

Per il Piano di Assetto del Territorio della Città di Venezia

Linee di indirizzo politico del PD di Venezia

(documento votato dalla direzione comunale del PD)

Premessa

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT) della città di Venezia costituisce, per il PD, uno degli strumenti fondamentali per il governo delle trasformazioni territoriali e ambientali cui la città stessa sarà chiamata nei prossimi anni.

Un periodo, questo, che dovrà definitivamente consolidare il ruolo di Venezia come baricentro dell'area metropolitana vasta e come una delle grandi capitali d'Europa, posta al centro di uno spazio geografico e politico che tramite le sue porte d'acqua e di terra ritrova la vocazione ad essere luogo di connessione, agganciato contemporaneamente alle grandi reti del trasporto continentale e allo spazio mediterraneo, luogo di incontro tra i sistemi metropolitani maturi dell'Europa del sud e quelli emergenti del nord africa e del vicino e medio oriente.

Dobbiamo avere la consapevolezza che questo è il rango cui Venezia deve elevare le proprie ambizioni e traguardare anche il proprio disegno di sé. Perché l'idea di città, di ogni città, nel tempo globale e cosmopolita che stiamo vivendo si nutre non tanto della riflessione astratta e accademica, quanto della capacità che ha un'amministrazione di intuire le necessità di sviluppo economico, sociale, ecologico delle sue comunità, di prefigurarne quindi la capacità di adeguare il suo tessuto urbano a tali necessità.

E questo sforzo va compiuto accentuando le pratiche di condivisione e concertazione con gli altri livelli istituzionali coinvolti nelle procedure di copianificazione (contemplate nella L.R. 11/2004) ma soprattutto con il coinvolgimento degli attori di riferimento della città, dei portatori di interesse diffusi e pubblici, delle professionalità che in questa città agiscono e operano.

Vi è nel PAT larga acquisizione di quanto consolidato nei piani regolatori precedenti, frutto di decenni di discussioni e lunghi iter per essere prima pianificate poi possibilmente realizzate; la città consolidata se da una parte riafferma una serie di destinazioni assunte a diritto dall'altra può lasciare spazio a quei processi di riqualificazione urbana a partire dalle aree pubbliche dove il pubblico può generare interesse e valore economico positivo.

Il PAT nella sua ultima/nuova versione si prefigge come obiettivo strategico e complessivo quello della sostenibilità soprattutto nel definire i limiti precisi della città esistente, evitando quei fenomeni di dispersione insediativa che hanno caratterizzato negli scorsi anni lo sviluppo dell'edificazione nel nostro territorio. Non consumare più suolo, anzi, ridurre le previsioni di urbanizzazione di aree agricole previste dal vecchio PRG ottenendo un saldo negativo e promuovere la città che si sviluppa su se stessa sono i fondamenti di questo progetto.

In questo senso, pare opportuno sottolineare come le due necessità principali da temperare nell'approvazione del PAT debbano essere proprio quella ambientale e quella dello sviluppo economico.

Per molti anni concepiti come antagonisti, oggi questi asset si tengono insieme nel conformare la città presente e futura: è solo il caso di ricordare, ad esempio, come il ricorso (nei processi di ristrutturazione dell'esistente e di costruzione del nuovo) ai principi strutturali della "classe A" piuttosto che del fotovoltaico e del solare termico rappresentino dei valori economici sempre più emergenti.

Come non va dimenticato del resto che oggi le infrastrutture ambientali (aste fluviali, sistemi boschivi e dei parchi urbani) rappresentano non più elementi residuali della città, bensì ne costituiscono le connessioni fondative, in grado di tenere unita la città attraverso le diverse sue parti. In questo senso, l'architettura di fondo proposta dal PAT, che articola la doppia corona della green belt e della blue belt delle zone lagunari e di gronda non può che confermare questo modello.

La fascia di unione tra la l'acqua e la terra e il sistema dei forti di terraferma diventano quindi la base sulla quale si innerva il progetto ambientale che sviluppa il potenziamento delle connessioni creando una rete ecologica capace di uscire dalla frammentazione isolata e divenire spazio vivo e vivace; tale vivacità trova il suo completamento nella istituzione del Parco della Laguna Nord come elemento di tutela ma soprattutto di valorizzazione del patrimonio naturale del territorio e delle sue culture e tradizioni, anche produttive, che da questo percorso devono trovare importanti benefici.

