

Venezia anno Duemila: la città bipolare nel nuovo Piano Regolatore

di Roberto D'Agostino

Le nuove politiche urbanistiche: dal sistema dei vincoli, al governo delle trasformazioni

Nella fase di forte accelerazione delle trasformazioni urbane determinata dalle spinte demografiche ed economiche, che ha caratterizzato lo sviluppo delle città, non solo in Italia, negli ultimi decenni, i piani regolatori hanno avuto un duplice ruolo. In una prima fase è stato quello di creare dei puri contenitori entro i quali veniva lasciato campo libero a tutte le forme di intervento che via via venivano proposte, indipendentemente da qualsiasi strategia o disegno urbano; successivamente è stato quello di tentare di convogliare le trasformazioni verso gli obiettivi considerati accettabili dalle comunità interessate, attraverso regole e vincoli. Il piano da allora è stato inteso come un sistema di vincoli capace di guidare tali trasformazioni entro argini predeterminati, diventando di conseguenza uno strumento rigido che solo di rado e per parti finite coincideva con le esigenze, difficilmente prevedibili, generate dal mutare delle condizioni economiche e delle necessità dei singoli cittadini o della collettività.

E' a tutti noto come nella maggior parte dei casi gli argini così elevati siano stati facilmente travolti da spinte enormemente superiori alle difese predisposte. Dopo ogni sconfitta, la pianificazione tendeva a complicarsi ulteriormente, ma gli esiti di questa battaglia sono stati in tutta evidenza perdenti per il territorio e le città.

L'urbanistica è diventata una specie di macchina celibe di cui a poco a poco si è pensato che si potesse fare a meno. Fino ad arrivare alla contrapposizione urbanistica/architettura, quando l'urbanistica è stata accusata di impedire, con le sue inutili e capziose regole, la realizzazione di buone architetture attraverso le quali si sarebbe potuta ottenere la riqualificazione delle città. Sappiamo bene come la rottura di questi argini sia apparsa inizialmente una pratica da nascondere e come sia poi diventata, con la fase dell'urbanistica contrattata, un vanto pubblico per quelle amministrazioni e quegli imprenditori che si facevano impunemente beffa dell'interesse generale e delle scelte democraticamente condivise.

Negli anni recenti, le spinte sia demografiche che economiche alle trasformazioni territoriali si sono arrestate o hanno addirittura assunto un segno negativo, manifestandosi come perdita di abitanti, perdita di funzioni, abbandono di manufatti, degrado edilizio e degrado urbano. Anche come spostamento di centralità urbana con conseguenze

di carattere regionale.

È coincisa con questa fase una nuova attitudine di alcuni settori amministrativi di concepire il processo di pianificazione urbanistica non come il momento in cui si dettano le regole, ma come un processo di governo delle trasformazioni territoriali, cioè come promozione e organizzazione delle spinte alla trasformazione verso gli obiettivi desiderati.

La logica che si è fatta strada è stata quella della pianificazione strategica, i metodi di intervento quelli che tengono insieme le previsioni generali del piano, gli strumenti attuativi, i finanziamenti, i soggetti delegati ad operare, la valutazione degli esiti socioeconomici.

Questa nuova attitudine, di cui Venezia è stata riconosciuta capofila, è derivata in eguale misura dalla presa d'atto del fallimento delle esperienze precedenti (e soprattutto del degrado, anche etico, registrato negli anni ottanta), e dalla consapevolezza che il nuovo quadro economico particolarmente depresso all'interno del quale i gestori urbani si trovavano ad operare, lasciava poche prospettive di modifica/miglioramento degli assetti del territorio: a meno che non fosse sollecitato da intelligenti azioni positive da parte dell'operatore pubblico.

La pianificazione è stata concepita come un processo complesso che va dall'elaborazione dell'idea del piano, alla sua trasformazione in disegno e regole, alla sua esplicitazione in piani attuativi e progetti architettonici, alla formazione degli strumenti operativi, al reperimento delle risorse, all'individuazione e organizzazione dei soggetti attuatori e dei soggetti gestori. Un processo capace di tenere insieme, affidandolo a un'unica regia, un ciclo che prima competeva a soggetti diversi e si realizzava secondo una tempistica gerarchizzata.

I Comuni soggetti attivi dello sviluppo e delle trasformazioni

Da tutto ciò è derivato un ruolo nuovo e molto più complesso del Comune che diventa un soggetto attivo e assume caratteristiche imprenditoriali, anche utilizzando società pubbliche o partecipate, attivando protocolli di intesa e accordi di programma con altri soggetti pubblici e privati, attivando modalità innovative di funzionamento dei propri apparati: azioni tutte tese a raggiungere in tempi certi obiettivi complessi e a utilizzare tutte le opportunità che si presentano.



