

IL NUOVO PIANO REGOLATORE DI VENEZIA E LA RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE DISMESSE: ALCUNE NOTE SU MURANO, L'ARSENALE E LA "CITTA' BIPOLARE".

Martina Carraro

(Scuola di Studi Avanzati di Venezia; diplomata Master in conservazione, gestione e valorizzazione del patrimonio industriale)

Venezia è "al centro del più importante programma di recupero urbano che esista in Italia e, forse, anche in Europa"¹.

Di fronte a questo scenario le note seguenti non possono che essere sommarie e riduttive.

Rimandiamo perciò, fin da subito - evitando di citarla ad ogni piè sospinto - alla *Carta delle trasformazioni urbane* (fig. 01): un agile documento grafico facilmente consultabile, realizzato proprio allo scopo di illustrare nel dettaglio l'ampio ventaglio dei progetti in atto e darne larga diffusione, raggiungendo anche un pubblico di non addetti ai lavori².

Il breve contributo che qui proponiamo, non vuole entrare nel merito di un'analisi puntuale dei singoli progetti e delle qualità degli stessi, ma piuttosto mettere a fuoco attraverso alcuni esempi le strette relazioni intercorrenti tra l'idea di una "Venezia possibile" disegnata dal nuovo piano regolatore e il ruolo che in esso viene attribuito al riutilizzo del patrimonio industriale storico della città. Sovente infatti i singoli interventi sono trattati come episodi tra loro slegati, mentre, alle loro spalle esiste un quadro unitario che fa da referente a ciascuno.

A partire dagli anni Novanta - ma le radici culturali affondano saldamente nel decennio precedente - Venezia ha, infatti, cominciato a ridisegnare sé stessa e le proprie strategie di sviluppo sulla base di una "nuova idea di città" che ha portato all'iniziale redazione di un Progetto Preliminare per il nuovo piano regolatore (1996). La proposta "non [è] leggera, in quanto rivede profondamente e integra i ruoli delle diverse parti della città, ne ridisegna le accessibilità, prefigura nuove centralità e nuove funzioni economiche e culturali"³.

Gli strumenti urbanistici che concorrono a definire il piano compongono quella che è stata chiamata la nuova "carta costituzionale del territorio veneziano"⁴. La sottolineatura non è casuale: essa è, al contrario, indispensabile a comprenderne gli obiettivi del piano e quindi il ruolo che la "rivitalizzazione" delle vecchie aree industriali viene ad assumere all'interno di questo cospicuo

¹ R. D'Agostino, *Piani e progetti per nuovi scenari urbani*, in *Cantiere Venezia. Piani, progetti, realizzazioni, imprese*, a cura di Elia Barbiani, Venezia 2002, p. 19.

² Alla *Carta delle trasformazioni urbane* è dedicato un apposito sito web attivo dal 2002 e consultabile all'indirizzo: <http://www.comune.venezia.it/trasformazioni>. Data l'estensione delle aree interessate, la lettura degli interventi avviene per schede articolate in livelli tematici: complessivamente si tratta di dodici "progetti urbani", composti a loro volta di più "sub-progetti" (per un totale di trentadue), ciascuno dei quali è formato da uno o più "interventi puntuali" che complessivamente assommano a circa ottanta. Il sito offre un monitoraggio costante delle operazioni in corso.

³ R. D'Agostino, *La politica urbanistica di Venezia e il nuovo piano regolatore*, in "Urbanistica Dossier", n.6 del 1997, p.3 (suppl. di "Urbanistica Informazioni" n. 155 del 1997).

⁴ Ivi, p.4, sottolineatura nostra.

sforzo programmatico. Troppo spesso, infatti, quando si parla di Venezia ci si riferisce, erroneamente, alla sola “città antica”, dimenticando che questa non è che una parte di un più vasto territorio comunale. La “città lagunare” è infatti solo una delle componenti di un sistema urbano ben più esteso e articolato, caratterizzato da entità molto differenziate e spesso in conflitto tra loro: entità per le quali il piano intende disegnare nuove relazioni secondo un’ottica di riunificazione. Il problema della necessità di un maggiore e più funzionale rapporto tra le parti non nasce ora: è questione di vecchia data. Ciò che però si propone adesso è la costituzione di un quadro orientativo unitario: un programma che si offre come “occasione” di riunione di tutti gli interventi proposti in modificazione del territorio. È dunque la scala comunale l’unico livello “dove la sintesi di tutti gli interventi (comprese le opere straordinarie di salvaguardia della laguna) è attualmente possibile”⁵. E, come è noto, la “scala comunale” veneziana non si limita alla “città storica” con il suo sistema di isole, lidi e lagune, ma comprende parte della gronda lagunare verso terraferma, Mestre - con la sua corona di altri “nuclei” abitati minori - e Marghera che lega il suo nome, nel bene e nel male, all’enorme area industriale protesa in laguna.

