



MUNICIPALITA'  
MESTRE – CARPENEDO

**Deliberazione n. 5**

**OGGETTO:** Parere su PD 2010/965 – “Piano di Assetto del Territorio (PAT) Adozione ai sensi dell'art. 15 della LR 23 aprile 2004 n. 11. Autorizzazione al Sindaco a partecipare alla Conferenza di Servizi di approvazione”

Estratto dal registro delle deliberazioni del Consiglio della Municipalità

**Seduta del 11/4/2011**

<b>Consigliere/i</b>	<b>Presenti</b>	<b>Assenti</b>	<b>Consigliere/i</b>	<b>Presenti</b>	<b>Assenti</b>
Bergantin Davide	X		Meneghetti Diego	X	
Boato Giorgio	X		Millino Giacomo	X	
Brunello Riccardo	X		Pasqualetto Raffaele	X	
Buiatti Lorenzo	X		Penzo Pier Paolo		X
Canniello Alvisè		X	Puppini Chiara	X	
Cassaro Graziano	X		Riccò Massimo	X	
Conte Vincenzo	X		Sannicolò Simona	X	
Costacurta Edda		X	Sperandio Gianfranco		X
Di Lella Monica	X		Trotta Bianca	X	
Fortuna Monica	X		Venturini Massimo	X	
Gallo Cono		X	Visentin Lorenzo	X	
Grieco Federico		X	Zennaro Luciano	X	
Lapomarda Davide		X	Zoffi Federico	X	
Marra Antonino	X		Zorzetto Ugo	X	
Marzi Alberto	X				
			<b>Totale</b>	<b>22</b>	<b>7</b>

Presiede la seduta il Presidente

Massimo Venturini

Partecipa il Segretario

Alfonso dott. Volpe

**OGGETTO:** Parere su PD 2010/965 – “Piano di Assetto del Territorio (PAT) Adozione ai sensi dell'art. 15 della LR 23 aprile 2004 n. 11. Autorizzazione al Sindaco a partecipare alla Conferenza di Servizi di approvazione”

### **IL CONSIGLIO DI MUNICIPALITA'**

Su proposta del Presidente;

Visto il Decreto Legislativo n. 267 del 18/8/2000 avente per oggetto: “Testo Unico delle Leggi sull’Ordinamento delle Autonomie Locali”;

Visto lo Statuto del Comune di Venezia;

Visto il Regolamento comunale delle Municipalità;

Visto il Regolamento interno della Municipalità di Mestre-Carpenedo;

Vista la nota Prot. n. 1991 del 04.01.2011 con la quale il Direttore della Direzione Sviluppo del Territorio ed Edilizia del Comune di Venezia ha chiesto, ai sensi degli articoli 23 dello Statuto comunale, e ai sensi degli articoli 5 e 6 del Regolamento Comunale delle Municipalità, il parere di competenza del Consiglio di Municipalità in ordine alla proposta di deliberazione in oggetto citata;

Visto che la Commissione 5<sup>^</sup>, nella seduta del 4.4.2011, ha chiesto la discussione in Consiglio di Municipalità;

Considerate le strategie che il Piano di Assetto del Territorio intende realizzare seguendo le linee guida dell’attuale Amministrazione;

Considerato che gli atti di pianificazione si concretizzano attraverso il PAT e il Piano degli Interventi;

Preso atto che il PAT si compone di Norme Tecniche, Relazioni allegate ed Tavole;

Attesi la discussione e l’esito del dibattito;

Ritenuto di esprimere parere favorevole alla proposta di deliberazione del Comune di Venezia PD 2010/965 – “Piano di Assetto del Territorio (PAT) Adozione ai sensi dell'art. 15 della LR 23 aprile 2004 n. 11. Autorizzazione al Sindaco a partecipare alla Conferenza di Servizi di approvazione”, subordinatamente all’accoglimento di alcune osservazioni;

Preso atto del parere di regolarità espresso dal Dirigente del Settore Amministrativo della Municipalità di Mestre Carpenedo ai sensi dell’art. 5 comma 5 del Regolamento comunale delle Municipalità;

