est-ovest, il Terraglio, il Corso Garibaldi e più a sud la Via Piave e la Cappuccina, dirette nord-sud, formavano la viabilità di una campagna quasi aperta, una viabilità creata per un traffico limitato a quelle provenienze che raggiungevano il piccolo centro di Mestre dalla terraferma per disimpegnare con Venezia un'attività allora molto modesta.

Questo gruppo di arterie di circolazione fece sostanzialmente da fulcro, del tutto occasionale allo sviluppo della nuova città. Su questa trama, seguendone le direttrici principali, Mestre estese le sue successive urbanizzazioni che andarono cambiando carattere rapidamente man mano che diventavano sempre più forti e importanti gli interessi economici concentrati nella zona. Avvenne così che un nucleo urbano, per il quale si sarebbe dovuto prevedere un appropriato sistema principale di arterie di traffico predisposte da una visione unitaria di problemi che più tardi avrebbero caratterizzato questa nascente città industriale, mancò di questa previsione e di un giusto programma compromettendo fin dall'origine i suoi sviluppi futuri. Senza organico criterio distributivo in rapporto allo sviluppo crescente della città si vennero installando i servizi di carattere generale come scuole, mercati servizi pubblici e accanto a questi le case popolari costruite da enti statali e parastatali.

Si fecero dei tentativi di pianificazione, ma i piani progettati furono parziali ed ebbero praticamente effetto limitato ai criteri di un programma di fabbricazione.

Il piano del 1925, che si limitò a sanzionare la trama urbana già esistente estendendo la lottizzazione a scacchiera, compromise per l'avvenire gran parte della strutturazione delle aree edificabili incluse fra le maglie delle strade principali esistenti. Venne favorito, secondo le idee più comuni del tempo, uno sviluppo monotono e indifferenziato di quartieri formati di piccole case individuali di 1 o 2 piani, circondate da modestissimo scoperto a giardino. Le più signorili erano situate in parte lungo le arterie più importanti di Via Piave e di Via Cappuccina, in parte lungo il Corso Garibaldi e in parte ancora sulla Via Miranese e la Castellana, dove sorgevano già importanti ville; mentre le più modeste venivano gradatamente sorgendo nelle minori strade di lottizzazione delle aree retrostanti le arterie principali sopradette.

Nel 1926 il territorio mestrino, comprendente i Comuni di Mestre, Favaro, Zelarino, Chirignago, veniva annesso al Comune di Venezia che assumeva il diretto possesso della terraferma. Nel 1933 la realizzazione del grande ponte stradale translagunare, segnava la seconda tappa decisiva dello sviluppo del nucleo mestrino. Quest'opera sanzionava infatti una più intima fusione di interessi fra le attività di terraferma e la città insulare, che non tardava a far sentire i suoi effetti. Si svilupparono prontamente da allora nuove iniziative commerciali in terraferma, avvantaggiatesi dei più immediati contatti con Venezia. Si iniziava il graduale decentamento di varie unità tecniche ed amministrative col più facile e scorrevole flusso di persone fra la terraferma e la città che da allora ha notevolmente incrementato l'immigrazione verso Mestre da Venezia.

Ciò determinò la necessità di provvedere con urgenza alla pianificazione della terraferma che trovò forma concreta nel piano del 1937 e successiva variante del 1942, che per i sopravvenuti eventi bellici non doveva divenire mai operante. Va notato però che alcune idee contenute in questo piano hanno trovato realizzazione nel dopoguerra come l'urbanizzazione sulla direttrice della laguna (villaggio S. Marco) e il cavalcavia sulla strada ferrata in corrispondenza della zona di S. Giuliano.

In base a questo quadro generale della situazione di fatto è stato stabilito che l'assetto urbanistico dell'aggregato urbano della terraferma e dei piccoli gruppi di insediamento periferici, deve far parte di un programma unitario e organico di interventi che approfondisca e risolva i problemi complessi della circolazione di transito e locale e quelli di struttura e riassetto dell'aggregato urbano, distinto per zone e per caratteri in rapporto alla loro destinazione.

Tenuto conto di questo indirizzo programmatico, sono stati enunciati i seguenti criteri di intervento per quel che riguarda i problemi della circolazione:

- 1) predisporre una rete stradale primaria di circolazione che impedisca al traffico di transito di attraversare il centro urbano di Mestre e che colleghi nel modo più efficiente il centro storico lagunare con l'autostrada per Padova, con l'autostrada per Monaco passando per Treviso, con la direttrice per Trieste e con la Romea per Ravenna ed il litorale Adriatico;
- 2) individuare una rete di circolazione secondaria negli insediamenti urbani di Mestre e Marghera che disimpegni le due funzioni di convogliare, nei nodi

di raccordo più opportuni della rete primaria di grande circolazione, il flusso del traffico principale da e per l'entroterra e di coordinare e distribuire il traffico interno secondo direttrici che tengano conto della configurazione strutturale data al tessuto urbano in rapporto alla penetrazione capillare del traffico locale all'interno del tessuto stesso;

3) intensificare i rapporti fra le zone urbane di Mestre e di Marghera, predisponendo un nuovo attraversamento del fascio di binari ferroviari, oltre a quello attuale sul nodo del Corso del Popolo che dovrà essere risistemato;

4) raccordare, nel modo più fluido, i vari settori delle zone industriali con la rete di grande comunicazione stradale e ferroviaria, con i canali e con la rete stradale secondaria urbana, affinché sia facilitato al massimo l'afflusso ed il deflusso di merci;

5) potenziare la circolazione automobilistica applicando i seguenti principi: evitare punti di conflitto nell'innesto tra le strade di grande comunicazione tra loro e con la rete stradale secondaria per mezzo di opportune attrezzature di raccordo;

consentire una più sicura circolazione nella rete primaria predisponendo fasce di terreno di rispetto parallele al nastro stradale;

distribuire gli spazi per il parcheggio e la sosta degli autoveicoli secondo una dotazione proporzionale alle esigenze e alle funzioni delle singole zone del tessuto urbano.

Per quel che riguarda i problemi di struttura e riassetto dell'aggregato urbano sono stati seguiti i seguenti criteri fondamentali per stabilire un organico rinnovamento della struttura urbana secondo la sua destinazione, la situazione di fatto volumetrico edilizia, le aree ancora libere da costruire e la quantità di edifici fatiscenti o inadatti da demolire e ricostruire:

1) riordinare il centro urbano individuandone più nettamente la estensione e amplificando e potenziando le sue varie funzioni;

2) limitare la crescita marginale del tessuto edilizio periferico che si allunga sulle strade irradianti dal centro urbano;

3) creare un nuovo quartiere urbano ai margini lagunari in prolungamento di quello di S. Giuliano oltre l'Orlanda, per stabilire più vivi collegamenti fra il centro storico lagunare e la terraferma;

4) migliorare la strutturazione del quartiere urbano di Marghera, tenendo conto delle nuove situazioni create con l'aumento delle relazioni circolatorie fra Mestre e Marghera, con l'ingrandimento della zona industriale e con la creazione di una zona per attrezzature economiche varie e piccole industrie;

5) trovare la posizione più idonea e la sistemazione più funzionale per le aree destinate a piccole industrie, tenendo conto degli sviluppi auspicabili per quest'attività produttiva destinata ad incrementare l'economia del territorio.

In base ai criteri fondamentali fissati per la viabilità è stata così definita la rete stradale primaria:

percorrendo la Via Romea in direzione da Sud verso Nord si incontra presso

Malcontenta un primo nodo che smista il traffico verso est e precisamente nel cuore della zona nuova di espansione industriale. Procedendo verso Nord, la Romea, incrociandosi con l'autostrada di Padova, crea un sistema rotatorio da cui si dipartono l'autostrada per Padova e un asse di penetrazione al nucleo di Marghera e alla zona industriale.

Proseguendo verso Nord, ha in deviazione un'arteria che fiancheggiando la ferrovia si ricollega al Cavalcavia di Mestre - Venezia; sorpassa quindi il parco ferroviario, la strada provinciale Miranese e la linea ferroviaria Mestre - Treviso. Ancora più a Nord in prossimità della località « la Cipressina » l'asse incrocia, con un nodo a circolazione rotatoria, la strada provinciale Castellana.

Più oltre, a Nord della Caserma Matter, incrocia il Terraglio.

Da qui devia verso Est e forma un grande nodo presso il forte Carpenedo, da cui si dipartono, verso Nord, le autostrade per Trieste e Treviso-Monaco. Proseguendo ad Est si dirige, scendendo verso Sud-Est, al nodo di S. Giuliano dopo aver incontrato, presso la località Piraghetto, il nodo per la penetrazione Nord-Sud.

L'asse di penetrazione Nord-Sud incrocia scendendo da nord a sud:
l'arteria per l'aeroporto di Tessera a Sud della Sandonatese;
la strada per l'Ospedale e il centro di Bissuola;
l'asse trasversale di Mestre;
il Viale S. Marco;
la strada lungo il Canal Salso;
la Via Costa;
la Via Milano;
la Via Genova e Via Torino.

Detto asse infine s'inserisce nella Via Ca' Marcello che sottopassando l'esistente Cavalcavia porta alla Stazione ferroviaria.

Va aggiunto il nuovo Cavalcavia a Sud-Ovest di Mestre che collega con Marghera sovrapassando la ferrovia.

In base ai criteri fondamentali enunciati per risolvere i problemi di struttura e riassetto dell'aggregato urbano è stata stabilita la delimitazione delle varie zone dell'aggregato stesso e i tipi di intervento in rapporto alla loro prevalente destinazione.

Per il centro urbano sono previsti i seguenti criteri di sistemazione e organizzazione a cui si adeguano le norme di attuazione relative alle varie zone comprese nell'area stessa:

liberare dal traffico la Piazza Ferretto e la Piazza Barche per destinarle in prevalenza a luoghi di sosta e di circolazione pedonale che potranno essere tanto più vantaggiosi all'intensificazione dei rapporti sociali quanto più efficienti saranno le disposizioni adottate per rendere agevole sia la circolazione che la sosta di autoveicoli sulle strade di servizio alle spalle di queste piazze; mantenere la Piazza Ferretto con la sua configurazione edilizia marginale, risanando gli edifici; trasformare radicalmente le aree circostanti, di cui una gran

parte formata da costruzioni modeste, fatiscenti e da capannoni, secondo una densità edilizia intensiva con ampiezza di spazi destinati a sosta e parcheggi di autoveicoli e con una tipologia di cui sono specificati i caratteri delle norme di attuazione;

tenere conto dei vincoli funzionali fra Piazza Barche e le aree adiacenti sia in rapporto al mercato previsto, alle spalle del suo lato Nord, sia in rapporto alla Via Mestrina ed ai fabbricati che la fiancheggiano;

creare nell'area compresa fra Via Piave e Via Cappuccina, circa a sud del previsto prolungamento di Via Tasso, fino a raggiungere la piazza predisposta dal Piano di Ricostruzione tra Via Giustizia e Via Ortigara, un nuovo centro direzionale degli affari che amplifichi quello attuale di Piazza Ferretto e si sostituisca, con una più adeguata destinazione, al nucleo di case popolari dei ferrovieri ubicate in questa area;

predisporre il pieno adempimento delle funzioni di detto centro con edifici all'uopo costruiti tenendo presente, in linea di massima, che anche qui, come per Piazza Ferretto e Piazza Barche, lo spazio centrale del nuovo organismo edilizio dovrà essere riservato ai pedoni mentre il traffico automobilistico dovrà svolgersi lungo il lato esterno degli edifici che limitano questo spazio e dovrà essere dotato di adeguati luoghi di sosta e di parcheggio per autoveicoli con sbocchi convenienti sulle vie di circolazione principale urbana.

4° — SISTEMAZIONE DELL'ESTUARIO E DEL LITORALE NORD

1) Certosa, Vignole, S. Erasmo e litorale Nord

Nelle isole a Nord del centro storico di Venezia è stata fissata una delle zone d'espansione residenziale prevedendo inurbamenti di non eccessiva estensione a carattere semintensivo. E' previsto che un nucleo interessi l'isola della Certosa e delle Vignole ed un altro di carattere turistico un ristretto settore dell'isola di S. Erasmo.

Tali inurbamenti sono inseriti tra le caratteristiche coltivazioni agricole che nelle previsioni di Piano continueranno a sussistere nella maggior parte di questo complesso insulare; circondati così da una vasta estensione di verde presenteranno requisiti di notevole salubrità anche per la loro particolare ubicazione, posti come sono di fronte al mare.

I nuovi insediamenti si goveranno inoltre della nuova viabilità che il piano prevede in questo comprensorio del Comune, così che essi, oltre ad essere facilmente collegabili per via acqua a Venezia storica e al Lido, avranno possibilità di comoda diretta comunicazione automobilistica con la terraferma (Cavallino, Jesolo, S. Donà).

Alla Certosa poi è stato previsto un ampio piazzale che, essendo l'elemento terminale del prolungamento translagunare della via Fausta, costituirà una nuova testa di ponte per Venezia.

Circa il litorale del Cavallino, gli interventi di piano riguardano essenzialmente il coordinato razionale sfruttamento turistico dell'ampia spiaggia.

E' stata prevista una espansione dei centri residenziali del retroterra

e sono stati vincolati a zona rurale intensiva i terreni attualmente destinati a sfruttamento agricolo.

L'urbanizzazione turistico-balneare è stata prevista solo lungo una fascia litoranea, della larghezza media di circa 300-400 metri, entro la quale si sviluppano alcuni nuclei indipendenti tra loro e divisi da ampie zone di verde pubblico. Questi nuclei sono direttamente uniti alla Via Fausta, attraverso la quale è previsto il collegamento automobilistico tra nucleo e nucleo; sono stati dimensionati in modo che possano essere autosufficienti. Così anche le zone speciali destinate alle colonie e ai campeggi sono state distribuite tra i nuclei in modo che il loro inserimento non crei fratture.

2) Murano

La struttura urbanistica dell'isola di Murano, molto simile a quella del centro storico di Venezia ha condizionato la scelta di criteri di pianificazione analoghi a quelli seguiti per Venezia. Criteri quindi che tendono essenzialmente a conservare, limitando al minimo gli interventi innovatori che sono previsti solo in settori dell'isola ove non sussiste il pericolo di compromettere l'ambiente e il paesaggio. Risponde a questo presupposto l'urbanizzazione di Sacca Serenella che si estende ad ovest dell'Isola nelle sue immediate adiacenze. Su di un'area di circa 10 ha. è stato previsto un insediamento misto: industriale, già limitatamente presente nel bordo nord e nord-est e residenziale nel versante meridionale.

Per il più antico nucleo centrale dell'isola, in prevalenza addensato lungo il Canale dei Vetrai e che presenta un considerevole valore artistico ed ambientale, sarà provveduto ad un risanamento da attuarsi attraverso un piano particolareggiato. L'affollamento dell'isola, che non presenta un carattere di particolare gravità, potrà essere risolto sia con l'attuazione del previsto quartiere di Sacca Serenella, sia con l'occupazione di marginali aree libere di cui esiste tuttora un'ampia disponibilità.

3) Burano

Anche per Burano è stato stabilito il criterio di non mutare l'aspetto attuale del nucleo abitato evitando ogni intervento edilizio innovatore che sarebbe destinato a compromettere il pittoresco ambiente dell'isola alterandone il tipico suggestivo paesaggio. Un piano particolareggiato da condurre con gli stessi criteri di quelli stabiliti per Venezia insulare, dovrà essere studiato per attuare un radicale risanamento dell'abitato rispettando al massimo il suo aspetto pittoresco.

La direttiva di conservarne l'integrità, pone la necessità di risolvere il problema dell'elevata densità di popolazione di questo centro abitato che presenta l'indice di affollamento più elevato di tutto il Comune. Va notato che la possibilità di destinare nuove aree dell'Isola all'inurbamento non è accettabile oltre che per le considerazioni fin qui fatte, anche perchè una tale soluzione implicherebbe il mantenimento in loco della popolazione attuale, mentre è noto che le risorse economiche di questa plaga, non suscettibile di ade-

guato sviluppo, sono insufficienti per assicurare agli abitanti decorose condizioni di lavoro e di vita. Il Piano, pertanto, ravvisa la opportunità di trasferire il « surplus » di popolazione dell'Isola in altre zone del Comune particolarmente indicate per accogliere questa immigrazione.

Questa direttiva è confortata anche dal fatto che una considerevole parte della popolazione residente trova lavoro fuori dell'Isola, in prevalenza a Murano e a Venezia.

In concomitanza con questa politica di alleggerimento della densità demografica, potrà essere incrementato lo sfruttamento delle modeste risorse economiche locali, così da assicurare un aumento di reddito per la popolazione rimasta. Questa logica impostazione esclude di necessità qualsiasi progetto di collegamento stradale diretto con la terraferma che, oltre ad essere veicolo per una graduale compromissione dell'ambiente, non porterebbe nessun beneficio economico all'isola.

4) Torcello e le altre Isole minori

L'isola di Torcello rappresenta uno degli ambienti più caratteristici della laguna che racchiude un complesso di grande interesse storico ed artistico. E', tra le località lagunari, quella che più fedelmente conserva lo spirito della Venezia antichissima costituendo, con il suo isolamento e la lontananza dai luoghi ove ferve la vita, un angolo di tranquillità denso di fascino e di particolare suggestione.

Non si poteva quindi che considerare intangibile quest'isola prescrivendo il mantenimento dell'attuale stato di fatto. Sono state perciò vincolate ad agricoltura intensiva tutte le aree libere, in modo che non abbiano a sorgere costruzioni tali che possano alterare il particolare aspetto di questo ambiente di così rara bellezza.

Le stesse considerazioni e prescrizioni valgono per l'isola di S. Francesco del Deserto e di S. Lazzaro degli Armeni.

Anche per le altre isole minori viene mantenuta e vincolata l'attuale situazione, non solo in relazione alla necessità di non modificare il paesaggio lagunare, ma anche in considerazione delle speciali attrezzature e servizi che esse ospitano e di cui non si ravvisa l'opportunità di trasferimenti. Così S. Michele e S. Ariano continueranno ad essere adibiti ai servizi Cimiteriali e a S. Maria delle Grazie, S. Servolo, S. Clemente, Sacca Sessola potranno restare le importanti attrezzature ospedaliere oggi esistenti.

5) Lido

Il Lido ha la duplice funzione di centro balneare turistico e di centro residenziale permanente, perciò è stata fissata per la zona centrale abitata una edilizia a carattere semi-intensivo ed estensivo con ampie zone di verde così da conservare all'isola il suo primitivo carattere; e sono stati previsti per l'espansione residenziale due nuovi nuclei urbani a sud dell'abitato di Ca' Bianca, divisi dal tracciato della Via Malamocco. Un terzo nucleo per edilizia a carattere turistico balneare è stato previsto all'estremo sud dell'isola in

prossimità della spiaggia degli Alberoni. Per disciplinare gl'insediamenti di impianti ospedalieri e colonie è stata pure prevista apposita zona.

Attenzione particolare è stata dedicata al riordino della viabilità al fine di consentire l'inserimento dell'Isola in un sistema di collegamenti viari litoranei facenti capo alla terraferma mediante l'utilizzo di predisposti servizi di traghetto.

Il principale intervento di viabilità riguarda la continuazione della riviera S. Nicolò da S. Maria Elisabetta al Parco delle Quattro Fontane, con innesto finale sulla Via Malamocco. Questa nuova strada riveste particolare importanza, oltre che per il miglioramento che ne deriverà alla circolazione, anche perchè essa permetterà un veloce collegamento tra le località estreme degli Alberoni e S. Nicolò, in cui sono previste le stazioni di Traghetto per ferry-boats rispettivamente per San Pietro in Volta e Punta Sabbioni-Certosa.

Infine è stato previsto l'ampliamento dell'attuale aeroporto Nicelli a S. Nicolò, così da renderlo idoneo anche ad aerei che oggi non possono utilizzarne la pista per la sua inefficienza ed insufficienza. Il nuovo complesso aereo portuale il cui progetto è già stato approvato dagli organi competenti, permetterà di assicurare a Venezia e al suo centro balneare servizi aerei in grado di soddisfare alle attuali e future esigenze del movimento turistico.

6) Litorale di Pellestrina

I principali interventi previsti dal Piano per questa zona, estrema appendice sud del comprensorio comunale, riguardano i miglioramenti della viabilità in funzione di più adeguati collegamenti con le zone vicine e con Venezia, la creazione sulla sacca presso S. Maria del Mare di un piccolo centro balneare e di una zona, di modestissima ampiezza, atta ad ospitare attività industriali e caratteristiche che si potranno sviluppare di riflesso all'apertura del nuovo canale tra il Porto di Malamocco e Fusina e alla costruzione dell'oleodotto che farà capo alla zona industriale di Marghera.

I miglioramenti al sistema viario consistono nell'allargamento dell'esistente strada sotto il murazzo e nel suo prolungamento fino alla testata nord e sud dell'Isola.

Con ciò non solo sarà possibile ottenere una più facile comunicabilità tra i tre nuclei abitati, ma questi avranno anche possibilità di rapido collegamento con Chioggia e Alberoni.

Come per le altre zone dell'estuario e del litorale, la maggioranza delle aree libere, quella cioè non interessata da particolari progetti di urbanizzazione, è stata vincolata a zona agricola a coltura intensiva.

Per quanto riguarda i centri abitati, in considerazione degli alti indici di affollamento, è stata ravvisata la necessità di ricorrere ad uno sfollamento dell'isola stessa anche in considerazione del suo progressivo impoverimento determinato dal graduale venir meno delle tradizionali attività, la pesca e l'orticoltura. Di conseguenza non sono state previste zone d'espansione residenziale se non in misura ridottissima. Tali modeste espansioni risultano infatti necessarie in quanto il previsto sfollamento dell'Isola non potrà avvenire che gradualmente mentre permarrà una urgente necessità di vani an-

che per far fronte ad un programma di risanamento che comporterà non poche demolizioni.

5° — DELLE COMUNICAZIONI URBANE

Uno dei problemi sempre vivi e più sentiti nel Comune di Venezia è senza dubbio quello del miglioramento delle comunicazioni urbane. Solo una funzionale soluzione di questo problema può infatti dare maggiore unitarietà al territorio comunale, che, per la sua eterogenea natura, risulta diviso in settori molti distinti fra loro.

Concorre in modo determinante a creare siffatta situazione anche l'evidente difficoltà di rendere veloce, tanto da soddisfare le esigenze di una moderna città, un servizio di collegamenti acquei, che interessa una vastissima zona del Comune.

Per una più facile intelligenza delle soluzioni previste in merito a questo problema, si richiamano brevemente gli elementi più importanti della nuova progettata sistemazione della rete viaria comunale, sia terrestre che lagunare.

Per quanto riguarda la terraferma, il concetto fondamentale che informa la viabilità del piano regolatore è quello di decongestionare la circolazione urbana di Mestre smistando il traffico, che attualmente l'attraversa, all'esterno del centro abitato, rendendo così anche più agevole la comunicabilità tra le grandi arterie che in Mestre si incontrano.

E' stato perciò previsto, subito ad occidente di Mestre, un asse attrezzato su cui sboccano le strade provenienti da quella direzione, nel tratto tra l'autostrada per Padova e quelle per Trieste e Treviso - Monaco. Ad oriente invece, una nuova arteria congiungerà queste ultime due autostrade con Venezia centro attraverso il Cavalcavia di S. Giuliano.

L'attuale tessuto viario interno perciò è destinato al solo traffico cittadino: tale tessuto viene completato con la previsione, in adiacenza all'estremo limite orientale della urbanizzazione mestrina, di un'arteria che dall'estremo nord dell'asse attrezzato ad est di Mestre porti alla stazione ferroviaria, e con la costruzione di un nuovo collegamento sovraferroviario tra Mestre e Marghera.

Inoltre sono state previste alcune arterie attraversanti Mestre in senso trasversale, e precisamente:

quella che segue la direttrice delle attuali vie Monte Grappa, Tasso, Milano;
quella che, seguendo nel primo tratto il canale Osellino, porta da S. Giuliano al Terraglio, presso la Caserma Matter;

quella che, sempre da S. Giuliano, porta in Via Circonvallazione presso la località Quattro Cantoni.

Per quanto riguarda Venezia storica, gli interventi principali di viabilità sono:

la creazione di una viabilità automobilistica a servizio del nuovo quartiere direzionale fino al costruendo piazzale di S. Basilio presso il Canale della Giudecca;

il nuovo percorso pedonale tra Campo S. Bartolomeo e Campo SS. Apostoli,

attraverso la Corte del Milion e Campo della Chiesa, con la costruzione di nuovi manufatti sui rii Fondaco dei Tedeschi, S. Giovanni Grisostomo e SS. Apostoli;

il collegamento pedonale più diretto dal Ponte degli Scalzi alla Pescheria di Rialto con il prolungamento della fondamenta di Biasio fino al Ponte degli Scalzi e la creazione, oltre la fondamenta di Biasio di un percorso il più vicino possibile al Canal Grande fino al Campo S. Cassiano;

miglioramenti di viabilità pedonale attorno a Piazza S. Marco, collegando le Mercerie dell'Orologio, all'altezza di Calle Larga S. Marco, con Calle dei Fabbricanti e la Frezzeria;

creazione di un percorso parallelo alle Mercerie con nuovo diretto collegamento del sottoportico delle Acque a Campo S. Zulian.

Di particolare rilievo sono gli interventi sul Rio di Noale e sul Rio delle Galeazze, perchè creano dei collegamenti trasversali di cui l'unico attualmente esistente è quello attraverso il Canale Scomenzera.

Il congiungimento del Rio di S. Margherita con quello di S. Barnaba permette di dirottare in questa direzione le gondole da Piazzale Roma rendendo possibile di riservare al solo traffico dei motoscafi il Rio Nuovo, troppo congestionato.

Nella zona dell'estuario e del litorale, intervento di grande importanza, anche per i riflessi che esso ha per Venezia e per tutto il Comune, è il prolungamento della via Fausta fino alla Certosa, attraverso le isole di S. Erasmo e Vignole.

Al Lido è stato previsto di rendere veramente efficiente il collegamento di Piazzale S. M. Elisabetta con Alberoni e Pellestrina con la continuazione della strada litoranea lungo la laguna fino ai pressi del galoppatoio dove sarà raccordata a Via Malamocco e l'allargamento dell'attuale sede stradale da Malamocco ad Alberoni.

Lungo il litorale di Pellestrina è stato previsto l'allargamento della strada sotto il Murazzo e la sua continuazione fino alla punta di Caroman.

E' da rilevare infine la previsione del prolungamento del Canale di Tesera fino al nuovo aeroporto Marco Polo, e l'escavo di un canale navigabile, congiungente la Punta di S. Giuliano con il Canale di Campalto, snodantesi lungo il margine lagunare del quartiere di S. Giuliano.

Così opportunamente sistemata la rete della viabilità, le comunicazioni urbane trovano maggiori possibilità di miglioramento rispetto allo stato attuale in ognuno dei particolari problemi, che riguardano: — le comunicazioni tra la terraferma e Venezia centro; — le comunicazioni in Venezia centro; — le comunicazioni nell'estuario e nel litorale, e tra questi e Venezia centro; — le comunicazioni nella terraferma.

1) Con la creazione della nuova testa di ponte alla Certosa, Venezia viene a trovarsi fra due poli, che più strettamente la legano al suo retroterra di terraferma, ponendola quasi al centro di tutti gli interessi del Comune.

Il ridimensionamento di Piazzale Roma e la creazione in continuità con esso del nuovo quartiere direzionale, che s'affaccia al Canale della Giudecca, avvicina ulteriormente la zona di Mestre al centro storico di S. Marco e Rialto:

infatti, fermi restando gli attuali collegamenti di Piazzale Roma con Rialto, l'Accademia e S. Marco, sarà possibile, dal nuovo Tronchetto e dalla banchina di S. Basilio, raggiungere la riva degli Schiavoni e quindi il Lido, attraverso il Canale della Giudecca, con un percorso di pochi minuti.

Su tale larghissimo canale infatti, liberato dalla circolazione delle navi da e per Marghera, che usufruiranno del progettato canale Porto di Malamocco-Fusina, sarà possibile l'impiego di mezzi molto veloci; non esistendo poi preoccupazioni di congestione di traffico, questo servizio potrà essere caratterizzato da una notevole frequenza di corse.

Al nuovo Tronchetto, oltre alla linea di traghetto per automezzi, potrà fare capo, in periodo estivo, anche un collegamento diretto di motonavi per il Lido.

Per giungere a Venezia centro, usufruiranno della testa di ponte della Certosa non solo i turisti della prevista zona turistico-balneare del litorale del Cavallino, ma molti di quelli provenienti dal Nord; tale testa di ponte potrà essere collegata per via d'acqua a S. Marco attraverso il Rio delle Galeazze, e al Lido a mezzo di un traghetto.

Le due teste di ponte potranno inoltre essere collegate tra loro, in periodo estivo, da un servizio diretto di motonavi effettuato attraverso il Canale della Giudecca: -

Oltre a quelli ora descritti, potranno essere realizzati altri collegamenti di una certa importanza tra la terraferma e Venezia, e precisamente: un collegamento tra S. Marco e l'Aeroporto « Marco Polo » attraverso il Rio dei Greci e di S. Lorenzo (entrambi percorsi in senso unico), il canale degli Angeli e quello di Tessera, prolungato fino ai pressi dell'aerostazione che potrà essere effettuato con mezzi acquei veloci;

un collegamento semicircolare tra S. Giuliano - S. Giobbe - Rialto - S. Marco - Giudecca - Sacca Fisola - Quartiere direzionale - Fusina.

2) Circa le comunicazioni di Venezia - Centro ci si è essenzialmente preoccupati:

dei collegamenti trasversali, la cui importanza è evidente se si considera come la loro attuazione, oltre a realizzare un più efficace e rapido collegamento fra le isole periferiche ed il centro di Rialto - S. Marco, permette di servire zone attualmente non toccate dalla rete delle comunicazioni;

di avvicinar con mezzi veloci acquei al vecchio centro storico il nuovo quartiere direzionale.

E' stata perciò prevista la possibilità che la linea circolare abbia a chiudersi ad oriente attraverso il Rio delle Galeazze e dell'Arsenale servendo anche i popolosi rioni di S. Alvise e della Madonna dell'Orto; e che un servizio rapido abbia a congiungere il nuovo Tronchetto con S. Zaccaria (unica fermata intermedia a S. Basilio).

3) Nei riguardi dell'estuario, e del litorale potranno essere migliorati gli attuali collegamenti di Venezia con Burano e con Chioggia.

Per Burano gli attuali motobattelli potranno venire sostituiti da motonavi adeguatamente trasformate, allo scopo di aumentare la portata di passeggeri e la velocità di esercizio, così da rendere più celere il collegamento e

più tempestivo lo sfollamento operaio nelle ore di punta. Per rendere ciò possibile sarà migliorata la situazione dei canali di adduzione a Burano con l'escavo dei canali del Bisatto e della Scomenzera di S. Giacomo. D'altra parte, attraverso l'allargamento del rio di Noale, sarà reso possibile un servizio rapido Rialto (Pescheria), Murano, Burano con motoscafi.

Nella linea Venezia - Chioggia è stato previsto:

l'istituzione di un servizio, per via d'acqua, per il collegamento dell'estremo limite sud di Pellestrina con Chioggia attraverso il Porto di S. Felice.

L'Istituzione di un servizio rapido e diretto Venezia - Chioggia con mezzi acquei veloci, utilizzando, in luogo del Canale di S. Pietro, i canali di Spignon, di Valgrande e il canale allacciante i canali di Lio e di Perognola.

Questa variazione di percorso offre i seguenti vantaggi:

evita l'attraversamento dei porti di Malamocco e S. Felice, aumentando le condizioni di sicurezza della navigazione;

consente lo sviluppo di velocità più elevate non realizzabili sul canale di S. Pietro, in relazione agli effetti del moto ondoso sulla fascia litoranea di Pellestrina.

In relazione alla previsione degli insediamenti residenziali delle isole della Certosa e delle Vignole e dell'insediamento turistico balneare di S. Erasmo e del Cavallino, saranno istituiti, oltre ad un servizio urbano locale di autobus, dei servizi di collegamento per via d'acqua della Certosa con S. Marco e il Quartiere direzionale da una parte e con S. Nicolò di Lido dall'altra.

Per il servizio filoviario del Lido non sono previste modifiche: anche il traffico di servizio pubblico beneficerà però dei miglioramenti di circolazione conseguenti alla risistemazione della viabilità. In particolare il tratto più congestionato ed angusto di Via Malamocco potrà venire destinato ai soli servizi di collegamento pubblico essendo possibile trasferire il normale traffico automobilistico nella progettata strada litoranea lungo la laguna.