Venezia e l'entroterra

In questo modo i Comuni si trasformano da semplici erogatori di servizi e controllori delle trasformazioni in soggetti attivi di sviluppo: costruendo strategie di medio e lungo periodo in molteplici campi di azione (residenza, servizi, attività economiche), dotandosi degli strumenti tecnici, procedurali e economici per conseguirle, mettendo in campo ingenti risorse rese disponibili dal mercato finanziario e da leggi di spesa ordinarie o straordinarie, regionali, nazionali, comunitarie, sviluppando infine iniziative dirette, attraverso agenzie ad hoc, in modo da agire più agilmente sul mercato o in associazione con partner pubblici o privati.

Questo ruolo dei Comuni può essere condotto a vantaggio della collettività, ma anche dei singoli operatori privati, trasformandosi, in questa direzione, in una sorta di imprenditore sociale, di azienda "no profit", capace di creare sviluppo e solidarietà, ricchezza e cultura, progresso economico e progresso civile, crescita di tutti e di ciascuno in un contesto di coerenze ambientali e sociali e all'interno di processi di trasformazione urbana e di promozione economico/sociale dalla cui realizzazione possono aspettarsi il massimo risultato.

L'esperienza di Venezia

All'interno di questi scenari urbanistici generali e addirittura contribuendo a fondare, attraverso la

propria azione, le nuove modalità di governo del territorio, Venezia ha ridisegnato negli ultimi sei anni le proprie strategie di sviluppo: strategie di sviluppo di una città estremamente complessa, segnata da una crisi profonda, al cui interno coesistono realtà disparate e spesso in conflitto, come il centro storico lagunare e il polo industriale di Portomarghera, la città vasta di terraferma, la laguna, le isole, i litorali.

Ciò ha comportato sia il ridisegno del sistema di relazioni e di organizzazione funzionale delle diverse parti della città, sia la stesura dei progetti specifici che danno corpo a questo disegno, sia l'individuazione delle procedure, delle risorse, degli attori del processo di trasformazione urbana.

Questo disegno è stato compiuto e guidato all'interno del lavoro di redazione del nuovo piano regolatore della città, che si è mosso sulle prospettive di sviluppo e di modernizzazione attese dalla collettività veneziana.

L'ultimo piano regolatore generale di Venezia è stato elaborato nella seconda metà degli anni cinquanta. Da allora, da quaranta anni a questa parte, l'urbanistica veneziana si è dedicata a molte pianificazioni parziali e di settore, alcune anche importanti e improntate a criteri di qualità, ma senza più cimentarsi con una visione complessiva della città. Al contrario, si è sempre più assunta un'ottica parziale, settoriale o localistica, senza mai assumere un punto di vista generale.

I risultati di questa mancanza di volontà comune e di capacità dei ceti dirigenti veneziani sono stati molti e tutti di segno negativo.

Massimo Cacciari iniziò anni fa il suo mandato con una affermazione programmatica che suonava così: "dimenticare Thomas Mann". Questa affermazione non significava semplicemente l'invito a pensare a Venezia senza associarne il nome ad immagini di decadenza e di morte, ma era una esortazione alla comunità veneziana ad autorappresentarsi e a lavorare perchè la città fosse capace di rientrare nel moderno proponendosi di nuovo come luogo propulsivo.

Non si può dire oggi se questa esortazione abbia avuto successo: Venezia si trova ancora all'interno di uno di quei passaggi particolari che sono destinati a modificarne gli assetti fissandone di nuovi, che dovranno reggere per un lungo periodo: passaggio e crisi, che non vanno misurati in mesi o anni, ma in decenni.

I temi di lettura di questa crisi sono molteplici a seconda dell'ottica in cui ci si mette e spesso anche degli obiettivi che si vogliono raggiungere.

La storia recente di Venezia può essere letta come storia di una città industriale, fortemente innervata dalle attività produttive.

Dopo il periodo mercantile e quello agricolo/finanziario, per buona parte del diciannovesimo secolo e i primi sette decenni del ventesimo secolo la città è stata caratterizzata da una composizione sociale e da una base economica fortemente incentrata intorno alle attività produttive prevalentemente manifatturiere. Il declino di queste attività è stato improvviso e violento e ha riempito la città di macerie.