Visto che la votazione, eseguitasi nel rispetto delle formalità di Legge con l'assistenza degli/delle Scrutatori Sannicolò e Fortuna ha avuto il seguente esito:

Consigliere/i presenti: n. 22	Votanti: n. 21	Voti
favorevoli: n. 15		
contrari: n. 6 (Brunello, Pasqualetto, Di Lella, Meneghetti, Zoffi, Buiatti)		
Non votante: n. 1 Boato		

## **D E L I B E R A**

Di esprimere parere favorevole alla proposta di deliberazione del Comune di Venezia PD 2010/965 – "Piano di Assetto del Territorio (PAT) Adozione ai sensi dell'art. 15 della LR 23 aprile 2004 n. 11. Autorizzazione al Sindaco a partecipare alla Conferenza di Servizi di approvazione" subordinato all'accoglimento delle osservazioni contenute nei prospetti allegati sub A e sub B.

# Allegato A

<b>1</b>	<b>Zona della Stazione di Mestre (da via Ca' Marcello fino a via Giustizia/via Trento):</b>	
<i>Norme Tecniche art. 32</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- considerato che la Stazione ferroviaria è la porta dell'agglomerato urbano più consistente;</li> <li>- considerato che tutta l'asta attualmente risulta essere una cesura dell'abitato;</li> <li>- considerato che la zona è ricompresa anche nel tracciato della TAV;</li> </ul>	<p>si chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- che la zona, nonostante sia inserita nell'elaborato Tav. 4a Carta delle Trasformabilità come "Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi", venga elencata nelle Norme Tecniche all'art. 32;</li> <li>- che già a partire dal primo PI vengano individuati atti concreti di riqualificazione urbana che tengano conto di tutta la area;</li> </ul>
<b>2</b>	<b>Piste ciclabili</b>	
<i>Norme Tecniche art. 35 - Tav. 4a</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- considerato che il PAT recepisce quanto previsto dal PUM;</li> <li>- preso atto delle ipotesi di sviluppo della Mobilità della terraferma veneziana;</li> </ul>	<p>si chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- che nell'elaborato Tav. 4a Carta delle Trasformabilità vengano inseriti i seguenti itinerari già approvati nel Biciplan: <ul style="list-style-type: none"> <li>• completamento dell'anello centrale su via Pio X/via Einaudi (itin. 17);</li> <li>• lungo viale Vespucci (itin. 14),</li> <li>• rione Pertini/via Tevere(itin. 13);</li> <li>• da parco Piraghetto al Forte Marghera (itin. 16);</li> <li>• la pista ciclabile di via Rielta (già realizzata);</li> </ul> </li> <li>- che venga inserito un nuovo percorso ciclabile (est-ovest), da fine riviera Marco Polo lungo via Bissagola fino agli istituti del Pertini;</li> </ul>
<b>3</b>	<b>Credito Edilizio e area SIN</b>	
<i>Norme Tecniche art. 44</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- considerato che il PAT disciplina la perequazione urbanistica, il credito edilizio e la compensazione urbanistica come strumenti dell'amministrazione</li> </ul>	<p>si chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- che venga inserita l'area SIN all'interno delle fattispecie afferenti al credito edilizio all'Art. 44;</li> </ul>