4) La rete di pubblici collegamenti della terraferma si avvarrà praticamente di quasi tutte le attuali direttrici, decongestionate dal traffico di attraversamento che il piano dirotta all'esterno dell'abitato.

Sarà però ulteriormente dotata di collegamenti trasversali, di cui uno lungo il Viale S. Marco, che, tranne il tratto tra Via Colombo e Via Manin, si destina al solo traffico filoviario. Lungo questa arteria avverrà anche il collegamento di servizio pubblico fra il nuovo quartiere di S. Giuliano ed il centro mestrino.

L'altro collegamento trasversale è stato previsto dalla nuova Piazza presso Via Duca d'Aosta, lungo la Via Cavallotti, fino al progettato asse nord-sud al limite orientale dell'urbanizzazione di Mestre.

Sono questi due interventi di capitale importanza nella sistemazione delle comunicazioni urbane mestrine; il criterio che li ha consigliati è lo stesso per cui si sono creati i grandi assi trasversali automobilistici già ricordati. In sostanza si è voluto dotare la città di una permeabilità anche in senso trasversale, forzando l'orditura unidirezionale (nord-sud) del suo attuale tessuto viario.

Per alleggerire il traffico lungo Via Piave è stato previsto di spostare almeno alcune linee filoviarie lungo la direttrice Via, Monte Cengio - Via Vittorio Veneto - Via Monte S. Michele.

Attraverso il previsto nuovo Cavalcavia potrà essere effettuato un diretto collegamento pubblico tra Mestre e il quartiere urbano di Marghera.

A mezzo del Cavalcavia di Catene, debitamente allargato, la linea filoviaria, che in questa località ha il suo capolinea, potrà essere prolungata fino a Chirignago.

6° — CENTRO DIREZIONALE COMMERCIALE (PORTO-FERROVIA, TESTA DI PONTE AUTOMOBILISTICA E QUARTIERE DIREZIONALE)

Il settore urbano dove si fondono integrandosi i traffici marittimo, ferroviario, automobilistico e lagunare, deve essere inteso come un unico organismo — che si può definire testa di ponte — in cui ogni parte ed ogni intervento è correlato al tutto. Il riordinamento delle varie attrezzature della testa di ponte e la formazione di un Centro Direzionale ad essa legato, sono interventi volti a costituire un organismo adeguato ad una nuova dinamica di funzioni determinata dal processo di espansione economica del Comune.

Il problema della definizione dei limiti dell'intervento, si pone qui con particolare difficoltà.

In primo luogo perchè all'intervento è imposto l'impegno di risolvere il settore più delicato della « questione » veneziana: l'equilibrio nell'economia dei rapporti di attribuzioni e funzioni tra la città insulare e le sue espansioni di terraferma ed il conferimento di un attributo di modernità alle qualità della città insulare, dal quale dovrebbe dipendere la conquista di un certo ruolo della direzionalità della regione veneta.

In secondo luogo perchè all'intervento può opporsi un doppio ordine di osservazioni, secondo il quale potrebbe venire per un verso giudicato insufficiente, provvisorio e quindi incompleto, o per altro verso eccessivo e tale da snaturare il carattere di Venezia.

I limiti dell'intervento sono suggeriti da alcuni criteri:

E' ormai anzitutto riconosciuto che la città insulare non può risolvere in seno a se stessa il problema dell'adeguamento al futuro sviluppo per un tempo indeterminato del traffico marittimo, ferroviario, automobilistico. Ciò porta necessariamente a procedere sullo stesso filo di coerenza della storia dello sviluppo dell'organismo insulare, che ha respinto fuori di sé particolari attività che avrebbero compromesso la sua struttura e che alla lunga avrebbero sofferto di atrofie di sviluppo per insufficienza di spazio, formando però con questi suoi satelliti un organismo unico e ben proporzionato. Più precisamente bisogna mettere la città insulare in grado di poter collocare a un certo momento fuori di sé quelle attrezzature del traffico moderno che comprometterebbero la sua struttura. Questo principio postula la necessità di dare alla città insulare attrezzature tali da poter contenere una attrezzatura moderna per una certa quantità e per quel tempo in cui potrà adeguarsi all'importanza dello sviluppo della sua economica, mentre l'organismo regionale va prendendo coscienza ed attende di ricevere l'impronta di una certa struttura.

La città insulare, avocate a sé le attività di carattere direzionale di por-

tata e rappresentatività pari alla portata del suo prestigio, avrà stabilito allora un rapporto di equilibrio qualitativo e quantitativo con gli sviluppi urbani e produttivi di terraferma, formando così un proporzionato organismo. Del resto ogni intervento produttivo fa sentire i suoi benefici alla società nel suo complesso. Così la creazione del Quartiere Direzionale è un atto politico moltiplicatore di attività i cui benefici lentamente, ma profondamente si estenderanno ai vari settori della popolazione; esso tende oltretutto a far superare l'attuale momento di crisi nell'intelligenza dei problemi urbani, tra l'apparente inconciliabilità della struttura veneziana con la vita moderna: fino a che anche per le città di terraferma non verrà risolto in maniera più opportuna il rapporto tra la struttura edilizia, il traffico automobilistico ed il traffico pedonale.

L'organismo di testa di ponte previsto non è ulteriormente ampliabile. Dovrà essere completato sia dal perfezionamento delle sue attrezzature tecniche (per esempio nel porto e nella struttura dei garages), sia dalla formazione di organismi specializzati — teste di ponte arretrate — ai margini terrafermieri della laguna, sia ancora dal perfezionamento dei mezzi di comunicazione lagunare e del sistema di trasporti pubblici.

Potenziamento del Porto

Per mantenere il porto di Venezia al livello della tecnica moderna dei traffici marittimi e porlo in condizioni di determinare un incremento del movimento mercantile, è necessario ridimensionare alcuni settori della sua attrezzatura. L'operazione di maggior rilievo è il trasferimento del Punto Franco a Marghera. Gli argomenti si fondano sulla constatazione che lo scalo attuale non è idoneo allo sviluppo delle attività di Punto Franco, data l'impossibilità di migliorare il rapporto fra la superficie utile e lo sviluppo di banchina e sulla considerazione che relativamente alla posizione geografica di Venezia ed ai moderni criteri di organizzazione dei punti franchi (per cui potranno trovar luogo nella nuova ubicazione attività commerciali ed industriali legate, oltre che ai traffici marittimi, a traffici esclusivamente terrestri), sarà preferibile portare a Marghera traffici marittimi, anziché a Venezia insulare traffici esclusivamente terrestri.

Le stesse autorità portuali non ravvisano l'utilità di mantenere l'area dell'attuale punto franco di S. Basilio, per adibirla ai traffici della sezione commerciale, purché possano invece recuperare alcune aree di Marittima. Lo scalo di S. Marta e S. Basilio ha infatti alcuni difetti congeniti: la banchina è in linea spezzata e non può dare una buona utilizzazione di ormeggi; ha orientamento sfavorevole rispetto i venti dominanti e più tesi; i binari di banchina hanno un raccordo a metà lunghezza con il fascio di adduzione, che rende difficoltosa la manovra dei carri; obbliga al mantenimento di due scali marittimi ferroviari e due distinti varchi merci per camion. Fattori questi che comportano maggiori oneri di esercizio portuale.

Per aumentare l'efficienza portuale della zona della Marittima occorre invece:

ridare piena funzionalità al molo di Levante, recuperando le aree della stazione ferroviaria di Scomenzera e costruendo magazzini ed impianti per lo scalo

misto di merci e passeggeri, con quattro o cinque ormeggi di perfetta efficienza;

utilizzare le aree interne del molo di ponente rimuovendo il parco ferroviario, per creare magazzini di deposito a lunga giacenza;

recuperare le aree del Tronchetto per organizzarle con le aree di radice, a valvola di distribuzione dei traffici all'interno del porto;

migliorare il servizio ferroviario di collegamento a S. Lucia, allargando il ponte ferroviario sul Canal Grande;

sviluppare la sezione viaggiatori articolando il servizio in due stazioni marittime: una per il traffico misto — in relazione al fatto che la maggior parte della marineria di linea svolge il servizio con navi a carico misto merci e passeggeri, l'altra per lo scalo delle navi di crociera, per le quali è un fattore interessante ormeggiare nel Bacino di S. Marco;

riunire gli uffici attinenti all'organizzazione portuale in un unico complesso edilizio, o quanto meno abbastanza vicini tra loro in una zona prossima al porto ed al Quartiere Direzionale.

Riorganizzazione dei servizi ferroviari

La ristrutturazione del porto, con i suddetti mutamenti d'uso delle aree e l'impiego della forza elettrica nella trazione dei convogli, rende necessaria la riorganizzazione di alcuni servizi ed aree ferroviarie.

In particolare sarà formato un parco ferroviario sulla sponda orientale della Scomenzera, alla cui estremità verso il canale della Giudecca, sarà sistemata la Stazione della Piccola Velocità.

Tale ubicazione, al di fuori dell'ambito doganale, presenta altresì il vantaggio di annullare le interferenze con il servizio portuale.

Sistemazione dello scalo merci autotrasportate

Lo scalo delle merci autotrasportate verrà sistemato sul costruendo nuovo molo del Tronchetto, con uno sviluppo di banchina superiore all'attuale scalo e soprattutto con un'attrezzatura tecnica adatta alla rapida manipolazione delle merci anche con cattivo tempo, con depositi a rapido avvicendamento delle merci per le ditte di autotrasporti e per i servizi di collettame delle agenzie di spedizione, ma soprattutto con depositi per i grossisti di beni di consumo della città. La realizzazione di queste attrezzature consentirà di evitare doppi carichi e trasbordi determinando una diminuzione di costo complessivo sulle merci che da terraferma alimentano la città o più in generale sui prodotti di scambio tra città insulare e di terraferma.

Risistemazione dei servizi e varie

La formazione del quartiere direzionale e la ristrutturazione della testa di ponte richiedono l'utilizzazione di una vasta area da Piazzale Roma alla ban-

china del Canale della Giudecca. Si prevede pertanto la rimozione degli impianti e quartieri esistenti, per ricostruirli in località idonea. Precisamente si prevede la rimozione della centrale dell'acquedotto e la ricostruzione di un impianto più efficiente sul nuovo molo del Tronchetto e lo spostamento degli impianti del gasometro di S. Marta; il trasferimento della Manifattura Tabacchi, delle carceri, del Cottonificio, la demolizione del quartiere popolare di S. Marta e la sua ricostruzione parziale (almeno per quanto riguarda gli alloggi di servizio dell'Amministrazione ferroviaria) in aree in prossimità degli impianti ferroviari a Cannaregio Nord.

L'assetto della testa di ponte automobilistica e il Quartiere Direzionale

La soluzione proposta per il sistema di circolazione automobilistica si articola su due criteri fondamentali:

ampliamento e perfezionamento del sistema circolatorio in modo da consentire una maggiore e più razionale concentrazione dei mezzi;

ampliamento e moltiplicazione dei piazzali di arrivo in tre sezioni;

Piazzale Roma, in collegamento con Rialto (Canale Grande) Fondamente Nuove (Rio di Cannaregio, Rio di Noale), San Marco (Rio Nuovo);

S. Basilio, sulla sponda del Canale della Giudecca, in collegamento rapidissimo con S. Marco - Lido;

nuovo Molo del Tronchetto, principalmente destinato a servire il grande traffico di massa, in collegamento con S. Marco e Lido;

formazione di un quartiere direzionale e di affari con un sistema di viabilità che consenta l'attuazione immediata di un grosso nucleo perfettamente attrezzato e tale da porre come atto politico determinante la moltiplicazione delle attività commerciali.

Il Centro Direzionale della città è previsto nella zona Est di Venezia, nella fascia di territorio racchiusa all'incirca tra il Canale di Scomenzera, il Canale della Giudecca, il Rio di S. Maria Maggiore.

Intervento fondamentale del progetto è la costruzione di un sistema di strade automobilistiche di penetrazione capillare su tutta l'area con un piazzale nelle immediate vicinanze del Canale della Giudecca. Da qui, attraverso il Canale della Giudecca, che si presenta idoneo ad un traffico rilevante e veloce, sarà possibile allacciare direttamente il Bacino di S. Marco e quindi abbreviare notevolmente i tempi di percorrenza per il centro della città, alleggerendo enormemente il traffico sul Canal Grande.

Nella zona prescelta, attraverso una gradualità di interventi, dovranno scomparire le attrezzature ed i quartieri d'abitazione attualmente esistenti. Sorgeranno qui in prevalenza edifici destinati ad ospitare uffici commerciali, così da favorire il sorgere di un vero e proprio centro d'affari, con un movimento commerciale e finanziario adeguato all'importanza della città.

Data la limitata ampiezza imposta all'area investita dal progetto (circa

24 ha.) e lo scopo principale dell'intervento che è quello di vitalizzare l'economia della città, dovrà essere previsto lo sfruttamento dell'area in vista di un prevalente interesse commerciale di carattere regionale. Sorgerà di conseguenza la necessità di porre vincoli ed ostacoli ad un trasferimento di enti ed istituti burocratici, che possono svolgere benissimo la loro attività nella ubicazione attuale.

Nella zona dovrà essere ubicato ogni servizio bancario, postale e telefonico e una borsa merci di cui Venezia è priva.

E' noto che contro un elevatissimo numero di esercizi al dettaglio esiste a Venezia un numero relativamente esiguo di aziende grossiste che curano prevalentemente il rifornimento della città. Questa situazione può essere considerata del tutto anormale, quando si osservi che la città è servita da un porto che è al terzo posto fra i porti italiani. I traffici connessi con la sua attività dovrebbero dar vita ad un fiorente commercio di intermediazione, cosa che invece non si verifica, sicchè anzi, da anni, si assiste ad un costante impoverimento delle attività economiche della città. E' ragionevole ritenere che questa situazione muti qualora la realizzazione del progetto rimuova uno dei principali ostacoli alla espansione del commercio della città: l'estrema difficoltà delle comunicazioni col retroterra.

Del resto è auspicabile e prevedibile che il porto di Venezia possa, con l'istituzione del Mercato Comune Europeo, assumere uno sviluppo degno della importanza che ebbe in passato, per la sua posizione geografica di naturale punto di confluenza dei traffici tra il Centro Europeo ed i paesi del Levante. Se oggi infatti i suoi traffici di transito si mantengono ancora al disotto del livello prebellico, ciò è dovuto anche alla artificiosa deviazione dei traffici operata attraverso tariffe ferroviarie preferenziali. E' noto infatti che ingenti quantitativi di merce in partenza dai paesi del Levante e diretti nella Germania Centrale o viceversa, anzichè transitare attraverso Venezia con la minore percorrenza e il minimo costo effettivo di trasporto, sono avviati verso i porti del nord (Amburgo) oltre che per la possibilità di utilizzare i trasporti fluviali a basso costo, anche perchè possono beneficiare di tariffe ferroviarie che rendono più conveniente questa via. In un mercato « comune » europeo, libero da tariffe preferenziali, queste artificiose condizioni dovrebbero scomparire per cui può essere legittimo sperare in un incremento notevole dei traffici.

Per le imponenti opere di trasformazione che richiedono cospicui mezzi finanziari si potrà ricorrere alla formazione di un Consorzio costituito dal Comune e dai principali enti pubblici locali ed eventualmente da altri interessati che sia in grado di agire con la necessaria celerità.

In via di principio si ritiene che alla ingente spesa finanziaria per gli espropri, indennizzi e attuazione dei servizi sia possibile far fronte con il plusvalore ricavabile dalla cessione delle nuove aree fabbricabili.

7° — ZONE INDUSTRIALI

Il sorgere della zona portuale e quella industriale di Marghera, si può far risalire alla Convenzione del 27 Luglio 1917. Tale zona detta oggi, alla stesura del P.R.G., uno dei fondamentali problemi economici ed urbanistici.

La posizione geografica e topografica in cui è stata creata Marghera, al-

lo sbocco cioè di una ricca pianura intersecata da strade, da autostrade, da canali navigabili e reti ferroviarie, il felice risultato di funzionalità, che questo agglomerato di diverse industrie e attività produttive ha dato in questi ultimi 40 anni, hanno portato ad uno spontaneo ingrandirsi del complesso industriale, cosa che è stata considerata e favorevolmente dal P.R.G. data la direzione verso Sud urbanisticamente adatta per la sua espansione.

La zona portuale e quella industriale di Marghera attuali presentano la possibilità di essere facilmente ampliate secondo le loro esigenze; e ciò lungo una fascia di quattro o cinque chilometri di profondità dal contermine lagunare verso le barene di Fusina.

Le aree che sono state bonificate e sistemate dal 1919 al 1935 per la zona industriale sono tutte occupate e per questo, dal 1951 l'Ente del Porto e della zona industriale di Marghera si è reso promotore di un progetto di ampliamento, per una estensione di ha. 1077,00 che redatto dall'Ufficio del Genio Civile - Opere Marittime di Venezia, è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e dovrà essere attuato da un apposito consorzio costituito dal Comune, dalla Provincia e dalla Camera di Commercio di Venezia. Il progetto della zona prevede:

l'espansione verso Sud fino ad una distanza di rispetto di 100 - 150 m. dal percorso naturale del naviglio di Brenta;

la costruzione di un Canale diretto Alberoni - Fusina tale che possa soddisfare per dimensioni il movimento delle moderne navi partendo da Porto Malamocco. Ciò consentirà di evitare il transito delle petroliere e delle navi di notevole tonnellaggio e con carichi di merci infiammabili o esplosivi attraverso il Canale di Lido, il Canale di S. Elena, il Bacino di S. Marco e il Canale della Giudecca che già oggi sono saturi del traffico di navi, vaporetto, motoscafi e gondole per i trasporti cittadini di persone; questo canale di grande navigazione per una lunghezza di oltre 9 Km. si collega direttamente ad una grande darsena per un nuovo Porto dei Petroli; questa Darsena Petroli comprende un terrapieno retrostante di circa ha. 195 per lo sviluppo dei depositi petroliferi; costruzione di un canale di grande navigazione denominato Canale Sud della lunghezza di Km. 3,650; ampliamento del Canale Industriale Ovest, del Canale di raccordo con il Naviglio Brenta e del Canale Litoraneo di Fusina.

Il progetto redatto dal Genio Civile Opere Marittime e approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici è stato riportato integralmente nella stesura del P.R.G..

Due sole arterie stradali intersecheranno il nuovo porto, dell'ampiezza di circa 70 m. ciascuna nella cui parte centrale saranno sistemati i servizi di interesse pubblico e collettivo. Tali arterie sono state collegate al sistema stradale previsto dal P.R.G. e precisamente ad ovest all'asse della nuova Via Romea e a Nord con la statale n. 11.

E' prevista altresì la costruzione di un nuovo acquedotto industriale di 50 moduli di portata che attingerà le acque fredde e limpide del Sile convogliandole a Marghera a una temperatura non superiore ai 15° centigradi.

8° — GRANDI ATTREZZATURE COLLETTIVE

Nel ridimensionamento del territorio comunale sono state prese in con-

siderazione alcune zone ove insediare attrezzature di grande importanza a che richiedono rilevanti aree. Si tratta particolarmente di:-

- servizi ospedalieri;
- grandi servizi comunali;
- zone carcerarie;
- impianti per acquedotto di Venezia insulare;
- impianti sportivi a carattere regionale;
- parcheggio autocisterne;
- nuovo Cimitero di Marghera;
- centrale della Nettezza Urbana;
- centrale del latte.

1) Zone per Servizi Ospedalieri

Riscontrata la necessità di creare un nuovo Centro Ospedaliero in Venezia, data la irrazionale costruzione e la difficoltà dei collegamenti per l'attuale, ne è stato previsto l'insediamento sull'area situata in località S. Giobbe.

Il complesso, della capacità di circa 1000 posti letto, sorgerà in zona ben esposta, salubre ed esente da esalazioni e fumi nocivi.

Rimangono inalterate le zone ospedaliere insediate al Lido, sia l'Ospedale al Mare, sia gli Ospedali sanatoriali, che si trovano localizzati tra i centri di Alberoni e Malamocco, perchè giudicati difficilmente trasferibili.

Il problema del trasferimento delle attrezzature ospedaliere si ripresenta anche a Mestre, ove la deficienza di posti letto e la irrazionale costruzione attuale hanno imposto la ricerca di una nuova zona da destinare a tale uso.

Data la necessità che tale insediamento venga ubicato in zona baricentrica rispetto al complesso urbano e di facile accesso sarebbe stata indicata un'area libera in località Bissuola, che, oltre ad essere ampia e ben servita dalla rete stradale senza prospettare su arterie di grande traffico, risulterebbe anche lontana dalla zona industriale e ben orientata rispetto all'azione dei venti dominanti (1).

2) Grandi servizi comunali

Nella zona dei grandi servizi comunali troveranno insediamento il mercato ortofrutticolo ed il macello con annesso foro boario.

L'area su cui sorgeranno rimane delimitata dal prolungamento di Via Torino, dal Canale Salso e dagli esistenti magazzini generali. Questa zona è di facile collegamento stradale, essendo nelle immediate vicinanze del nodo stra-

(1) Tuttavia, nella evenienza che si rendesse indisponibile l'area stessa, sono stati mantenuti i vincoli del Piano di Ricostruzione per la zona ove è ora localizzato l'ospedale.

dale di S. Giuliano e lagunare essendo prospiciente al Canal Salso sulla cui riva è stata prevista la costruzione di darsene di servizio.

Gli aspetti favorevoli della zona sono rappresentati dalla vasta area a disposizione, lontana dalla zona abitata e da quella industriale, ben ventilata, con possibilità di smaltimento dei rifiuti e con facile approvvigionamento idrico.

3) Zona carceraria

In Venezia insulare sono insediati gli istituti di pena ed il centro di rieducazione minorenni. Trovandosi attualmente in zone per le quali è stata prevista una nuova sistemazione (Centro Direzionale Commerciale), e trasformazioni (Isola della Giudecca), essi verranno trasferiti in terraferma. A ciò si è destinata un'area di circa ha. 9,00 a nord del Quartiere di S. Giuliano, sulla riva opposta del Canal Salso.

4) Impianti per l'acquedotto di Venezia insulare

La zona attualmente destinata agli impianti per l'acquedotto viene ad essere interessata dal progettato Centro Direzionale Commerciale per cui si ha la necessità del trasferimento di tutto il complesso. E' stata riservata a tale scopo una superficie di circa 11.00 ha. nella nuova isola del Tronchetto sul lato Nord, parallelo al Ponte della Libertà.

5) Impianti sportivi a carattere regionale

Sentita la mancanza nell'ambito comunale e regionale di un centro sportivo di grande massa, è stato previsto di attrezzare a tale scopo la zona entro il Forte di Marghera. La scelta di questa ubicazione è stata fatta tenendo conto che il Forte si trova in posizione baricentrica tra Mestre e Venezia, facilmente raggiungibile via terra e via laguna, circondata da ampia fascia di verde e racchiusa in un ambiente caratteristico. Vi potranno trovare sede, fra l'altro, un grande stadio olimpico capace di circa 80.000 spettatori, un campo di allenamento, alcuni campi da tennis, una piscina coperta ed una palestra ecc.

Attorno al centro sportivo saranno sistemati alcuni parcheggi per autovetture ed è previsto l'inserimento del centro stesso nella rete stradale in maniera da rendere rapido ed agevole lo sfollamento.

6) Parcheggio autocisterne

Per ovviare ai gravi inconvenienti derivanti dallo stazionamento nelle vie di accesso alla zona industriale delle autocisterne, quali ostacoli per il traffico e pericolosità di incendi, si è prevista la sistemazione a piazzale con parcheggio della zona Sud Ovest dell'anello stradale di S. Giuliano compresa tra Via Righi, la zona industriale e la zona barenosa. Il piazzale avrà una superficie di circa ha. 12,5.

7) Nuovo Cimitero di Marghera

Considerando la mancanza di un cimitero per il centro abitato di Marghera è stato previsto di destinare a zona cimiteriale un'area di circa ha. 4,00 a sud della autostrada Mestre-Padova e ad Ovest della Via Romea.

La zona, che risulta avere i requisiti essenziali richiesti da tale attrezzatura, sarà servita da una via di accesso che si diparte dalla comunale Marghera-Chirignago, sorpassando con un cavalcavia l'autostrada Venezia-Padova.

8) Centrale della nettezza urbana

Il cantiere della nettezza urbana si trova ubicato nell'isola di S. Biagio, ma data la urbanizzazione della Sacca Fisola deve essere necessariamente spostato. La sua nuova ubicazione è stata prevista nella zona compresa tra Treporti e Lio Piccolo lungo la sponda est. del Canale di S. Felice.

9) Centrale del latte

Attualmente nel Comune di Venezia esiste una centrale per il deposito e la lavorazione del latte in località Carpenedo a Mestre. Si ritiene che questa possa soddisfare il centro mestrino mentre per la città insulare potrà essere realizzato l'impianto di una centrale di solo imbottigliamento alla nuova Isola del Tronchetto. L'ubicazione è stata prescelta tenendo presente la necessità che la centrale deve essere collegata con la terraferma con mezzi terrestri e con Venezia insulare con mezzi acquei.

CAPITOLO VI

VENEZIA STORICA

1° — GENERALITA'

La complessa situazione urbanistica del centro storico è stata affrontata dopo un'analisi minuziosa del tessuto urbano, tenuto conto delle caratteristiche particolari delle singole località. Questa analisi ha permesso una descrizione dell'aspetto monumentale, ambientale, igienico-sociale, della consistenza e conservazione edilizia, della proprietà, della viabilità acquea e pedonale tradotta poi graficamente su planimetrie, base dello studio del P.R.G. e preparatoria per quello del Piano particolareggiato.

Tale lavoro documenta e giustifica la qualità degli interventi e la ragionata sicurezza delle possibilità di realizzazione e della loro gradualità nel tempo.

La eccezionale qualità dell'ambiente veneziano, il riconoscimento universale della preziosa materia su cui incide ogni intervento, ha convinto, se mai ve ne fosse stato bisogno, che ben poche erano le zone del centro storico passibili di trasformazione totale e che però sotto il segno della conservazione dell'ambiente storico si dovevano attuare la maggior parte degli interventi, fossero essi di risanamento o di viabilità. Interventi tutti che rispondendo a pressanti necessità di bonifica igienico-sociale, di migliorie del traffico, non alterano caratteristiche essenziali generiche o particolari del tessuto urbano antico o della espressione figurativa.

Nel compiere quest'opera programmatica, per ragioni di metodo, si è cercato di dividere la città storica in zone distinte per il tipo di intervento richiesto da determinate necessità e possibile in rapporto alle caratteristiche della zona stessa.

Dopo lungo lavoro, operato in tal senso, per sintesi successive sono state riconosciute le seguenti zone: zona non suscettibile di trasformazione, nella quale il risanamento si attua attraverso gli interventi ed i vincoli stabiliti dal Piano Particolareggiato, corrispondente alla gran parte del territorio della Venezia Insulare.

Zone suscettibili di trasformazioni edilizie quasi tutte derivate da recenti addizioni di ampliamento situate ai margini e che richiedono una ristrutturazione completa per lo stato di degrado e di abbandono in cui si trovano le strutture attuali senza alcun valore storico-artistico, siano esse di carattere residenziale o di altro organismo edilizio e di cui in gran parte si prevede l'assorbimento nelle grandi attrezzature progettate in terraferma.

Zona del Centro Direzionale commerciale (Porto-ferrovia - Testa di ponte automobilistica e quartiere direzionale).

2° — ZONA NON SUSCETTIBILE DI TRASFORMAZIONE

Si estende ovviamente alla maggior parte del centro storico. Qui gli interventi sono previsti di due tipi:

- a) di risanamento (edilizio, igienico-tecnico)
- b) di viabilità d'acqua e pedonale.

Va sottolineato che qualche volta un intervento assomma ambedue le caratteristiche. Proponendo nuovi itinerari per valorizzare ambienti meno noti, legando in fluida continuità tronconi di viabilità già esistente, con accorti ritocchi, si mette anche in evidenza la necessità di restauri architettonici-monumentali e si mostra in migliorate condizioni di visibilità monumenti o scorci prospettici di assieme ambientale rilevando così l'efficacia di quel penetrato studio del contesto urbano che ha preceduto le proposte di progetto. E' stato previsto un unico interrimento e precisamente l'interrimento del ramo morto del Rio S. Antonio a S. Polo.

E' stato proposto l'ampliamento o la creazione di qualche tratto di rio in località poco rimarchevoli ambientalmente e dove è possibile facilitare il traffico d'acqua e discriminare i mezzi di trasporto.

L'intervento di viabilità prevede ritocchi e migliorie locali alla viabilità antica o propone qualche nuovo percorso atto a meglio legare centri di notevole importanza o vie commerciali o di passeggio, secondo consuetudini antiche (Rialto - Ferrovia - Piazza S. Marco - Riva Schiavoni e 7 Martiri - Arsenale - Biennale).

L'intervento di risanamento è previsto in modo che possa essere attuato o con demolizione di fabbricato senza ricostruzione, ricavandone uno slargo (campiello o giardino); o con demolizione e ricostruzione su area minore e altezze vincolate sulle varie fronti; rispettando l'aspetto figurativo dell'edificio, sia esso di importanza monumentale o anche di edilizia anonima che forma tessuti connettivo e di cui si deve rispettare il carattere e l'altezza, per contrasto ai monumenti di cui serve a esaltare il valore e le proporzioni; o con la eliminazione di tutte le abitazioni a piano terreno dichiarate inabitabili individuate dalla particolare indagine condotta con esauriente metodicità in tutto il centro storico, rilevando magazzini, sottoportici, porticati, botteghe.

3° — ZONE SUSCETTIBILI DI TRASFORMAZIONE EDILIZIA (CANNAREGIO NORD, GIUDECCA)

Queste zone sono situate ai margini lagunari della città, dove in antico non esisteva alcuna particolare struttura urbana o dove questa è scomparsa perchè vi sono state sovrapposte attrezzature varie, di carattere mercantile o tecnologico a servizio delle moderne esigenze cittadine e che oggi sono in via di trasferimento, in parte perchè superate negli impianti, in parte perchè degradate per inefficienza o abbandono.

Qui il Piano di risanamento, dovendo destinare ad un uso conveniente delle aree praticamente senza alcuna consistenza edilizia, ha stabilito un programma di urbanizzazioni integrative da eseguire con le dovute cautele in rapporto alla omogeneità delle caratteristiche urbane: si tratta delle zone nord-nord - ovest della città storica comprendenti le località del Macello, della Baia

del Re, con la vicina sacca demaniale, oggi deserta, la contigua località attualmente occupata dall'Ospedale pediatrico Umberto I°, sacca anche questa formata alla fine dell'800; alcune zone della Giudecca comprendenti quelle località la cui attuale destinazione è incompatibile con le esigenze residenziali di quest'isola, che va ormai riqualificandosi nelle sue caratteristiche urbane (e cioè alloggi di senza tetto, la casa di pena femminile e la casa di lavoro maschile, che dovranno essere trasferite in località più adatte).

1) Cannaregio Nord

Gli interventi di Cannaregio sono localizzati principalmente in tre zone: le due isole che costituiscono la faccia settentrionale del Sestiere e sono separate dal Canale della Misericordia e dal Canale di S. Alvise;

la zona limitata dal Canale di Cannaregio a Nord-Est, dal Canale Grande a Sud-Est, dal parco ferroviario a Sud-Ovest e dalla laguna a Nord-Est;

la località detta Baia del Re e aree in prossimità degli ultimi rami settentrionali del Rio della Sensa e del Rio S. Alvise.

La prima zona è caratterizzata dalla presenza di numerosi edifici vincolati come monumentali, fra i quali sono di notevole importanza, il complesso della Madonna dell'Orto e quello della Chiesa di S. Alvise.

Quasi tutta la fronte degli edifici (fronte Sud) affaccianti sulle fondamenta è oggetto di vincolo ambientale.

La destinazione delle aree attuali è in gran parte ad orti e a giardini, la maggior parte vincolati (di notevoli dimensioni e di proprietà di religiosi).

Vi si trovano anche magazzini di deposito, case di spedizione e due piccole industrie. L'Ospedale pediatrico Umberto I° occupa l'estremità Nord Ovest della zona.