La loro perdita, che ha svuotato interi settori del centro storico - dall'intera isola della Giudecca, a tutte le aree di bordo lagunare, all'Arsenale - e ha generato a Portomarghera una delle principali aree europee di declino industriale, oltre che di crisi ambientale, ha di fatto alterato in modo forse irreversibile la complessità sociale, l'articolazione delle professioni e dei mestieri, la struttura e l'uso dei servizi e delle attrezzature urbane, le modalità di accesso e di fruizione delle diverse parti della città, la loro stessa capacità di stare insieme in un sistema solidale e coerente.

Ma questa crisi può essere letta come crisi di struttura urbana, come incapacità o impossibilità di modernizzarne le infrastrutture, i modi d'uso, l'accessibilità, il suo sistema di relazioni a scala regionale, la qualità degli standard residenziali e dei servizi, l'incapacità o l'impossibilità di gestire il colossale patrimonio fisico e ambientale che Venezia costituisce.

Infine, può anche essere letta, questa crisi, come crisi culturale e di ceti dirigenti, come incapacità della comunità veneziana di esprimere una nuova idea di città dopo l'ultima compiuta idea di città nata agli inizi di questo secolo con l'abbandono

dell'insularità, la conquista del bordo del mare - il Lido - e la conquista della terraferma - Portomarghera. Idea che ha avuto uno straordinario successo urbano, che ha conformato la città vasta oggi esistente (Venezia, più Mestre, più Portomarghera e così via), ma che non è stata rinnovata con l'individuazione dei nuovi destini della città quando, attraverso la fase della ristrutturazione dei modelli economici e del quadro politico avvenuti negli ultimi venti anni, siamo entrati nell'epoca della globalizzazione.

La domanda che ci si deve porre è se una città, che ha vissuto, ha conformato il proprio sistema di relazioni ed è stata potente in quanto centro e nodo principale di una rete che si estendeva fino ai limiti estremi del mondo raggiungibile, può giocare un ruolo e quale in un'epoca in cui diventa dominante la produzione immateriale quando si costruiscono nuove reti connesse da nodi urbani sempre più rari e selezionati dalla competizione globale.

La reazione predominante della città negli anni scorsi è stata quella di combattere la propria crisi tentando di conservare l'esistente, o proponendo iniziative estemporanee volte più a soddisfare interessi di gruppo che interessi generali, o peggio ancora, immaginando ritorni ad inesistenti equilibri preindustriali.

Nello stesso tempo non è stata messa in campo nessuna nuova idea di città in grado di affrontare le competizioni della modernità. E non a caso nessun nuovo piano urbanistico generale è stato elaborato dalla fine degli anni cinquanta, aggravando e facendo precipitare la crisi.

La redazione di un nuovo piano regolatore della città, la sua discussione e approvazione ha rappresentato l'opportunità per Venezia di riflettere sui propri destini e di proporre una nuova idea di città adeguata a sostenere le sfide della modernità.

Il nuovo Piano Regolatore

L'idea di città che sottende il nuovo piano regolatore si fonda su due ordini di ragionamento: il primo legato al ruolo della città, il secondo legato alla sua organizzazione urbana.

Il ruolo della città - Il Piano parte dal convincimento che tra le città italiane Venezia, per le sue risorse storiche, oltre che per numerosi fattori infrastrutturali recenti, è tra le pochissime che possono competere con le grandi città europee, nella competizione indotta dal mercato mondializzato. Nello stesso tempo Venezia è certamente perdente in una competizione regionale, a causa della sua complessità strutturale, dei suoi costi urbani, della sua anomala collocazione, del peso di alcune sue attività.

Al contrario, le potenzialità di Venezia, a partire dal suo stesso nome, per proseguire con le grandi infrastrutture, le grandi aziende, le grandi istituzioni culturali, il *know how* produttivo che possiede,

possono competere vantaggiosamente con le capitali europee, contentendo traffici, localizzazione di istituzioni di carattere europeo e mondiale, produzioni di merci rare legate alla cultura e alla comunicazione.

Venezia infatti dà il nome a un sistema urbano all'interno del quale esiste la più grande concentrazione del mondo di beni storici e artistici collocati al centro di un ecosistema, ancora largamente conservato, unico al mondo, dove confluiscono quattro autostrade, cinque linee ferroviarie, dove esistono un sistema portuale e aeroportuale complessi, dove prosperano istituzioni scientifiche e culturali di importanza internazionale, dove operano distretti produttivi di eccellenza, dove permangono articolazioni territoriali, in laguna, nei litorali, nelle isole, in terraferma ricchissime di potenzialità organizzative. Tutto ciò al centro del cuore dello sviluppo europeo. Ma perchè queste risorse agiscano come sistema occorre costruire l'unità funzionale, organizzativa e culturale della città nelle sue diverse parti. E perchè Venezia possa davvero collocarsi al livello che le compete nel confronto tra città, deve sapere mettere in sistema tutte le sue risorse, dando vita ad un circuito virtuoso che porti a maggiori livelli di integrazione e quindi di valorizzazione delle proprie potenzialità.