	<p>per realizzare i prefissati programmi politici;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- considerato che buona parte dell'ATO 6 "Porto Marghera" prevede ampie zone di riqualificazione e/o riconversione;</li> <li>- considerato che l'area SIN si estende sia in aree industriali (Porto Marghera) che residenziali (via Torino/Altobello/viale San Marco);</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- che in formazione di PI l'Amministrazione si riserva la facoltà di assegnare una componente premiale per chi opera in area SIN;</li> </ul>
<b>4</b>	<b>Credito Edilizio</b>	
<i>Norme Tecniche art. 44</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- considerato che risulta obiettivo condiviso perseguire politiche di sostenibilità energetica ed ambientale;</li> <li>- considerato che risulta sempre più impellente liberare spazi a terra da destinare al miglioramento della qualità urbana favorendo lo sviluppo e la realizzazione di luoghi di incontro;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- si chiede che il PI consenta un maggior credito edilizio per quei progetti di riqualificazione che prevedono l'impiego di soluzioni volte al risparmio energetico anche con il ricorso a tecnologie che sfruttano energie rinnovabili e/o prevedono cessioni di territorio a favore di viabilità pubblica e/o luoghi di aggregazione per la cittadinanza.</li> </ul>
<b>5</b>	<b>Le invarianti di natura paesaggistica</b>	
<i>Norme Tecniche art. 11</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- considerato che i Coni Visuali riportati nella Tav. 4a Carta delle Trasformazioni risultano numericamente esigui;</li> <li>- considerato che i Coni visuali appartengono a contesti figurativi finalizzati a tutelare vedute di particolare valore paesaggistico e quindi meritano particolare tutela;</li> </ul>	<p>si chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- che il PAT definisca puntualmente quali sono i Coni Visuali e che precisi le linee guida delle vedute;</li> </ul>
<b>6</b>	<b>Forte Carpenedo</b>	
<i>Norme Tecniche art. 11 - Tav. 4a</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- considerata la vicinanza del Forte Carpenedo al Bosco di Carpenedo e che l'area ad esso circostante è ad alta naturalità;</li> <li>- considerato che l'area intorno al Forte Carpenedo è zona che presentano caratteristica di unicità tipiche dell'area;</li> </ul>	<p>si chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- che nella Tav 4a Carta delle Trasformabilità venga definita l'area circostante il Forte Carpenedo come "contesto figurativo" disciplinato secondo l'art. 11;</li> </ul>
<b>7</b>	<b>Edifici e complessi monumentali di interesse storico monumentale e Ville Venete</b>	
<i>Norme Tecniche</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- considerato che nel territorio di</li> </ul>	<p>si chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- che nella Tav 4a Carta</li> </ul>

<p><i>art. 21 - Tav. 4a</i></p>	<p>Carpenedo è presente Villa Grimani realizzata tra la fine del '700 e i primi anni dell'800, censita anche dall'Associazione Amici delle Arti di Mestre e della terraferma ONLUS; - considerato che nel territorio di Altobello a margine della futura area verde sono presenti alcuni immobili di rilevante testimonianza storica del passato produttivo dell'area degne di tutela;</p>	<p>delle Trasformabilità venga inserito l'immobile sito in via Santa Maria dei Battuti n.8 denominato <i>Villa Grimani</i> come "Villa Veneta" disciplinato secondo l'art. 21; - che nella Tav. 4a Carta delle Trasformabilità venga inserito l'immobile sito in via Altobello di fronte area Italgas</p>
---------------------------------	--	---

## **8 Pertinenze scoperte da tutelare**

<p><i>Norme Tecniche art. 21 - Tav. 4a</i></p>	<p>- considerato che nel territorio della Municipalità di Mestre Carpenedo sono presenti numerose Ville Venete e immobili di dichiarato valore storico; - considerato che le pertinenze di questi immobili sono divenuti patrimonio di tutti e luoghi di aggregazione;</p>	<p>si chiede: - che nella Tav 4a Carta delle Trasformabilità venga inserito il parco di Villa Tivan sito in via Terraglio come "pertinenze scoperte da tutelare" disciplinato secondo l'art. 21; - che, nonostante siano già tutelati dalle norme sui centri storici minori, nella Tav 4a Carta delle Trasformabilità vengano inseriti come "pertinenze scoperte da tutelare" disciplinato secondo l'art. 21 i seguenti siti: • Parco di villa Franchin • Parco di villa Querini Parco di via Torre Belfredo, lungo le mura di Mestre;</p>
--	--	--