Il Piano prevede piccole modificazioni all'attuale struttura urbana e in particolare: valorizzazione del complesso monumentale della Chiesa e del Chiostro della Madonna dell'Orto con la liberazione delle absidi; il restauro e pubblicizzazione del Chiostro; la localizzazione di una area a verde pubblico nella zona fra le absidi e la laguna, per creare un ambiente alla architettura delle absidi ed una visuale a quella della Laguna; la creazione di una viabilità (in direzione trasversale alla fascia) che congiunge la fondamenta della Madonna dell'Orto con un approdo della linea circolare, a Nord della Chiesa, sistemata a contatto del verde pubblico retrostante.

Il criterio con cui sono stati localizzati i nuovi insediamenti residenziali è quello di consentire a ciascuno dei nuovi quartieri la possibilità di prospettare sui numerosi e consistenti parchi vincolati esistenti. Pertanto essi sono distribuiti nella zona senza costituire grossi ammassamenti di abitazioni e sono disposti lungo l'asse trasversale della fascia in oggetto, in conformità al tessuto secondo cui questo settore di Venezia è venuto originandosi.

Le aree inurbate assommano in totale a 10.000 mq. circa e comportano una maggiorazione di popolazione non superiore a 250 abitanti.

In considerazione di ciò l'equilibrio dei servizi e delle attrezzature attuali di zona non verrà sensibilmente modificato, in quantochè le necessarie trasformazioni avverranno per pianificazione spontanea.

La seconda zona ha i caratteri di una zona depressa, con larghe possibilità di sviluppo. Essa dispone attualmente di due vaste aree e di altre minori, delle quali è prevista una precisa utilizzazione.

Si tratta del complesso di aree, per la maggior parte di proprietà comunale occupate attualmente dal Macello Comunale, del quale è imminente il trasferimento in terraferma e dell'area di proprietà della Soc. S.A.F.F.A., ora in stato di abbandono. L'area di proprietà comunale ed aree contigue sono destinate ad ospitare l'Ospedale Civile Cittadino. La loro superficie di 16.200 mq. consente di dare posto ad una attrezzatura ospedaliera di 1200 letti. Per ogni eventualità, le aree disponibili vicine (attualmente occupate da case popolari) permettono di disporre, per gli sviluppi del complesso ospedaliero, di altri 1200 mq. circa. L'area dell'ex industria S.A.F.F.A. ed alcuni comparti vicini sono destinati alla edificazione residenziale di una parte vincolata ad alloggi di servizio per il personale delle Ferrovie.

Il quartiere, di tre ettari circa, potrà ospitare 1000 persone. La bella alberatura esistente all'interno della zona costituirà un gradevole complemento all'edilizia del quartiere che conterà su altri verdi e su un centro di negozi.

Un'altra area riservata alla costruzione è situata a nord della centrale termica della stazione ferroviaria.

La terza zona è situata in località detta « Baia del Re » all'estrema appendice del Canale della Misericordia e vi si trova attualmente un quartiere popolare, dall'edilizia particolarmente scadente e depressa. L'ambiente presenta inoltre la necessità più assoluta d'una bonifica sociale. Vi è prevista la creazione di un nuovo quartiere che si estende anche su parte delle aree, tuttora non edificate, situate a sud delle suddette case popolari.

Altre aree soggette a possibile edificazione sono localizzate in prossimità degli ultimi rami settentrionali del Rio della Sensa e del Rio S. Alvise.

Anche nella terza zona parte dell'edilizia residenziale prevista è vincolata ad alloggi di servizio per il personale delle Ferrovie.

2) Isola della Giudecca

Lo studio eseguito per l'isola della Giudecca mira ad una ristrutturazione di tutto il tessuto urbano.

Vaste aree risultano infatti disponibili specialmente nei settori estremi dell'isola dove esistono insediamenti industriali ed artigianali che, come risulta dalle indagini eseguite, sono scarsamente produttivi e facilmente possono essere trasferiti in posizioni più favorevoli; tuttavia si è ritenuto opportuno mantenere in sito i più efficienti e conservare la loro fonte di lavoro alla popolazione locale.

Per i cantieri efficienti in sede di Piano Particolareggiato sarà stabilita l'eventuale nuova ubicazione.

La ristrutturazione prevede essenzialmente la possibilità di localizzare nuovi insediamenti residenziali di un certo tono nel lato est dell'isola ove potranno anche trovar sede complessi alberghieri: la zona infatti presenta una favorevole situazione ambientale con la stretta vicinanza al Bacino di San Marco e l'Isola di S. Giorgio. Ad Ovest invece in continuità all'Isola di Sacca Fiosa gli insediamenti residenziali previsti avranno un carattere più popolare.

Per la zona est, quasi sprovvista di allineamenti commerciali organizzati, si prevede una loro localizzazione all'interno dell'agglomerato in posizione baricentrica ai quartieri.

Per il settore ovest, ove esistono attualmente i servizi più attrezzati situati sulla riva nord, si prospetta come soluzione futura di potenziarli, favorendo le nuove localizzazioni lungo le spine trasversali interne.

Nella parte più estrema di questo settore è previsto un nuovo piccolo centro commerciale per i generi di prima necessità, dato che la zona risulta in posizione troppo decentrata rispetto alle localizzazioni attuali di mercato.

A realizzazione avvenuta del Piano Regolatore, l'isola della Giudecca potrà contribuire, in sensibile misura, a dare possibilità residenziale alla popolazione veneziana offrendo, una volta risanata nella sua struttura urbana, condizioni particolari di salubrità per la felice posizione che la rende aperta alle brezze marine.

4° — ZONA DEL CENTRO DIREZIONALE COMMERCIALE (PORTO, FERROVIA TESTA DI PONTE AUTOMOBILISTICA E QUARTIERE DIREZIONALE)

La redistribuzione e l'uso delle aree nel settore del Porto, della stazione e dei servizi ferroviari e della zona urbana adiacente, la riforma di attrezzature e di organizzazione generale dei servizi, sono il risultato di laboriose conferenze di servizio tra le Amministrazioni interessate ed il Comitato redazionale del P.R.G.

1) Il Porto

Zona Franca — Se ne prevede lo spostamento da S. Basilio - S. Marta a Marghera, in zona più vasta e razionalmente predisposta, in modo da assicurare una efficienza di aree, banchine, magazzini rispondente alle esigenze future in tutte le possibili evoluzioni. E' prevista la formazione di uno specchio di acqua franca.

Sezione commerciale — Sarà potenziata costruendo: sulle aree interne del molo di Ponente una serie di magazzini per depositi a lunga giacenza; sul molo di Levante, liberato del parco Ferroviario, uno scalo a funzione mista, il cui piano di banchina sarà destinato al traffico delle merci, ed il piano superiore, tetto dei depositi di calata, sarà destinato a stazione marittima passeggeri; il molo sarà portato ad una larghezza di m. 102,75 con un allargamento di 10 m. verso il bacino. Sarà attrezzato con meccanismi mobili e con tre binari sulla banchina di calata; con magazzini di m. 40 di profondità; con un complesso di binari di riconsegna, di adduzione ai silos e di sosta, con una strada camionabile.

Sarà inoltre ridimensionata la viabilità ed il sistema di parcheggi interni al porto.

Sezione viaggiatori — sarà formata da due stazioni principali, sul molo di Levante e sulla Riva dei Sette Martiri; e da una stazione ausiliaria (Zattere).

La stazione del Molo di Levante sarà posta su un piazzale rialzato, a quota circa + 8 m. sul piano di banchina.

La stazione sarà organizzata secondo gli orientamenti più aggiornati, nella costruzione di queste attrezzature. Dovrà essere dimensionata in modo da smistare nelle punte massime da 600 a 800 viaggiatori giornalieri. La sua efficienza, oltre che dalla sistemazione di tutti i servizi per i passeggeri e di tutti gli uffici indispensabili, sarà assicurata dall'efficienza dei collegamenti ferroviari, stradali e lagunari.

Il piazzale, costruito in modo tale da sopportare il carico dinamico di automobili, sarà collegato con rampa e strada (varco passeggeri) al sistema di viabilità di piazzale Roma e del Quartiere Direzionale, sarà collegato con passerella opportuna al canale Scomenzera, per gli imbarcaderi di gondole e motoscafi di servizio pubblico di linea e privati.

La stazione sulla Riva dei Sette Martiri — sarà riservata a quei servizi per i quali non sono necessarie attrezzature di banchina, quindi principalmente ai servizi di crociera. Sarà costruito un complesso edilizio che, dotato di tutti i servizi generali come la precedente, dovrà altresì corrispondere alle particolari caratteristiche di questo tipo di traffico.

Saranno inoltre mantenuti come scali ausiliari la stazione privata della Soc. Adriatica ed in fregio al Quartiere Direzionale la banchina attualmente adibita al Punto Franco (dal rio di S. Bastian al Canale di Scomenzera), che con modeste attrezzature per i servizi ai viaggiatori, potrà consentire l'ormeggio di navi di media portata. L'utilizzazione di ormeggi in prossimità del nuovo quartiere tornerà a vantaggio dell'organizzazione portuale, aumentando l'importanza e la suggestione del quartiere stesso.

2) Servizi ferroviari

Nelle conferenze di servizio è stato concordato che le FF.SS.: a) mantengano sul molo di levante lato Scomenzera un fascio di quattro binari per sosta di carri destinati a servizi portuali; b) sia spostato sulla sponda orientale di Scomenzera lo scalo merci di « Piccola Velocità »; c) sullo stesso lato orientale di Scomenzera sia ampliato il Parco Ferroviario per una larghezza di metri 104,70 nel quale parco un fascio di 5 binari sostituisca quelli soppressi nel Molo di Ponente, un altro fascio di 4 binari sia destinato al potenziamento ferroviario di uso portuale; l'area occupata rimanga pertanto nella giurisdizione territoriale del Provveditorato al Porto; d) lo scalo traghetti sia mantenuto nella posizione attuale; e) il nuovo ponte ferroviario fra la Stazione e la Marittima, sarà costruito ad una altezza tale da consentire il passaggio dei motoscafi, con ogni regime di marea.

3) Testa di ponte automobilistica

L'ampiezza e capacità di ricezione delle attrezzature per il traffico automobilistico è calcolata sulla base dell'indice di incremento del dopoguerra con l'intento di soddisfare allo sviluppo del traffico per un periodo di circa due decenni.

Ad opere compiute, la testa di ponte nelle sue varie sezioni, Piazzale Roma, S. Basilio, Quartiere Direzionale, Isola del Tronchetto, potrà contenere circa 12 mila automobili, 300 pullman, e nell'area del Porto un numero molto elevato di autocarri.

Si pensa in ogni caso che in futuro lo sviluppo del traffico non sarà indefinito e raggiungerà dei valori di assestamento.

In ogni modo si è già detto per altro in precedenza che la grande riserva di attrezzature è la terraferma, integrata da un sistema di servizi pubblici.

La testa di ponte automobilistica è divisa in tre sezioni, ciascuna delle quali ha caratteristiche specifiche.

Piazzale Roma

Tutta l'isola comprendente il Piazzale Roma, delimitata dal Canal Grande, Rio Nuovo, Rio delle Burchielle, Rio di S. Maria Maggiore, Rio di S. Chiara, è soggetta a intervento di P.R.G.

Il nucleo centrale dell'isola è riservato ai garages ed a parcheggi, la fascia marginale ad edifici per uffici muniti di garages e parcheggi privati; il lato Rio Nuovo, Canal Grande, è riservato ai servizi pubblici (filovie e pullman), cui ovviamente corrispondono gli imbarcaderi di motoscafi e vaporette.

Il Piazzale Roma resta il nucleo di maggiore concentrazione di mezzi, e perciò deve essere collegato per via d'acqua a tutti i settori della città. E' capace di contenere 4000 automobili nei garages (si prevede la possibilità di ampliamento del garage minore) e circa 400 nei parcheggi a terra. Altre 450 automobili potranno essere tenute, in area privata, al pianterreno chiuso o aperto degli edifici.

Il Piazzale è collegato alla città da tre vie d'acqua; a) Canal Grande, che si biforca poi nel Rio di Cannaregio e Rio di Noale (di cui è previsto l'allargamento) e smista il traffico quindi fino all'ospedale e a Murano; b) Rio Nuovo per traffico Accademia, S. Marco, Lido; c) Canale di Scomenzera e Giudecca.

S. Basilio

Area sul Canale della Giudecca, attualmente occupata dal Punto Franco e Frigoriferi Veneziani; destinata quasi totalmente (salvo una fascia in fregio al Rio di S. Nicolò - Angelo Raffaele, riservata ad edifici) a piazzale automobilistico. E' un nucleo capace di contenere circa 2000 automobili, di cui 1300 in un garage a silo, le altre in un parcheggio a tre terrazze libere. E' concepito in funzione di un collegamento rapidissimo con San Marco — zona amministrativa, direzionale e zona alberghiera — e il Lido. E' la stazione di testa dei mezzi pubblici, filovie e pullman.

Nuovo Molo

La parte prominente verso Giudecca dovrà avere una particolare organizzazione di parcheggi e garage, per consentire una migliore utilizzazione dello spazio, e per distinguere le due correnti di traffico convogliate in questo settore; quella degli autocarri per lo scalo fluviale e quella delle automobili e pullman per i garages. Si potrà costruire in parte un piano rialzato sul livel-

lo banchina, che servirà da copertura ai depositi e da piazzale per il parcheggio. Sul piano rialzato saranno impostati altri complessi edilizi, per uffici di servizio delle ditte di grossisti e spedizionieri, e principalmente garages che assieme al parcheggio del piazzale diano ricetto a circa 3000 automobili e 500 pullman.

Questa parte della testa di ponte dovrà principalmente servire il traffico di massa e farà fronte alle punte estive di traffico.

Il collegamento acquedotto seguirà perciò due vie: Canale della Giudecca per S. Marco e Lido, con mezzi veloci e con grandi mezzi di massa (d'estate potranno partire motonavi per Lido); Canal Grande, per raggiungere le zone settentrionali della città. Vi sarà pure il capolinea per il Ferry-Boat del Lido.

La viabilità della testa di ponte è formata da tre tronchi stradali staccati dal Ponte della Libertà e diretti alle tre testate dianzi descritte e da un sistema di collegamenti fra essi e formanti circuiti speciali sui quali è tessuto il Quartiere Direzionale.

Il primo tronco è la vecchia rampa del Tronchetto, ampliata nella curva di innesto e ridimensionata nella portata con la costruzione di una nuova strada che passa a ponte sulla radice del Canal Grande, eliminando ogni punto di conflitto sul Ponte della Libertà.

Questo sistema distribuisce il traffico per l'isola del Tronchetto e per il Porto (anzi costituisce il cosiddetto « varco merci » del Porto).

Il secondo tronco adduce a Piazzale Roma, ed è costituito dalla rampa esistente della Marittima, opportunamente allargata nella curva d'innesto, dirottata verso Piazzale Roma passando tra il garage AGIP e la Chiesa di S. Andrea mediante un ponte sul Rio di Santa Chiara a quota opportuna per consentire il passaggio dei motoscafi di servizio pubblico.

Il sistema di circolazione di Piazzale Roma è quindi un anello con direzione di traffico a senso unico: l'ultimo tratto del Ponte della Libertà è il ramo uscita. La rampa della marittima è il ramo d'ingresso. Dall'anello si staccano ramificazioni ai garages, ai parcheggi, alle stazioni filovie e pullman ed una strada che si collega col nucleo principale del Quartiere Direzionale.

Dalla base della rampa di immissione, parte una strada di collegamento con il Porto che costituisce il cosiddetto « varco passeggeri » della Stazione Marittima.

Il terzo tronco, che adduce al Quartiere Direzionale ed alla testata di S. Basilio, è un nuovo ponte — a due sensi di traffico — costruito in adiacenza alla suddetta rampa di Marittima e sovrappassante l'anello di Piazzale Roma e il Canale di Scomenzera a quote tali da rispettare le sagome di ingombro stradali e rispettivamente dei mezzi pubblici lacunari. Ridottosi il tronco stradale a quota del piano di campagna, prosegue direttamente al Piazzale di S. Basilio.

Quest'ultimo tratto è collegato con Piazzale Roma ed è un lato dello anello stradale del Quartiere Direzionale.

4) Il Quartiere Direzionale

La viabilità del Quartiere è formata da un sistema di due circuiti automobilistici, con direzioni di traffico a due sensi su ogni strada, eccezion fat-

ta per il descritto anello di Piazzale Roma: la viabilità grosso modo si potrebbe dire formata da due triangoli opposti al vertice.

Dai vari rami dei due circuiti si staccano le strade di immissione ai parcheggi regolarmente distribuiti fra il complesso edilizio, in modo che il Quartiere risulta capillarmente servito da automobili.

Si pensa che i parcheggi — integrati da un garage ubicato all'estremità della zona verso il Silo, capace di 1500 automobili — siano dimensionati per circa 3000 automobili.

Sulla mediana del triangolo verso la Giudecca ed in direzione Giudecca Piazzale Roma, è prevista un'area di percorso esclusivamente pedonale. Qui saranno concentrati le banche, uffici postali telegrafici, una borsa merci, bar e negozi di vario tipo conseguenti al carattere della zona.

Tale percorso pedonale è facilmente collegato alle aree di parcheggio attraverso portici ricavati negli edifici che lo delimitano.

Le aree interessate alla edificazione del Quartiere Direzionale hanno una superficie di circa 24,8 ha. La zona è divisa in due parti, interessate da diversi indici di fabbricabilità. La prima parte, per ha. 4,5 adiacente al tessuto edilizio antico sarà interessata da un indice di fabbricabilità di 70.000 mc/ha. sull'area pertinente. La seconda parte, più lontana dal tessuto antico e del resto meglio servita dalla viabilità automobilistica, è interessata da un indice di fabbricabilità di 100.000 mc/ha sull'area pertinente.

L'edificazione del Q.D. è impostata sui seguenti criteri fondamentali. L'altezza raggiungibile da un numero limitato di edifici ubicati dal piano particolareggiato è di 8 piani oltre al piano terreno, con un massimo di 30 m. E' ravvisata l'opportunità di non fissare un rapporto rigido fra area coperta e area scoperta, sia per consentire una maggiore elasticità nell'uso dei piani terreni, sia per consentire l'uso di corpi di fabbrica molto profondi, purchè le condizioni igieniche siano garantite dall'installazione di impianti tecnici moderni. La distanza fra edifici prospettanti sarà eguale alla semisomma dell'altezza degli edifici meno tre metri.

Per la realizzazione del Quartiere è necessario procedere alla formazione di comparti edificatori. L'uso delle aree private non edificate avrà un indice di utilizzazione molto superiore se le aree saranno pianificate e adoperate da un gruppo di interessati in comune: lo spezzettamento del terreno in lotti richiederebbe oltretutto un numero superiore di strade automobilistiche, eleverebbe cioè i costi dell'area senza migliorare il sistema di circolazione.

Dati caratteristici del Quartiere Direzionale

| | | |
|---|----|------|
| Area totale | ha | 24.8 |
| » strade automobilistiche | » | 2.27 |
| » piazzale aut. (escluso piazzale Roma) | » | 1.03 |
| » pedonale | » | 2.48 |
| » zone di rispetto | » | 0.5 |

Attrezzature di servizio e varie

Per la realizzazione del Q.D. è necessario tra l'altro rimuovere gli impianti di serbatoio e sollevamento dell'acquedotto e gli impianti di cracking,

pressione, serbatoio dei gas. E' previsto inoltre il trasferimento dello scalo merci autotrasportate.

Mentre per il primo ed ultimo tipo di attrezzature è prevista e pianificata l'ubicazione nuova, per le officine del gas non è possibile definire l'ubicazione, nè l'ampiezza dei nuovi impianti fino a che non sarà definito il problema tecnico del sistema di produzione.

Gli impianti dell'acquedotto saranno collocati sul nuovo Molo del Tronchetto, sul lato parallelo al Ponte della Libertà, coprendo un'area di 11.200 mq.; tale ubicazione è vicinissima all'asse delle tubazioni adduttrici.

Lo scalo delle merci autotrasportate sarà ubicato sulla parte prominente verso il Canale della Giudecca del nuovo molo del Tronchetto. I magazzini, come è stato accennato precedentemente, saranno coperti da un piazzale sovrarelevato sul livello banchina. La banchina di scalo si svilupperà lungo tutto il perimetro di questo settore e dovrà essere attrezzata con meccanismi di carico, protetta da pensiline per consentire le operazioni anche col cattivo tempo (fattore di notevole importanza) e profonda circa 20 m. per permettere agevoli operazioni e manovre di autocarri.

Sono previsti a complemento di tali attrezzature, un'officina per autocarri, un albergo per autisti e una pesa pubblica.

5 — INTERVENTI DI VIABILITA' PRINCIPALE, PEDONALE ED ACQUEA

1) Viabilità pedonale

Riguardo alla viabilità pedonale principale gli interventi di piano regolatore sono di due tipi e cioè o tendono a raggiungere lo scopo di migliorare la viabilità esistente o cercano di creare qualche nuovo percorso per alleggerire il traffico di alcune direttrici principali, in cui il movimento risulta molto difficile.

a) Interventi per il miglioramento della viabilità esistente

Uno dei percorsi più frequentati del centro di Venezia è senza dubbio quello che si snoda da Campo S. Bartolomeo e Campo S. Luca.

Detto percorso presenta lungo la Calle del Lovo un tratto particolarmente stretto, nel quale si verifica una notevolissima congestione e un conseguente rallentamento del traffico, anche per la presenza, in testata della Calle stessa, di un ponte (Ponte del Lovo) altrettanto stretto.

Concorre a rendere anche più precaria la situazione, la ubicazione lungo la detta Calle di numerosi negozi allineati in continuità su entrambi i lati. Onde rendere più comoda la circolazione in questo punto, è stata prevista la creazione, sul lato nord della Calle, di un sottoportico in luogo degli attuali negozi, (che verranno di conseguenza arretrati all'interno) nonchè l'allargamento, corrispondentemente al nuovo sottoportico, del Ponte del Lovo.

Lungo il percorso tra Piazza S. Marco e Campo SS. Filippo e Giacomo è previsto l'allargamento di Ruga Giuffa S. Apollonia.

Con questo intervento si verrà a migliorare una delle più frequentate vie di accesso al centro di San Marco. Attraverso il Campo SS. Filippo e Gia-

come e il Ponte della Canonica avviene infatti il collegamento più diretto tra l'interno del popoloso sestiere di Castello e la Piazza S. Marco e le Mercerie.

Altro percorso fondamentale della rete viaria della città è quello collegante la stazione ferroviaria con Rialto, attraverso la Lista di Spagna, Rio Terrà S. Leonardo, Rio Terrà 28 Aprile, Campo SS. Apostoli, Calle S. Giovanni Grisostomo.

Detto percorso, oltre a costituire il collegamento più rapido tra i due importantissimi poli terminali, rappresenta anche il centro vitale del Sestiere di Cannaregio; qui infatti sorgono cinema, luoghi di ritrovo, alberghi, un mercato, ristoranti, negozi che hanno un'importanza cittadina.

La sezione trasversale di questa arteria è costantemente ampia, tranne nell'ultimo tratto, di cui si farà cenno più avanti, e nel tratto lungo la Calle e il ponte dell'Anconetta. E' qui infatti che il piano prevede un allargamento, sul lato a Sud.

b) Interventi per la creazione di nuovi percorsi

Si è appena ricordata l'angustia della sezione stradale dell'ultimo tratto del percorso dalla Stazione Ferroviaria a Rialto, e precisamente tra il Campo SS. Apostoli e Rialto. Constatata l'impossibilità di soddisfacenti allargamenti, il piano prevede la creazione di un percorso pressochè parallelo a quello esistente, attraverso la Corte del Milion e il Campo della Chiesa, con la costruzione di due ponti, uno sul Rio del Fondaco dei Tedeschi ed uno sul Rio dei SS. Apostoli.

Quest'intervento di viabilità pedonale, come tutti gli altri descritti, che arricchiscono la rete viaria della città di nuovi percorsi, sfrutta sedi stradali esistenti non collegate tra loro, legandole appunto con la costruzione di alcuni manufatti, con la creazione di sottoportici che non modificano in modo rilevante la struttura degli edifici, con la pubblicizzazione di aree private scoperte, non soggette a vincolo di verde monumentale; solo in pochi casi è stata prevista la demolizione di edifici e questo solo quando essi non abbiano alcun carattere monumentale od ambientale e non presentino buone condizioni statiche od igieniche.

Parallelamente al Canal Grande, e ad esso il più vicino possibile, è stato previsto un collegamento tra il ponte della ferrovia ed il Campo S. Cassiano e quindi il Ponte di Rialto.

Questo percorso, nel suo primo tratto è costituito da una fondamenta sul Canal Grande, lunga circa 300 ml., in grandissima parte già esistente (Riva di Biasio) e per il resto creata o su spazi liberi privati o con l'apertura di sottoportici.

Nel tratto successivo questo nuovo percorso è ottenuto attraverso una serie di interventi rispettanti i criteri su ricordati e particolarmente studiati per non intaccare gli edifici monumentali lungo il Canal Grande. La funzione prima di tale percorso è quella di collegare, il più direttamente possibile, attraverso i Sestieri di S. Croce e S. Polo, la Ferrovia e Rialto con un percorso più breve di quello esistente sull'altro lato del Canal Grande (Lista di Spagna, Rio Terrà di S. Leonardo e 28 Aprile). E' d'altra parte da tener pure presente la vitalizzazione che conseguirà a questo essenziale intervento di viabilità e di

cui beneficerà una vasta zona, come quella di S. Zandegolà - S. Stae - S. Casiano, attualmente depressa perchè non servita da una rete viabile coordinata ai percorsi più importanti della città.

E' notorio che le Mercerie oltre a costituire il principale passaggio della città, è anche una delle vie di transito principali, in quanto unisce Rialto a S. Marco.

Data la sua esigua larghezza è costantemente congestionata ed impedisce perciò che il detto collegamento avvenga con facilità e rapidità.

E' stato perciò previsto di prolungare la Calle delle Acque, parallela alle Mercerie dell'Orologio, fino al Campo S. Zulian attraverso un ponte esistente, che porta in una proprietà privata. Su questa proprietà verrà ricavato, senza difficoltà, un sottoportico e quindi una calle che sfocerà nei pressi del Campo S. Zulian.

Nella zona di S. Marco è stato studiato un altro intervento di considerevole interesse e cioè il collegamento di Calle Larga San Marco con Calle dei Fabbri, attraverso Corte Torretta. Si otterrà con ciò un percorso, alle spalle di Piazza San Marco, che darà continuità agli interessi commerciali così notevolmente sviluppati lungo le menzionate calli.

A Castello, a Nord, è stata prevista una fondamenta lungo la laguna in prosecuzione, verso est, delle Fondamente Nuove, fino alla Celestia, così da facilitare il collegamento di questa popolosa zona con la parte occidentale della città; collegamento questo attualmente reso difficile da una insufficiente viabilità.

Nel Sestiere di Cannaregio un nuovo percorso, che sfrutterà nel primo tratto la viabilità esistente, collegherà la Lista di Spagna con il nuovo Ospedale, attraverso le zone di ristrutturazione presso il Rio della Crea.

Normalmente a questo percorso ne è stato previsto un secondo che da Calle Priuli porterà in Fondamenta S. Giobbe e quindi, con modifiche non rilevanti alla viabilità esistente, nel settore Nord del Sestiere (Madonna dell'Orto).

Alla Giudecca il piano prevede due notevoli interventi di viabilità pedonale di primaria importanza e cioè la creazione di una spina longitudinale mediana all'isola, che si prolunga, con un ponte sul Canale dei Lavraneri, fino a Sacca Fisola e di una fondamenta lungo il lato Sud. Il percorso interno longitudinale rappresenta l'intervento essenziale per il risanamento della Giudecca, la quale soffre non tanto dell'isolamento dalla città quanto di una rete viaria insufficiente ed inorganica. Attualmente, infatti, il tessuto viario dell'Isola è costituito da un sistema a pettine che obbliga il collegamento tra zone interne, anche vicinissime, attraverso la fondamenta a nord e quindi con evidenti percorsi molto lunghi. Detta spina centrale inoltre valorizzerà molte aree libere od occupate da un'edilizia suscettibile di radicali trasformazioni, così da creare un valido presupposto per nuovi insediamenti residenziali.

La fondamenta prevista a Sud dell'Isola, lungo la laguna, rispetterà la integrità di tutti i giardini e parchi di valore monumentale o paesaggistico quivi esistenti. Si estenderà lungo il fronte Sud dell'isola meno che nella parte centrale e costituirà una delle passeggiate più suggestive di Venezia. Su essa è destinata ad affacciarsi evidentemente un'edilizia di tono elevato e quindi la costruzione di detta fondamenta contribuirà in modo decisivo a valorizzare

la Giudecca, favorendo l'attuarsi della prevista sua ristrutturazione nella zona più lontana dove più difficili sono gli interventi.

2) Viabilità acqua

Per quanto concerne la viabilità acqua, di particolare importanza è la previsione di apertura al traffico del Rio delle Galeazze, attualmente chiuso a Nord dalle mura dell'Arsenale.

Sarà così possibile avere un attraversamento in senso trasversale della città lungo il quale chiudere ad est la linea circolare dei motoscafi: potrà perciò essere servita dai mezzi pubblici la zona di Castello, tra l'attuale Ospedale Civile e l'Arsenale, zona attualmente esclusa dai servizi di trasporto pubblici.

Attraverso il Rio delle Galeazze si potrà effettuare anche il collegamento del centro di S. Marco con l'Aeroporto « M. Polo » e con le isole della Certosa - Vignole - S. Erasmo, zone queste di prevista espansione residenziale.

Con l'allargamento del Rio di Noale (allargamento progettato sul lato orientale per un tratto di 170 ml.) ed il miglioramento del suo imbocco a Nord, si renderà più facilmente navigabile questa importante via acqua, attraverso la quale è previsto un rapido collegamento di mezzi pubblici tra l'Isola di Murano e Rialto.

L'apertura di un canale tra il Rio di S. Margherita e il Rio di S. Barnaba (che creerà inoltre la continuità tra il Rio Briati e il Rio dell'Avogaria), darà la possibilità, soprattutto alle gondole, di un nuovo percorso tra Piazzale Roma e S. Marco. Sarà così possibile destinare al solo traffico dei motoscafi la direttrice Rio Nuovo - Rio S. Pantalon - Rio Foscari, assolutamente insufficiente a sopportare quello di altri mezzi.

Per il Rio S. Pantalon è prevista la rettifica della curva che esso presenta sul lato sud all'altezza dell'incrocio con i rii Novo, del Malcanton e S. Margherita.

Tale rettifica comporta la sola demolizione di un fabbricato ad abitazioni e di un magazzino e viene a migliorare notevolmente la visibilità di un punto particolarmente pericoloso anche per la presenza del vicino Ponte di S. Pantalon.

6° — ZONE PER ATTREZZATURE COLLETTIVE E SERVIZI PUBBLICI

1) Verde pubblico

Le aree attualmente destinate a verde pubblico sono di modesta entità per cui ne è stato previsto l'aumento in alcune zone in cui tale deficienza è maggiormente sentita. I principali interventi in questo senso si possono così riassumere:

giardino pubblico a Cannaregio in zona S. Giobbe su area attualmente libera lungo la nuova calle di collegamento fra la Lista di Spagna ed il nuovo Ospedale per una superficie di 2300 mq.:

giardino pubblico a Cannaregio in zona Madonna dell'Orto a fianco della nuova viabilità che dalla Fondamenta di S. Alvise porta all'imbarcadero. Tale area prevista in mq. 2000 risulta tale da mettere in evidenza, specialmente dalla laguna, le absidi della Chiesa della Madonna dell'Orto;

parco pubblico nell'attuale zona verde dell'Ospedale S. Giovanni e Paolo: infatti con il previsto spostamento del complesso ospedaliero si renderà libera l'area di 27.500 mq. che sarà destinata a verde pubblico con attrezzature ricreative;

parco pubblico alla Giudecca attrezzato rendendo pubblico l'attuale parco privato Herion ed una piccola area adiacente a Nord dello stesso. Il parco avrà l'estensione di circa 8.500 mq. e permetterà un collegamento fra il campo S. Cosmo e la nuova viabilità lungo la Laguna.

Parco alla Giudecca all'estrema punta sud-est dell'isola, su area libera, di proprietà dell'E.C.A. dalla superficie di 5000 mq.. Ampliamento del parco della Biennale su area demaniale, attualmente adibita a cantiere A. C. N. I. L. e situata a nord del quartiere urbano di S. Elena, per una superficie di circa 5500 mq..