Tutta l'impostazione del nuovo piano regolatore, costruito sull'idea di connettere in un unico sistema di reciproche coerenze e sinergie le diverse parti della città, allo scopo di creare un organismo urbano più forte, più ampio e dotato di sufficiente massa critica (nella prospettiva dell'integrazione metropolitana), è fondata sulla convinzione che solo in questo modo la città possa emergere tra le pochissime in grado di generare un'offerta spendibile sul mercato mondializzato.

I nuovi assetti urbani - La seconda idea forte del piano regolatore, strettamente legata alla prima, riguarda la ridefinizione degli attuali assetti urbanistici della città.

Il piano prende atto di una realtà che si è storicamente determinata, ma che è stata fino ad ora ignorata e cioè che Venezia non è costituita, come la gran parte delle città italiane ed europee, da un centro storico e da una cintura periferica, ma da due polarità urbane, la città d'acqua e la città di terraferma.

Queste due città sono cresciute all'interno degli stessi confini amministrativi e con forme avanzate di integrazione funzionale, ma sviluppandosi quasi in conflitto, voltandosi le spalle, usando la laguna sulla quale ambedue si affacciano, e che avrebbe dovuto unirle, come elemento di divisione. Non a caso sui bordi lagunari verso Mestre e verso Venezia sono state collocate le funzioni non desiderate (discariche, attività produttive, depositi, parcheggi e così via).

La città bipolare definisce l'idea urbana del piano. Concretamente questa idea si sviluppa:

- nella creazione di una nuova centralità con funzioni metropolitane localizzata alle due teste di ponte (le aree che si dipartono dalla stazione di Mestre, l'università, il parco scientifico, il parco di S.Giuliano, la cittadella della giustizia, la nuova testa di ponte di Venezia e così via);
- nella riorganizzazione dei traffici non urbani secondo linee esterne (i "terminal") con la contemporanea specializzazione degli interscambi urbani;
- nel ridisegno del sistema dell'accessibilità e della mobilità;
- nell'innalzamento delle qualità residenziali, ambientali e dei servizi diffuse in tutto l'organismo urbano per rendere sostanzialmente analoghi la qualità della vita nelle diverse parti della città;
- nella trasformazione delle aree di gronda e degli insediamenti lì collocati in cerniera tra i due poli urbani.

A questo concetto di città bipolare, città forte, produttiva, integrata e competitiva, viene contrapposta la città delle municipalità e delle identità locali. Idea che sottende rivendicazioni di particolarismo e divisioni e rappresenta una prospettiva nella quale ogni parte della città cerca la propria salvezza nelle proprie forze; idea che, se diventerà prevalente, relegherà Venezia ad un ruolo definitivamente marginale nel panorama non solo europeo, ma nazionale e regionale.

Una metodologia innovativa

Per affrontare, attraverso lo strumento urbanistico, temi così complessi in una città così complicata e partendo da una condizione così bloccata, sono state messe in campo delle procedure e delle modalità di pianificazione innovative.

Innanzitutto il nuovo piano regolatore generale è il frutto di un articolato processo urbanistico che ha visto il piano formarsi per parti coordinate attraverso un Progetto Preliminare, che ha garantito le necessarie coerenze e ha consentito di valutare ogni singola parte all'interno del disegno generale.

La sommatoria dei piani delle diverse aree, resi coerenti dal Progetto Preliminare, costituisce il Piano Regolatore Generale.

Questa metodologia della formazione del piano ha consentito di predisporre, contemporaneamente alla sua redazione complessiva, specifiche politiche di settore - le attività produttive, la residenza - o di area - le isole, le aree storiche - attraverso piani attuativi, progetti e programmi speciali via via coerenti con i diversi piani generali di area che erano stati adottati.

Se questa procedura è stata resa necessaria e per così dire inevitabile dalla stessa articolazione dell'organismo urbano diviso per parti certamente non coerenti (basti pensare alla città antica

lagunare e a Portomarghera: la seconda molto più estesa della prima), del tutto innovative sono invece le modalità di gestione urbanistica messe in campo.