È dunque all’interno di questo largo panorama di riferimento che trovano motivazione e che vanno valutate le scelte dell’amministrazione comunale in tema di riutilizzo del patrimonio industriale. Negli obiettivi del piano generale, l’aspetto della riqualificazione assume un’importanza decisiva: “al centro del Progetto Preliminare stanno [infatti] le «aree strategiche». Vastissimi spazi, ricchi di immobili [...] sui quali si gioca davvero il futuro della città”⁶. Tra questi vi sono l’Arsenale, le aree industriali della Giudecca, quelle dell’isola di Murano, ma anche molte zone di Porto Marghera e della stessa Mestre: tanti spazi che, restituiti agli usi cittadini, dovrebbero contribuire a realizzare quell’idea di “città bipolare” - formata da una città antica e una città nuova - che è assurta a slogan del piano urbano.

La loro riconversione, così come è stata disegnata e in parte si sta attuando, ha un peso consistente all’interno di molti dei settori tematici individuati dal piano tra i quali:

1. “l’innalzamento delle *qualità* residenziali, ambientali e dei servizi”⁷, inteso a rendere sostanzialmente simile la qualità della vita nelle diverse parti della città;
2. la riorganizzazione dei flussi di traffico e della mobilità;
3. e la creazione del nuovo “centro” della “città bipolare”.

Si sa, quello della residenza è da sempre un ambito problematico per la città lagunare e il patrimonio edilizio legato all’archeologia industriale si presta bene, in linea generale, ad essere assegnato a tale destinazione. È quanto si è verificato nell’ormai noto esempio dell’isola della

⁵ Venezia. *Il nuovo piano urbanistico*, a cura di L. Benevolo, Roma-Bari 1996, pp.3-4.

⁶ M. Cacciari, *Quale idea per Venezia*, in *Venezia. Il nuovo piano urbanistico...cit.*, p.V.

⁷ R. D’Agostino, *Piani e progetti...cit.*, in *Cantiere Venezia*, cit., p.19.

Giudecca (fig. 02) dove, alla sostanziale equivalenza tra nuove edificazioni e interventi di recupero - una porzione dell'area Junghans, l'ex birreria Dreher, l'ex fabbrica del ghiaccio e il Mulino Stucky - corrisponde "una netta prevalenza della funzione residenziale rispetto alle altre funzioni"⁸. Ma è anche quanto traspare dalla Variante al piano regolatore generale per la città antica (approvata nel 1999) dove le modifiche introdotte, rispetto al precedente strumento del 1992, riguardano da vicino il tema del patrimonio industriale. Le correzioni, infatti, vanno a ritoccare le norme tecniche di attuazione, incidendo quindi sulle prescrizioni direttamente operative che affrontano il nodo della conservazione e della trasformazione del costruito in relazione alla compatibilità con le possibili destinazioni d'uso.

Oltre all'inclusione nell'elenco degli edifici anche dei manufatti novecenteschi con funzioni produttive⁹ - prima esclusi a favore dei soli edifici novecenteschi di tipo residenziale -, è ammessa, relativamente ai manufatti con struttura "a capannone", la possibilità di ricorrere più ampiamente ad una destinazione d'uso residenziale, in ragione della loro maggiore versatilità¹⁰.

Analogo atteggiamento si coglie nella Variante per l'isola di Murano, concepita anch'essa nell'ambito delle operazioni del nuovo piano.

L'isola, che dal 1292 è sede specializzata nell'industria vetraria, mancava ancora "di una ricognizione particolareggiata del proprio patrimonio edilizio antico e recente"¹¹; ricognizione che è stata appunto garantita dalla redazione della Variante, la cui adozione nel 1997 ha aperto la strada al concorso per la riqualificazione dell'area delle ex Conterie, le fabbriche di perle di vetro.

Tra gli obiettivi dello strumento urbanistico, assieme alla tutela del tessuto storico, vi è appunto "il recupero fisico e funzionale di alcune grandi aree produttive [...] che, data la loro valenza rappresentativa perché antiche sedi dell'industria del vetro, possano diventare nuovi luoghi centrali nel contesto urbano"¹².