Verde ai lati di Calle Ragusei, della superficie di circa 3600 mq. da ricavarsi rendendo pubbliche due aree ubicate sul retro degli edifici prospicienti su fondamenta Rossa e sul retro dei palazzi Foscarini e Vendramin.

Verde a lato di Campo S. Boldo da ricavarsi rendendo pubblica l'area compresa tra calle del Calice, S. Boldo e Rio Terrà della Parrucchetto e quella a sud-est di Campo S. Boldo per complessivi 1200 mq. circa.

Con questi nuovi giardini e parchi, si aumenta il rapporto fra area a verde pubblico e popolazione a mq. 1,35 per abitante, valore certamente non eccessivo in una città come Venezia dove la minima ampiezza delle vie e lo sfruttamento dell'area fabbricabile rendono necessarie ampie zone di verde.

2) Verde privato

Le aree da vincolare a verde privato sono state localizzate nelle zone di Cannaregio Nord e Giudecca, dove cioè sono stati previsti interventi di ristrutturazione.

L'intento è stato quello di creare una continuità con i verdi già esistenti, in modo da valorizzare quelle strutture e quei caratteri naturali che le due zone ci offrono.

Le nuove aree di cui è previsto il vincolo a verde privato sono così ubicate:

a Cannaregio — lungo il Canale di S. Giobbe; sul retro della Calle Priuli ai Cavalletti; a lato dell'Ospedale Umberto I; lungo il Rio dei Zecchini; in testa a Calle Gradisca sulla Laguna; in prossimità del parco del Casino degli Spiriti; alla Giudecca — tra il Cantiere della Savine e Calle S. Giacomo; tra Calle S. Giacomo e Calle degli Orti; lungo la nuova riva sud.

3) Impianti sportivi

Considerato che le attrezzature sportive della Venezia Storica presentano una certa deficienza, è stato previsto di attrezzare a Centro Sportivo parte dell'area scoperta e coperta dell'attuale complesso ospedaliero di S. Giovanni e Paolo.

Vi saranno insediate attrezzature di vario tipo (ad esclusione di quelle che richiedono dotazioni di vaste aree) quali: campi da tennis - pallacanestro - pallavolo e, nella parte coperta non monumentale, palestre.

Inoltre è stato previsto un centro sportivo scolastico a S. Francesco della Vigna su l'area del vecchio gazometro.

4) Scuole

La situazione scolastica del centro storico non presenta, in complesso, gravi deficienze di aule; ma molto urgente si presenta invece la risistemazione di parecchie scuole ospitate in vecchi edifici mal adattati.

Nel settore elementare non è avvertita presentemente alcuna particolare necessità e quindi è stata prevista solo una nuova Scuola a Sacca Fisola, in conseguenza dell'inurbanamento, già in atto, di quest'isola. (Progetto esecutivo in corso).

Per quanto concerne l'istruzione media è previsto il trasferimento della Scuola « Sansovino » al palazzo Jagher. Si presenta poi necessario l'insediamento di una scuola alla Giudecca; è stata perciò prevista in zona baricentrica all'isola la costruzione di un edificio scolastico di 24 aule su un'area di 5000 mq.

Nel settore dell'istruzione media superiore e professionale, particolarmente insufficiente ed inadatta risulta l'attuale sede dell'Istituto Nautico; è quindi previsto il suo trasferimento in un nuovo edificio da costruirsi a Sacca Fisola, dove potrà avere a disposizione anche una darsena per i natanti e le attrezzature nautiche di cui dovrà essere dotato. Altra scuola media assolutamente insufficiente è quella professionale commerciale femminile « Rosalba Carriera » per la quale è prevista l'utilizzazione in una parte dei locali che risulteranno liberi in conseguenza dello spostamento dell'Ospedale Civile dei SS. Giovanni e Paolo, previsto dal piano in zona più adatta e che non verranno occupati dal centro culturale in previsto.

Opportunamente sistemato, l'edificio, che attualmente ospita l'Istituto Nautico, potrà accogliere una Scuola Media e precisamente la Scuola Media « P. F. Calvi », attigua all'Istituto Magistrale « N. Tommaseo ». Questo Istituto potrà così usufruire di un numero maggiore di aule, saturando il suo fabbisogno. Il liceo M. Foscarini troverà ampliamento nell'attigua sede lasciata libera dalla Scuola Media Sansovino.

Per quanto riguarda la deficienza di impianti scolastici sportivi è stato previsto di utilizzare, ai fini scolastici, parte dell'area coperta e scoperta liberata dall'Ospedale Civile a SS. Giovanni e Paolo e l'area di S. Francesco della Vigna, attrezzandole con palestre e campi da gioco per le scuole che sorgono in prossimità e precisamente: Istituto Tecnico «Paolo Sarpi»; Istituto Magistra-

le N. Tommaseo; Scuola Media Vivaldi; Scuola Media P.F. Calvi; Liceo Scientifico G.B. Benedetti; Scuola Elementare G. Gallina.

SCUOLE ELEMENTARI

| | Aule previste | Area minima | Area prevista |
|--------------|------------------|----------------|------------------|
| Sacca Fisola | 20 | 4750 | 5000 |

SCUOLE MEDIE INFERIORI

| | Aule previste | Area minima | Area prevista |
|----------------|------------------|----------------|------------------|
| Giudecca | 24 | | 5000 |
| Palazzo Jagher | 16 | adattamento | |

SCUOLE MEDIE SUPERIORI E PROFESSIONALI

| | Aule previste | Area minima | Area prevista |
|--|------------------|----------------|------------------|
| Istituto Nautico a Sacca Fisola | 12 | | |
| Ist. Prof. Com. R. Carriera negli edifici ex Ospedale | 30 | adattamento | |

5) Mercati

La situazione generale dei mercati si presenta abbastanza soddisfacente, se si eccettua l'irrazionale ed insufficiente Mercato ortofrutticolo all'ingrosso di Rialto che potrà avere funzioni di mercato di distribuzione per la Venezia insulare.

6) Ospedali

Per quanto concerne i servizi ospedalieri, insediati nella Venezia Storica; è stato programmato il trasferimento dell'Ospedale Civile, essendo questa attrezzatura, data la sua inadeguata conformazione strutturale, non più rispondente alle esigenze moderne.

L'area prescelta per il nuovo complesso è ubicata a S. Giobbe ed ha una superficie di circa 30 mila mq. ed è parzialmente occupata ora dal Macello. Prospetta sulla laguna Nord ed è di facile accessibilità anche ai servizi lagunari di linea ed è situata in vicinanza della stazione ferroviaria e non lontana dalla testa di ponte automobilistica.

La capienza del nuovo Ospedale dovrebbe aggirarsi intorno ai 1000 letti.

Nulla di particolare è previsto per i rimanenti complessi ospedalieri insediati nella Venezia Storica, che si dimostrano rispondenti alle esigenze.

7) Cimiteri

Non è prevista alcuna innovazione riguardo alle zone cimiteriali della Venezia Storica essendo ritenuto il Cimitero di S. Michele, ampliato della sacca adiacente, sufficiente alle esigenze future.

8) Approvvigionamento idrico

La situazione dell'acquedotto del centro di Venezia Storica e delle sue isole minori è migliorata rispetto a quella che si era verificata nell'immediato dopoguerra, consentendo già un sufficiente rifornimento idrico in rapporto alle aumentate esigenze del consumo, mentre continuano i lavori di sistemazione ed ampliamento degli impianti e della rete, la cui ultimazione è prevista per il 1961.

La situazione del rifornimento idrico andrà progressivamente migliorando con lo sviluppo dei lavori dal quale trarranno sempre un maggior beneficio anche le zone periferiche della città.

Lo sviluppo e le date in cui saranno successivamente realizzate le varie opere progettate, che rimangono ancora da eseguire, si possono prevedere come segue:

entro il 1959 sarà iniziato un lotto di lavori, comprendenti la posa di circa 10.000 metri lineari di nuove condotte in ghisa, per la miglior alimentazione idrica delle zone di Castello e del Quartiere di S. Elena, oltre che dell'isola della Giudecca e l'approvvigionamento del nuovo quartiere di Sacca Fisola.

Nello stesso anno è previsto l'inizio della costruzione del nuovo serbatoio di raccolta di 1500 metri cubi e della nuova centrale di sollevamento per l'isola del Lido e la posa delle nuove condotte di alimentazione e di distribuzione della suddetta centrale.

Negli anni 1960 - 1961 saranno posti in esecuzione altri due lotti di lavori interessanti la posa di nuove condotte e il miglioramento di quelle attuali.

Poichè questo acquedotto — oltre che Venezia-storica, con le isole minori di S. Giorgio, S. Lazzaro, S. Clemente, S. Servilio e Sacca Sessola serve anche le isole di Murano e Lido — la sua portata è commisurata alla popolazione complessiva di questi centri. Essa assommava alla fine del 1957 a circa 188.000 abitanti, tuttavia, ai fini dell'approvvigionamento idrico, viene computato il fabbisogno futuro in ragione di 200.000 abitanti, cifra che tiene conto, con un forte margine di sicurezza, delle previsioni demografiche considerate dal P. R. G..

Pertanto, la dotazione massima giornaliera, da ritenersi sufficiente per i bisogni futuri dell'acquedotto, è la seguente:

| | |
|---|----------|
| Consumi per la popolazione 200.000 x 210 lt/giorno - abitante mc. | 42.000 |
| Consumi per servizi pubblici e vari | » 10.000 |
| Consumi per le Industrie e per il Porto | » 6.000 |
| | <hr/> |
| Totale mc/giorno | » 58.000 |

Prevedendosi che, col miglioramento dell'intera rete, le perdite possano ridursi al 30%, la dotazione massima giornaliera necessaria di acqua risulta di:

$$\text{mc. } 58.000 \times 1.30 = \text{mc/giorno } 75.400$$

La capacità distributiva della nuova rete ampliata dell'acquedotto*insulare, a suo completamento avvenuto e della relativa nuova centrale di sollevamento, può raggiungere i 1200 litri al secondo (103.000 mc/giorno) assicurando una pressione minima nei punti più estremi della rete, anche nelle ore di punta, non inferiore ai 20 metri e quindi è sensibilmente superiore a quella massima di 75.400 mc/giorno prevista per la fine del prossimo ventennio.

Per quanto riguarda le sorgenti dell'acquedotto e la capacità di trasporto delle condotte di adduzione sino alla Centrale di S. Andrea, si prevede che con l'entrata in servizio delle nuove sorgenti a Quinto di Treviso dell'Acquedotto Comunale di Terraferma e della grande condotta di adduzione Quinto-Marghera, che trovasi in avanzata fase di costruzione e che sarà realizzata alla fine del 1960, potrà essere per intero svincolata a favore dell'Acquedotto di Venezia insulare la portata di 25.000 metri cubi giornalieri delle sorgenti di S. Ambrogio e delle Badoere, che attualmente vengono ancora dirottate per la centrale di Marghera dell'Acquedotto di Terraferma.

Pertanto alla fine del 1960 l'intera portata di 85.000 mc/giorno delle sorgenti dell'Acquedotto di Venezia insulare potrà essere totalmente riservata all'acquedotto veneziano.

Di questa portata disponibile potranno essere convogliate in un primo tempo sino a Venezia (centrale di S. Andrea), solo 67.000 metri cubi giornalieri e cioè la massima richiesta idrica che è prevedibile per il prossimo decennio.

E' però progettato di poter incrementare di altri 20.000 metri cubi/giorno (elevandola quindi a 87.000 m. cubi/giorno) la portata totale convogliabile fino a S. Andrea, mediante una nuova condotta di 1 metro di diametro fra la Gazzera ed i Pili del Ponte della Libertà al margine lagunare ed una successiva condotta aerea in acciaio appoggiata sui mensoloni esistenti nell'intercapedine sottostante al marciapiede fra il ponte ferroviario ed il ponte translagunare della Libertà fino a Venezia. Nella stessa intercapedine può essere in un secondo tempo collocata anche una seconda condotta identica e del medesimo diametro della precedente, in modo di poter disporre di una condotta di riserva in caso di rottura di una delle condotte sublagunari, o di necessità di aumento della portata da convogliarsi sino a Venezia.

Resta da considerare un ultimo e nuovo problema riguardante la esistente Centrale di sollevamento di S. Andrea, la cui area è destinata ad essere assorbita dalle necessità della sistemazione del Centro Direzionale Commerciale.

Di questa centrale è perciò previsto il trasferimento della nuova isola del Tronchetto su una area ubicata lungo la sponda nord della nuova isola, parallelamente al ponte translagunare e quindi vicina alle due condotte sublagunari da 800 m/m provenienti dalla terraferma.

Essa comprende: un grande serbatoio di compenso di 18.000 metri cubi di capacità utile, oltre alla centrale dei gruppi pompe, alla centrale termica di riserva, alla cabina di trasformazione, alle officine, ai fabbricati per

i depositi dei materiali, al parco tubi di riserva ed alle abitazioni per il personale centralista. E' pure prevista la costruzione di una grande torre piezometrica con un serbatoio sopraelevato.

Con tale opera, e con i lavori già realizzati e con quelli che si stanno progressivamente eseguendo, l'acquedotto di Venezia, Insulare e delle relative isole minori, verrà ad essere radicalmente rinnovato e adeguato alle aumentate esigenze del consumo prevedibili nel periodo di validità del piano.

9) Fognature

La grande complessità della rete delle fognature di Venezia può scoraggiare sia per le molteplici situazioni da risanare con il conseguente notevolissimo onere, sia per le difficoltà di poter prevedere, in un piano organico, una soluzione efficiente, che possa veramente e praticamente venire attuata per gradi.

Si tratta infatti di migliaia di scarichi senza vasca chiarificatrice, che devono venire regolati; di collettori misti, dove spesso le caditoie sono dirette e senza sifone, che devono venire restaurati, e spesso, ove possibile, sostituiti con collettori separati; di grandi collettori e rii terra che non vengono puliti da molti decenni, e che si trovano sconnessi e male ridotti.

Una soluzione veramente organica del problema sarebbe quella di costruire una rete di collettori principali per le fognature nere, lungo i canali ed idraulicamente isolati da essi, che arrivassero ad una centrale di sollevamento con scarico delle acque di rifiuto in mare aperto, o ad una centrale di depurazione con fanghi attivati in terraferma. Le acque bianche potrebbero invece venire direttamente immesse nei canali.

Questa soluzione non è praticamente realizzabile dal lato economico.

Nella relazione « sulla fognatura cittadina » nel 1901 l'Ing. Giuseppe Minio scriveva: « la soluzione perfetta, cioè l'applicazione di una rete di tubi che dai singoli fognoli delle case facesse capo ad una centrale nella quale da pompe aspiranti-prementi venissero attirate le acque cloacali e luride, e quindi per altre tubazioni cacciate in mare, sarebbe una follia economica per la nostra città, e non merita discussione ».

Successivamente l'idea veniva ripresa nel 1939 dall'allora Ingegnere Capo del Comune Eugenio Miozzi, che nella relazione del piano di risanamento di massima propose la costruzione di una rete che faceva capo ad una centrale di chiarificazione a Fusina, utilizzando una conduttura abbandonata dell'acquedotto tra Venezia e Fusina del diametro di cm. 80.

In attesa che una soluzione radicale e perfetta possa venir messa allo studio ed essere realizzata è necessario concretare una serie di soluzioni locali che possano portare ad un certo punto all'inserimento della rete funzionante nella eventuale rete principale da realizzarsi nel futuro.

Punto fondamentale è quello della fognatura separata, che per Venezia si è dimostrata la più efficiente e sicura, con lavaggio automatico della rete nera, e scarico in laguna a quota compresa tra un metro e un metro e mezzo sotto il livello del medio mare. L'inconveniente lamentato dei « dossi » è evidentemente un problema di rete principale, ossia nel caso nostro un problema di scavo dei canali e rii, per ottenere le alte velocità di marea che consentono l'asporto immediato delle acque di rifiuto.

Spesso si lamenta che la fognatura nera così concepita, con lo scaricare continuamente materie sul margine lagunare, crea tali «dossi» e quindi un faticoso onere manutentorio. In realtà questo non avviene ove le abitazioni sono dotate di vasche chiarificatrici, ed è perciò necessario attuare un'accurata vigilanza a questa disposizione del Regolamento d'Igiene, specialmente durante le costruzioni di nuovi rami o la pulizia degli stessi.

I provvedimenti di ordine generale devono eliminare gli scarichi diretti, eliminare gli scarichi su basse sponde, e controllare l'efficienza delle vasche di cacciata.

Bisogna inoltre cercare di eliminare i grandi collettori, che sono veri e propri depositi di materie putride, dove la fermentazione anaerobica e malsana e le infiltrazioni notevoli, trattandosi di costruzioni antiche, creano seri inconvenienti per la salubrità del suolo, miasmi e putrefazioni.

La sistemazione delle fognature di Venezia potrà quindi avvenire con la graduale sostituzione delle vecchie fognature con fognatura di tipo separato con lavaggio automatico per la rete nera.

Lo stato attuale delle fognature separate esistenti è buono a S. Elena, ma è piuttosto scadente negli altri sestieri, dove le vasche vengono a scaricare in collettori spesso notevolmente intasati, e perciò non danno che un risultato molto limitato. In tali sestieri dove i collettori sono di dimensioni non sufficienti, i 2 mc. al giorno di acqua di lavaggio sono pochi, ed è necessario aumentarli a tre ottenendo così dei lavaggi più frequenti con le stesse vasche già installate.

Un secondo inconveniente è quello dovuto alla debole forza di spinta che le vasche hanno in certi casi, a causa di dislivelli troppo piccoli o delle contropendenze dei collettori, in tali casi conviene aumentare il numero dei lavaggi automatici.

10) Nettezza Urbana

I locali di deposito degli attrezzi situati in ogni sestiere della città e del Lido non sono, per la maggior parte, adatti allo scopo.

E' perciò necessario reperire locali più adatti.

Per quanto particolarmente riguarda il Cantiere della Nettezza Urbana dislocato alla Sacca S. Biagio nel P.R.G. è stabilito che la zona debba venire assorbita dal quartiere residenziale di Sacca Fisola.

Lo smaltimento delle immondizie da Sacca S. Biagio avveniva fino a qualche tempo fa avviando le spazzature verso le zone agricole dell'Estuario, ma da quando le disposizioni igieniche ne hanno fatto divieto, lo smaltimento è divenuto un altro problema che viene ad aggiungersi a quello del reperimento di un'area per il nuovo cantiere.

L'isola di Campalto, in un primo tempo scelta a tale uso e sulla quale furono anche compiute piccole opere di adattamento, si è dimostrata non idonea nel periodo invernale per le correnti sfavorevoli che impediscono l'avvicinamento dei natanti.

L'isola di Santo Spirito, può prestarsi alla formazione di un cantiere di fortuna ed è senz'altro località idonea all'installazione di impianti per il trattamento delle spazzature, ma è poco idonea al servizio di squero per il ri-

covero e la manutenzione dei natanti in quanto la località è troppo distante dall'epicentro dove si svolgono i servizi ed inoltre, a parte il forte aumento dei consumi di carburante, è problematico che l'isola stessa possa essere agevolmente avvicinata nei periodi di nebbia e di acque mosse.

Anche la speranza di poter utilizzare la più rispondente isola di San Giorgio in Alga è stata abbandonata per il ripristino nell'isola di un antico convento.

In questa situazione, appare assai difficile poter realizzare nelle zone di Venezia storica, o dintorni immediati, un cantiere completo, ossia uno squero con un impianto per il trattamento delle spazzature.

E' stato perciò proposto di conservare la Sacca S. Biagio per il solo squero per la manutenzione dei natanti, limitando al puro necessario l'area attuale. In tal caso a Sacca S. Biagio non verrebbe più fatto travaso di spazzature ma appositi cassoni sarebbero prelevati dalle motobarche e caricati su grandi peate e rimorchiate in apposito cantiere.

Un più particolareggiato esame delle zone passibili di essere adibite a tale cantiere ha consigliato come particolarmente adatta una zona barenosa sita lungo il canale di S. Felice (tra Treporti e Lio Piccolo) distante da abitazioni, facilmente e sempre accessibile per via d'acqua e raggiungibile anche per via terra, sia pure per ora, con mezzi non troppo pesanti.

Tale zona, che in un primo momento può essere adibita a scarico di rifiuti, si presterebbe domani ad essere sede anche di un impianto di trattamento rifiuti.

Basterà comunque attrezzarla in un primo tempo con alcuni argini di protezione nonché con adatto pontile di attracco onde permettere lo scarico rapido e lo spargimento dei rifiuti.

Per quanto particolarmente riguarda i sistemi di trattamento dei rifiuti sembra degno di attenzione il sistema « Dano ».

11) Gas

I patti contrattuali con la Società Italiana per il Gas prevedono di estendere in futuro la distribuzione del gas anche nell'isola della Giudecca ed al Lido ove però ciò risulti praticamente ed economicamente conveniente.

E' pure contrattualmente previsto (qualora le circostanze lo permettano, fra esse compresa la portata delle emanande norme di sicurezza per le condutture di gas combustibile sotto pressione nei centri urbani) di effettuare pure in Venezia centro la eventuale distribuzione di metano naturale per usi di riscaldamento e industriale mediante apposita rete da costruirsi.

Lo spostamento dell'Officina di S. Marta allo scopo di rendere libere per gli usi stabiliti dal P.R.G. le aree ove essa attualmente insiste, non comporta particolari difficoltà d'ordine teorico.

Esso importa piuttosto il reperimento di un'area di circa 20.000 mq. atta a ricevere l'attuale impianto di cracking, i gasometri ed un ulteriore impianto di cracking ove i futuri aumenti di utenze ne rendessero necessaria l'installazione e sempre che, naturalmente, la tecnica del ramo continui ad

orientarsi su tali tipi di impianti. E' logicamente preferibile che tale area venga a trovarsi nella zona di distribuzione ma, a rigore, potrebbe anche essere ubicata alquanto più lontano per esempio al Tronchetto o addirittura in terraferma.

In tale secondo caso, però occorrerà tener conto del sensibile costo di impianto delle tubazioni principali di trasporto del gas e di un supplementare costo di esercizio per tale trasporto.

In questo capitolo si è accennato a titolo informativo ad alcuni elementi che costituiscono un'anticipazione del Piano Particolareggiato in corso di avanzato studio.

CAPITOLO VII

VENEZIA TERRAFERMA

1° — INTERVENTI DI VIABILITA' PRINCIPALE

In Mestre convergono numerose arterie sulle quali insiste un traffico intenso, specie lungo alcune direttrici: questo traffico attraversa in gran parte il centro abitato, rendendo pericolosa la circolazione urbana e forzati e difficili alcuni raccordi tra le strade più importanti; la situazione è resa anche più caotica dalla presenza di un notevole numero di automezzi industriali.

Per chiarire la gravità del problema e l'urgenza della sua soluzione, si riportano i dati di recenti rilievi del traffico in alcune sezioni stradali sulle arterie statali e provinciali all'ingresso dell'abitato di Mestre e su alcune strade interne. (vedi pag. 162).

Oltre a far constatare il notevole volume complessivo del traffico interessante Mestre, i dati riportati rivelano in particolare la grande congestione che caratterizza il Cavalcavia di Marghera e la portata davvero preoccupante di sezioni stradali strette e situate in punti centralissimi, come Via Palazzo, Ponte Campana (imbocco Sud di Piazza Ferretto) e ancor più Via Colombo che, nonostante tutto, è attualmente la via preferita, specialmente dai mezzi pesanti, per i collegamenti tra il Terraglio, Venezia e Marghera.

Risulta inoltre evidente l'eterogeneità del traffico che avvicina ovunque ad una grande quantità di motoveicoli, un numero non indifferente di mezzi industriali: e ciò è particolarmente pericoloso lungo le strade cittadine, dove sono soprattutto gli autocarri ad appesantire la circolazione, rendendola lenta e caotica (si notino i 556 autotreni e 1314 autocarri rilevati in una giornata all'imbocco di Via Colombo). Questo fatto è inoltre un'ulteriore conferma che i mezzi in transito per Mestre sono costretti a circolare attraverso le vie residenziali interne per la mancanza di raccordi esterni tra le grandi arterie.

Dall'esame di tutti questi rilievi emerge quindi la necessità di riordinare la circolazione urbana di Mestre portando anzitutto all'esterno il traffico di transito e di rendere più agevole la comunicabilità tra le grandi arterie che in Mestre hanno il loro punto d'incontro.

Si è perciò previsto, ad occidente di Mestre, un asse attrezzato che raccoglierà e collegherà tutte le provenienze da sud, da ovest e da nord; un altro asse, ad oriente, avrà analoga funzione per la provenienza da est e da nord. In tal modo si verrà così a ripristinare, per le arterie del centro urbano, la loro logica funzione di strade di penetrazione o residenziali.

I punti di intersezione degli assi attrezzati con le strade statali e provinciali sono risolti con nodi su più livelli dai quali solamente è possibile la penetrazione di Mestre. Queste strade sono la Via Romea, l'autostrada per Padova, la provinciale Castellana, la statale n. 13 (Terraglio), le autostrade per Trieste e Monaco, la statale n. 14 (Triestina); inoltre presso la località Piraghetto si ha l'innesto dell'asse di penetrazione Nord-Sud.

Tav. 5 — RILEVAZIONE STATISTICA DEL MOVIMENTO AUTOVEICOLARE

| Strada | Data | Ore | Auto- Veture | Pullman | Filovie | Auto- treni | Autocarri e Moto- carr | Moto- veicoli | Totali |
|------------------------|---------|-------|-----------------|---------|---------|----------------|------------------------------|------------------|--------|
| Autostrada per Padova | 30.6.58 | 6-21 | 5209 | 253 | — | 576 | 843 | 1564 | 8445 |
| Statale 11 | 26.6.58 | 6-21 | 2586 | 330 | — | 911 | 908 | 3371 | 8106 |
| Statale 13 - Terraglio | 7.7.58 | 6-21 | 3882 | 154 | 166 | 474 | 627 | 1934 | 7232 |
| Statale 14 - Triestina | 15.7.58 | 6-21 | 2948 | 255 | — | 201 | 497 | 1513 | 5414 |
| Miranese | 23.7.58 | 6-21 | 2257 | 150 | 132 | 220 | 606 | 2071 | 5445 |
| Castellana | 29.7.58 | 6-21 | 917 | 112 | — | 146 | 508 | 2693 | 4386 |
| Cavalcavia Marghera | 28.7.58 | 6-21 | 15308 | 1308 | 980 | 1712 | 2638 | 10495 | 32441 |
| Cavalcavia S. Giuliano | 23.9.57 | 7-21 | 2240 | 140 | — | 250 | 250 | 602 | 3482 |
| Via Colombo | 15.5.57 | 7-20 | 2197 | 59 | — | 556 | 1314 | 3348 | 7474 |
| Torre Orologio | 24.4.57 | 7-20 | 3116 | 166 | 471 | — | 388 | 2850 | 6991 |
| Ponte della Campana | 10.5.57 | 17-20 | 2760 | 79 | 196 | — | 180 | 2613 | 5828 |

N.B. — Non sono qui riportati i dati sul traffico delle biciclette, difficilmente controllabile: è comunque valutabile che sul Cavalcavia di Marghera ne transitino in media 20.000 al giorno. Si nota inoltre che i dati relativi alla Via Colombo rilevano praticamente anche il traffico sul Corso del Popolo con differenze non notevoli, essendo insignificanti i dirottamenti da Piazza 27 Ottobre sulla Triestina e verso Piazza Ferretto, percorso questo vietato, tra l'altro, ai mezzi pesanti (pullmans e autocarri).

Sono previste tre nuove strade di grande comunicazione e precisamente le autostrade per Trieste, per Monaco (attraverso Treviso-Cortina) e la Via Romea. Quest'ultima, già progettata ed in via di esecuzione, costituisce l'essenziale collegamento con il Sud, per il quale, da Mestre, si è obbligati attualmente al dirottamento per Padova; essa, superato il naviglio del Brenta ad occidente di Malcontenta, confluirà nel nodo di accesso all'autostrada per Padova ove si congiungerà all'asse attrezzato, che si sviluppa appunto in diretta continuazione della Via Romea.

Le due nuove autostrade per Monaco e per Trieste, di cui la prima corre parallela alla statale n. 13 e la seconda alla linea ferroviaria, si innestano nel nodo di congiunzione dei due assi attrezzati mediante un breve segmento in comune. Il tracciato dell'autostrada per Monaco, nel tratto fino a Treviso, viene ad alleggerire il Terraglio che raccoglie anche una notevole componente di traffico determinata dagli insediamenti residenziali.

Avendo così provveduto al trasferimento del traffico all'esterno della città, si viene a riservare alla sola circolazione urbana l'attuale rete viaria interna per la quale sono previsti numerosi interventi di sistemazione. Quelli di maggior interesse sono:

- a) la costruzione di un asse tra l'estremo Nord del grande anello e l'attuale Cavalcavia di Marghera. Questa arteria convoglia il traffico longitudinale all'estremo limite della zona inurbata, distribuendolo sulle vie trasversali che portano nei vari settori di Mestre. Particolarmente utile sarà questo tracciato alle Piccole Industrie, localizzate a Nord della linea ferroviaria per Venezia, per le quali sarà così facile raggiungere l'anello esterno e quindi le vie di grande comunicazione. Esso inoltre alleggerirà ulteriormente il traffico lungo il Corso del Popolo, le cui caratteristiche residenziali già attualmente sono evidenti;
- b) la costruzione di un nuovo Cavalcavia tra Mestre e Marghera; opera questa di molta urgenza considerando che l'attuale cavalcavia risulta essere il punto più congestionato di traffico di tutta Mestre. La localizzazione di tale manufatto è stata scelta non solo in modo che la rampa Nord non abbia a rendere necessari ulteriori interventi di viabilità, ma soprattutto in modo da creare, in continuità con esso, un percorso che, lambendo il lato occidentale della città, permetta un comodo allacciamento con l'asse attrezzato. Inoltre il nuovo collegamento, così situato, non provocherà eccessivi disturbi alla residenza, a causa del traffico che è destinato a sopportare;
- c) la costruzione di assi trasversali che rendano possibile anche in questo senso la permeabilità della città: ciò attualmente è inibito dalla tessitura viaria che permette un facile transito solo longitudinalmente. Tre di questi assi sono quelli che si dipartono dal grande nodo presso il Cavalcavia di S. Giulano, tra il quartiere S. Marco e la zona di espansione urbana sulle barene. Il mediano di questi assi, riservato, tranne breve tratto al solo traffico filoviario, attraversa il quartiere S. Marco e, incrociando Via Palazzo subito a Nord della Piazza Ferretto, porta in Via Circonvallazione. Gli altri due, lambenti invece il detto quartiere, scorrono tangenzialmente al vecchio centro Mestrino. Quello a Nord, superando il Canale Osellino,

sfocia nel Terraglio, dopo aver attraversato la Via Ca' Rossa ed il Viale Garibaldi. Quello a Sud è invece costituito nel primo tratto dal tronco della Via Triestina lungo il Canal Salso: continua poi con Via Costa, Via Carducci (opportunamente allargate) e con Via Miranese, fino ad incontrare il nuovo collegamento per Marghera. In questo punto si trova anche l'estremo di una quarta arteria trasversale il cui estremo opposto è situato nell'asse interno Nord-Sud, descritto al paragr. a). Questa arteria si avvarrà sostanzialmente, come del resto l'ultima già descritta, di sedi stradali già esistenti che verranno però allargate e opportunamente raccordate tra loro. Il tracciato di questa importantissima strada, prossima all'estremo Nord della nuova zona direzionale, si avvarrà infatti delle vie Milano e Tasso, già sufficientemente ampie e, superata la Via Cappuccina, continuerà sul tracciato della Via Monte Grappa la cui sezione, ora molto stretta, sarà portata a m. 20.

Dalla descrizione di questi principalissimi interventi, appare chiara la nuova sistemazione della viabilità di Mestre, studiata in modo da soddisfare alle necessità sottolineate all'inizio; sarà però bene farne ora una esposizione sintetica per una più intelligente visione d'insieme.

Un anello esterno raccorda tra loro tutte le grandi arterie convergenti a Mestre e particolarmente la Via Romea, l'autostrada per Padova e quelle per Trieste e Monaco (Via Treviso), crea un rapido collegamento tra Venezia e queste ultime nuove arterie, localizza razionalmente i punti che permettono l'ingresso e l'uscita dalla città.