La pianificazione, come è stato delineato all'inizio di questo scritto, è stata intesa come uno dei momenti fondamentali del governo del territorio, che promuove e organizza le spinte alla trasformazione verso le direzioni desiderate. Ciò è stato ottenuto attraverso azioni diverse e articolate. L'uso massiccio delle opportunità fornite dai programmi CER comunque denominati - PRU, PREU, edilizia sperimentale contratti di quartiere e, da ultimo, PRUSST - e dei programmi europei - Obiettivo 2, Urban, Conver, ecc. - è stato fatto coerentemente con i livelli di pianificazione che erano stati in quel momento raggiunti.

I diversi programmi sono stati cioè costruiti intorno ai piani generali o attuativi che erano stati adottati, ragion per cui nessuno di questi programmi ha avuto la necessità di specifiche modificazioni agli strumenti urbanistici.

In questo modo la costruzione dei vari programmi non è stata forzata, ma si è inserita correttamente nel processo di pianificazione: ciò ha permesso non solo di trovare facili riscontri nelle iniziative private, già orientate in quanto già a conoscenza degli obiettivi del piano, ma di avere sempre riscontro positivo nelle selezioni regionali, nazionali ed europee.

All'interno del medesimo programma poi, in quanto programmi non costruiti su specifiche occasioni di finanziamento, si sono potuti convogliare più tipologie di finanziamento, p.e. fondi per l'edilizia sperimentale, fondi CER, fondi Obiettivo 2.

I finanziamenti già attivati con opere già in corso di realizzazione attraverso questi programmi assommano nel periodo 1995-'98 a circa 500 miliardi di cui 200 pubblici e 300 privati.

Va detto che da quando è iniziata, sei anni orsono, la nuova strategia per Venezia si sono sviluppate delle importanti controtendenze alla crisi in atto, ma molti elementi di crisi, soprattutto sul piano della tenuta dell'identità sociale, si sono

approfonditi, in quanto le modifiche strutturali in corso non hanno ancora inciso sugli atteggiamenti e il comune sentire di molta parte della popolazione veneziana.

È, per così dire, una corsa contro il tempo.

Le politiche del Piano e il loro livello di elaborazione

Il processo di pianificazione a Venezia è ormai giunto al termine per quanto riguarda la sua struttura generale e si sviluppa a regime per quanto riguarda la pianificazione di settore attraverso la quale è stata attivata una grande quantità di interventi.

Tutti i principali strumenti urbanistici che compongono il mosaico del nuovo piano regolatore sono già stati predisposti e molti dei principali strumenti attuativi sono già operanti, creando le condizioni per avviare le grandi politiche urbane che realizzeranno la nuova città moderna e competitiva.

A ciascuna di queste politiche - per la residenza, per il lavoro e le attività produttive, per l'ambiente naturale e costruito, per la cultura, i servizi pubblici, i servizi sociali, per la mobilità e le infrastrutture - sono corrisposti piani, progetti, finanziamenti, opere.

La residenza - Fino all'approvazione del primo degli strumenti urbanistici di zona relativo alle aree residenziali non esistevano più a Mestre aree edificabili a fini residenziali; quelle esistenti erano fuori mercato per il costo e non vi erano aree per la localizzazione di interventi convenzionati o sovvenzionati.

Con le nuove possibilità edificatorie in aree pubbliche e private e una manovra di acquisizione di aree da parte del Comune attraverso l'"Immobiliare Veneziana", che verranno cedute a prezzo controllato a chi deve realizzare la prima casa, si è riattivato un mercato delle abitazioni in cui finalmente la domanda può incontrarsi con l'offerta. La manovra sulla residenza ha attivato programmi di recupero urbano e progetti speciali



Porto Marghera e Venezia



Il porto container

cofinanziati dai privati e dai fondi della Regione e del Ministero dei Lavori pubblici per la cui realizzazione sono stati fatti numerosi concorsi di progettazione. Tra questi il concorso per il recupero della ex fabbrica Junghans.

Portomarghera e le attività economiche - Al momento di affrontare il tema della riconversione del polo industriale di Portomarghera l'amministrazione aveva davanti due alternative: gestirne la progressiva deindustrializzazione e la trasformazione con logiche immobiliari (scelta fatta per molte aree industriali di crisi non solo nel nostro paese) o scommettere sulla sua reindustrializzazione compatibile, supportata da una radicale azione di recupero ambientale. Benché tra molti contrasti, è stata scelta la seconda strada. Pur essendo in presenza di una legislazione nazionale in materia carente e contraddittoria, di condizioni di particolare difficoltà ambientale e patrimoniale, e di altre condizioni sfavorevoli, si è oggi avviato un processo vasto di recupero e riconversione dell'area industriale e delle attività portuali destinato a caratterizzare il ruolo della città di Venezia.