## **9 Perequazione urbanistica**

<p><i>Norme Tecniche art. 43</i></p>	<p>- preso atto che all'art. 43 delle Norme Tecniche viene stabilito che "l'amministrazione si riserva la possibilità di riconoscere una quota di edificabilità premiale finalizzata ad incentivare l'attuazione di interventi caratterizzati da rilevante interesse pubblico";</p>	<p>si chiede: - che venga precisato che la componente premiale non possa superare la metà della quota di edificabilità prevista dal PI;</p>
--------------------------------------	---	---

## **10 Criteri per gli interventi di miglioramento, di ampliamento o per la dismissione delle attività produttive in zona impropria**

<p><i>Norme Tecniche</i></p>	<p>- preso atto che nella Tav. 4a carta delle Trasformabilità sono</p>	<p>si chiede: - che per le attività</p>
------------------------------	--	---

art. 49 e 48	<p>segnalate alcune attività produttive site in zona impropria;</p> <p>- considerato che sarebbe opportuno, proprio perché in zona impropria, ricollocare in altre aree dette attività produttive;</p> <p>- considerato che l'art. 48 delle Norme Tecniche prevede per le attività produttive esistenti ubicate in zona impropria sarà consentito l'ampliamento nel limite dell'80% della superficie coperta esistente fino ad un massimo di 1.500mq;</p>	<p>produttive in zona impropria non sia previsto l'ampliamento previsto dall'art. 49 e, nella definizione dei limiti, dall'art. 48;</p>
<b>1</b> <b>1</b>	<b>Bissuola 2</b>	
Tav. 4a	<p>- considerato che l'area denominata "Bissuola 2" sita tra via Casona, viale Vespucci e la SS 14bis è inserita all'interno della Tav. 4a Carta delle Trasformabilità come "consolidato";</p> <p>- considerato che il Piano degli Interventi disciplinerà in dettaglio le singole aree del Comune;</p>	<p>si chiede:</p> <p>- che in fase di formulazione del PI per la zona del futuro Bissuola 2 siano previste aree di aggregazione, tipo piazze e/o ampi porticati, con particolare attenzione all'arredo urbano al fine di favorire l'incontro tra le persone;</p> <p>- che in fase di formulazione del PI anche le altre zone di espansione residenziale previste dal PAT siano previste aree di aggregazione.</p>
<b>1</b> <b>2</b>	<b>Attrezzature e servizi di maggior rilevanza</b>	
Norme Tecniche art. 34 - Tav. 4a	<p>- considerato che le strutture scolastiche superiori della nostra città rappresentano una eccellenza formativa</p> <p>- considerato che i poli scolastici risultano essere centri dinamici di attrazione formativa non solo per la città ma anche dai centri limitrofi;</p>	<p>si chiede:</p> <p>- che nella Tav. 4a Carta delle Trasformabilità vengano inserite le zone degli istituti superiori siti in via Baglioni e in c.so del Popolo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Istituti G. Bruno - Zuccante - Berna</li> <li>• Istituti Franchetti e d'Arte;</li> </ul>
<b>1</b> <b>3</b>	<b>Aree di riqualificazione e/o riconversione</b>	
Norme Tecniche	- considerato che la Stazione SFMR di via Olimpia sarà	<p>si chiede:</p> <p>- che nella Tav. 4a Carta</p>