Due arterie, nell'interno, scorrono tangenzialmente all'abitato sui lati Est ed Ovest, distribuendo il traffico ai margini della città sulle opportune vie trasversali: una di queste arterie si prolunga fino a Marghera creando un collegamento con questa località, simmetrico a quello esistente rispetto all'asse baricentrico di Mestre.

La già sufficiente trama viaria di percorsi Nord-Sud viene completata da quattro arterie tracciate da Est ad Ovest, tre delle quali si spingono a collegare le nuove zone urbane che si protendono verso la laguna.

Accennando ora, tra gli interventi più particolari, quelli di maggiore importanza, si mette in rilievo la creazione, subito alle spalle degli edifici di Piazza Ferretto, di due nuove strade che permettono di liberare la Piazza dal traffico autoveicolare, ivi compreso quello delle filovie: tali strade inoltre si allargano in ampi parcheggi dai quali è facile l'accesso pedonale alla Piazza stessa.

Attribuendo alla strada Sandonatese, tra Carpenedo e Tesserà, la funzione di collegamento con il nuovo aeroporto, si è previsto dalla curva ad est di Favaro, una deviazione a Sud che eviti l'abitato e s'innesti direttamente all'asse interno N-S, dal quale è facile raggiungere l'anello esterno e quindi le arterie di grande comunicazione.

Per la zona delle Piccole Industrie, situata a Nord della linea ferroviaria per Venezia, si è prevista una strada centrale che si diparte dal Piazzale sul Canal Salso di fronte al Forte Marghera e che serve anche la zona dei grandi servizi comunali.

Per l'analoga zona delle Piccole Industrie di Marghera, si sono previste due strade, di cui una in parte esistente, che si raccordano a Sud con la

S.S. n. 11 e a Nord sfociano in una strada di raccordo con il nodo tra la Via Romea, l'asse attrezzato e l'autostrada per Padova.

Per quanto riguarda infine la zona di espansione industriale di Porto Marghera, si è previsto un raccordo diretto alla Via Romea della viabilità già studiata dai competenti Uffici del Genio Civile in un progetto che verrà più avanti descritto e che forma parte integrante del presente Piano Regolatore Generale.

2° — LE ZONE RESIDENZIALI

1) Generalità

Le zone residenziali si possono differenziare in zone residenziali dei quartieri già inurbati e in zone residenziali dei quartieri di nuova espansione.

Principale intento del piano, nella sistemazione della Terraferma, è stato quello di contenere la tendenza di Mestre ad estendersi a macchia d'olio.

Inoltre si sono limitate le espansioni edilizie dei nuclei periferici, consentendo un loro sviluppo solo fino a farli giungere ad una consistenza che garantisca la loro autosufficienza.

Fissati poi i limiti dell'urbanizzazione cittadina all'altezza delle estreme costruzioni esistenti, si è riordinata l'edilizia all'interno della città secondo zone dalle diverse caratteristiche; si è quindi stabilita nei suoi limiti la zona d'espansione di Mestre verso la laguna, sulle barene di S. Giuliano.

E' da precisare subito che questa zona può considerarsi, in senso stretto, la sola zona d'espansione residenziale prevista dal piano.

Mestre ha però la prerogativa di presentare, entro a quello che è divenuto il perimetro della città, molte aree libere e molte altre coperte da edifici fatiscenti o per lo meno non consoni al valore delle aree su cui insistono. Sarebbero perciò da considerarsi, in senso lato, quartieri d'espansione anche gli inurbamenti previsti a saturazione di quella periferia mestrina che in modo più evidente presenta queste caratteristiche: esempi tipici sono in proposito i quartieri che si sviluppano lungo la strada di S. Donà, ad est di Carpenedo e lungo le strade vicinali della Bissuola.

2) Le zone residenziali dei quartieri già inurbati

1 — Nuclei periferici

Per nuclei periferici s'intendono propriamente tutti quelli che fanno contorno a Mestre all'esterno del grande anello che caratterizza la nuova sistemazione della viabilità.

Ad eccezione del quartiere urbano di Marghera, per il quale si prevedono, data la sua importanza e la sua particolare localizzazione, interventi diversi e più complessi, per tutti questi nuclei la densità di costruzione e le norme edilizie di piano sono quelle della zona estensiva A, sia per la parte già inurbata che per quella destinata al loro sviluppo.

Le espansioni sono state d'altra parte previste entro limiti ristretti per

consentire e facilitare uno sviluppo unitario e coordinato del nucleo cittadino; tale criterio è stato particolarmente seguito nella sistemazione delle zone occidentali, al di là delle linee ferroviarie, in considerazione degli evidenti inconvenienti che provocherebbero dei considerevoli nuclei urbani ivi situati rispetto alla circolazione ed ai servizi. Solo la Gazzera si prevede abbia a completarsi fino a costituire un nucleo di una certa consistenza; ha consigliato tale soluzione il particolare stato di fatto di questo quartiere, che presenta una edilizia nuova sparsa su una vastissima area e le buone possibilità di diretta comunicazione ch'esso ha con il centro di Mestre e con Marghera attraverso l'esistente cavalcavia della Miranese e di quello per Marghera previsto dal P. R. G..

Per i nuclei all'esterno della grande viabilità e situati alla periferia del Comune è stata prevista una semplice regolarizzazione per Asseggiano, Dese e Ca' Noghera, ed una limitata espansione edilizia per Chirignago, Gazzera, Zelarino, Favaro, Campalto, Tessera, permettendo così quasi il totale completamento delle lottizzazioni già approvate e che investe i terreni prossimi ad esse, il cui sfruttamento agricolo è ormai compromesso.

Per quanto riguarda la sistemazione edilizia lungo il Terraglio è stato previsto di non consentire nuove costruzioni onde salvaguardare il carattere panoramico della zona.

Per i nuclei esistenti ad est ed a nord-est della grande viabilità è stato previsto un certo incremento di Favaro, località resa più tranquilla dal dirottamento del traffico sulla nuova arteria, progettata più a sud, in derivazione della strada provinciale Carpenedo - S. Donà.

Un incremento, anche se modesto, è stato previsto pure per Tessera che potrà essere una residenza di un certo interesse in relazione alla influenza delle attività aereo-portuali.

Per tutti gli altri nuclei di questo settore del territorio comunale (Campalto, Dese, Ca' Noghera) si è confermato, come per quelli posti ad occidente, lo stato di fatto attuale, concedendo, come per quelli, pochissime aree alla nuova edilizia e sempre solo dove ciò sia necessario per una più organica saturazione delle lottizzazioni in atto e un più funzionale sfruttamento dei terreni contermini, ormai da molto tempo non più coltivati.

Interventi più particolari rispetto agli altri nuclei periferici ora menzionati, sono stati previsti per Marghera.

Constatando la sua infelice posizione rispetto alle grandi industrie, che per buona parte la investono di fumi ed odori nocivi, si è evitato il suo sviluppo secondo gli indirizzi programmati dal piano regolatore del 1927. Grande parte della zona destinata da questo all'espansione residenziale, è stata invece concessa alle piccole industrie, non nocive nè moleste, che occuperanno anche le aree agricole fino alla Via Romea e, appena possibile, l'attuale nucleo urbano di Ca' Emiliani, che presenta condizioni precarie di abitabilità a causa della sua posizione completamente sottovento alla zona industriale.

Il quartiere urbano di Marghera viene perciò praticamente limitato a meridione dalla Via Mutilati del Lavoro: il settore immediatamente a sud non dovrà essere più ulteriormente inurbato e le residenze saranno solo quelle ammesse dalle norme del P.R.G. per le zone destinate alle industrie innocue ed ai depositi.

La vasta area tra la ferrovia e Via Paolucci ospiterà un'edilizia semintensiva: ivi potranno essere localizzate anche le case dei ferrovieri che attualmente sorgono al centro di Mestre presso la Via Piave. Pure del tipo semintensivo sarà la edilizia lungo i due lati del Viale XXVII ottobre e nel triangolo compreso tra le Vie Sirtori, Rizzardi e Paolucci. Per tutta la rimanente zona residenziale di Marghera si è stabilita una edificabilità secondo le caratteristiche della zona estensiva A che lascia largo spazio al verde.

2 — Nucleo centrale

Nella sua parte più meridionale del nucleo centrale, presso la stazione ferroviaria, fra Via Piave e Via Cappuccina e fino all'altezza dell'asse trasversale (Vie Milano - Tasso - Montegrappa) è stato previsto il Centro Direzionale per il quale, oltre ad altre particolari caratteristiche, è stato stabilito l'indice di edificabilità maggiore della città.

Fra le zone residenziali propriamente dette quella più intensa (la zona residenziale intensiva A, caratterizzata, tra l'altro, da un'edificazione che per ogni isolato dovrà presentare una fisionomia unitaria) interessa il settore compreso, grosso modo, tra Via Piave ed il nuovo asse interno N-S e limitato a sud dalla ferrovia ed a nord dalla Via Costa, la Via Carducci, la Via Rosa, la nuova strada ad ovest di Piazza Ferretto ed il tratto più occidentale di Via Torre Belfredo.

In questa zona sono comprese aree o già saturate dalle iniziative sorte nell'ultimo dopoguerra, oppure ancora, in grandissima parte, libere. Le prime costituiscono l'espansione della città dal suo primiero nucleo verso Sud, e più precisamente verso la ferrovia ed il cavalcavia di Marghera e quindi verso Venezia e la zona industriale.

Le seconde rappresentano invece la zona non ancora interessata dal detto fenomeno di espansione solo perchè attualmente non servite da una buona viabilità.

In adiacenza alla zona intensiva A si è prevista quella intensiva B che comprende gli allineamenti lungo Via Querini, Piazza Sicilia, Via Olivi, Piazza Barche e i tratti, rispettivamente orientale e settentrionale, di Via Carducci e Corso del Popolo.

Questa zona, comprendente anche le aree alle spalle dell'edificazione lungo il lato est di Piazza Ferretto, si distingue essenzialmente dalla precedente solo nella previsione della tipologia edilizia, risultando praticamente uguale alla precedente zona l'intensità di fabbricazione.

Qui infatti costruzioni recenti hanno praticamente già costituito degli allineamenti su strada che devono essere unicamente completati o corretti per dare omogeneità agli ambienti che essi stessi hanno determinato; esistono inoltre, d'altro canto, precostituite alcune antiche caratteristiche ambientali di cui va conservato lo spirito, anche se necessita prevedere la demolizione e ricostruzione di interi isolati.

Definendo così il nucleo baricentrico della zona urbana di terraferma, con la maggiore densità edilizia, si vengono a creare i presupposti per una organizzata struttura cittadina completa nelle attrezzature e servizi. Infatti la mancanza di un vero centro cittadino è la deficienza di cui più soffre Mestre,

che attualmente ha la sua vita attiva sacrificata tra la Piazza Ferretto, Via Poerio e Piazza Sicilia.

A completamento della struttura edilizia del centro della città, si sono destinate tre zone a tipo residenziale intensivo C. Dette zone, rispettivamente ubicate: una ad est di Viale Garibaldi, una a sud di Via Marghera ed una lungo il lato ovest di Via Piave, sono caratterizzate da un'edilizia del tipo isolato a blocco con una volumetria intermedia tra le zone del nucleo centrale e le zone ad edilizia più estensiva della periferia.

Per la zona compresa tra le Piazze Ferretto e Sicilia e Via Poerio, la nuova sistemazione edilizia del nucleo cittadino prevede una particolare regolamentazione: le fasce edificate attorno a Piazza Ferretto e lungo Via Palazzo e il primo tratto di Via Torre Belfredo sono state infatti incluse nella zona residenziale intensiva D.

Gli edifici prospicienti sulla piazza e quelli lungo le dette vie, in un auspicabile risanamento e ristrutturazione, dovranno conservare in linea di massima, come appunto prescritto dalle norme della zona intensiva D i caratteri e le volumetrie dell'attuale edilizia al fine di mantenere l'aspetto ambientale di questa che è la zona più antica di Mestre.

A completamento del centro cittadino si sono destinate delle aree periferiche all'edilizia semintensiva ed estensiva A e più precisamente: la zona semintensiva comprende alcune aree a sud-ovest di Via Piave, un'area a Nord di Via Galuppi e Via Verdi, un'area ad ovest di Via Palazzo ed inizio di Viale Garibaldi, una vasta area ad est di Via Colombo e Via Ca' Rossa, nonché il Villaggio S. Marco e la sua espansione verso laguna; infine la zona centrale a nord di Marghera.

La zona estensiva A, caratterizzata da un'edilizia di tipo a ville o casette, oltre a completare l'urbanizzazione periferica al nucleo cittadino, comprende la restante area di Marghera ed i centri satelliti.

3) Le zone residenziali dei quartieri di nuova espansione

Circa la zona d'espansione residenziale propriamente detta è da osservare che per quanto riguarda il suo primo nucleo le caratteristiche edilizie saranno con maggior precisione stabilite dal bando di concorso per il quartiere del CEP.

Il quartiere coordinato costituirà la prima espansione di Mestre verso la Laguna e la sua soluzione urbanistica condizionerà i successivi sviluppi lungo questa direttrice.

Comunque questa espansione troverà i suoi limiti ad ovest lungo il Canale Osellino e a nord sul Canale di Campalto e racchiuderà un'area per la quale è prevista un'edificazione del tipo semintensivo.

3° — LA ZONA INDUSTRIALE

E' nota la grande importanza della zona industriale di Porto Marghera, che è una delle aree a più alto saggio di sviluppo di tutto il nostro Paese. Sorta negli anni successivi alla prima guerra mondiale, ebbe una rapida

fortuna grazie all'esistenza di un ambiente estremamente favorevole che ha attirato un largo concorso di capitale e di esperienze che hanno dato vita ad un poderoso complesso di moderni stabilimenti ove trovano oggi occupazione circa 24.000 dipendenti. I motivi principali che hanno determinato questo prodigioso sviluppo sono: la vantaggiosa posizione geografica e topografica della zona allo sbocco di una ricca pianura intersecata da strade, da canali interni navigabili e da una ottima rete ferroviaria; la moderna organizzazione dei servizi collettivi e dei servizi complementari; la gestione comune dei raccordi ferroviari; la possibilità offerta alle navi di potersi accostare direttamente alle banchine degli stabilimenti, con la conseguente riduzione dei tempi e dei costi di scarico; l'autonomia delle operazioni di imbarco e sbarco effettuabili dalle stesse maestranze degli stabilimenti; il basso costo di gestione del porto industriale i cui impianti progettati e realizzati secondo criteri della maggiore razionalità e massima economia, rispondono alle specifiche necessità d'un insediamento industriale; la vicinanza infine ad un grande centro abitato dove è possibile reperire in larga misura l'elemento umano necessario.

1) La zona della attuale struttura industriale

L'area attualmente destinata al porto ed alla zona industriale risulta di ha. 1130.00 circa compresa fra la strada Statale Padova - Mestre - Venezia, il Quartiere Urbano di Marghera, il Canale di raccordo di Oriago e le barene della Laguna.

Può suddividersi in alcune zone in funzione delle destinazioni delle industrie che la coprono:

zona petroli, compresa fra il Canale Vittorio Emanuele di accesso a Marghera, il Canale Brentelle, la statale Mestre - Padova con una appendice del Canale Ovest;

zona industriale propriamente detta, compresa fra il Bacino Commerciale, il Canale di raccordo con il Canale Ovest, il canale di raccordo di Oriago, la strada Statale Padova - Mestre - Venezia;

zona commerciale, limitata a metà in senso longitudinale dal Molo A, creato lungo il suo bordo settentrionale e servita dal Bacino Commerciale n. 1.

Attualmente, riparati i danni bellici ed occupate le residue aree con costruzione di nuovi stabilimenti, non esistono aree atte ad ospitare attrezzature industriali. Nella zona dei petroli lo sviluppo preso dalle installazioni di raffinerie e deposito è tale da creare un serio problema per l'ulteriore sviluppo nel più immediato futuro.

I collegamenti stradali con la rete esistente avvengono attraverso opportune penetrazioni sulla S.S. n. 11 che lambisce sui lati Nord ed Ovest la zona industriale. L'allacciamento con la rete ferroviaria avviene attraverso un parco specializzato da cui si dipartono i binari che penetrano profondamente nell'intero settore industriale. Il collegamento marittimo si effettua attraverso il Canale Vittorio Emanuele, a cui le navi pervengono dalla bocca del por-

to di Lido dopo aver attraversato il Bacino San Marco e il Canale della Giudecca.

Il Porto industriale di Marghera si articola nel Canale Brentelle che serve la zona petroli, nel Canale Nord, nel Canale Litoraneo e nel Canale Ovest che servono la zona industriale ed infine nel bacino n. 1 che serve la zona commerciale.

Traducendo in cifre i servizi esistenti nella zona Industriale si hanno: strade automobilistiche per 31,700 Km.; binari ferroviari per 177,200 Km.;

canali per 12,100 Km. con un complesso di 24 Km. di sponda disponibili ed un numero di 96 fra impianti di carico e scarico e pontili di imbarco e sbarco.

Per questa vastissima zona il Piano non prevede alcun intervento non essendone stata ravvisata la necessità. Solamente l'estremo settore sud-est è interessato dalla sistemazione di un nuovo bacino e dalla creazione della zona franca, progetti che vengono considerati parte integrante del Piano della zona d'espansione.

2) La zona della prevista nuova espansione industriale

Constatata la saturazione delle aree disponibili e la continua richiesta di appezzamenti per nuove industrie, è stato previsto l'ampliamento della zona industriale verso Sud cioè nella direzione più favorevole secondo il progetto già elaborato dall'Ufficio Genio Civile Sez. OO.MM. di Venezia. L'area a ciò destinata risulta di circa ha. 1077,00 ed è compresa fra l'attuale zona industriale, la strada provinciale per Malcontenta sino al centro omonimo, il naviglio del Brenta e la laguna con una appendice a Sud del Naviglio verso Fusina.

Per ottenere che tutta questa area sia razionalmente sfruttata e che ogni stabilimento possa avere uno sviluppo lungo il canale almeno di 250 mt. con una profondità di almeno 600 mt., è stato previsto un ridimensionamento del porto industriale che può essere per punti così riassunto:

apertura del nuovo Canale Fusina - Malamocco per l'accesso delle navi al porto industriale. Ciò consentirà di evitare il transito delle petroliere di notevole tonnellaggio e con carichi infiammabili ed esplosivi attraverso il Canale del Lido, il Bacino S. Marco ed il Canale della Giudecca, già impegnati dal traffico cittadino. Il Canale avrà una lunghezza di ml. 9000,00 e, onde permettere il passaggio di navi da 20,000 tonn., una larghezza in cunetta di 60,00 ml. ed una profondità di ml. 12,00 dal m.m. Sulla sponda levante di questo canale verrà posto l'oleodotto di adduzione che dall'atollo di Malamocco, creato per lo attracco delle superpetroliere, giungerà alla zona dei petroli.

Il canale predetto termina nella progettata darsena petroli aventi dimensioni di ml. 700 x 650 col fondale a 12,00 ml. dal m.m. Sarà provvisto di tre pontili in c.a. della lunghezza di ml. 250,00 e larghezza ml. 33,00. Un terrapieno della estensione di ha. 195 è previsto nella zona retrostante la darsena per l'impianto dei depositi di carburante.

Lungo la nuova zona destinata allo sviluppo delle industrie sul lato

laguna sarà escavato il nuovo canale litoraneo ottenuto portando la sezione ad una larghezza di ml. 60,00 e ad una profondità di ml. 12,00 sul m.m. esistente. Il nuovo canale litoraneo permetterà l'accesso ai canali industriali, ai bacini commerciali e all'attuale porticciolo dei petroli ove sarà creata una darsena di evoluzione del raggio di 320 m. Inoltre verrà allargata anche la parte terminale del Canale Vittorio Emanuele.

Parallelamente al canale industriale Ovest, ad una distanza di 1260 m. circa, è prevista la creazione di un nuovo canale industriale della larghezza di ml. 100,00 ed una profondità di ml. 10,00 dal m.m..

Si prevede ancora la sistemazione della zona commerciale con l'apertura del bacino n. 2 della larghezza di ml. 150 e fondale a ml. 10,00 dal m. con relativo banchinamento. Su questa area potrà trovare sede la zona franca di cui si prevede il trasferimento del porto marittimo di Venezia.

E' stata infine progettata la sistemazione del tratto finale del Naviglio del Brenta che sarà derivato a nord dell'area interessata dalla darsena dei petroli.

Il sistema viario interessante la zona di ampliamento industriale si articola essenzialmente in due strade che partendo dalla banchina lungo il Canale litoraneo corrono parallele, alla distanza di 600 mt., ai canali industriali per raccordarsi quindi ad est con un unico innesto sulla Romea. La sede stradale, divisa in due piste separate da una linea di doppi binari, avrà un'ampiezza totale di 64 mt. ed è previsto che lungo queste strade siano installate le linee elettriche, l'acquedotto industriale e potabile, le condutture per gas e metano, le fognature ecc.

Il collegamento con la rete viaria principale avverrà attraverso l'innesto con la Romea ed il collegamento con la rete ferroviaria attraverso un binario di raccordo che si allaccia al sistema ferroviario dell'attuale zona industriale.

La sistemazione predetta impone anche un ridimensionamento dei servizi pubblici quali fognature, acquedotto per uso industriale ed allacciamento e distribuzione dell'acqua potabile. Per quest'ultimo si prevede l'allacciamento all'attuale rete di distribuzione urbana con presa alla centrale di sollevamento di Marghera. L'acquedotto industriale deriverà invece l'acqua dal fiume Sile per una portata di almeno 2 mc./secondo.

La fognatura sarà fatta con collettori posti ai lati della strada per il convogliamento delle acque piovane con scarichi ogni 500 m. verso i canali.

3) Le zone destinate ad attrezzature economiche varie

Il processo di industrializzazione nella zona di Marghera ha assunto ormai da tempo importanza fondamentale per l'economia di Venezia.

Questo settore, che ospita uno dei maggiori complessi industriali di Italia in fase di continuo e progressivo sviluppo, ha come caratteristica di avere una presenza massiva di grandi industrie di base senza lavorazioni complementari con un alto impiego di capitale per ogni unità operaia occupata. Di contro si palesa la mancanza di una media e piccola industria di servizio, di utilizzo o di trasformazione che acconsentirebbe una maggiore armonia produttiva, più propulsivo impiego di capitali, maggiore occupazione operaia.

In conseguenza a questa situazione è stato ritenuto necessario di do-

ver prevedere delle aree dove potessero trovare realizzazione medie e piccole iniziative in rapporto più o meno diretto con le grandi industrie fondamentali esistenti. Due sono le localizzazioni previste: una a Nord del tronco ferroviario Venezia-Mestre limitata dal Canal Salso e dall'asse di scorrimento Nord-Sud, l'altra ad Ovest della zona industriale in contiguità al centro urbano di Marghera.

Le zone prescelte presentano quei requisiti che possono condizionare in maniera determinante l'insediamento di attività produttive: prossimità ai grandi complessi industriali esistenti, facilità di collegamenti stradali con la zona portuale ed il retroterra, possibilità di agevoli raccordi con lo scalo ferroviario e di allacciamento alle fonti di energia (elettrodotti, metanodotti) e alle condotte idriche.

La seconda localizzazione è contigua alla zona residenziale di Marghera della quale è previsto in futuro una graduale riduzione per consentire lo estendersi delle installazioni tecnologiche. La variazione di destinazione è consigliata dalla opportunità di ridurre l'insediamento residenziale in una area effettivamente insalubre per la presenza di esalazioni e di fumi nocivi provenienti dagli opifici che ne inquinano costantemente l'atmosfera.

a) Zona tra il Canal Salso e la ferrovia

L'area delimitata dal Canal Salso e dalla ferrovia Venezia-Mestre è attualmente sistemata a zona agricola e presenta terreni notevolmente bassi e privi di scoli naturali con una situazione idraulica quindi oltremodo precaria. La vicinanza d'altronde alle grosse industrie di Marghera la rende inadatta ad ospitare un insediamento residenziale e idonea invece ad accogliere piccoli stabilimenti industriali, servizi pubblici di particolare importanza, depositi ecc. che potranno godere del vantaggio sia della stretta contiguità alla linea ferroviaria, sia della facilità dei collegamenti con la rete viaria principale. In quest'area infatti, dove sorgerà anche il Mercato ortofrutticolo e il Macello Comunale, il Piano prevede l'installazione di piccole industrie non nocive e non moleste, magazzini di deposito ecc..

Per dare alle aree la possibilità di essere razionalmente utilizzate è prevista l'elevazione dell'attuale quota del terreno mediante bonifica per colmata che potrà essere effettuata utilizzando il materiale ricavato dallo scavo dei canali e dalla costruzione della darsena a nord-est del forte Marghera pure prevista da detto piano. Un collettore principale lungo la progettata via di accesso raccoglierà le acque di scolo che saranno scaricate nel Canal Salso per via meccanica a mezzo della Centrale di sollevamento del Consorzio di Bonifica Dese Sile Inferiore, progetto già in fase di approvazione, così da assicurare una efficiente sistemazione idraulica dell'intera zona.

Una funzionale viabilità sarà garantita da una strada mediana, larga 24 mt., che, servendo anche la zona dei grandi servizi comunali (Mercato ortofrutticolo, Macello) terminerà ad est in un ampio piazzale prospiciente la prevista darsena sul Canal Salso. Tale strada si innesta all'asse interno nord-sud ed è collegata con le Vie Torino e Genova al Corso del Popolo. Inoltre un cavalcavia sul Canal Salso potrà permettere l'allacciamento alla S.S. n. 14 (Orlanda).

E' stato poi previsto un razionale ampliamento del Canal Salso di fronte a Forte Marghera, onde permettere una facile navigazione per i natanti che, provenienti da Venezia o dall'Estuario provvedono al movimento commerciale per via acqua. Sarà pure realizzata una darsena per il movimento merci inerente alla zona stessa.

I raccordi ferroviari saranno derivati da un binario da costruirsi parallelamente alla ferrovia.

Le dimensioni e sistemazioni adottate sono state studiate tenendo conto di tutte le necessità dei vari servizi ed in maniera che sia possibile l'attuazione graduale senza che sia necessario ricorrere successivamente a continui rimaneggiamenti delle sedi stradali con i conseguenti noti inconvenienti.

Il sistema di fognatura previsto, tenuto conto delle caratteristiche industriali della zona, è del tipo a collettori misti. Lungo il collettore principale, a circa 400 metri dal suo inizio, vengono immesse le acque miste provenienti dallo sfioratore di Via Cappuccina secondo lo schema idraulico da attuarsi per la sistemazione della fognatura di Mestre.

Per quanto riguarda il rifornimento idrico della zona, si provvederà alla costruzione lungo la strada mediana di una condotta principale in cemento amianto che sarà allacciata a quella esistente in Corso del Popolo e percorrerà la Via Torino sul lato ponente.

b) Zona tra la Romea e la Statale n. 11

La zona destinata a insediamento di piccole industrie si estende a Sud di Marghera. Essa è delimitata ad est dalla provinciale Venezia - Padova, ad ovest dal futuro tracciato della via Romea e a nord dalla via Martiri del Lavoro. L'area è oggi marginalmente inurbata sul versante orientale e nord-orientale, infatti, entro il settore delimitato dalla Via Manin, esistono edifici residenziali a carattere popolare e in appendice a questo nucleo si estende l'abitato di Ca' Emiliani. Il Piano però prevede di precludere ogni ulteriore sviluppo residenziale alla zona in quanto l'ubicazione è insalubre per la presenza costante di esalazioni e fumi nocivi provenienti dagli stabilimenti industriali. In particolare per l'abitato di Ca' Emiliani, che presenta costruzioni ad un solo piano e in pessimo stato di conservazione, si prevede nel tempo un totale smantellamento di esse onde acconsentire alle nuove installazioni di occuparne l'area. Per il settore estendentesi oltre Via Manin, che presenta una edilizia a più piani di maggiore consistenza ed importanza, si ritiene di dover indicare come opportuna una trasformazione della destinazione degli edifici con graduale insediamento di attività artigianali o di officina.

La zona prescelta è servita da una adeguata rete viaria che sarà potenziata dalla attuazione della viabilità di progetto. Con la realizzazione del previsto prolungamento della Via Manin, l'area verrà intersecata da una spina centrale che permetterà facili collegamenti con la zona delle grandi industrie e comodi accessi alla viabilità principale per Padova e Mestre-Venezia. Si renderà inoltre possibile il prolungamento del raccordo ferroviario che ora già serve la zona industriale di Marghera e che si spinge fino all'estremo settore sud.

L'area che si estende in stretta contiguità alla zona industriale di Marghera, potrà ospitare quelle attività produttive minori che tendono a svilupparsi accanto ai grandi stabilimenti per utilizzare — col massimo risparmio — semilavorati, sottoprodotti o residui di lavorazione fruendo nel contempo di possibili risparmi di agglomerazione per l'uso in comune di servizi collettivi, di attrezzature e di fonti energetiche. Si pensi alla moderna organizzazione dell'ambiente industriale di Marghera che può offrire quelle attrezzature infrastrutturali indispensabili quali: l'acquedotto industriale, l'acquedotto potabile, il metanodotto, la gestione comune dei raccordi ferroviari, le varie aziende di manutenzione e riparazione, le fonderie ecc..

In base alle tendenze delineatesi in questi ultimi anni è lecito ritenere che la zona di Marghera offra oggi molto interesse a nuove iniziative industriali minori e che la prevista area di espansione allo scopo attrezzata, possa contribuire a liberare un « potenziale d'intrapresa » latente. Si renderà allora possibile un migliore e più razionale sfruttamento delle risorse tecnologiche di questo grande settore economico con una progressiva integrazione fra cellule produttive consentita dalla utilizzazione totale degli sfridi di lavorazione e dei prodotti intermedi o secondari.

Si noti che questo possibile sviluppo viene ad essere convogliato e concentrato in un settore periferico dell'abitato di Marghera così da limitare al minimo i danni derivanti dalla convivenza delle installazioni industriali col l'abitato.

4° — LA ZONA DEI GRANDI SERVIZI COMUNALI (Mercato ortofrutticolo, macello, foro boario)

Sono stati fatti lunghi ed accurati studi per la scelta della zona più idonea all'ubicazione dei grandi servizi comunali. Da tali studi è risultato che la zona più idonea per l'ubicazione del Mercato Ortofrutticolo e del complesso Campo Boario e Macello e che maggiormente si avvicina all'esaudimento dei requisiti ideali necessari è la zona già stabilita da tempo dall'Amministrazione Comunale.

Infatti tale zona ha effettivamente le necessarie caratteristiche favorevoli: l'estensione dell'area a disposizione adeguata; lontananza dell'area prescelta dalle zone abitate ed industriali; ubicazione della zona in posizione ventilata ed entro il settore dei venti dominanti; possibilità di depurare i rifiuti prima degli scarichi; lontananza degli scarichi dalle vie e dai corsi d'acqua cittadini; esigenze logistiche in condizioni molto favorevoli; approvvigionamento idrico facile ed abbondante.

Vastità dell'area a disposizione che difficilmente si può trovare in una zona ove lo sviluppo intensivo ed estensivo delle costruzioni tende ad occupare tutte le aree disponibili ed in modo particolare quelle in condizioni favorevoli rispetto alle vie di comunicazione urbane ed extra urbane.

La zona stabilita per la costruzione del mercato è particolarmente distante e separata dalle zone abitate, in quanto confinante a Nord-Est con il Canal Salso e la Via Orlanda, a Sud-Ovest con la ferrovia Venezia-Milano e la Via della Libertà; a Nord-Ovest con i Magazzini Generali; e a Sud-Est con zone barenose ed il vecchio forte di Marghera. La zona Industriale di Marghe-

ra si trova a Sud-Ovest oltre la Via della Libertà e con tendenza potenziale di sviluppo in direzione opposta a quella del mercato. Le industrie più vicine distano circa 800 metri e sono soprattutto meccaniche e non nocive, mentre le chimiche sorgono verso l'estremità opposta della zona industriale ad una distanza di Km. 3 circa.

La zona si trova in condizioni favorevoli di ventilazione anche per i venti dominanti, che in questa regione spirano per lo più dal 1° e dal 2° quadrante, per modo che gli eventuali fumi sono trasportati in direzione opposta della zona prescelta per il mercato.

Data la favorevole ubicazione e lo spazio a disposizione i rifiuti degli stabilimenti potranno essere accuratamente trattati a mezzo di speciale impianto di depurazione, seguendo i particolari processi di chiarificazione, ossidazione e clorazione dei liquami prima di essere inviati agli scarichi per lo smaltimento. Tale smaltimento potrà avvenire nella zona in condizioni molto favorevoli rispetto al restante territorio.