I brillanti risultati del porto commerciale, il recupero e il disinquinamento di circa duecento ettari industriali senza costi per l'amministrazione e come ricaduta dell'insediamento di nuove attività, la realizzazione del Parco Scientifico, l'accordo

sulla chimica, sono i segni più evidenti di questa politica. Il progetto scaturito dal concorso internazionale di progettazione per il Parco Scientifico è già in larga misura realizzato e gli edifici previsti per le due prime fasi di intervento sono già operativi.

Accanto al piano di Portomarghera, segnano questa politica di attenzione verso i settori produttivi i piani per le attività produttive decentrate in altre zone del territorio comunale, sia in terraferma che in laguna, e le conseguenti nuove localizzazioni industriali e direzionali realizzate anche con un forte utilizzo dei finanziamenti europei. In particolare va ricordata la ristrutturazione del complesso industriale dismesso delle Conterie a Murano e la sua riutilizzazione con destinazioni complesse - produttive, terziarie, museali, residenziali - attraverso fondi europei, del Ministero dei Lavori Pubblici e privati; le prime imprese artigianali del vetro sono rientrate negli immobili recuperati agli inizi di questo anno.

La riconversione delle aree produttive dismesse di prima industrializzazione, la ristrutturazione del nodo della stazione di Mestre, la ristrutturazione dell'asta che congiunge Mestre alla laguna lungo la ferrovia con la previsione della nuova centralità metropolitana, costituiscono la risposta alla domanda fino ad oggi insoddisfatta di localizzazione di attività terziarie e di servizio che a Mestre hanno sempre stentato a trovare sedi adeguate.

Il patrimonio storico - Gli strumenti urbanistici hanno tra gli obiettivi principali la tutela, il recupero e la valorizzazione del patrimonio storico e ambientale del comune di Venezia.

Tutto il sistema degli insediamenti storici (Venezia, Murano, le isole minori, il Lido, Mestre, i centri storici minori della terraferma, gli insediamenti storici isolati o sparsi, la città giardino di Marghera) ha oggi strumenti operanti di pianificazione, tutela e valorizzazione. Questi strumenti hanno consentito l'avvio di molteplici interventi di recupero degli edifici storici, delle archeologie industriali, delle piazze, delle strade e degli spazi aperti e il reperimento a questo scopo di risorse non ordinarie pubbliche e private.

Si può affermare senza alcun dubbio che oggi Venezia è al centro del più importante programma di recupero urbano che esista in Italia e forse in Europa.

Il sistema ambientale - Altrettanto significativo è l'intervento sul sistema ambientale: i parchi urbani, i parchi lagunari che comprendono il recupero di numerose isole abbandonate, i parchi cittadini, la previsione e l'avvio della realizzazione di un grande bosco di oltre mille ettari nella terraferma.

Il progetto del parco di S. Giuliano è solo il più vistoso di questi interventi.

Con gli interventi di bonifica in corso e quelli programmati e già finanziati e comunque imposti dal piano regolatore a chiunque voglia fare qualsiasi intervento di trasformazione e infine con le previsioni della rinaturalizzazione del bordo lagunare oggi occupato da attività industriali incompatibili, Portomarghera si sta muovendo coerentemente verso l'obiettivo del completo risanamento ambientale.

Il welfare urbano e i servizi pubblici - Tutto il piano, attraverso l'innalzamento della qualità

residenziale, della mobilità, delle possibilità relazionali, delle strutture per servizi, del verde pubblico, tende verso quel "welfare" urbano senza il quale a livello sociale non restano che le politiche distributive, che inseguono permanentemente i bisogni senza mai poterli raggiungere e soddisfare. Una notevole quantità di servizi pubblici verranno restituiti alla collettività tramite le procedure di attuazione previste per le aree residenziali private di nuova realizzazione e come ricaduta degli interventi complessi di recupero urbano pubblico-privato. Inoltre, sono state previste grandi strutture culturali e di servizio, progettate attraverso la procedura concorsuale, attualmente in corso di realizzazione. Oltre a numerosi interventi puntuali, quali il padiglione sul mare al Lido, dei sistemi coordinati di interventi riqualificheranno pezzi di città: ne è un esempio la riqualificazione dell'area di S. Basilio con la nuova sede dell'IUAV, le sedi universitarie realizzate con il recupero di edifici portuali dimessi, la sede del Museo della Città Contemporanea. O ancora, gli edifici universitari - Laboratorio prove materiali, facoltà scientifiche di Ca' Foscari - in corso di realizzazione che danno consistente avvio al complesso universitario di terraferma destinato a formare un sistema urbano di alta qualità con l'adiacente parco scientifico e tecnologico e il parco urbano di S. Giuliano.