Né va dimenticato che una città che pretende di essere capoluogo di un'area macroregionale come il nord-est non può che assolvere tale ruolo offrendo un mix di funzioni produttive ed economiche in grado di qualificarla rispetto agli altri sistemi urbani e infrastrutturali. Venezia può in questo senso assolvere ad un compito strategico nel sostenere quello sviluppo delle "reti lunghe" che garantisce oggi alle più dinamiche delle nostre PMI di uscire con gradualità dalla crisi.

Si deve inoltre puntare al miglioramento della qualità della vita utilizzando gli strumenti della perequazione e del credito edilizio per finanziare, tramite il prelievo di plusvalore, lo sviluppo della "città dei servizi" nella quale trovi compimento un progetto di riqualificazione generale degli spazi pubblici e delle attrezzature collettive.

Il dimensionamento strutturale della città in ambito metropolitano deve essere tale da attirare nuovi contenuti urbani corredati dai relativi servizi, in un rinnovato contributo dell'architettura al paesaggio, con l'obiettivo dichiarato di indicare le opportunità di sviluppo sociale e produttivo che realizzandosi invertano il moto centrifugo della residenza.

Per quanto detto, il PD ritiene obiettivo politico prioritario l'adozione del PAT da parte del Consiglio Comunale entro il prossimo settembre, per poi aprire immediatamente la fase della pubblicazione e delle osservazioni e addivenire alla sua approvazione tramite l'accordo di programma con l'Amministrazione provinciale di Venezia entro la fine dello stesso 2011.

Inoltre il PD ritiene altrettanto irrinunciabile politicamente la redazione e approvazione di tutti i Piani degli Interventi (PI) oltre che degli Ambiti di Intervento Complesso entro il 2015, per dare compiutezza al disegno di città del PAT, e dando così compimento ad uno tra i più significativi obiettivi di mandato della Giunta Orsoni.

Per quanto sopra detto, si ritiene indispensabile precisare le volontà del PD riferite in particolare ai cosiddetti programmi complessi previsti dal PAT, cioè quegli interventi che per posizione, rango e scala sono destinati a connotare nel profondo lo sviluppo della città, tanto da prevedere, per la loro realizzazione, il ricorso all'accordo di programma precedente anche l'adozione dei singoli PI.

L'area dei Pili

Il PAT individua quella dei Pili come uno degli ambiti soggetti appunto a programma complesso, prefigurando due scenari distinti (pur se omologhi) e lasciando indeterminata la scelta in merito a quale dei due scenari eleggere a scelta definitiva.

Infatti, nella relazione di progetto si afferma che in quest'area si prevede la realizzazione di un terminal, connesso al nuovo cavalcavia di San Giuliano per l'interscambio modale tra il mezzo di trasporto individuale e quello pubblico per accedere a Venezia, e la realizzazione di attività di servizio, a questo connesse, sia private che pubbliche o di uso pubblico e la riqualificazione ambientale dell'area.

Rispetto a quanto previsto si ritiene essenziale ribadire la funzione di interscambio che l'area dei *Pili* deve assolvere, in maniera complementare e aggiuntiva rispetto ai due terminal di Fusina e Tessera. Se il primo infatti appare più congeniale ad una funzione di terminal di approvvigionamento verso Venezia e di asservimento al flusso turistico da e verso Lido-Pellestrina, riservando al secondo il ruolo strategico di interscambio turistico verso la città storica, in specie in arrivo dal quadrante macroregionale ad est, è a quest'ultima polarità che i Pili possono svolgere una funzione di supporto e rinforzo, soprattutto per i flussi ad alta densità, subordinando quindi altre componenti o flussi di traffico.

In questo senso, l'area dei Pili si configurerebbe come un'attestazione anticipata alla città storica rispetto a quella storica di piazzale Roma/Tronchetto, con la funzione di servire prioritariamente gli accessi ad alta frequenza che utilizzano l'interscambio con il tram e SFMR ed in via complementare, rispetto agli altri terminal, gli accessi turistici. In tale ambito la previsioni dimensionali attuali risultano sufficienti e non vanno aumentate.

Pare inoltre inopportuno ipotizzare sull'area dei Pili altre funzioni o infrastrutture che, potenzialmente generatrici di forti flussi di traffico, entrerebbero in contraddizione con la funzione di attestazione e interscambio sopra chiarita.

La stazione di Mestre

Quella della stazione di Mestre costituisce una delle polarità forti della città consolidata, già oggetto nel corso del passato di scelte di pianificazione, tra cui giova

ricordare l'intesa preliminare tra A.C. e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per la riqualificazione dell'intera asta del fronte della stazione.