Gli scarichi delle fognature saranno immessi nei canali, molto a valle e cioè a circa Km. 1, in prossimità del nuovo cavalcavia di S. Giuliano, dove c'è un forte richiamo dell'acqua dovuto alla larghezza e profondità dei canali portuali e alla vicinanza della laguna.

La zona prescelta risponde ai necessari requisiti per le comunicazioni, infatti:

per via lagunare, dal Canal Salso si raggiungono con grande facilità la città e l'Estuario;

per via ferrovia, c'è la possibilità di un comodo raccordo ferroviario che immette sul parco ferroviario di Mestre;

per via terra, la strada di accesso prevista dal Piano Regolatore Generale, immette da una parte in Corso del Popolo, arteria principale per Mestre e Venezia e conseguentemente sulle tre direttrici: Padova, Treviso e Trieste.

Attualmente l'acquedotto di terraferma dispone di 1000 l./sec., pari a 86.400 mc. giornalieri, che verrà potenziato da altra condotta complementare ora in corso di costruzione e che darà una disponibilità di altri 1000 l./sec. La pressione che si potrà avere nell'area prescelta a lavori ultimati sarà di oltre 2,5 atmosfere.

1) Mercato ortofrutticolo

Il mercato all'ingrosso di Venezia, ubicato a Rialto, è oggi un semplice mercato di consumo locale ed ha perduto ogni caratteristica, non solo di mercato regionale, ma anche di mercato provinciale, limitandosi ormai semplicemente alle funzioni di mercato di consumo di Venezia insulare.

Le cause del fenomeno possono così riassumersi: lentezza ed onerosità dei trasporti per via d'acqua, elevata incidenza delle spese di facchinaggio per il carico e lo scarico dei prodotti, assoluta inadeguatezza degli impianti, difficoltà di conservazione e di trasporto su altri mercati per le merci vendute; spostamenti delle merci nell'interno del mercato a braccia, anziché con mezzi

idonei, non utilizzabili per impossibilità pratica. Col declino del Mercato di Venezia, si è avuto invece un continuo incremento e sviluppo del mercato di Verona e di Padova, che oggi è il più importante della regione; ed ormai la situazione è tale che anche i grossisti veneziani si rivolgono parzialmente al mercato di Padova. A questa situazione si è arrivati gradualmente nel tempo, accentuandosi il disagio sempre maggiormente col passare degli anni. Quindi già da qualche anno si era assolutamente imposto il trasferimento del mercato da Rialto in località adatta di terraferma e ciò anche per motivi igienici, per mancanza di spazio e soprattutto per l'economia generale. Non è caso qui di passare a dimostrare tale necessità che è stata riconosciuta dopo anni di discussioni e di constatazioni.

Stabilita la necessità assoluta, perchè il mercato ortofrutticolo possa effettivamente vivere, del suo trasferimento in terraferma, si è provveduto a scegliere una località che fosse idonea sotto i vari aspetti.

Sono stati perciò fatti lunghi ed accurati studi per la scelta della zona più idonea alla ubicazione del mercato ortofrutticolo all'ingrosso; da tali studi è risultato che la zona più idonea per tale ubicazione e che maggiormente soddisfa ai requisiti ideali necessari, è la zona già stabilita da tempo dalla Amministrazione Comunale.

Il terreno prescelto per la costruzione è di forma rettangolare ed ha una superficie di circa mq. 78.000. Uno dei lati, costituente la fronte di ingresso del mercato, si svolge lungo la progettata Via Torino la cui costruzione, già prevista nel piano regolatore della zona, è d'imminente inizio. I due lati contigui costituiranno il confine rispettivamente con i Magazzini Generali da una parte e con il futuro Macello Comunale dall'altra; infine il quarto lato, che delimita l'area del mercato coincide con la sponda del Canal Salso.

Il Mercato di cui ormai è in corso di costruzione un primo lotto, comprende un complesso di edifici costituito da due file di stands interrotte a metà da un passaggio, perpendicolari al lato costituente la fronte principale d'ingresso e distanti fra loro 60 metri. Fra le due file degli stands trova posto la tettoia per i produttori diretti ed il fabbricato adibito ai servizi sanitari. Lungo la fronte dell'ingresso principale sono sistemati: nella parte centrale, il fabbricato della direzione e servizi amministrativi e commerciali vari, ad un estremo, il fabbricato per i servizi di manovalanza e pulizia, nonchè il deposito cicli, motocicli con piccola autorimessa. All'estremo opposto, un Albergo situato sulla fronte principale e comprendente i servizi diurni con ristorante, barbiere e bar, ed i servizi notturni con una capienza di 57 letti. Affiancati all'albergo ci sono due corpi di fabbrica ad uso officina per piccole riparazioni, lavaggio ed ingrassaggio veicoli ed autorimessa ampia e comoda per 22 macchine. E infine il frigorifero situato verso il Canal Salso in buona posizione con il raccordo ferroviario e la darsena che sono previsti per il trasporto via ferrovia e via acqua.

Funzionalmente è stata tenuta presente la chiarezza dello schema, esprimibile mediante una separazione definita delle zone aventi funzioni diverse: zona del mercato vero e proprio; zona dei servizi generali ed ausiliari; zona destinata alla circolazione ed ai parcheggi.

Poichè però tali funzioni diverse sono ovviamente complementari, la separazione delle relative zone è stata studiata idealmente in maniera tale da non costituire intralci alle reciproche comunicazioni, che anzi sono agevoli e con percorsi il più possibile brevi.

2) Macello e foro boario

Il complesso « campo Boario e Mattatoio » di cui è già stato fatto uno studio preliminare, viene previsto in modo da permettere ai singoli tempi di funzionamento un andamento progressivo lineare senza alcun regresso.

A tale scopo l'ubicazione degli impianti è la seguente:
scalo per lo scarico del bestiame vivo in arrivo sia per ferrovia che per strada ordinaria;
stalle di sosta per bestiame piccolo e grosso in attesa del mercato;
grande padiglione per il mercato del bestiame vivo, completo di uffici, bar, sale di contrattazione ecc.;
stalle per la sosta del bestiame venduto in attesa di mattazione;
sale di mattazione per bestiame grosso e piccolo con annessi locali per triperie, raccolta sottoprodotti ecc. e collegato a mezzo di un'ampia galleria con il frigorifero per la conservazione delle mezzene in attesa della vendita;
grande sala di vendita delle carni macellate comunicante con sale frigorifere suddivise in celle per la conservazione dei quarti di carne macellata già venduta ed in attesa di trasporto ai posti di vendita al minuto; ed infine i vari servizi ausiliari.

5° — LA ZONA SPORTIVA (ex forte Marghera)

Mestre, come Venezia, attualmente non possiede un'attrezzatura sportiva sufficiente ed adeguata. Questa deficienza è particolarmente sentita in una città tanto popolata, quasi priva di aree libere.

Si è perciò previsto di localizzare un'ampia zona attrezzata per lo Sport in posizione tale da poter servire sia Venezia insulare sia gli altri centri della terraferma; tali caratteristiche ha appunto l'attuale Forte Marghera, che è facilmente raggiungibile da Mestre attraverso le progettate strade della Zona delle Piccole Industrie e attraverso quelle facenti capo al grande nodo tra il Quartiere S. Marco e quello di S. Giuliano. Da Venezia invece vi si può giungere per via terrestre da Piazzale Roma e dal Quartiere Direzionale attraverso il Cavalcavia di S. Giuliano e, per via acqua direttamente da S. Marco e Rialto, attraverso il Canale di S. Secondo.

La posizione in cui si trova il Forte Marghera è poi assai felice anche relativamente alle comunicazioni interregionali: vi passano accanto infatti le strade Statali n. 11 e n. 14, nonchè il progettato asse attrezzato ad est di Mestre.

Questa prerogativa è particolarmente importante perchè Venezia deve essere dotata di una attrezzatura sportiva non solo capace di soddisfare le esigenze del Comune, ma anche in grado di ospitare manifestazioni di carattere nazionale ed internazionale.

Rilevata l'ottima ubicazione del Forte Marghera, si nota come esso ben si presti ad ospitare le previste attrezzature: esse verranno infatti isolate in un ambiente caratteristico, circondato da verde e prossimo alla laguna.

Nella sistemazione all'interno delle attrezzature sportive si è considerata utilizzabile tutta la superficie del Forte.

Degli edifici esistenti dovranno essere conservati, perchè di carattere monumentale, i due situati verso levante; le altre costruzioni non rivestono particolare carattere.

Degli impianti previsti il più importante è costituito dal grande Stadio, attrezzato ad ospitare incontri di calcio, rugby, atletica. Esso sarà localizzato in modo da avere l'orientamento prescritto e una comoda viabilità interna, rispettando gli edifici monumentali. Per quanto riguarda capacità e grandezza, vengono elencate le caratteristiche principali:

spettatori 85.000;

superficie mq. 41.480;

superficie per spettatore mq. 0,485;

lunghezza assi ml. 265 x ml. 195.

Le altre attrezzature previste sono:

un campo d'allenamento per il calcio ed il rugby;

alcuni campi da tennis dotati di tutti i servizi necessari, ivi compresa la sistemazione di un club. Uno dei campi sarà circondato da tribune, capaci di 3000 spettatori circa;

un complesso d'impianti per il nuoto comprendente una piscina scoperta lunga 50 mt. ed un'altra di minori dimensioni pure scoperta, attrezzata per i soli tuffi. Inoltre una piscina scoperta con tribuna per il pubblico;

una palestra per la ginnastica e la pallacanestro localizzata possibilmente assieme agli edifici che si devono conservare.

Il complesso di attrezzature sarà servito da ampi parcheggi, sufficienti ad ospitare il notevole afflusso di spettatori richiamati dalle manifestazioni; saranno localizzati nella zona circostante il Forte.

E' da osservare, che in caso di necessità, può essere usufruita a parcheggio parte del prospiciente piazzale della zona delle piccole industrie e i pullman potranno essere sistemati nel parcheggio per autobotti e autocarri previsto in adiacenza del cavalcavia di S. Giuliano.

Con tale sistemazione, l'accesso alla zona sportiva avverrà pedonalmente, con percorsi massimi dai parcheggi di 200-300 mt. E' prevista la costruzione di alcuni ponti che colleghino la zona del Forte, delimitata da un canale, con il resto del territorio e solamente il ponte a nord-ovest è riservato al passaggio delle autovetture che abbiano ad accedere alla zona per ragioni di servizio.

Si fa notare infine che la prossimità alla linea ferroviaria permette, qualora sia istituita una apposita fermata, di raggiungere le attrezzature sportive anche col mezzo ferroviario.

6° — LE GRANDI ATTREZZATURE DI SVILUPPO (Aeroporto Marco Polo)

Al limite della laguna in zona Barene di Tessera è in corso di costru-

zione un grande scalo aereo internazionale che diverrà uno dei più importanti centri di comunicazione aerea dell'Alta Italia, ponendo Venezia in una posizione di primo piano in questo genere di traffici, che sta assumendo una sempre maggiore importanza.

L'ubicazione e le caratteristiche sono state determinate in modo di soddisfare il più possibile le esigenze turistiche e commerciali dell'intera regione e cioè: comode e rapide comunicazioni stradali e ferroviarie, comunicazione diretta per via acqua, sia con Venezia-storica che con il Lido e rapido collegamento con gli aeroporti minori della regione.

Poichè l'aeroporto « Marco Polo » sarà scalo delle principali linee aeree nazionali ed internazionali, la sua immediata vicinanza alla città di Venezia consentirà di disporre di un centro già attrezzato per tutti i servizi doganali, dotato di rappresentanze Consolari, di ampia capacità ricettiva alberghiera, di importanti Istituti di Credito e Commerciali.

Per le considerazioni suddette è stata prescelta come ubicazione la località denominata: « barene di Tesserà » al limite della Laguna a Nord-Est di Mestre, onde avere la possibile comunicazione diretta per via acqua con Venezia ed ottime comunicazioni terrestri, essendo a breve distanza dalla S.S. n. 14. Inoltre la zona permette di dare alla pista il migliore orientamento, evitando il sorvolo del centro abitato nella direzione di avvicinamento, la possibilità di un futuro ampliamento, e l'allineamento con un ampio idroscalo.

Lo scalo aereo risulterà composto da una zona delle piste, da un piazzale di stazionamento per aeromobili, da un piazzale di parcheggio, da un eliporto, oltre naturalmente all'aerostazione, dalla strada di collegamento e da un canale di adduzione a Venezia.

Il complesso occuperà un'area di 120 ha. circa e sarà ottenuto con imbonimento della Laguna. Le caratteristiche tecniche sono state fissate in base alle prescrizioni delle norme O.A.C.I. per aeroporti di classe « B » e per consentire l'atterraggio senza visibilità: si avranno due piste della lunghezza di ml. 2.400 con una larghezza di ml. 60.00 per la pista di volo e di ml. 24.00 per la pista di rullaggio, che saranno collegate con quattro bretelle e la restante area sarà destinata a prato. Separato dalla pista di rullaggio da due zone verdi di rispetto si avrà il piazzale di stazionamento, avente area atta alla sosta contemporanea di 6 aeroplani e l'avvicinamento di 24 movimenti fra atterraggi e decolli all'ora. L'aerostazione, che sarà adeguata alle esigenze ed alla importanza dello scalo, darà su di un piazzale di sosta avente ad un lato un eliporto dell'area di 7.680 mq. per il rapido collegamento con i centri vicini e dall'altro la darsena terminale del canale.

Impianti tecnici. Per rendere efficiente e sicuro lo scalo si prevede la dotazione di impianti moderni di telecomunicazioni, segnalazioni e radar per il volo cieco. Inoltre per renderlo indipendente dalla rete elettrica ed idrica della zona si prevede la costruzione di una centrale idrica e di una elettrica, che troveranno la loro sistemazione a fianco della strada di collegamento fra il Canale dell'Osellin ed il collettore Pagliaghetta.

L'aeroporto sarà collegato con l'Air Terminal di Venezia storica previsto in Riva degli Schiavoni, mediante lo scavo di un canale che dalla Darsena, capace di 12 motoscafi da 60 passeggeri, porterà attraverso il seno di Tesserà, al Canale degli Angeli, quindi al Bacino di S. Marco attraverso il Rio di

S. Lorenzo opportunamente rettificato in corrispondenza della Casa di Riposo omonima. Il canale, che sarà provvisto di segnalazioni proprie in laguna avrà una sezione di 30.00 m. in cunetta e una profondità di m. 3.50 sotto il m.m. La sua lunghezza risulterà di ml. 7.800 circa e sarà percorribile in circa 20' - 25'. Il collegamento terrestre sarà attuato da una strada fra il piazzale di parcheggio e la S.S. n. 14 al Km. 9.00 della lunghezza di m. 700.00 circa.

Per il collegamento dell'aeroporto con i centri più importanti si potrà usufruire della rete stradale prevista dal Piano. 1.

Per Venezia e centro direzionale: S.S. n. 14 - Anello di San Giuliano - Piazzale Roma.

Per Mestre: Strada Sandonatese - il suo raddoppio quindi penetrazione in città con l'asse Nord-Sud.

Per Padova: si possono sfruttare due tracciati: il primo Strada Sandonatese - Asse Nord-Sud - Autostrada VE-PD e il secondo la S.S. n. 14 - Ponte S. Giuliano - S.S. n. 11 - Autostrada VE-PD.

Per Treviso: Strada Sandonatese - asse Nord-Sud - grande anello - Autostrada per Monaco.

Per Trieste: S.S. n. 14 - Autostrada VE-TS.

7° — ATTREZZATURE COLLETTIVE E SERVIZI PUBBLICI

1) Verde pubblico

Per aumentare l'area destinata a verde pubblico, ne è stato previsto il potenziamento con la destinazione a verde pubblico di aree libere o facilmente liberabili. I criteri seguiti nei due centri di Mestre e di Marghera sono diversi, in quanto per il primo si sono cercate le aree libere di una certa ampiezza e sistemate nelle zone in cui si è notata la maggiore deficienza di verde, mentre per il secondo si è previsto di lasciare a verde pubblico una fascia fra la zona industriale e l'abitato.

Riassumendo, questi nuovi verdi pubblici per l'abitato di Mestre risultano così distribuiti:

giardino sulla parte nord dell'area attualmente destinata a campo Sportivo in zona Carpenedo, per una superficie di 8000 mq.;

giardino su area libera a sud della strada di accesso al nuovo ospedale civile, per una superficie di 9700 mq.;

giardino sul retro di Piazza Ferretto su un'area libera compresa fra i due rami del Canale Marzenego per una superficie di mq. 2200;

giardino su un'area non edificata all'angolo fra Via Aleardi e Via Cavallotti per una superficie di mq. 4400;

giardino su di un'area libera ad est della nuova strada di collegamento fra Mestre e Marghera per una superficie di mq. 7800;

giardino a sud della Via Torino su un'area libera per una superficie di circa mq. 13000

giardino su di un'area libera al lato della ferrovia Venezia - Trieste compresa fra la Via Galluppi e Via Monteverdi per una superficie di mq. 13200;

giardino sull'area libera compresa fra la Ferrovia e la zona delle Piccole Industrie dal Cavalcavia al nuovo centro sportivo all'ex Forte Marghera per una superficie complessiva di 50.000 mq.

L'area destinata a verde pubblico nel centro abitato di Mestre, nelle previsioni di piano, risulta complessivamente di mq. 108.100 ed aggiungendo ad essa gli attuali 25.570 mq. si avrà il valore complessivo di 133.670 mq. Tenendo conto dell'aumento della popolazione del centro urbano di Mestre il rapporto tra area verde e popolazione salirà ad 1,00 mq. per abitante.

Per l'abitato di Marghera, per il quale già attualmente si ha un rapporto di 1,00 mq. per abitante si sono previsti: un ampio parco su l'area in parte libera compresa tra la Via Generale Cantore, Via Castelli e Via Fratelli Bandiera per una superficie di 23.000 mq. e nel quale si troverà situata la Chiesa del Cristo Lavoratore, oltre a strisce della profondità di ml. 30 di separazione fra il centro abitato e la zona industriale ed a lato delle attrezzature ferroviarie.

2) Verde privato

Nella determinazione delle zone a verde privato il P.R. non ha ritenuto opportuno porre nuovi vincoli su parchi o giardini poichè quelli di rilevante consistenza risultano già vincolati.

Fa eccezione tuttavia qualche piccola isola di verde nei centri abitati dove è stato proposto il vincolo di conservazione e manutenzione delle piantagioni.

Gli altri vincoli a non costruzione imposti dal P.R. rivestono carattere di aree di rispetto marginali a quelle opere incompatibili con le zone residenziali quali: Cimiteri, Ospedali, arterie di grande traffico.

3) Impianti sportivi

Nel quadro del P.R. per quanto riguarda gli impianti sportivi della terraferma è stato previsto: di abbandonare l'attuale Campo Sportivo di Via Baracca; di potenziare le attrezzature già esistenti in Via Circonvallazione con una palestra, altri campi da tennis, pallavolo, ecc.

Inoltre è stata prevista la costruzione di un centro sportivo di carattere regionale sull'area dell'attuale Forte Marghera nel quale troveranno posto: uno stadio olimpionico per 80.000 spettatori, un campo di allenamento, una piscina coperta, una palestra e altri campi per le varie specialità. La scelta di quest'area è stata fatta tenendo conto che è ubicata in posizione baricentrica tra Venezia e Mestre, facilmente raggiungibile via terra e via mare, è circondata da un'ampia zona di verde e racchiusa in un ambiente caratteristico.

E' previsto infine un campo sportivo a Chirignago per competizioni minori.

4) Scuole

A sanare la grave situazione scolastica per la terraferma Mestrina il piano prevede un notevole complesso di nuove costruzioni scolastiche in previsione non solo delle esigenze presenti, ma anche di quelle conseguenti agli sviluppi futuri in base alle previsioni.

Per quanto concerne l'istruzione elementare si sono programmate, ubicandole secondo una razionale distribuzione, 10 scuole elementari per un complesso di 157 aule, nel centro di Mestre. Una nuova scuola elementare di 24 aule è stata inoltre localizzata a Marghera mentre altre sette si sono complessivamente previste nei nuclei periferici per un totale di 91 aule. Non si è mancato di considerare l'opportunità di abbandonare le scuole ospitate in edifici inadatti: tali scuole risultano come nell'elenco che segue per complessive 31 aule. Si è inoltre computato il fabbisogno per il nuovo quartiere di S. Giuliano che risulta in totale di 100 aule, distribuite in 6 complessi.

Circa l'istruzione media e professionale inferiore il Piano prevede otto complessi distribuiti nel centro di Mestre, due Scuole a Chirignago, due Scuole a Favaro, due scuole a Marghera e tre scuole nel nuovo quartiere di S. Giuliano.

Per quanto riguarda l'istruzione media superiore è prevista la costruzione dell'Istituto Professionale per Geometri e l'Istituto Magistrale e l'ampliamento del Liceo nella sede dell'attuale Scuola Media.

SCUOLE ELEMENTARI

| | n. aule | area minima | area prevista |
|-----------------------|------------|----------------|--|
| Mestre: | | mq. | mq. |
| Carpenedo sud | 16 | 4150 | 8000 |
| Carpenedo ovest | 16 | 4150 | 15000 |
| Carpenedo est | 16 | 4150 | 8000 |
| Ovest Viale Garibaldi | 16 | 4150 | 10000 |
| Via Tevere | 16 | 4150 | 5800 |
| Via Carducci | 13 | 3800 | 3800 |
| Villaggio S. Marco | 20 | 4750 | 8000 |
| Gazzera Querini | 16 | 4150 | 11000 |
| Via Cavallotti | 16 | 4150 | 6800 area con edifici di proprietà Ente Autonomo |
| Via Genova | 16 | 4150 | 12000 |
| n. 6 scuole al | | | |
| Quartiere S. Giuliano | 16 x 6 | | 7000 ciascuna |
| Marghera: | | | |
| P.le Giovannacci | 24 | 5350 | 12500 |

Altri Centri:

| | n. aule | area minima mq. | area prevista mq. |
|-----------------|------------|-----------------------|-------------------------|
| Favaro Ovest | 12 | 3900 | 8000 |
| Favaro Est | 12 | 3900 | 8000 |
| Chirignago Nord | 12 | 3900 | 8000 |
| Chirignago | 12 | 3900 | 8000 |
| Gazzera | 12 | 3900 | 8000 |
| Catene | 20 | 6500 | 8000 |
| Zelarino | 11 | 3400 | 3400 |

SCUOLE MEDIE E PROFESSIONALI INFERIORI

| | n. aule | area prevista mq. |
|------------------------------------|---------|----------------------|
| Mestre centro: | | |
| Villaggio S. Marco ovest | 22 | 8.000 |
| Villaggio S. Marco est | 20 | 5.000 |
| Via Miranese - Via 25 aprile nord | 20 | 5.000 |
| Via Miranese - Via 25 aprile ovest | 20 | 5.000 |
| Carpenedo nord | 20 | 7.000 |
| Via Tevere | 20 | 6.500 |
| Via del Cimitero | 20 | 7.000 |
| Viale S. Marco | 23 | 5.500 |
| 3 scuole a S. Giuliano | 16 x 3 | 7.000 ciascuna |
| Marghera: | | |
| Via Canal | 16 | 5.000 |
| Via Scarsellini | 17 | 7.000 |
| Altri centri: | | |
| Favaro Nord | 10 | 7.000 |
| Favaro Sud | 10 | 6.500 |
| Chirignago | 11 | 7.500 |
| Catene | 11 | 7.000 |

SCUOLE MEDIE E PROFESSIONALI SUPERIORI

| | n. aule | area prevista mq. |
|-----------------------|---------|----------------------|
| Mestre Centro: | | |
| Istituto Geometri | — | 7.000 |
| Istituto Magistrale | — | 11.000 |

SCUOLE ELEMENTARI DI CUI E' PREVISTO L'ABBANDONO

| | Classi | Aule |
|--------------|--------|---------------------|
| Chirignago | 17 | 9 uffici municipali |
| Favaro | 18 | 9 » » |
| Bissuola | 10 | 6 |
| Ca' Emiliani | 20 | 7 |

5) Mercati

Per sanare la grave situazione dei mercati si prevede: per quanto concerne il Mercato Ortofrutticolo all'ingrosso, che dovrà servire oltre che tutto il Comune di Venezia anche la sua zona d'influenza di una parte della regione, il suo insediamento è previsto a Mestre come già detto relativamente ai mercati di Venezia Storica.

Per i mercati rionali si prevede l'insediamento di un nuovo mercato in una vasta area compresa tra Via Colombo e Viale San Marco in posizione baricentrica rispetto all'abitato .

Altri mercati rionali troveranno la loro precisa definizione in sede di piani particolareggiati.

6) Ospedali

Per i servizi ospedalieri della terraferma è stato programmato il trasferimento dell'ospedale civile.

La sua posizione, situata in un'area circondata da costruzioni civili che ne ha pregiudicato l'ampliamento, e l'irrazionale e vetusta conformazione, hanno determinato la prevista costruzione ex-novo in località più adatta.

L'area prescelta, situata nel settore est della città, trovasi in zona abbastanza baricentrica considerando lo sviluppo dell'abitato di terraferma previsto dal piano, occupa una vasta superficie ed è nelle immediate vicinanze dell'asse nord-sud. Ne è garantita quindi una facile accessibilità ed una rapidità nei collegamenti con il sistema viario principale.

Nella zona circostante è stato imposto un vincolo di non costruzione che isoli il complesso e lo separi dalla zona residenziale e dalle vie di traffico. La capienza prevista è di 1.200 posti letto con un valore unitario di 75 mq per letto. (1)

7) Cimiteri

Gli interventi programmati nel quadro del P.R. per quanto riguarda le zone cimiteriali della terraferma, si possono così riassumere:

- ampliamento del cimitero di Mestre;
- ampliamento del cimitero di Favaro;
- costruzione di un nuovo cimitero a Marghera;
- riduzione dell'area di rispetto attorno ai cimiteri.

(1) Tuttavia, nella evenienza che si rendesse indisponibile l'area stessa, sono stati mantenuti i vincoli del Piano di Ricostruzione per la zona ove è ora localizzato l'ospedale.

Per adeguare il Cimitero di Mestre al forte incremento di popolazione verificatosi negli ultimi anni è previsto l'ampliamento di quello esistente in quanto la costruzione di uno nuovo, ed il conseguente abbandono di quello attualmente funzionante, avrebbe portato dei sensibili svantaggi.

Fra l'altro l'area occupata dal cimitero, ai sensi del vigente regolamento di Polizia mortuaria, non potrebbe essere destinata ad altro uso se non dopo trascorso un periodo minimo di 15 anni.

Va considerato anche che il cimitero attuale delimitato a Nord dalla linea ferroviaria Mestre-Trieste, può essere ampliato senza difficoltà e senza compromettere l'edilizia circostante.

Il progetto prevede un ampliamento di 4 ettari che portano ad un totale di circa 72.000 mq. con un coefficiente di circa 0,6 mq. ab. sulla massima popolazione prevista.

Analoghe considerazioni vanno fatte per il Cimitero di Favaro che, non ancora totalmente compromesso dall'edilizia circostante, può essere ampliato sui lati sud ed ovest e raggiungere complessivamente i 17.000 mq..

Indispensabile risulta l'istituzione di una nuova attrezzatura cimiteriale a Marghera.

L'area è stata prescelta in una zona di facile accessibilità anche dagli altri piccoli centri circostanti che non dispongono di cimitero proprio.

La zona destinata misura una superficie di circa 4,00 ha, ed è ubicata a sud dell'autostrada Venezia-Padova e ad ovest della Via Romea; vi si accederà attraverso un nuovo tronco stradale che si immette sulla Comunale Chirignago-Marghera e sorpassa con cavalcavia l'autostrada Venezia-Padova.

Circa i vincoli cimiteriali, in base a quanto acconsentito dalla nuova Legge 17 ottobre 1957 n. 983, si è ritenuto di porre un vincolo di rispetto di 100 mt. attorno al cimitero di Marghera, mantenere a 100 mt. il vincolo sul cimitero di Mestre e ridurre a 50 mt. quello degli altri più piccoli dei centri minori.

8) Approvvigionamento idrico

La sistemazione definitiva del rifornimento idrico della Terraferma di Venezia, la cui attuale deficienza è dovuta esclusivamente alla insufficiente disponibilità delle fonti di rifornimento dell'acqua, è già avviata ad una prossima e radicale soluzione, mediante la realizzazione delle opere progettate sin dall'aprile 1953 e che si trovano in avanzata fase di esecuzione.

Tali opere riguardano soprattutto la creazione, già ultimata, di nuove sorgenti assolutamente indipendenti da quelle dell'Acquedotto di Venezia Insulare e delle opere occorrenti per la adduzione di questa nuova acqua alle centrali di sollevamento di Mestre e Porto Marghera. Con esse viene ad essere assicurato all'ampia zona della terraferma di Venezia un quantitativo di acqua quasi triplo di quello che dispone attualmente e quindi tale da poter assicurare, anche con il forte sviluppo urbano previsto dal P.R.G. in terraferma, tutto il fabbisogno di acqua potabile occorrente sino alla fine dei prossimi 25 anni.

Queste previsioni infatti prevedono per la terraferma al 1985 una po-

popolazione che si aggirerà sulle 185/195.000 unità. Viene pertanto calcolato un fabbisogno futuro in ragione di 220.000 abitanti che tiene conto di un adeguato margine di sicurezza.

Partendo da questo presupposto, la dotazione massima giornaliera, da ritenere sufficiente fino al 1985 per i bisogni dell'acquedotto potabile risulta la seguente:

| | | |
|--|-------|--------|
| Consumi per la popolazione 220.000 x 200 lt./giorno-abitante | mc/g. | 44.000 |
| Consumi per i servizi pubblici e vari | » | 12.000 |
| Consumi per le industrie, ferrovie, Porto di Marghera | » | 24.000 |
| | | <hr/> |
| Totale mc/giorno | | 80.000 |

Il coefficiente di perdita della rete, determinato in base al rapporto fra il volume sollevato ed il volume fatturato durante l'anno 1957 è risultato $k = 1,20$ e cioè sensibilmente inferiore a quello della rete di Venezia che è risultato invece di 1,30.

Pertanto il fabbisogno massimo giornaliero di acqua è di:
 $mc. 80.000 \times 1,20 = mc/giorno 96.000.$

In relazione a tale massimo futuro fabbisogno giornaliero di acqua che potrà occorrere alla fine del 1985 alla zona della terraferma di Venezia sono state già predisposte ed in parte anche già attuate le seguenti opere:

per quanto riguarda le sorgenti, sono già stati terebrati 18 pozzi a grande diametro ed a 120 metri di profondità circa nella zona di Quinto di Treviso, coi quali è stato largamente assicurato l'intero fabbisogno d'acqua sopraindicato.

Da ciascuno di questi pozzi che distano in media 250/300 metri l'uno dall'altro sono ricavabili a libero deflusso e cioè senza alcuna necessità di pompaggio e ad una quota di 1 metro sopra il piano di campagna, portate che oscillano da 120 a 250 litri d'acqua al minuto secondo, cosicché da essi, anche con una erogazione razionalmente limitata al disotto della metà della portata disponibile, viene ad essere già completamente coperto l'intero fabbisogno indicato più sopra.

Per la raccolta di quest'acqua sono in avanzato corso di esecuzione e saranno ultimati entro la primavera del prossimo 1959 i lavori di costruzione della vasca-serbatoio all'origine della condotta di adduzione Quinto-Mestre-Marghera e le condotte di collegamento fra i primi 6 pozzi e la vasca stessa, in modo da poter immediatamente contare per la fine del Maggio 1959 su una disponibilità giornaliera d'acqua da convogliare sino a Mestre con la nuova condotta e con i nuovi impianti ad essa relativi di 20.000 metri cubi giorno.

Per il trasporto dell'acqua delle nuove sorgenti, fra la nuova vasca di raccolta a Mestre-Marghera, è in fase di esecuzione la posa di una grande condotta in tubi di cemento armato prefabbricati, con giunti in gomma, avente il diametro interno di m. 1,20 atti ad una portata, in base alla piezometrica già tracciata sul terreno, di 1200 litri al minuto secondo, pari cioè ad una portata di 103.000 metri cubi giornalieri.

La costruzione di questa condotta, la cui lunghezza totale per arrivare sino a Porto Marghera sarà di 17.000 metri circa, si prevede che possa avvenire entro la primavera del 1960.