La mobilità e le infrastrutture - Sul fronte della mobilità e delle grandi infrastrutture è stata messa in campo una politica complessa che prevede la separazione del traffico industriale da quello civile, per migliorare la qualità della mobilità urbana oltre che per ragioni di sicurezza: la realizzazione di un nuovo sistema stradale, urbano e di parcheggi scambiatori, realizzato soprattutto in corrispondenza dei nodi più critici per consentire alternative ad una viabilità esistente del tutto inadeguata; la realizzazione di linee tramviarie nord



Il progetto Calatrava per il "quarto ponte" sul Canal Grande

sud e est ovest; la riorganizzazione degli arrivi a Venezia attraverso la separazione del traffico urbano da quello turistico, che verrà intercettato ai bordi della città.

La realizzazione dei terminal automobilistici di Fusina e di Tesserà e la specializzazione dei due lati della testa di ponte (stazione di Mestre, e sistema Tronchetto-Marittima-Piazzale Roma) per l'accessibilità di chi vive e lavora tra Mestre e Venezia è la soluzione per dividere questi traffici, per alleggerire di traffici impropri di attraversamento la città di Mestre, per ridisegnare gli arrivi e i percorsi dentro la città lagunare. I progetti del terminal di Fusina in corso di redazione definitiva, quelli per l'area di Tesserà, il progetto del ponte che unirà piazzale Roma alla ferrovia sono pezzi di un disegno ambizioso che sta realizzandosi.

Queste sono le principali linee di intervento previste dagli strumenti urbanistici e sulle quali si muove oggi Venezia; nella consapevolezza che la qualità del disegno urbano e la coerenza del sistema funzionale della città vasta d'acqua e di terraferma non possono prescindere dalla qualità delle nuove architetture che segneranno i diversi snodi della città: lo impone, se non altro, la qualità del modello, che attraverso questo grande sforzo di trasformazione, ci proponiamo di salvaguardare e perpetuare.

Una descrizione, diciamo così, a volo d'uccello al termine di queste trasformazioni mostra un vasto organismo formato da due polarità principali dotate di elevata qualità urbana, oltre che da molte polarità minori, e incernierate attraverso una nuova forte centralità metropolitana ricca di funzioni superiori; il tutto immerso in un eccezionale sistema ambientale costituito dalla laguna e dalle aree libere - campagna e boschi - della terraferma e

collegato attraverso un'ampia gamma di modalità di trasporto che dividono i traffici specializzati.

Conclusione

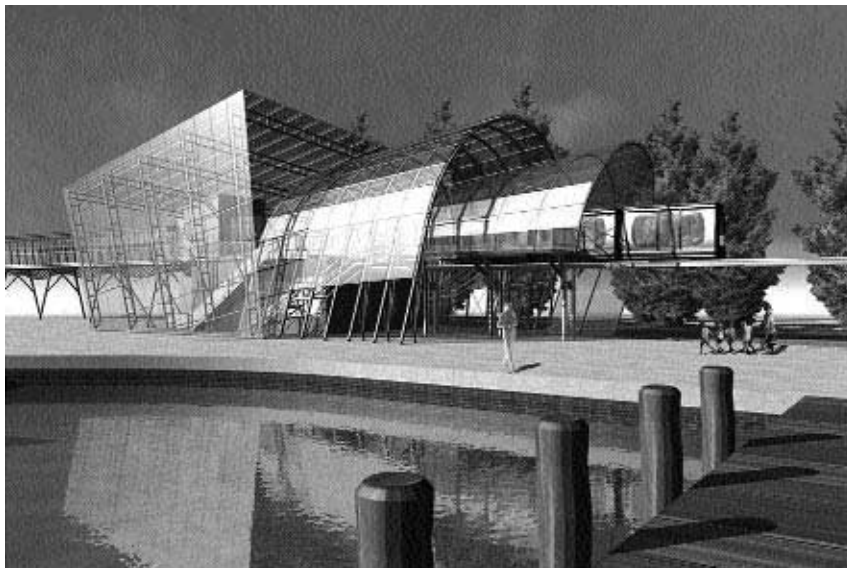
La vicenda urbanistica veneziana si è sviluppata coerentemente per circa sei anni e ha prodotto dei risultati di grande importanza. Innanzi tutto oggi la città è dotata di una sorta di nuova carta costituzionale del territorio: principi, regole e obiettivi che ne guidano lo sviluppo.