<p><i>art. 29 - Tav. 4a</i></p>	<p>sviluppata come la porta nord della città in posizione strategica per i collegamenti veloci tra centro città e l'area metropolitana; - considerato che l'area di via Olimpia attualmente edificata da impianti sportivi, identificata come "Aree di riqualificazione e/o riconversione" art. 29, proprio nei punti di affaccio sul fiume Marzenego potrebbe risultare come una "strettoia urbanistica"; - considerato che in zona Bissuola lungo via Tevere è presente un'area di degrado che potrebbe essere valorizzata anche in funzione pubblica;</p>	<p>delle Trasformabilità venga inserita la zona a ridosso della linea ferroviaria delimitata da via W. Ferrari e il fiume Marzenego; - che nella Tav. 4a Carta delle Trasformabilità venga inserita l'area dell'ex Ospedale Villa Tevere attualmente non utilizzato;</p>
<p><b>1 4</b></p>	<p><b>Segnalazioni</b></p>	
<p><i>Tav. 4a</i></p>	<p>- considerato che il Consiglio Comunale con delibera n.125 del 18/10/2010 ha adottato la variante al PRG per l'area sita in via Porto di Cavergnago a Mestre assegnando all'area destinazione ZTO D4.b n°11;</p>	<p>si chiede: - che nella Tav 4a Carta delle Trasformabilità venga sostituita la grafia "freccia verde - Servizi: verde e sport, attrezzature pubbliche e d'uso pubblico, parcheggi - art.33" con "freccia viola Specifiche destinazioni d'uso: C-Commerciale, D-Direzionale, P-Produttivo, S-Servizi art.33" come previsto dal PRG per l'area sita in via Porto di Cavergnago;</p>
<p><i>Tav. 1</i></p>	<p>- considerato che nell'elaborato Norme tecniche l'art. 8 è quello che definisce il "Rischio di Incidente Rilevante"</p>	<p>si chiede: - che nella Tav. 1 Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale in legenda alla voce "aree a rischio di incidente rilevante / Fasce di rispetto art. 7" venga anche inserito l'art.8;</p>



<b>15</b>	<b>Impianti emettenti onde elettromagnetiche</b>	
Norme Tecniche art. 9	- il comma I stabilisce che: "Il P.I. individua i siti idonei, ovvero idonei con limitazioni, per la localizzazione di reti e servizi di comunicazione elettronica ad uso pubblico, a seguito di puntuali ed approfondite valutazioni in merito alla loro compatibilità urbanistica e paesaggistica e con motivazioni rispettose del principio di ragionevolezza, secondo i seguenti criteri sotto indicati";	si chiede di inserire anche il principio di "precauzione" dopo quello di ragionevolezza;
<b>16</b>	<b>Aree soggette a rischio idrogeologico</b>	
Norme Tecniche art. 16	- il comma V "Prescrizioni" stabilisce nella parte finale della lettera a2), dedicata alle prescrizioni specifiche, che: "Per le superfici adibite a parcheggio, cortili e viali d'accesso è preferibile l'uso di materiali drenanti ed assorbenti, posati su appositi sottofondi che garantiscano una buona infiltrazione nel terreno";	si chiede di cancellare l'espressione "è preferibile" e di sostituirla con "è obbligatorio";
<b>17</b>	<b>Fragilità paesaggistico-ambientali</b>	
Norme Tecniche art. 17	- il comma IV "Prescrizioni" stabilisce che: "Nelle aree per il rispetto dell'ambiente naturale, della flora e della fauna gli interventi di ampliamento, sopralzo e nuova edificazione o comunque di trasformazione del territorio andranno assoggettati a VINCA ai sensi della D.G.R.V. 3173/2006 che considerare anche le relazioni ecologiche esistenti tra l'area oggetto dell'intervento e gli ambiti naturalistici presenti all'interno o a ridosso dei siti facenti parte di Rete Natura 2000"	si chiede di sostituire il comma col seguente testo: "Nelle aree per il rispetto dell'ambiente naturale, della flora e della fauna gli interventi di ampliamento, sopralzo e nuova edificazione o comunque di trasformazione del territorio non sono ammessi ed è ammessa solo la ordinaria e straordinaria manutenzione"
<b>18</b>	<b>Riserva o cessione di aree per edilizia residenziale pubblica e convenzionata</b>	
Norme Tecniche art. 52	il comma II stabilisce che: "Il P.I. individua gli interventi volti sia a riqualificare l'edilizia residenziale pubblica, sia a realizzarne di nuova tramite la riorganizzazione degli insediamenti esistenti o tramite la realizzazione di nuove aree di urbanizzazione, con le seguenti finalità: <ul style="list-style-type: none"> <li>• differenziare l'offerta di abitazioni rispetto alla domanda proveniente dalle differenti fasce sociali;</li> <li>• individuare risorse, anche private, per realizzare interventi residenziali che facilitino l'accesso alla casa, sia per l'acquisto che</li> </ul>	si chiede di sostituire il comma col seguente testo: "Il P.I. individuerà gli interventi, che si configureranno essere di iniziativa pubblica, volti sia a riqualificare l'edilizia residenziale pubblica, sia a realizzarne di nuova tramite la riorganizzazione degli insediamenti esistenti o tramite la realizzazione di nuove aree di urbanizzazione, con le seguenti finalità.