Da tale data l'intera zona della terraferma sarà rifornita con l'acqua proveniente dalle nuove sorgenti di Quinto di Treviso e in misura che sarà largamente sufficiente ai bisogni della popolazione.

9) Fognature

Il problema della sistemazione delle fognature di Mestre e Marghera è diventato in questi ultimi anni di importanza sempre più larga, dato il rapido sviluppo dei quartieri periferici e l'infittirsi delle costruzioni nei quartieri centrali.

La rete di fognatura, già impostata nel 1923 in un primo progetto generale redatto dal Prof. Marzolo e successivamente inquadrata nel piano del 1937-1942, non si è poi sviluppata secondo le direttive iniziali, sia perchè tali direttive non prevedevano uno sviluppo così rapido e sia anche perchè il sopraggiungere della guerra ha sconvolto l'organizzazione delle opere ed ha successivamente distolto l'attenzione delle successive Amministrazioni dal problema, date le più pressanti esigenze da soddisfare per le ricostruzioni di strade e di fabbricati.

In questi ultimi anni l'Amministrazione Comunale si è però decisa a dare una impostazione organica al problema per poter poi iniziare la graduale soluzione con provvedimenti separati, inquadrati però in una unica direttiva.

In base a tale programma l'Ufficio Tecnico ha completato il censimento dello stato attuale della fognatura controllando tutti i collettori della rete, il grado di efficienza, le pendenze e la destinazione.

Si è quindi passati allo studio delle aree di influenza, suddividendo tutta la zona di Mestre-Marghera in 6 bacini, ciascuno con una rete di collettori indipendente e con un impianto di sollevamento finale.

Le acque di rifiuto, attraverso tubi di cemento armato, vengono convogliate alle centrali di sollevamento ed immesse nei canali che passano vicino all'abitato e a valle di questo, in maniera da non inquinare i canali lungo il percorso in città. In particolare la zona Sud del centro di Mestre e Marghera scaricano nei canali del Porto Industriale, la zona di Mestre nel collettore Consorziale acque basse e la zona Nord nel Canale Osellino e nel Canale di Forte Marghera, Favaro nel collettore secondario acque alte. Le centrali di sollevamento che consentono lo scarico anche in condizioni di alta marea sono attualmente tre, di cui due a Marghera (Ca' Emiliani e Ca' Brentelle) ed una a S. Giuliano. Inoltre sono in corso di approvazione i progetti per le nuove centrali di Favaro Veneto e delle Piccole Industrie ed è in istudio il progetto della centrale di Carpenedo.

Il nuovo piano generale delle fognature prevede quindi lo scarico completo di Mestre-Marghera-Carpenedo e Favaro Veneto mediante 6 centrali di sollevamento, a cui corrispondono altrettanti bacini. Il programma di sistemazione dovrà naturalmente venire svolto per gradi. Sono già terminati i la-

avori per l'attivazione del Bacino di S. Giuliano, dove le idrovore sono già in funzione.

E' inoltre in corso di esecuzione un progetto per la sistemazione della zona sud di Mestre, mentre in corso di approvazione sono i progetti per la costruzione della rete di fognatura e delle centrali di sollevamento a Favaro Veneto, e per la sistemazione dei collettori del bacino delle Piccole Industrie.

Questo complesso di studi e di lavori porterà nel volgere di pochi anni alla sistemazione organica e definitiva di tutta la rete di fognatura, sicchè i successivi lavori di miglioria e di potenziamento potranno dare a tutti i quartieri, anche i più periferici, la sicurezza di un rapido smaltimento delle acque meteoriche e di rifiuto.

Come già esposto nella relazione sullo stato attuale, tutta la fognatura della terraferma è a sistema misto. Raffronti e studi svolti recentemente per l'impostazione dei progetti delle nuove reti di fognatura di Favaro Veneto e della zona delle Piccole Industrie, hanno portato alla conclusione che, date le possibilità economiche della città e date le condizioni ancora molto arretrate delle fognature, non è opportuno pensare ad un sistema separato, dato che ciò comporterebbe l'annullamento di gran parte della rete mista che è stata costruita in questi ultimi venti anni. L'adozione del sistema misto, scarta però in partenza la possibilità di adottare impianti di depurazione biologica; mentre per quanto riguarda la chiarificazione, è opportuno puntare sulle vasche individuali, che non danno inconvenienti lungo i collettori e che eliminano un altro pesante onere per la manutenzione della fognatura, già attualmente sovraccarica. Si tratta quindi di impostare una soluzione dell'intero problema partendo da questi due punti di principio: chiarificazione obbligatoria individuale casa per casa ed immissione in fognatura mista delle acque di rifiuto;

adduzione delle acque alle centrali di sollevamento e scarico nei canali e fiumi a valle dell'abitato in punti ove la portata dell'immissione sia tale da non creare inconvenienti igienici in regime di magra. Come rapporto optimun tra le portate dell'acqua dell'immissione e quelle dell'acqua di rifiuto in regime di magra si può indicare il valore 4-5 e tale valore è sicuramente raggiunto negli scarichi dello stato di riforma previsti nella presente relazione, in taluni casi però potrà essere utile immettere acque di lavaggio nei canali di scarico.

La soluzione proposta potrà col tempo venire accresciuta e migliorata sia adottando materiali sempre più idonei, sia ad un certo punto, creando una nuova rete nera in tubazioni di gres, lasciando la rete attuale come rete bianca e costruendo per la prima idonei impianti di depurazione biologica.

Si analizzano ora i vari bacini nello stato di riforma proposto.

1 — Bacino di Mestre-Marghera

Raccoglie tutte le acque del centro di Mestre, della zona abitata di Marghera e di parte della zona industriale e viene collegato mediante un tubo del diametro di mt. 1 alla zona di Zelarino, dove l'attuale fossato lungo la via Miranese verrà tombato e sistemato con la costruzione di un collettore cir-

colare di diametro variabile, per lo scarico di tutte le nuove zone abitate racchiuse tra il Canale Cimetto e la Ferrovia Venezia-Padova.

Il bacino comprende anche tutta la zona centrale di Mestre, che scarica attraverso i collettori principali di Via Cavallotti e di Viale della Stazione. Mentre per il primo è in corso di esecuzione l'ampliamento onde portarlo alla sezione di 0.80 x 1.06 a ferro di cavallo; per il secondo, che ha una sezione ovoidale di 0.70 x 1.00 e successivamente di 0.90 x 1.20, è previsto il collegamento col Piraghetto con la sistemazione definitiva di tutta la zona, attualmente dotata di scarichi assai precari.

Sul prolungamento di Via Cavallotti e più precisamente lungo Via Pietro Bembo, è in corso di costruzione un condotto circolare del diametro di mt. 1.00 che raccoglierà, tramite uno sfioratore in Via Cappuccina, le acque di troppo pieno del bacino di Via Cavallotti, scaricandole verso la zona delle Piccole Industrie ed eliminando in maniera definitiva l'inconveniente dell'allagamento della zona centrale di Mestre.

Un altro sfioratore è in programma all'inizio di Via Ca' Marcello, con il compito di scaricare le acque di troppo pieno del bacino di Viale della Stazione convogliandole anch'esse verso il Bacino delle Piccole Industrie.

Altro limite particolare per il bacino è quello dato dal Canale Consorziale Bottenigo, che defluisce verso la centrale della Rana. L'ubicazione di questo impedisce di convogliare parte degli scarichi dalla zona di Ca' Emiliani verso il collettore principale di Marghera.

Si prevede pertanto per quest'ultima zona lo scarico diretto nel Bottenigo. Il Bacino fa capo alla centrale di sollevamento della Rana.

2 — Bacino delle piccole industrie

Questo bacino comprende tutta la zona tra Corso del Popolo, Via Andrea Costa, il Canal Salso e la Ferrovia Venezia-Mestre, oltre a parte della zona abitata tra Corso del Popolo e Via Cappuccina.

Sarà dotato di un collettore principale della sezione finale di m. 1.20 x m. 1.80 lungo l'asse del bacino e di un secondo collettore circolare del diametro di m. 1.00 lungo la Ferrovia. Ambedue i collettori fanno capo ad una centrale, che verrà prossimamente costruita dal Consorzio di Bonifica Dese Sile Inferiore e che raccoglierà oltre le acque di scarico proprie del bacino, anche quelle di sfioro provenienti, in regime di piena, dal Bacino di Marghera.

In un secondo tempo questa centrale funzionerà come centrale di ripresa, onde convogliare definitivamente le acque verso l'incrocio tra il Canale Salso ed il Canale Industriale Brentelle. In tal punto essendo forte la corrente vi è anche facilità di grande diluizione con un diminuito pericolo di ritorni delle materie di scarico verso il Canal Salso.

3 — Bacino di Via delle Industrie

Raccoglie le acque di parte della zona industriale convogliandole verso la centrale di Ca' Brentelle.

Il progetto di riforma prevede la sistemazione del collettore principa-

le, ormai irreparabilmente danneggiato in più punti e la sistemazione della centrale, che è in condizioni di semiabbandono e di scarsa efficienza.

4 — Bacino di S. Giuliano

Fa capo alla centrale di S. Giuliano che è funzionante dalla primavera del '58. Esso comprende nello stato di riforma tutta la zona racchiusa tra Fiume Osellino, Canal Salso, Via Andrea Costa, Via Miranese, Via Galuppi, Ferrovia Venezia-Trieste. Inoltre si prevede che alla stessa centrale farà capo tutta la nuova rete di fognatura del quartiere coordinato di S. Giuliano, per il quale è assolutamente da escludere la possibilità di scarichi diretti in laguna, dato che la zona costiera è vicina allo spartiacque lagunare ed è quindi dotata di bassa velocità.

5 — Bacino di Carpenedo

E' un vasto bacino che convoglierà le acque ad una nuova centrale di sollevamento, con scarico nel collettore consorziale acque basse di Mestre e sfioro delle acque di piena nel Canale Osellino, attraverso una tubazione del diametro di m. 1,00.

Il bacino comprende, oltre alla zona della Caserma Matter, la zona compresa tra la Ferrovia Trieste Venezia, la nuova strada provinciale di circconvallazione e le nuove strade previste dal Piano Regolatore per il raccordo tra le testate del Canal Salso e le strade di circconvallazione. Il sistema idraulico è basato su un grande collettore che da Via Torre Belfredo taglia lungo le nuove strade di Piano Regolatore, la Via del Cimitero, Viale Garibaldi e Via Ca' Rossa. Segue quindi il percorso dell'attuale collettore fino alla nuova centrale.

I collettori secondari più importanti sono quelli appunto lungo le tre strade succitate, con collegamento a tutta la rete dei piccoli collettori di lottizzazione costruiti in questi ultimi anni con scarico diretto a dispersione nei fossati.

6 — Bacino di Favaro Veneto

E' un bacino limitato al centro abitato di Favaro, dato che per la zona agricola circostante è già in corso di attuazione la sistemazione idraulica già prevista dal Consorzio Dese Sile Inferiore sino dai primi anni del dopoguerra.

Si tratta di 71 ettari di superficie che vanno a scaricare attraverso un collettore principale delle dimensioni di 1.30 x 1.73 a ferro di cavallo sulla strada provinciale S. Donà nella Fossa Pagana e di lì condotti alla grande centrale di sollevamento di Campalto. L'attraversamento del collettore Acque Alte è previsto con una tomba sifone. La centrale di sollevamento è a mezza via tra la strada Provinciale di S. Donà e la costruenda tomba sifone. Di essa è già in corso di esecuzione un primo lotto sia per i fabbricati che per i macchinari.

La sistemazione di questo bacino eliminerà uno dei problemi più spinosi di questi anni, dato che nelle condizioni attuali la zona si allarga per ogni precipitazione di carattere violento, con conseguenti gravissimi danni alle abitazioni ed alle case e notevole disagio per la popolazione che consta circa 13.000 abitanti.

Altre soluzioni previste dallo Stato di riforma relativamente ai collettori extra-bacino con scarico diretto nei canali, sono, per quanto riguarda la zona del Porto Industriale, la graduale sostituzione delle tubazioni in cemento con altre di cemento-amianto e la costruzione di tronchi che però verranno eseguiti man mano che le esigenze delle nuove industrie lo richiederanno.

7) — Per le frazioni isolate devono considerarsi le zone della Bissuola, Zelarino e Chirignago.

Zona della Bissuola.

La zona è attualmente priva di fognatura e potrà venire con estrema facilità collegata alla centrale del Bacino di Carpenedo. Si dovrà invece aver cura di impedire lo scarico diretto nel collettore secondario Acque Alte, che secondo il progetto attualmente in corso di esecuzione correrà lungo il bordo della zona stessa.

Zelarino.

Gli scarichi delle zone potranno venire immessi, mediante una piccola centrale di sollevamento, nel Marzenego. Si deve tener presente però che lo scarico avverrà a monte dell'attraversamento della zona urbana di Mestre, se pure a distanza notevole (circa 2 Km.) e che pertanto sarebbe opportuno disporre un impianto di chiarificazione. La nuova rete di fognatura, trattandosi di zona limitata, potrà essere a sistema separato.

Chirignago.

E' opportuno prevedere una fognatura a sistema misto, con scarico verso la centrale della Rana. Naturalmente sarà necessario installare una stazione di ripresa, costruendo un collettore principale lungo la strada Marghera - Chirignago e ridimensionando il collettore di Via della Giustizia.

10) Nettezza urbana

Anche per Mestre sussistono, come per Venezia i problemi dello smaltimento, di un cantiere adeguato e di idonei locali periferici per depositi attrezzati secondo le necessità tecniche ed igieniche, dovendo sottolineare che il servizio, nonostante molte innovazioni di mezzi e di personale è ancora inadeguato ad una zona in continuo sviluppo.

E' pertanto necessario provvedere alla creazione di apposito cantiere di trattamento e smaltimento dei rifiuti apparendo comunque conveniente abbinare il problema a quello di Venezia-Città.

Per quanto riguarda i mezzi ed il personale si presenta la necessità di un rafforzamento sia degli uni che degli altri.

11) Gas

I patti contrattuali con la Società Italiana per il Gas prevedono di estendere in futuro la distribuzione del gas anche a Marghera ove però ciò risulti praticamente ed economicamente possibile.

CAPITOLO VIII

VENEZIA ESTUARIO

1° — GLI INTERVENTI PER IL MIGLIORAMENTO DELLE COMUNICAZIONI E DELLA VIABILITA' ACQUA DELL'ESTUARIO

Le previsioni del Piano Regolatore Generale che riguardano la vivificazione delle zone dell'Estuario con insediamenti turistico-balneari e residenziali presuppongono alcuni interventi che creino o migliorino le comunicazioni tra queste zone ed il centro di Venezia.

Lasciando ad altra parte della relazione la descrizione degli insediamenti, si vuole ora dare una sintetica visione degli interventi riguardanti appunto le comunicazioni sia terrestri che acquee.

1) Viabilità ordinaria

Le previsioni più importanti di tali comunicazioni sono state fatte per le isole della Certosa, Vignole, S. Erasmo e Litorale nord, per il Lido e per Pellestrina.

La penisola del Cavallino, già meta di turismo non organizzato e per la quale si prevede un ulteriore pianificato sviluppo turistico, sarà direttamente collegata con una strada automobilistica alle isole di S. Erasmo, Vignole e Certosa. All'estrema appendice della nuova arteria verrà creata una testa di ponte dalla quale sarà facile raggiungere Venezia.

L'importanza di questa comunicazione si può sintetizzare nel convogliamento dei mezzi automobilistici provenienti dalla parte nord-est, con appropriata diramazione dalla prevista autostrada Trieste - Venezia, ottenendo così, oltre ad altri vantaggi, un alleggerimento della pressione automobilistica a Piazzale Roma.

Tale testa di ponte, mentre avvicinerà un'altra zona della terraferma a Venezia, contrariamente a quella di Piazzale Roma, rimarrà completamente separata dalla città, essendo ubicata nell'Isola della Certosa a una distanza di 400 - 500 mt. dalla città insulare.

Questa arteria principale si otterrà da un ampliamento della via Fausta nella penisola del Cavallino ampliato ottenuto portando la sezione attuale a ml. 24 di carreggiata, con zona verde centrale. Si prevede inoltre una zona di rispetto di 20,00 ml. a partire dai cigli esterni della carreggiata. Da Punta Sabbioni la strada, a mezzo di opportuno manufatto, passerà all'Isola di S. Erasmo, quasi lambendo la riva sud dell'isola, per passare quindi alle altre due isole delle Vignole e della Certosa. In queste ultime isole la strada

si diramerà, per unirsi poi alla testa di ponte della Certosa, fissata di fronte all'isola di S. Pietro di Castello, dopo aver creato sulla punta est delle Vignole una testata suppletiva.

Per creare questa arteria sarà necessario sorpassare con opportuni manufatti il Canale dei Treporti e la sua zona barenosa per il collegamento Cavallino - S. Erasmo ed il Canale di S. Erasmo per il collegamento S. Erasmo - Vignole.

La viabilità secondaria è costituita nella penisola del Cavallino dalle penetrazioni della Via Fausta ai nuclei turistico-balneari prospettanti sulla spiaggia. Tali penetrazioni, raggiunti i nuclei, si ramificano, creando il tessuto viabile automobilistico dei nuclei stessi: il tessuto si compenetra con quello dei percorsi pedonali previsti, in modo d'evitare al più possibile conflitti ed interferenze.

Lo stesso criterio nella stesura della tessitura viaria secondaria, si è seguito anche per i quartieri urbani delle isole di S. Erasmo, Vignole e Certosa.

Si sono così limitate le penetrazioni dalla via di traffico al quartiere, cercando invece di ramificare le poche penetrazioni, sì da servire egualmente bene tutto il nucleo urbanizzato. I percorsi automobilistici sono stati tenuti distanti il più possibile da quelli pedonali, sviluppandoli generalmente tra il verde.

Per il Lido si dovrà procedere soprattutto alla sistemazione della viabilità esistente.

Lungo tratto dell'isola è percorso dalla Via Malamocco, in parte sistemata con una sezione stradale di ml. 25.00, ma che presenta però gravi deficienze di sezione sia nella parte che va dal piazzale S. Maria Elisabetta alle Quattro Fontane, sia nella parte che va da Malamocco ad Alberoni. Siccome la Via Malamocco nel suo primo tratto, eccessivamente angusto, non ha possibilità di ampliamento è stata prevista la completa sistemazione della viabilità dal Piazzale S. Maria Elisabetta sino alle Quattro Fontane, con la creazione di una strada lungo laguna, in prolungamento della riviera S. Nicolò, mediante parziale imbonimento del canale fiancheggiante, la cui sezione verrà ripristinata con dragaggio della secca laterale. E' stata prevista inoltre una correzione della strada in corrispondenza dell'abitato di Malamocco e la sua prosecuzione sino ad Alberoni, con allargamento, verso l'interno, dell'attuale strada comunale costeggiante la laguna. Ad Alberoni opportuna penetrazione (strada dei Bagni) porterà alla spiaggia e ad un progettato nucleo di servizio turistico-balneare a carattere eminentemente stagionale.

Altro intervento riguarda il raddoppio della viabilità S.M. Elisabetta - Lungomare, che si otterrà con l'allargamento della Via Loredan, ottenuto dalla parte Sud colmando in parte il Canale omonimo e arrivando sul Lungomare attraverso l'attuale area del Luna Park. Tale intervento consente di ottenere una doppia congiungente tra i piazzali d'arrivo dei vaporette (S. Maria Elisabetta) ed il sistema dei piazzali e delle terrazze prospettanti il mare (Piazzale Bucintoro). L'intervento porterà con sé la ristrutturazione delle 2 testate: il Piazzale Bucintoro sul Lungomare Marconi sarà ampliato ed incorporerà parte delle attuali aree del Luna Park; ivi prenderanno posto attrezzature turistiche e commerciali (magazzini, bar, ristoranti) e zone di verde;

il Piazzale di S.M. Elisabetta lungo Laguna sarà attrezzato convenientemente alle sue funzioni.

Si prevede inoltre un allargamento della Via dell'Ospizio Marino.

Sulla parte interna verso laguna si sono progettate due testate, che verranno ottenute con piccoli imbonimenti, una in corrispondenza del tratto compreso fra Viale S.M. Elisabetta e Via Loredan ed una in corrispondenza dell'imbocco di Via Antonio Selva, che serviranno per gli approdi ACNIL e per la creazione sulla prima di un piazzale con insediamento di attrezzature ricettive turistiche.

Sul Litorale di Pellestrina è previsto il completamento e l'allargamento a mt. 8 circa della strada lungo il Murazzo da S. Maria del Mare all'estremo sud dell'isola (Ca' Roman). Per rendere più efficienti e completi i servizi di recente istituzione: servizio di autolinee ed un futuro servizio di ferry-boats, in modo da creare una continuità di comunicazioni senza trasbordi tra il Lido e Sottomarina-Chioggia.

La strada lungo il Murazzo a sud dell'Isola, verso Ca' Roman, non presenta grandi difficoltà per la sua creazione od allargamento, ad eccezione di un'opera particolare per un tratto di 300 metri circa, che esigerebbe l'eventuale esproprio lungo laguna nel tratto Ca' Roman. Questa strada lungo il Murazzo avrebbe la sua specifica destinazione per i mezzi motorizzati, i quali possono giungere a servire l'abitato alle spalle, con due peduncoli di penetrazione ottenuti sfruttando le già esistenti « carizzate ».

La strada lungo laguna invece opportunamente pavimentata, resterà ad uso pedonale e di servizio per attracco dei pescherecci.

2) Viabilità acqua

Data la particolare configurazione dell'estuario, sono necessari opportuni interventi che migliorino le comunicazioni acquee.

Così, per il collegamento con il litorale nord e con le isole di S. Erasmo, Vignole e Certosa in conseguenza della prevista viabilità ordinaria, si dovrà procedere al dragaggio dei fondali dinanzi alla testa di ponte della Certosa e dinanzi a quella sussidiaria delle Vignole, dove non esiste profondità sufficiente per i motoscafi.

Riguardo all'isola del Lido, per la viabilità acqua si propone, oltre allo spostamento del Canale fiancheggiante la laguna nel tratto interessato dall'ampliamento della Via Malamocco, una rettifica che migliori la navigazione sul canale del Casinò e dell'Excelsior, onde permettere il senso circolatorio ai motoscafi di servizio.

Con la nuova sistemazione dei collegamenti lagunari con Chioggia e che implicano l'abbandono del Canale di S. Pietro per passare più all'interno con mezzi più veloci e rapidi, si rende necessario lo sfruttamento dei canali di Spignon, Valgrande, Allacciante, di Lio e di Perignola. Si dovrà provvedere alla sistemazione delle bricole di segnalazione, oltre al dragaggio del Canale Allacciante, che, trovandosi sullo spartiacque fra le bocche di Chioggia e di Malamocco, ha un fondale ed una larghezza non adatti ai mezzi veloci.

Rimangono ora da esaminare le proposte fatte per i collegamenti delle due isole di Murano e Burano.

Per migliorare le comunicazioni con la prima isola è previsto l'allargamento e il prolungamento del Canale degli Angeli sino all'Aeroporto Internazionale Marco Polo e nella Venezia Storica l'allargamento del Rio di Noale e l'apertura al traffico del Rio delle Galeazze.

Viceversa il collegamento con la terraferma potrà avvenire attraverso l'apertura del nuovo canale di adduzione all'Aeroporto, la cui costruzione è già iniziata sulle barene di Tessera, canale che verrà escavato in prosecuzione del canale degli Angeli, con una larghezza utile di ml. 30 circa in cunetta e di ml. 3 in profondità sul m.m..

Per il collegamento con l'Isola di Burano è prevista l'adozione di motonavi più celeri e di maggior portata passeggeri. Quindi, per la piena efficace realizzazione di questa previsione, si dovrà procedere al miglioramento della situazione dei canali di adduzione all'Isola e cioè lo scavo trasversale e verticale dei canali del Bisatto e della Scomezera, per consentirvi il regolare transito con l'autorizzazione della massima velocità.

Inoltre l'Isola, attraverso un breve traghetto con la estremità nord dell'isola di S. Erasmo, potrà approfittare di un possibile agevole collegamento viario con le isole di Vignole e Certosa da una parte e dall'altra con il litorale di Treporti Cavallino.

2° — AZZONAMENTO

1) Certosa, Vignole, S. Erasmo e Litorale del Cavallino

Nella pianificazione urbanistica del Comune riveste particolare interesse la zona Nord-orientale della Laguna, comprendente le Isole della Certosa, delle Vignole e di S. Erasmo e la penisola del Cavallino con i centri del Cavallino, di Treporti, di Ca' Savio e di Lio Piccolo. Si tratta di una zona molto vasta e poco abitata, dove l'attività principale è l'ortofrutticoltura.

Come si è già accennato, in questi ultimi anni è andato sempre più affermandosi un certo turismo di massa sulla spiaggia del Cavallino dove, nonostante che in pratica non esistano servizi, si sono installati campeggi rilevantissimi e dove anche la edilizia privata ha incominciato ad avanzare programmi grandiosi.

E' indubbia l'assoluta necessità di una urgente sistemazione della penisola del Cavallino in modo tale che, senza distruggere la sua caratteristica fisionomia attuale, possa essere realizzato un centro turistico di notevole richiamo. L'attuazione di tale piano solleverà l'economia di tutta la zona ed i benefici si faranno sentire sull'attività ortofrutticola e valliva, che soffrono attualmente di mancanza di mezzi per l'ammodernamento delle attrezzature; anche le attività tradizionali potranno quindi essere fonte di una maggiore ricchezza evitando il presente sperpero di energie. Questi i criteri del P.R.G. per il litorale del Cavallino e le Isole (S. Erasmo, Vignole, Certosa) che ne costituiscono il naturale proseguimento in direzione di Venezia storica. Perciò si prevede nella penisola del Cavallino un insediamento a carattere turistico-balneare lungo la fascia litoranea. Infatti, mentre si è ritenuto che gli eventuali insediamenti a carattere residenziale permanente debbano rinforzare i centri attuali (Cavallino, Treporti, Ca' Savio, Punta Sabbioni), appare altresì chia-

ro che gli insediamenti stagionali turistici prendano posto nelle immediate vicinanze della spiaggia, con uno sviluppo organico e preordinato, in modo da conservare all'attuale uso agricolo i terreni retrostanti, destinati tradizionalmente all'ortofrutticoltura.

Sono stati previsti entro la fascia balneare nuclei distinti, ognuno dei quali è collegato alla via Fausta tramite una strada di penetrazione, che attraversa la zona dei frutteti e degli orti. L'impianto urbanistico generale prevede che i nuclei siano intervallati da zone di verde pubblico, nei quali troveranno sede adatti campeggi, che i collegamenti automobilistici fra nucleo e nucleo avvengano ricorrendo alla Via Fausta.

Un dorsale continua, al limite fra l'arenile e la zona di rimboschimento, correrà lungo tutta la spiaggia e costituirà un baluardo contro l'eventuale pericolo dei marosi. Opportunamente stabilizzata, servirà di difesa e di riparo dalle azioni del vento sulla sabbia. Lungo questa dorsale e ai suoi lati, sorggerà una vasta fascia di verde alberato, che ospiterà sia le attrezzature per i giochi, lo sport e la ricreazione, sia la rete dei percorsi pedonali di accesso alla spiaggia e di collegamento fra i nuclei.

Il concetto informatore del progetto è quello di garantire ai bagnanti il libero accesso alla spiaggia da ogni abitazione, senza attraversamenti delle strade riservate al traffico automobilistico. Ciò comporta un doppio sistema di percorsi: quello automobilistico che si allaccia all'asse stradale di derivazione dalla Fausta e quello pedonale che, superata la dorsale lungo l'arenile, penetra nel corpo del nucleo stesso. E' da far presente che ogni nucleo, per quanto riguarda servizi, attrezzature, impianti balneari e turistici, è previsto autosufficiente in modo da poter vivere di vita propria.

La fascia di cui si prevede l'inurbamento a carattere turistico balneare, è quella dipartentesi verso E-NE dalla diga del Porto di Lido ed appartiene in gran parte al Demanio Marittimo. La restante zona prossima al mare fino al faro di Piave Vecchia (limite del Comune) è quasi totalmente paludosa, se si fa eccezione delle aree, subito in continuità alla fascia in parola, già sfruttate per campeggi e colonie. Provvedendo però ad una bonifica, si vede l'opportunità di recuperare tale zona per uno sfruttamento di carattere stagionale, sia perchè anche tale spiaggia è molto interessante, sia perchè ormai l'afflusso dei turisti è tale da riempire tutta la spiaggia dalle foci del Piave a Punta Sabbioni. La bonifica di questo territorio depresso è certamente da prevedere, sia per il vantaggio che recherebbe alla economia agricola locale, sia per i benefici che ne ricaverebbero la salubrità della zona e la sua stessa sicurezza, a volte compromessa dalla furia del mare, che qui trova facile ingresso nell'entroterra. Tale bonifica è già in parte in corso d'attuazione ad opera dell'iniziativa privata.

Per quanto riguarda gli attuali centri rurali di Treporti, Lio Piccolo e Cavallino essi dovrebbero rimanere sostanzialmente della consistenza attuale perchè esistono in funzione dell'agricoltura. Però, per ragioni di varia indole, è stato previsto un certo ampliamento.

Per ciò che concerne l'inurbamento delle Isole di S. Erasmo, delle Vignole e della Certosa, la constatazione della loro salubre ottima esposizione, la possibilità di un loro avvicinamento al centro di Venezia con l'apertura al traffico nel Rio delle Galeazze e con la mobilità automobilistica creata fino alla Certosa, rendono opportuna e conveniente una limitata parziale urbaniz-

zazione che viene prevista in modo che i nuclei urbani non siano disturbati dall'arteria di collegamento che dovrà congiungere Punta Sabbioni alla Certosa. Essi sono stati localizzati in modo che la struttura agricola delle isole non venga compromessa. Così si prevede che buona parte delle Vignole rimanga destinata alle coltivazioni ed il nucleo turistico di Sant'Erasmus previsto in mezzo al verde è stato localizzato con dimensioni tali che solo una parte trascurabile dell'area viene sottratta all'agricoltura. A proposito di quest'ultimo nucleo è da dirsi che la sua posizione è anche in funzione dell'orientamento: situato sulla punta meridionale dell'isola, gode di un ottimo soleggiamento, di un'aria purissima proveniente direttamente dal mare, a cui si affaccia con una piccola spiaggia.

L'urbanizzazione delle isole si presenta così nel suo complesso articolata sui due nuclei: uno residenziale alla Certosa e Vignole e l'altro turistico a S. Erasmus. Entrambi sono previsti autosufficienti sia nelle attrezzature che nei servizi e dotati di un centro, caratterizzato dalla Chiesa, dai negozi ed attrezzature principali e che costituisce l'elemento attorno cui gravita l'intero nucleo.

Per la Certosa-Vignole, si ritiene che le residenze non potranno essere che di medio ed elevato tono; perciò è stato previsto un inurbamento residenziale a carattere semintensivo a blocchi isolati fra il verde.

2) Murano

L'isola di Murano manifesta la necessità di un risanamento dell'edilizia, che permetta oltre a tutto di eliminare l'attuale sensibile affollamento.

Tale risanamento, da attuarsi attraverso un piano particolareggiato ispirato, come per Venezia insulare, a criteri di conservazione ambientale, dovrà tenere in particolare conto le caratteristiche locali, segnatamente lungo le fondamenta, permettendo solo trasformazioni che conservino nell'aspetto esterno e nella volumetria lo spirito della tipica edilizia dell'ambiente.

La nuova edilizia troverà invece il suo sviluppo nella Sacca Serenella. L'intera area (Ha. 9,7) di questa nuova Isola, di proprietà demaniale, è stata data in concessione ad una trentina di ditte, ma solo una quindicina di esse ha utilizzato fin qui, il proprio lotto con costruzioni di qualche genere. Tali costruzioni sono sorte lungo il lato del Canale Serenella prospiciente Murano, mentre la zona Ovest e quella Centrale, risultano ancora libere: son queste le aree che il Piano prevede di utilizzare ai fini residenziali, in modo che il fabbisogno edilizio abbia a trovare qui la massima parte delle superfici edificabili necessarie, evitando a priori la possibilità di compromettere l'ambiente muranese. La nuova zona residenziale che si presenta particolarmente idonea a questa destinazione, offrendo la vista della laguna e della parte nord della Venezia insulare, sarà caratterizzata da una tipologia edilizia del tipo semintensivo, mentre un piccolo settore lungo laguna sul lato sud verrà destinato a verde pubblico.