Inoltre ha cominciato a praticare concretamente questi obiettivi: attuando un grande numero di interventi finalizzati e rispondenti ad un disegno unitario, e mettendo in campo delle procedure innovative che hanno consentito la partecipazione a questa attività di numerosi soggetti pubblici e privati, il reperimento di fonti di finanziamento differenziate, e, a volte, una tempistica realizzativa in sintonia con gli standard europei.

Si tratta ora, non solo di proseguire questa attività, migliorando gli strumenti a disposizione e le prestazioni e portando a regime quello che è stato uno sforzo del tutto eccezionale, ma di muoversi su due livelli politico-amministrativi attraverso i quali Venezia potrà davvero raggiungere gli obiettivi delineati.

Il primo consiste nel coordinamento strategico degli obiettivi non solo territoriali, ma culturali, socioeconomici, ambientali, che la comunità cittadina considera davvero ottenibili e desiderabili; il secondo nell'allargamento dell'azione dell'amministrazione e di tutti i soggetti che concorrono a gestire o a modificare gli assetti urbani veneziani, verso degli obiettivi generali di qualità che sono ancora lontani dall'essere raggiunti.

È questo, credo, il compito dei prossimi anni di lavoro del nostro Comune.



Progetto della funicolare terrestre P. Roma - Tronchetto (progetto Ing. F. Cocco - ASM)

Hanno collaborato a questa monografia:

LUIGI ALBEROTANZA, Direttore dell'Istituto per lo Studio della Dinamica delle Grandi Masse del C.N.R.
GIOVANNI BIANCHI, Ca' Foscari
GIORGIO Busetto, Direttore Fondazione Querini-Stampalia
PAOLO CANESTRELLI, Responsabile Centro Previsioni e Segnalazioni Maree, Comune di Venezia
ROBERTO D'AGOSTINO, Assessore Pianificazione Strategica, Ambiente e Progetto Urbano
SANDRO FRANCHINI, Segretario Cancelliere Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti
PAOLO GARDIN, Presidente Insula
MARTA MORETTI, Responsabile redazione Aquapolis
IGNAZIO MUSU, Docente Ca' Foscari
GIANNANTONIO PALADINI, Storico, Presidente Ateneo Veneto
GIANNI PERINI, Responsabile Unità di Progetto "Riconversione Polo Industriale di Marghera", Giunta Regione Veneto
LEOPOLDO PIETRAGNOLI, Giornalista
NICOLA RANDOLFI, Architetto
GIULIANO ZANON, Direttore COSES
ALVISE ZORZI, Storico
GUIDO ZUCCONI, Docente Iuav

Referenze fotografiche:

Archivio Storico Comunale Venezia, 4(a), 4(b), 7, 10, 14, 15, 21, 40, 46, 48, 51(b), 52(b), 64(b), 70, 71, 75, 86, 97, 99, 105, 118.
Fondo Giacomelli, Archivio Storico Comunale Venezia, 9, 11, 12(a), 12(b), 13, 23, 28, 38, 39, 41, 42, 44, 46, 47(b), 50(a), 50(b), 51(a), 52(a), 62(a), 62(b), 64(a), 69, 80(a), 82, 96, 108, 109, 110.
Fondo Tomaso Filippi, Archivio Ire Venezia, 19, 20, 22, 26, 47(a), 49, 59, 107.
Daniele Resini, copertina, 43, 78, 81, 83, 84, 85, 87, 88, 114, 121, 122.
Archivio Museo Guggenheim, 106, 113.
Cameraphoto, Venezia, 2, 24, 66, 95.
Altre: Soprintendenza BB.AA., 6 - Foto Borlui, 37, 57 - Archivio Magistrato alle Acque, 54 - Archivio Aspiv, 55 - Archivio Italgas, 57 - Studio Calatrava, 123 - ASM Comune di Venezia, 125.

Insula Quaderni, Trimestrale di Insula S.p.A.

- N. 0 : *“Insula del Ghetto”*, Giugno 1999
- N. 1 : *I “masegni”*, Dicembre 1999
- N. 2: *La manutenzione urbana: i rii di Venezia*, Febbraio 2000
(Atti del convegno del 2 dicembre 1999)
- N. 3: *L'Insula dei Frari*, Maggio 2000
- N. 4: *Venezia Novecento*, Settembre 2000

Coordinamento editoriale: Paolo Gardin
Direzione responsabile: Martina Galuppo
Segreteria di Redazione: Laura Bortolotti, Antonella Di Angilla

Impaginazione e stampa: Cartotecnica Veneziana s.r.l.

Registraz. al Trib. di VE n. 1348 del 18/11/99
Iscrizione Registro Nazionale della Stampa n° 9785