	<p>per l'affitto;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• aumentare la disponibilità di offerta dell'affitto a costi socialmente sostenibili (social housing)”</li> </ul>	<p>seguenti finalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• differenziare l'offerta di abitazioni rispetto alla domanda proveniente dalle differenti fasce sociali;</li> <li>• individuare risorse, anche private, o misto pubbliche-private, per realizzare interventi residenziali che facilitino l'accesso alla casa, sia per l'acquisto che per l'affitto;</li> <li>• aumentare la disponibilità di offerta dell'affitto a costi socialmente sostenibili (social housing)”</li> </ul>
<b>19</b>	<p>Riserva o cessione di aree per edilizia residenziale pubblica e convenzionata</p>	
<p>Norme Tecnich e art. 52</p>	<p>La parte finale dell'articolo stabilisce che: "L'edilizia residenziale pubblica può essere realizzata nelle aree di riqualificazione e/o riconversione o in quelle individuale dal P.I. all'interno delle linee di sviluppo. In quest'ultimo caso almeno il 30% delle volumetrie residenziali edificande va riservato all'edilizia residenziale pubblica. Per l'acquisizione delle aree e/o per la realizzazione degli interventi può essere utilizzato lo strumento del credito edilizio.</p> <p>All'interno delle aree cedute per le dotazioni territoriali, anche attraverso lo strumento della perequazione e della compensazione, il P.I. può prevedere la realizzazione di edilizia residenziale pubblica a condizione che non vengano alterati gli standard urbanistici qualitativi."</p>	<p>si chiede di sostituire tale parte col seguente testo: "L'edilizia residenziale pubblica potrà essere realizzata nelle aree di riqualificazione e/o riconversione o in quelle individuale dal P.I. all'interno delle linee di sviluppo. In quest'ultimo caso la percentuale delle volumetrie residenziali dovrà risultare da approfondito studio costi/benefici la cui valutazione dovrà essere sottoposta ad un'apposita commissione tecnica nominata dal Responsabile del Procedimento. Tale percentuale non potrà essere comunque inferiore al 30%. Per l'acquisizione delle aree e/o per la realizzazione degli interventi potrà essere utilizzato lo strumento del credito edilizio o della cooperativa edilizia costituita da soci i cui requisiti rientrano oggi tra quelli coloro che hanno difficoltà a reperire l'alloggio di proprietà. Si potrà inoltre tener conto delle agevolazioni previste dalla legge 244/2007 art. 1, commi 258 e 259 oltre a quanto introdotto a livello di standard D.M.</p>

		<p>II.TT. 2.04.2008. All'interno delle aree cedute per le dotazioni territoriali, anche attraverso lo strumento della perequazione e della compensazione, il P.I. potrà prevedere la realizzazione di edilizia residenziale pubblica, o alloggi sociali, a condizione che non vengano alterati gli standard urbanistici qualitativi.”</p>
--	--	---

# ***Allegato B***

Il territorio del Comune di Venezia si caratterizza per un'unicità del tutto speciale dovuta alla sua peculiare conformità, per l'esistenza di espressioni culturali, per gli elementi storico artistici unici al mondo, per le tradizioni tipiche veneziane, per la fragilità lagunare, per le risorse naturalistiche ambientali e per il patrimonio intellettuale dei suoi concittadini.

La consapevolezza del carattere strategico e programmatico della natura del PAT ci induce a considerare che il parere della Municipalità di Mestre Carpenedo debba necessariamente tenere in considerazione la dimensione sovralocale.