La relazione preliminare del PAT , nell'introdurre a tale polarità, la definisce polo regionale di attività terziarie, con una notevole previsione insediativa. In questa sede, si ritiene opportuno riaffermare il valore strategico della riqualificazione della stazione di Mestre, come appunto consolidamento di un polo funzionale centrale rispetto alla città consolidata.

Va però precisato come vada declinato l'asserito rango regionale di tale polo, in ragione anche delle criticità viarie e di mobilità correlate. Infatti, se pare legittimo confermare tale previsione per evitare la "migrazione" di funzioni ed attività di pregio del settore terziario oggi presenti in città verso altri sistemi urbani, risulta necessaria una riflessione sull'opportunità di confermare ovvero di ridurre i volumi complessivi previsti nel Protocollo d'Intesa tra Comune e RFI del 22 Marzo 2010.

Inoltre va valutata con attenzione l'opportunità di prevedere, insieme a quella terziaria, altre e diverse destinazioni d'uso (commerciale, direzionale, residenziale) in grado di costituire un mix funzionale più composito e articolato.

Da ultimo è opportuno valutare, relativamente alle aree in fregio a via F.lli Bandiera, l'effettiva funzionalità della collocazione di ulteriori funzioni di tipo commerciale/direzionale, avuto riguardo alle analoghe previsioni per l'area centrale della terraferma e per la stazione di Mestre.

Il Quadrante Tessera

Quella del Quadrante rappresenta una delle azioni più importanti (e come tali discusse) della nostra città. Il PAT riassorbe all'interno della cartografia il perimetro dello strumento urbanistico oggetto di osservazione nel corso della precedente consiliatura. Nel far questo il PAT agisce anche in coerenza con gli strumenti della pianificazione sovraordinata provinciale (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – PTCP) e regionale (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento – PTRC).

Innanzitutto va asserito la necessità di confermare nel PAT il rango metropolitano del Quadrante, cioè la sua fungibilità territoriale ed economica all'interno del sistema metropolitano delle relazioni. In questo senso esso rappresenterebbe, insieme all'area di porto Marghera, il mix di funzioni economiche connotanti la città nell'arco temporale dei prossimi 20 anni. In questo senso è pertanto necessario collocare funzioni di eccellenza afferenti alle più evolute city policies, come ad esempio l'entertainment district piuttosto che la cittadella dello sport.

All'interno di questo disegno va senz'altro confermata la destinazione di parte delle aree AEV all'insediamento della nuova sede del Casinò di Venezia.

In ragione di quanto sopra detto va quindi perseguita la ricerca della più assoluta qualità di progettazione e realizzazione dell'opera, unitamente al mantenimento della governance e del controllo pubblico sull'intero strumento. Tali leve, esplicitamente

contemplate nell'Accordo che accompagnava l'Osservazione urbanistica alla precedente Variante devono pertanto essere mutate all'interno del PAT, ovvero dell'Accordo che approvarebbe il Programma complesso.

Porto Marghera

Il PAT formula una scelta precisa in merito alle aree del sito di porto Marghera, confermandone la vocazione produttiva ed industriale, sia in riferimento alle attività oggi insediate, sia in riferimento a potenziali nuove attività ad alto valore tecnologico da insediare, riconducibili al segmento emergente della new economy.

Riteniamo che questa scelta sia strategica e contribuisca a connotare le opzioni di fondo nello sviluppo della città. Essa deve costituire le premesse per superare, insieme agli altri Enti titolari di competenza sull'area, la rigidità dell'attuale disciplina che regola gli interventi delle bonifiche, garantendo tempi celeri per il loro ottenimento e certezza per i relativi procedimenti.

Inoltre, se è del tutto condivisibile ipotizzare per il sito di porto Marghera la coesistenza di un mix produttivo composito rispetto ai settori coinvolti (chimico, navalmeccanico, manifatturiero), va altresì precisato che, per quanto riguarda la logistica, va prediletto il modello che innesta sulla filiera logistica attività di lavorazione e semilavorazione in loco, in grado di fornire nuove opportunità lavorative.

Nell'ATO 6 Porto Marghera viene previsto un carico insediativo aggiuntivo a destinazione Commerciale/Direzionale notevole (1.800.000 mq di slp): va precisato meglio il rapporto dimensionale tra le due funzioni, privilegiando quella terziario-direzionale su quella commerciale, ciò in considerazione della già consistente presenza della grande distribuzione nel territorio del Comune e nelle adiacenze di Porto Marghera in particolare.