L'isola di Murano nell'ambito della nuova viabilità lagunare prevista vedrà sensibilmente migliorati i collegamenti con il Centro Storico. Infatti l'allargamento del Rio di Noale e l'apertura del Rio delle Galeazze permetterà ai servizi di linea di utilizzare questi nuovi percorsi così che risulteranno ridotti

in misura sensibile i tempi di percorrenza sul tragitto da Murano a Rialto e da Murano a S. Marco. Va notato ancora che il Rio di Noale avrà continuazione nella laguna in un canale di nuovo escavo con direzione nord che si allaccerà direttamente al Canale degli Angeli, ad Ovest di Murano e il cui prolungamento giungerà fino al progettato aeroporto di Tessera. Questo canale creato essenzialmente per le comunicazioni rapide con la nuova aerostazione, potrebbe divenire per Murano una via diretta di collegamento con la terraferma attraverso la laguna nord occidentale e il terminale di Tessera, esigenza sentita in particolare dalle industrie locali del vetro per i propri trasporti di merci e materiali. Questa industria ha notevolissima importanza nella economia dell'Isola.

Per le sue caratteristiche e per la forza che le deriva da una secolare tradizione essa ha potuto fino ad oggi mantenere una sua vitale posizione in contrasto col quadro di generale decadimento delle attività industriali localizzate nel perimetro della Venezia-Storica. Ciò vale soprattutto per il settore del vetro artistico, per il quale si prevedono ulteriori possibilità di sviluppo in relazione anche al futuro Mercato Comune Europeo. Tenendo conto delle particolari esigenze dell'Isola, sono state fissate determinate aree per i nuovi insediamenti industriali in posizione eccentrica rispetto al centro abitato. Si fa riferimento qui al margine Nord e Nord-Est di Sacca Serenella ove potrà trovar posto anche un particolare tipo di mostra-mercato in grado di costituire un ulteriore richiamo di interessi commerciali ed industriali oltre che turistici.

3) Burano

Gli orientamenti di Piano per questa Isola sono strettamente conservativi e prevedono essenzialmente il risanamento dell'abitato, da attuarsi attraverso un piano particolareggiato e lo sfollamento dell'attuale eccedenza di popolazione verso altre zone del territorio Comunale. Al Cap. V si sono indicate le valide ragioni che hanno determinato la scelta di questo programma, che è suscettibile qui di una ulteriore e più dettagliata analisi.

L'elevatissimo indice di affollamento esistente che, da indagini appositamente effettuate, varia a seconda dei quartieri da 1,66 a 1,91, indica la necessità, per assicurare un teorico rapporto vani/abitanti pari ad 1, di tendenzialmente prevedere il trasferimento di circa 3.000 persone. Questo sfollamento potrà avvenire esclusivamente verso quelle località ove già ora parte della popolazione di Burano trova lavoro. E' questo il caso di Murano che assorbe attualmente in sensibile misura la mano d'opera buranella. Sarà qui possibile favorire un insediamento di nuclei familiari nel progettato nuovo quartiere di Sacca Serenella, mentre è lecito ritenere che il previsto sviluppo del litorale del Cavallino e delle Isole dell'Estuario, possa determinare una spontanea migrazione verso queste nuove zone e verso Venezia stessa in relazione alle possibilità offerte dalle nuove zone residenziali (Sacca Fisola).

Per la popolazione che rimarrà nell'Isola, il piano di risanamento dovrà affrontare il problema di dotare le abitazioni, di adeguati servizi igienici, oggi pressochè inesistenti. L'attuazione di questa necessaria misura si presenta particolarmente difficoltosa per la particolare struttura edilizia del centro abitato e per la assoluta insufficienza della rete di fognature e dell'acquedotto.

L'Isola, a seguito di una riduzione della sua popolazione, che dovrà

tendere ad un « optimum » di 4000 abitanti, potrà raggiungere una autosufficienza economica ed una situazione abitazionale ideale. L'economia di Burano si reggerà ancora sulle attività tradizionali della pesca, della lavorazione dei merletti e dell'artigianato in genere. In particolare la pesca, accentuandosi in più ampia misura la tendenza già in atto, potrà da lagunare divenire d'alto mare, così da raggiungere un più elevato margine di produttività, che favorirà indirettamente lo sviluppo delle piccole industrie conserviere presenti nella Isola. Una migliore valutazione del lavoro delle merlettaie, come conseguenza di una politica tendente ad incoraggiare la produzione artigianale del merletto e un potenziamento delle possibilità turistiche, anche in conseguenza del previsto sviluppo delle isole dell'Estuario e del litorale, assicureranno alla popolazione rimasta adeguati mezzi di vita.

I collegamenti acquei con Burano saranno migliorati dall'approfondimento del Canale del Bisato e della Scomenzera, che permetterà ai mezzi di linea una maggiore velocità di crociera. Sarà possibile inoltre un diretto collegamento acquico con S. Erasmo e quindi con il Litorale Nord che potrà convogliare l'afflusso della mano d'opera verso queste nuove zone di sviluppo.

Le piccole isole che circondano Burano: Mazzorbo, Torcello, S. Francesco del Deserto rimarranno nelle condizioni attuali.

4) Lido

Il P.R.G. riconosce la duplice funzione del Centro Insulare del Lido: quella di residenza permanente e quella di residenza stagionale turistica, ha previsto i seguenti interventi per risolvere i problemi dell'Isola:

riguardo all'ampliamento territoriale, al fine di facilitare gli arrivi all'Isola per mezzo del trasporto acquico e di ospitare i servizi connessi che attualmente dispongono di uno spazio insufficiente, è stato previsto l'interrimento di parte della barena sul fianco Nord del Piazzale di S. Maria Elisabetta. L'area di questa nuova superficie colmata sarà di due ettari circa.

La destinazione riservatela è eminentemente ad attrezzature ed a servizi, per i turisti e per i residenti.

Una conveniente parte sarà destinata a verde pubblico alberato ed a giardino. Lungo lo sviluppo della banchina lagunare saranno situati gli attracchi e i pontili pubblici e privati.

Si sono previste poi delle nuove zone d'insediamento residenziale. Una urbanizzazione a carattere residenziale permanente è prevista in parte nel territorio situato fra la località Ca' Bianca e Malamocco e compreso fra la Via Malamocco e la Laguna. Caratteristici canali penetrano in questa zona.

La lottizzazione darà luogo ad una edilizia bassa, del tipo « estensivo B », ambientata nel verde. Un numero limitato di accessi dalla Via Malamocco portano ai vari quartieri del nucleo. Le strade interne di penetrazione saranno limitate all'indispensabile. La zona sarà dotata di tutte le attrezzature necessarie ad una confortevole residenza: scuole, centri di negozi, parchi.

Un'urbanizzazione a carattere soprattutto stagionale è prevista in una zona compresa fra le medesime località Ca' Bianca e Malamocco, ma situata nella parte opposta (a Est) della Via Malamocco fino al litorale dei Murazzi, che avrà le medesime caratteristiche edilizie. La vicinanza del mare e la parti-

colare attitudine per una residenza tipicamente balneare caratterizzano questa zona.

Particolare attenzione si è prestata alla protezione, con una fascia continua a verde profonda 40 m., della zona lungo il mare, comprendente il litorale scoglioso ed il terrapieno dei Murazzi.

All'estremità Sud delle spiagge di Alberoni, con una fronte a mare di un chilometro circa ad una profondità di 250 metri circa, è situato un altro insediamento balneare. La fascia di sabbia ad esso antistante è di larghezza generalmente superiore ai 100 metri.

Le caratteristiche dell'ambiente circostante, la spiaggia, il parco del golf nell'antico forte militare, il vicino porto di Malamocco, consentono di realizzare un centro balneare turistico. E' attribuita una certa importanza alle attrezzature alberghiere. Ville, villini completeranno questo nucleo percorso da una strada mediana e dotato del suo centro di attrezzature e di negozi.

Una strada di adduzione al nucleo sarà quella lungo diga, l'altra, l'attuale Via dei Bagni, opportunamente sistemata.

Nel centro del Lido è previsto l'inurbamento secondo due caratteristiche tipologiche: residenziale semintensivo nelle due zone laterali al Viale S.M. Elisabetta ed estensivo A per le rimanenti aree che non vengono destinate alla edilizia di carattere turistico-balneare.

Nel settore compreso fra la Via Vettor Pisani, la Via Lepanto e la Via Dandolo, potrà procedersi al riordino e alla ristrutturazione della sede per gli Uffici Pubblici dell'Isola; in particolare degli Uffici Comunali, delle Poste e Telegrafi, del Mercato locale, per i quali da tempo si è resa necessaria una sede adeguata.

Per quel che riguarda le attrezzature, oltre a quelle di carattere turistico balneare, sono da ricordare le grandi attrezzature che interessano, oltre che l'Isola del Lido, l'intero Comune ed il suo « hinterland » che saranno conservate in loco e ulteriormente potenziate e precisamente l'aeroporto Nicelli e la zona ospedaliera di Malamocco.

L'Aeroporto « Nicelli » attualmente insufficiente, sarà ampliato sì da consentire la possibilità di un traffico aereo turistico. Al riguardo è già stato approvato dal Ministero dell'aeronautica e dal Consiglio Superiore dei LL.PP. un progetto che prevede un aeroporto di classe D, con pista di 1500 - 1800 metri su terreno per la maggior parte strappato al mare mediante colmata previo contenimento con una diga a mare.

E' stata mantenuta dal Piano come Ospedaliera la zona compresa fra Malamocco e la Strada dei Bagni degli Alberoni. In essa potranno trovare posto anche le colonie di futuro insediamento nell'isola.

La frazione di Malamocco non è interessata da interventi di Piano se non indirettamente. Nel vecchio centro è infatti prevista una rigorosa conservazione ambientale con un piccolo ampliamento residenziale sul lato a sud protetto, nella strada lungo la laguna, da una breve fascia destinata a verde. La creazione delle nuove zone residenziali oltre Ca' Bianca, sul lato Nord e la destinazione della zona fra Malamocco ed Alberoni per un completo insediamento di Ospedali e colonie, porranno questo centro residenziale lagunare in una posizione di maggiore importanza.

5) Litorale di Pellestrina

Sulla fascia litoranea di Pellestrina, sono previsti alcuni interventi fondamentali, tali da promuovere un ordinamento urbano ed economico della zona. Il Piano tende al risanamento dei nuclei abitati, attraverso un piano particolareggiato analogo a quello in corso di studio per Venezia-centro, connesso a un vincolo protettivo di carattere ambientale. Ciò importerà dal lato igienico il risanamento di circa 600 vani, nonchè la demolizione di alcune parti di edifici specie laddove le costruzioni sono addensate, invece di essere distribuite lungo una sola linea longitudinale al margine della laguna, come è caratteristica del luogo; e dal lato funzionale la creazione di spazi liberi adatti per il deposito, vicino alle case, degli attrezzi da pesca e di altri spazi liberi e a verde pubblico per esigenze residenziali generali.

Non potendosi prevedere uno sviluppo demografico, stante anche l'attuale tendenza alla emigrazione, anzi prevedendo un possibile e parziale sfollamento, sono destinate all'espansione edilizia poche aree, sottraendo all'ortofrutticoltura solo il terreno indispensabile. Le nuove case che potranno essere costruite in tali aree faciliteranno l'opera di risanamento del vecchio abitato, permettendo di ripristinare il tessuto urbano di notevole caratteristico interesse ambientale.

La nuova edilizia dovrà uniformarsi all'ambiente, inserendosi con armonia tra le vecchie strutture; è stato perciò previsto che essa abbia a sorgere lungo laguna come è caratteristica tradizionale, con edificazione solo sul lato est della strada.

Le costruzioni delle nuove aree destinate alla residenza dovranno essere del tipo estensivo A; quelle che sorgeranno in zona già inurbata saranno regolate dalle norme del regolamento edilizio, come per la maggior parte del centro storico di Venezia e come per tutte le altre isole abitate della laguna.

Siccome a Pellestrina è necessario sollevare la bassa economia locale, sono stati previsti modesti provvedimenti per il turismo e per piccole industrie di carattere cantieristico.

Per favorire le possibilità di un certo sfruttamento turistico è previsto che una parte del progettato imbonimento della Sacca presso S. Maria del Mare sia destinato particolarmente ad attrezzature turistico-alberghiere di medio livello.

Sono poi previsti impianti di carattere balneare, specialmente attrezzati per la pesca subacquea nell'area demaniale del Forte Manin, che, assieme all'adiacente Campo Sportivo, convenientemente sistemato, possono costituire un complesso di un certo interesse.

Nella spiaggia di Ca' Roman poi, è previsto di destinare una zona ad uso della popolazione locale, attrezzandola in modo da costituire anche un richiamo per i bagnanti della vicina spiaggia di Sottomarina.

Un mezzo efficace per risollevere la bassa economia locale attraverso la attività turistica si ritiene possa essere quello di prevedere, nelle nuove edificazioni e nella ristrutturazione dei vecchi edifici un sistema di ospitalità che consenta al pescatore o all'ortolano d'integrare il proprio reddito con l'affitto stagionale di parte della sua casa.

Parte dell'area imbonita presso Santa Maria del Mare è stata destinata ad attività piccolo-industriale e di carattere cantieristico, che si riallaccia a

una tradizione locale ora in crisi e che potrà rifiorire col movimento portuale che si avrà con la costruzione dell'atollo dell'oleodotto e del canale per Fusina.

I benefici che trarrà la zona quando si sarà creata questa nuova situazione non sono facilmente valutabili, ma, sebbene modesti, appaiono indubbi.

3° — ATTREZZATURE COLLETTIVE E SERVIZI PUBBLICI

1) Verde pubblico

Dato il particolare carattere turistico-balneare dell'isola del Lido, sono stati destinati a verde pubblico due giardini privati di particolare interesse e cioè il giardino dell'ex Luna Park di 6.500 mq. ed il Parco delle Rose di 4.800 mq. nei quali si avrà l'insediamento di attrezzature turistico ricreative.

Sono state inoltre destinate a verde pubblico le seguenti zone:

parco sull'area attualmente libera ubicata sul lungomare Alberoni tra città Giardino e Ca' Bianca per una superficie di 27.000 mq;

parco su area libera lungo via Malamocco ad est di Via Ongania per un'area di 14.300 mq.;

una fascia lunga 2000 m. sul Lungomare e una lungo Via Malamocco di m. 1300 per una profondità media di m. 40 nella zona di espansione residenziale tra Ca' Bianca e Malamocco;

due giardini nel nuovo quartiere di espansione tra Ca' Bianca e Malamocco per complessivi 12.000 mq.; due piccole zone lungo il versante laguna a Malamocco per complessivi 11.000 mq.

Si tende, con la creazione di queste zone verdi a mantenere per l'edilizia un carattere estensivo a villini in mezzo al verde, con il fine anche di salvaguardare almeno in parte il carattere naturale dell'isola.

Per quanto riguarda il rimanente territorio dell'estuario: lungo il litorale del Cavallino sono state previste vaste aree pubbliche a pineta, a separazione dei nuclei balneari-turistici. Inoltre a Murano, a Sacca Serenella, è stata riservata a giardino un'area di circa 5.000 mq. antistante il nuovo nucleo di espansione.

2) Verde privato

Oltre i vincoli di non edificabilità imposti per le zone di rispetto dei Cimiteri e delle vie di grande comunicazione, sono stati vincolati a verde i seguenti giardini e parchi nell'isola del Lido:

Giardino all'angolo di Via Duodo e Via Cipro;

Giardino della Villa Marzotto;

Giardino del Cinema all'aperto « Corno d'Oro »;

Parco annesso all'Istituto delle Suore Bianche;

Parco dell'Hotel Excelsior.

3) Impianti sportivi

Per quanto concerne gli impianti sportivi del territorio dell'Estuario non è prevista alcuna innovazione e alcun rilevante potenziamento degli impianti esistenti.

4) Scuole

Le previsioni circa le attrezzature scolastiche riguardano esclusivamente le zone d'espansione residenziale, in quanto la situazione delle scuole relativamente alle attuali condizioni dei nuclei abitati è soddisfacente.

Per quanto concerne l'istruzione elementare, sono state previste tre scuole: due a Ca' Bianca, nel nuovo quartiere di espansione, di dieci aule ciascuna ed una agli Alberoni.

E' stato inoltre stabilito il fabbisogno per i nuovi quartieri dell'Estuario, che risulta essere di una scuola alla Certosa, una alle Vignole.

Per quanto riguarda l'istruzione media e professionale inferiore è stata ubicata una scuola nel quartiere previsto nelle isole delle Vignole e della Certosa.

SCUOLE ELEMENTARI

| | n. aule | area minima mq. | area prevista mq. |
|-----------------|---------|--------------------|----------------------|
| Ca' Bianca Nord | 10 | 3.250 | 8.000 |
| Ca' Bianca Sud | 10 | 3.250 | 8.000 |
| Alberoni | 6 | 1.950 | 2.000 |
| Certosa | 10 | 3.250 | 7.000 |
| Vignole | 12 | 3.600 | 7.000 |

SCUOLE MEDIE E PROFESSIONALI INFERIORI

| | n. aule | area minima mq. | area prevista mq. |
|-----------------|---------|--------------------|----------------------|
| Vignole-Certosa | 12 | | 7.000 |

5) Mercati

Riguardo ai mercati all'ingrosso, quello ittico del Tronchetto e quello ortofrutticolo di Mestre serviranno anche al rifornimento dell'Estuario.

Non si prevede alcun mercato all'ingrosso nella zona poichè la diffusa motorizzazione dei mezzi acquei, spinge anche i dettaglianti più lontani ad adire al più economico mercato generale. Ne è un esempio l'abbandono del Sottomercato Ittico di Burano.

L'Estuario si ritiene inoltre sufficientemente attrezzato come mercati riionali, e quindi non vi sono previsioni al riguardo.

6) Ospedali

Per i servizi ospedalieri dislocati nelle isole dell'Estuario, non è prevista alcuna innovazione.

7) Cimiteri

Per quanto concerne le zone cimiteriali dell'estuario è stato previsto un modesto ampliamento per il cimitero cattolico del Lido e precisamente un allargamento sui lati nord ed est, tale da ottenere una superficie complessiva di 12.000 mq. e l'ampliamento del Cimitero di Malamocco, che dovrà servire anche per i nuovi quartieri di Ca' Bianca. Inoltre per questo Cimitero, come per tutti gli altri dell'estuario, in base alla nuova legge del 17 ottobre 1959 n. 983, il vincolo di non costruzione viene limitato ad una zona della profondità di 50 metri.

8) Approvvigionamento idrico

La sistemazione del rifornimento idrico della zona dell'Estuario di Venezia, è stata prevista mediante due ordini diversi di opere che si possono riassumere come segue:

1 — Un primo gruppo di opere fa parte del complesso dei lavori riguardanti la sistemazione, l'ampliamento ed il potenziamento, ora in corso, dell'Acquedotto Civico del Centro Storico di Venezia Insulare, nel cui quadro è compreso:

a) - Per l'isola del Lido (sino a Malamocco ed Alberoni) la costruzione della nuova centrale di sollevamento e del relativo serbatoio di raccolta e di compenso, della capacità utile di 1500 metri cubi, e la posa delle nuove condotte di alimentazione e di distribuzione in partenza dalla suddetta nuova centrale, nonché delle nuove condotte principali per completare l'anello principale del centro urbano del Lido, attraverso i lungomari, ed il prolungamento della dorsale principale dalla stessa centrale sino a Malamocco ed Alberoni, onde poter assicurare colla nuova centrale pressioni non inferiori ai 19 metri nei punti più estremi della rete. Tali opere si prevede di poterle iniziare entro l'estate 1959 in modo da poterne risentire i benefici colla successiva stagione estiva 1960.

A tali opere è connessa anche la definitiva sistemazione della zona del Litorale Sud del Porto di Malamocco, mediante il prolungamento delle condotte del Lido oltre al Canale Porto suddetto, sino a S. Pietro in Volta e Pellestrina, per alimentare con acque dell'acquedotto di Venezia le vasche di raccolta dei due piccoli acquedotti Comunali dei suddetti centri, che sono attualmente alimentati da pozzi artesiani locali, la cui acqua, pur essendo potabile, con provenienza da falde profonde, non è gradevole per l'ospetto e l'intorbidamento dovuto a colonie di microrganismi innocui ormai presenti da anni, come si è detto, in tutte le falde artesiane della Regione.

b) - Per l'isola di Murano il completamento delle opere di sistemazione ed ampliamento della rete locale, che è compreso nel vasto piano dei lavori che ri-

mangano ancora da eseguire per la sistemazione dell'Acquedotto Civico del Centro Storico di Venezia, mentre per quanto riguarda la disponibilità idrica occorrente, il problema è stato già risolto, come si è detto, con la posa della nuova condotta sublagunare ultimata nel 1957 fra le Fond. Nuove e Murano.

2 — Un secondo gruppo di opere, che sono per ora nella semplice fase di progetto e studio di massima, riguardanti la definitiva e razionale sistemazione del rifornimento idrico della rimanente ampia zona dell'Estuario comprendente sia la parte insulare costituita dalle isole di Burano - Mazzorbo - Torcello - S. Erasmo - Vignole e Certosa, sia la parte litoranea comprendente tutto il litorale del Cavallino e che interessa anche l'intera zona litoranea tra Punta Sabbioni e la Foce della Piave Vecchia che va assumendo una notevole importanza turistico-balneare di prossimo grande sviluppo.

E' prevista in proposito la costruzione di un idoneo Acquedotto atto a distribuire in pressione l'acqua ai centri abitati ed alle singole costruzioni.

In base ad uno studio di massima, l'acqua occorrente dovrebbe essere prelevata, non più da falde artesiane, perchè tutte pervase, come si è detto da ferromicroorganismi e da protozoi, ma dal Sile in località Trepalade, (e cioè da acque superficiali limpide), e raccolta, dopo un trattamento di potabilizzazione, in un grande serbatoio, e successivamente immessa in condotta con apposito impianto di sollevamento.

E' prevista un'unica condotta dorsale tra la centrale di sollevamento a Punta Sabbioni la quale alimenta i centri di Mazzorbo - Burano e di S. Erasmo Vignole per poi, una volta giunto a Punta Sabbioni, aprirsi in un grande anello le cui braccia principali sono disposte: una lungo la via Fausta, parallelamente al Litorale, e l'altra lungo l'alzaia fiancheggiante il Canale interno di Pordelio.

E' stato previsto in linea di larga massima di proporzionare la portata di questo nuovo Acquedotto in modo da assicurare una disponibilità idrica di almeno 150 litri per abitante/giorno, prevedendo di servire con essa una popolazione di almeno 30.000 abitanti, e cioè doppia dell'attuale, tenuto conto dei previsti sviluppi industriali ed alberghieri della zona, specialmente lungo il litorale.

La portata di questo nuovo acquedotto è stata quindi prevista di:
 $(150 \times 30.000) \times 1.30 = 5.650/6.000$ metri cubi giornalieri.

Lo sviluppo complessivo delle condotte previsto è di metri lineari 51.500 di cui:

ml. 20.500 di condotta principale e

ml. 21.000 di condotte secondarie.

La pressione di esercizio prevista è di 45 metri alla centrale di sollevamento (a Trepalade) in modo da assicurare nei punti estremi della rete (Cavallino), e con le massime erogazioni di punta, almeno 20 metri di pressione.

La spesa presumibile per la realizzazione del progetto, così illustrato, potrà essere di oltre un miliardo.

9) Fognature

Per quanto riguarda la sistemazione della rete di fognature di Venezia Estuario, possiamo limitarci a considerare le località di Lido, Malamocco, Burano, Murano, S. Erasmo, S. Pietro in Volta e Pellestrina, dove il problema della fognatura acquista generale importanza, mentre nelle isole minori, se pur abitate, il problema è soltanto di fognatura domestica con scarico diretto o tramite vasca chiarificatrice nei vicini canali.

Va tuttavia messo subito in rilievo il problema della difficile possibilità di scarico, quando a valle del collettore si è formato un accumulo di sostanze sedimentate, o quando manca addirittura il muro di sponda, per cui lo scarico avviene a quota alta, su bassa sponda, con tutti i conseguenti inconvenienti. Una sistemazione generale della fognatura di Venezia Estuario non può assolutamente prescindere dall'escavo di rii e della loro manutenzione costante, e così pure dal banchinamento completo di tutti i tratti di sponda che ora sono senza rivestimento.

Si potrebbero qui impostare programmi utopistici relativi a una fognatura generale che raccolga tutte le acque nere, e le scarichi a conveniente distanza nel mare, o nei grandi canali lagunari. Purtroppo non è possibile prevedere che nel prossimo futuro si possa arrivare a finanziare programmi di questo tipo, e pertanto le soluzioni proposte non possono essere che di sistemazione della rete attuale, cercando di estendere per quanto possibile il sistema con fognatura separata e lavaggio automatico della rete nera.

Si esaminano ora, caso per caso, le diverse località.

Lido - Malamocco

La rete di fognature del Lido verrà migliorata con il provvedimento in corso di attuazione che riguarda la sistemazione di 35 vasche di cacciata (sulle esistenti 46), attualmente fuori uso, e per le quali vale quanto già esposto nella fognatura di Venezia insulare.

Anche nel quartiere di Ca' Bianca si prevede la installazione di vasche di cacciata ed è importante che nei futuri progetti dei nuovi quartieri si preveda sempre il predetto sistema misto, con diametri sufficienti, ad evitare il ripetersi della esperienza negativa dei bassi diametri, che troppo spesso restano intasati con i conseguenti ben noti inconvenienti.

Burano

Il problema delle fognature di Burano è più che altro un problema di educazione igienica. La sistemazione raggiunta negli ultimi anni è la migliore, compatibilmente con le condizioni del luogo, ed è formata da una rete di fognature del tipo misto, con tubi di cemento, e con movimento ad azione di marea. Per il completamento dei lavori, si adotteranno materiali di cemento vibrato o cemento amianto e con sezione dei tubi più ampie di quelle che vennero usate per il passato.

L'entrata in funzione della nuova rete però è subordinata alla dotazione

di impianti igienici nelle case, che permetta di evitare il sistematico riempimento dei pozzetti sifonati con i rifiuti giornalieri.

Murano

La rete di Murano è del tipo di quella di Burano, ma di data più antica, ed è in buono stato di efficienza. Un provvedimento in corso di attuazione riguarda la costruzione di nuovi tronchi di collettori in via secondaria mentre è allo studio la possibilità di dotare tutta l'isola di un complesso di vasche di cacciata il che sarebbe la soluzione più conveniente.

Pellestrina - S. Pietro in Volta

Anche qui è il caso di Burano e la sistemazione prevista in corso di attuazione è quella più rispondente alle condizioni del luogo.

INDICE

CAPITOLO I°

LO SVILUPPO STORICO DI VENEZIA

| | | |
|---|------|---|
| 1° — Le origini | Pag. | 1 |
| 2° — La « Civitas Rivoalti » | » | 2 |
| 3° — Venezia regina dei mari | » | 3 |
| 4° — Decadenza della Serenissima | » | 4 |
| 5° — L'unità con l'Italia e Venezia | » | 5 |

CAPITOLO II°

PROFILO STORICO DEGLI INTERVENTI DI CARATTERE URBANISTICO PROGETTATI E REALIZZATI A VENEZIA DALLA SECONDA META' DEL SEC. XIX°

| | | |
|---|------|----|
| 1° — Gli interventi pianificati e non pianificati a Venezia dal 1840 al 1950 | Pag. | 6 |
| 2° — Cenni di giudizio critico su 110 anni di questo studio e di attività urbanistica a Venezia | » | 16 |
| 3° — I lavori per la nuova pianificazione | » | 21 |

CAPITOLO III°

STATO DI FATTO

| | | |
|--|------|----|
| 1° — Venezia storica | Pag. | 25 |
| 1) Generalità. | | |
| 2) Zona non suscettibile di trasformazione. | | |
| 3) Zona suscettibile di trasformazione edilizia. | | |
| 4) Centro Direzionale Commerciale | | |

| | |
|---|---------|
| 1 — Il Porto ferrovia (Punto franco - Sezione Commerciale - Sezione viaggiatori). | |
| 2 — La testa di ponte automobilistica (Sezione merci - Sezione automobilistica). | |
| 3 — Attrezzature che sorgono tra Piazzale Roma e gli impianti portuali sul Canale della Giudecca (Frigorifero - Cottonificio - Officina Gas - Impianti Acquedotto - Manifattura Tabacchi - Carceri - Quartiere popolare di S. Marta). | |
| 2° — Venezia terraferma | Pag. 54 |
| 1) Generalità e consistenza. | |
| 2) Attrezzature collettive e servizi pubblici. | |
| 3° — Venezia Estuario e Litorale Nord | Pag. 71 |
| 1) Generalità e consistenza. | |
| 2) Attrezzature collettive e servizi pubblici. | |

CAPITOLO IV*

| | |
|---|---------|
| PROGETTI PREMIATI AL CONCORSO DI IDEE E AD ALTRI PROGETTI | Pag. 90 |
|---|---------|

CAPITOLO V*

IL PROGETTO PER LA FORMAZIONE DEL P.R.G.

| | |
|--|----------|
| A) — Problema della connessione della Venezia territoriale con la Regione | Pag. 104 |
| B) — Vari problemi del Comune. | |
| 1° Dimensionamento dell'espansione dei nuclei esistenti e dei nuovi quartieri residenziali in riferimento alle previsioni demografiche | » 106 |
| 2° Risanamento del centro storico | » 116 |
| 3° Sistemazione della terraferma | » 118 |
| 4° Sistemazione dell'Estuario e del Litorale Nord | » 122 |
| 5° Comunicazioni | » 126 |
| 6° Centro direzionale commerciale (Porto - Ferrovia - testa di ponte automobilistica e quartiere direzionale) | » 130 |
| 7° Zone industriali | » 134 |
| 8° Attrezzature collettive e servizi pubblici | » 135 |

CAPITOLO VI°

VENEZIA STORICA

| | |
|--|----------|
| 1° Generalità | Pag. 139 |
| 2° Zona non suscettibile di trasformazione | » 140 |
| 3° Zone suscettibili di trasformazione edilizia (Giudecca Sud - Cannaregio Nord) | » 140 |
| 4° Zona del centro direzionale commerciale (Porto - ferrovia - testa di ponte automobilistica e quartiere direzionale) | » 143 |
| 5° Interventi di viabilità principale, pedonale ed acquea (scavo o tombamento canali) | » 148 |
| 6° Zone per attrezzature collettive e servizi pubblici (verde pubblico, verde privato, impianti sportivi, scuole, mercati, ospedali, cimiteri, approvvigionamento idrico, fognature, nettezza urbana, gas) | » 151 |

CAPITOLO VII

VENEZIA TERRAFERMA

| | |
|--|----------|
| 1° — Gli interventi di viabilità principale | Pag. 161 |
| 2° — La zona residenziale | » 165 |
| 1) Generalità. | |
| 2) Le zone residenziali dei quartieri già inurbati. | |
| 3) Le zone residenziali dei quartieri di nuova espansione. | |
| 3° — La zona industriale | » 168 |
| 1) La zona dell'attuale struttura industriale. | |
| 2) La zona della prevista nuova espansione industriale. | |
| 3) Le zone delle piccole industrie (tra il Canal Salso e la Ferrovia, tra la Romea e la statale n. 11). | |
| 4° — La zona dei grandi servizi comunali (Mercato ortofrutticolo, macello, foro boario, ecc). | » 174 |
| 5° — La zona sportiva (ex Forte Marghera) | » 177 |
| 6° — Le grandi attrezzature di sviluppo (aeroporto Marco Polo) | » 178 |
| 7° — Zone per attrezzature collettive e servizi pubblici (verde pubblico, verde privato, impianti sportivi, scuole, mercati, ospedali, cimiteri, approvvigionamento idrico, fognature, nettezza urbana, gas) | » 180 |

CAPITOLO VIII

VENEZIA ESTUARIO

- 1° — Gli interventi per il miglioramento delle comunicazioni e della viabilità acquea dell'Estuario » 192
- 1) Viabilità ordinaria
 - 2) Viabilità acquea
- 2° — Azionamento » 195
- 1) Certosa, Vignole, S. Erasmo e Litorale del Cavallino.
 - 2) Murano.
 - 3) Burano.
 - 4) Lido.
 - 5) Pellestrina.
- 3° — Attrezzature collettive e servizi pubblici (verde pubblico, verde privato, impianti sportivi, scuole, mercati, ospedali, cimiteri, approvvigionamento idrico, fognature, nettezza urbana, gas) » 202