L'attuale contesto storico-economico ci stimola a considerare, inoltre, la formulazione del Piano di Assetto del Territorio come un'occasione speciale per governare i cambiamenti che il nostro territorio e il nostro tessuto sociale vedrà attuati nel prossimo futuro.

Le nuove sfide di gestione dei servizi alla popolazione e alle imprese, di governo dei fenomeni socio-economici e territoriali per affrontare la competitività del sistema locale ci inducono a decidere quali siano le priorità per definire quale idea di Città vogliamo attuare.

Il proposito di un PAT di ampio respiro che progettato sulla base delle infrastrutture esistenti e integrate, avendo come orizzonte l'area metropolitana e come modalità operativa lo sviluppo sostenibile declinato secondo la non ulteriore occupazione del rimanente territorio, non può che trovare come linee guida la qualità della vita cittadina, la tutela dell'ambiente e del nostro patrimonio culturale, storico ed architettonico e la salvaguardia delle evidenti fragilità del nostro territorio.

Alla base di qualsivoglia ragionamento sul nostro sistema insediativo (residenza - attività produttive - turismo) e sul sistema della mobilità deve fondare la sua origine nella centralità del cittadino e nella specificità del nostro ambito urbano.

Ci appaiono superate e riduttive tutte le definizioni di Città che negli anni si sono susseguite per delineare gli assetti della città di Venezia. Pare oramai indubbio che la terraferma e Venezia vivano in un rapporto di simbiosi e di interscambi reciproci, certamente difficili da enumerare brevemente ma visibili nella quotidianità vita dei cittadini. La riformulazione di città unita lungo i due assi di sviluppo est/ovest

- p.le Roma - Vega - Stazione di Mestre - Gazzera
- Lido - Arsenale - Murano - Aeroporto - Tessera - AEV Dese

non può prescindere da alcune considerazioni relativamente alle specificità del territorio che amministriamo.

Particolare attenzione riteniamo opportuno venga data all'area della Stazione di Mestre che attualmente versa in situazione di degrado e scarsa funzionalità. Chiediamo che si proceda ad una formulazione di un progetto complesso che riguardi tutta l'area da via Trento a via Ca' Marcello, liberando via Giustizia dalle attività produttive oggi presenti (ricollocandole in zona più idonea) allargando il parco del Piraghetto e salvaguardando il progetto Bici Park. Sollecitiamo che piazzale Favretti, nell'ambito della riorganizzazione dell'area Stazione, divenga a tutti gli effetti porta di Mestre e Marghera nel cuore dell'abitato e pertanto, trovi degna collocazione all'interno del progetto di

riqualificazione dell'intera area diventando l'auspicato punto di congiunzione dell'ATO2 tra i due ambiti territoriali che attualmente vedono nei binari una ferita che li divide.

La definizione di una mobilità sostenibile, declinata in chiave pubblica che colleghi rapidamente i luoghi più lontani del territorio, deve garantire al cittadino una Mobilità di qualità nel nostro comune. Affinchè il mezzo privato possa lasciar spazio a un'efficace trasporto pubblico, collegando il centro alle zone limitrofe (potenziando i servizi per il Terraglio, Borgo Forte, via Porto di Cavergnago), auspichiamo che il sistema integrato di mobilità pubblica possa avere un'accelerazione, in particolare attivando l'SFMR e realizzando i primi due percorsi del Tram.

Riteniamo che sia del tutto contrario al concetto di una mobilità incentrata sul "mezzo pubblico" l'idea di prevedere ulteriori radiali che avrebbero il solo scopo di facilitare l'immissione direttamente al centro aumentando il traffico cittadino. Considerato anche che il territorio di Trivignano è tra le ultime aree agricole del Comune e che gli insediamenti presenti non hanno l'esigenza di espansioni di infrastrutture, riteniamo inoltre che l'ipotesi di una Super-Castellana non corrisponda alle reali necessità dell'attuale abitato.