La linea di forza del trasporto lagunare

Il PAT prefigura lo sviluppo di una nuova dorsale di sviluppo della città lungo l'asse Lido-Arsenale-linea di forza del trasporto pubblico-Aeroporto-Quadrante di Tessera-AEV Dese accanto alla dorsale storica Piazzale Roma-Pili-VEGA-Marghera-Stazione di Mestre-Gazzera. Si tratta nei fatti della proiezione potenziale della città verso le nuove funzioni di area vasta dell'area est e, in prospettiva, verso l'intera cintura metropolitana e il nodo infrastrutturale di Tessera.

Nel concordare pienamente con la previsione della nuova dorsale, è necessaria una riflessione attenta e approfondita in merito a come si sostanzia, dal punto di vista infrastrutturale, la cosiddetta *linea di forza* del trasporto lagunare destinata a collegare le aree di terraferma della direttrice con la città storica.

Al di là e oltre alle valutazioni inerenti la fattibilità tecnica e ingegneristica, è fuori di dubbio che infrastrutture "pesanti" come la sub lagunare esigerebbero di un preciso disegno di ristrutturazione radicale delle aree di attestazione che oggi rimane imprecisato.

Per ricordare solo un precedente storico, laddove nell'ottocento si realizzò il ponte translagunare per la ferrovia non ci si limitò alla semplice collocazione del fascio binari e delle strutture di servizio, bensì si ridisegnò attorno alla stazione ferroviaria una parte considerevole della città, cambiandone radicalmente il volto.

Oggi la possibilità di un radicale ridisegno urbano ad esempio delle aree contermini all'Arsenale è del tutto imprecisata, e deve tenere conto piuttosto della necessità di un recupero progressivo di quel grande comparto e della sua messa in disponibilità ad esempio nel circuito della produzione culturale d'eccellenza della città. Non di meno imprecisata permane, per il momento, la possibilità di proseguire un'infrastrutturazione di tipo "pesante" dall'Arsenale al Lido di Venezia.

Per queste ragioni, pur confermando sul lungo periodo l'opportunità anche della connessione rapida dell'asta Lido-Arsenale-Tessera, si ritiene meglio praticabile e sostenibile, sul breve e medio periodo il potenziamento di modalità tradizionali di trasporto lungo la predetta linea di forza, in grado comunque di assicurare in tempi certi l'accessibilità all'area occidentale del centro storico e, in prospettiva, al Lido di Venezia.

Per il Lido di Venezia e Pellestrina, dato lo sviluppo che interessa questa parte insulare del territorio, occorre dare spazio alle esigenze di collegamento con i punti intermodali di terraferma in un sistema di accessi plurimi, potenziando opportunamente anche il collegamento con il Terminal di Fusina e la dorsale viaria della Romea.

Il sistema della mobilità terrestre

Da ultimo, risulta prioritario formulare alcune considerazioni in ordine al complesso del sistema di mobilità della terraferma contemplato dal PAT. Esso assume e manda a coerenza le previsioni generali del *Piano Urbano della Mobilità* (PUM) del Comune di Venezia, che tenta di definire le scelte di fondo e scenario delle infrastrutture di terraferma. Anche in questo caso pare opportuna la scelta fatta di abbandonare lo schema complessivo con il quale si era conformato il sistema di accesso alla terraferma, attraverso diverse radiali di attraversamento (come *p.es.* la Castellana, la Miranese, l'Orlanda, il Terraglio) che dalle zone periurbane penetrano direttamente nel centro città.

Inoltre, nel tempo la progressiva crescita degli insediamenti residenziali e produttivi hanno allargato la terraferma ben oltre la cintura della prima circonvallazione e della stessa tangenziale, nei fatti lambendo le fasce periferiche dei sistemi urbani di Padova e di Treviso.

In conseguenza di ciò, la scelta di elevare la linea dei Bivi come grande anello periurbano attraverso cui gestire l'accesso alla città mediante il suo appoggio alla S.R. 14 evitando quindi penetrazioni dirette è senz'altro strategica e va riaffermata con forza.

Per rendere funzionale fino in fondo tale nuovo disegno è necessario confermare il diniego alla previsione di nuovi assi di ingresso alternativi a quelli esistenti così come va esclusa la connessione della strada dei Bivi all'A4, privilegiando piuttosto la possibilità di pervenire ad un accordo con il gestore autostradale per la liberalizzazione del tratto Mestre-Treviso.