Chiediamo con sollecitudine che non venga presa in considerazione nemmeno l'ipotesi della progettazione e della cantierizzazione del Terraglio-Bis, ritenendo infatti che la soluzione sia da individuarsi nella liberalizzazione del tratto autostradale Venezia - Treviso (obbligando in questo modo il traffico pensante ad utilizzarlo), nel potenziamento e messa in funzione del SFMR e nel declassamento della strada Terraglio a strada urbana. Ci sembra, oltretutto, che il by-pass del centro di Tessera risponda alla stessa logica di nuove infrastrutture radiali e quindi chiediamo di riconsiderare la previsione della nuova strada.

Maggiore attenzione deve essere sicuramente dedicata al trasporto delle merci: sia potenziando l'Alta Capacità, sia trovando sistemi meno invasivi per la distribuzione delle stesse nel centro cittadino, comunque garantendo l'approvvigionamento alle attività economiche e per i cittadini.

Riteniamo che debba essere riservata una particolare attenzione alla ricerca e alla costituzione di percorsi ciclabili realmente alternativi ai mezzi a motore e determinanti per una mobilità sostenibile in città.

Esprimiamo più di qualche perplessità per l'eventuale ipotesi di un passaggio in sotterranea della TAV. Sebbene valutiamo che il passaggio e la doppia fermata (Venezia - Mestre e Venezia - Aeroporto) dell'Alta Velocità siano un'opportunità per connettere il nostro territorio e la nostra città a dimensioni nazionali ed europee esprimiamo qualche incertezza riguardo l'ipotesi di utilizzo del sottosuolo poiché ciò comporterebbe danno irreparabile per il territorio e la gronda lagunare.

Avanziamo più d'una preoccupazione per il ritardo nell'attuazione della riorganizzazione di Piazzale Cialdini che, dopo la sua approvazione in Consiglio Comunale, attualmente non vede l'inizio dei lavori. La creazione della Stazione

di interscambio del Tram risulta progetto prioritario per la nostra Municipalità in quanto rappresenta snodo fondamentale per il futuro del trasporto pubblico. La ritardata esecuzione dell'opera provoca una battuta d'arresto nella realizzazione delle infrastrutture viabilistiche pubbliche e soprattutto nella riqualificazione del centro cittadino, fatto questo, che a nostro avviso risulta del tutto incomprensibile ai nostri cittadini.

Riteniamo opportuno difendere l'imprenditorialità e il lavoro degli operatori siti in punta San Giuliano e nel contempo esprimiamo la volontà di perseverare nella valorizzazione dell'attuale impianto progettuale del parco, auspicando e sollecitando una diversa localizzazione delle attività produttive attualmente presenti.

A nostro avviso nel centro città, dopo aver visto una ridefinizione strutturale delle luoghi pubbliche e di aggregazione (area ex Umberto I, M9, piazza Barche, piazzale Cialdini), risulta attualmente carente la progettazione di interventi su via Poerio e assume aspetti di degrado l'ambito via Forte Marghera lungo il Canal Salso. Le due vie per motivazioni diverse si incardinano nella strategia di sviluppo est/ovest della città, la cui riqualificazione produrrebbe benefici sia in termini di potenziamento di percorsi ciclabili e pedonali che di collegamento tra il centro e le propaggini più avanzate della *green belt* (Forte Marghera e Parco di San Giuliano).

Sottolineiamo la necessità di una maggiore attenzione per la zona delle corti di viale San Marco, i cui progetti di recupero hanno subito negli ultimi anni una battuta d'arresto a causa del complicato iter burocratico condizionato all'approvazione ed autorizzazione del Ministero dell'Ambiente, chiedendone una ripresa e una definizione fattiva.

Le zone di Carpenedo e Bissuola a nostro avviso meriterebbero un rinnovato interesse attraverso la riqualificazione dell'arredo urbano, attualmente limitato esclusivamente al centro di Mestre, e la realizzazione di un tessuto di "zone lente" (costituzione delle zone 30).

Sollecitiamo che nel nostro territorio venga individuata un'area da destinare a zona fieristica attualmente non presente.