Il Progetto integrato per le ex Conterie (fig. 03) propone infatti il recupero dell'area e la riqualificazione degli edifici, creando spazi per attività commerciali e artigianali, un buon numero di alloggi per studenti - a questa destinazione è dedicato il capannone maggiore¹³ - e altri alloggi di edilizia residenziale pubblica.

⁸ D. Mittner, *La Giudecca: progetti e realizzazioni dagli anni ottanta a oggi*, in *Venezia. Architettura città paesaggio*, Roma 2005, pp. 124-157. Per una rassegna illustrativa dei progetti di intervento si veda, *Venezia. La Nuova Architettura*, a cura di M. De Michelis, Milano 1999, pp. 50-69.

⁹ Cfr. Comune di Venezia, Assessorato all'Urbanistica, *Variante al Piano regolatore generale per la città antica. Relazione generale*, elaborato definitivo conseguente all'approvazione regionale con D.G.R. 9.11.1999, n.3987; in particolare pp.8-9.

¹⁰ Ivi, p.7.

¹¹ *Venezia. Il nuovo piano urbanistico...*cit., p.30.

¹² C. Arena, C. Cappai, G. Leone, L.C. Palazzolo, M.A. Segantini, *La variante per l'isola di Murano*, in "Urbanistica Dossier" cit., p.12.

¹³ Si veda il progetto in *Venezia. La Nuova Architettura...*cit., pp.72-73.

I criteri che l'amministrazione comunale ha voluto porre alla base di questo progetto, ma anche di altre iniziative simili relative al riuso delle aree dismesse, sono senza dubbio la polifunzionalità, ovvero la necessità di attivare più funzioni all'interno di uno stesso nucleo di manufatti, e la reintegrazione di queste ex zone produttive nel tessuto urbano circostante, attraverso la realizzazione di percorsi in grado di renderle permeabili, rompendo quel tradizionale isolamento proprio dei luoghi produttivi. Ciò non significa, comunque, cancellare la memoria dell'insediamento preesistente, ma semmai riconoscerne la valenza urbana: alle Conterie l'ingresso resta rappresentato dalla coppia di ciminiere che containeranno a segnare lo skyline dell'isola, il lungo muro di recinzione posto a nord che separa l'area dal resto della città si conserva inalterato, inoltre (fig. 04) di un capannone, del quale era ammessa la demolizione, viene però conservata la lunga facciata che il nuovo intervento, di prossima realizzazione, assume come elemento generatore del progetto e componente determinante l'assetto distributivo interno degli alloggi.

Assieme alle destinazioni d'uso, i nuovi tracciati connettivi sono elementi fondamentali per la restituzione degli edifici agli usi cittadini e per la creazione di quelle "nuove centralità", di cui il piano regolatore generale ha fatto una delle proprie parole d'ordine. Se questo è valido alla scala del singolo intervento lo è, se possibile ancor di più, quando la dimensione diventa territoriale.

È questo il caso del PRUSST e del ruolo che verrebbe a ricoprire l'Arsenale nell'ambito della nuova strategia di accessi predisposta per l'area settentrionale della laguna (fig. 05).

Al varo dei Programmi di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile del territorio - questo il significato dell'acronimo - voluto nel 1998 dal Ministero dei Lavori Pubblici¹⁴, il Comune di Venezia ha aderito proponendo la realizzazione di un collegamento rapido tra l'aeroporto - sito nella località di Tessera sulla gronda lagunare - e l'Arsenale, attraverso l'isola di Murano. Oltre ai finanziamenti destinati alla realizzazione dell'infrastruttura, il programma statale mette a disposizione anche risorse economiche per il riutilizzo di parte dell'Arsenale destinato a diventare polo culturale - sulla scorta dell'utilizzo espositivo normalmente effettuato dalla Biennale -, polo produttivo - con il mantenimento al suo interno della cantieristica che qui ha le sue radici storiche - e polo della ricerca, attività quest'ultima già in atto dopo l'insediamento della Thetis, società che si occupa di tecnologie ambientali.

In questo quadro l'insigne fabbrica, adibita a funzioni integrate, verrebbe quindi ad assumere una duplice valenza: di nuova testa di ponte verso la laguna nord e di nuovo centro attrattivo, capace di offrirsi - grazie anche all'attuazione del nuovo accesso da e per la terraferma - come alternativa

¹⁴ D. M. 8 ottobre 1998.

all'asse turistico piazzale Roma - piazza San Marco, incidendo perciò anche sui flussi e sulla mobilità all'interno della città antica¹⁵.

Il tentativo sotteso al progetto è quello di creare un'ulteriore bipolarità tra sponda lagunare e centro storico - al momento solo virtuale date le difficoltà operative e le ingenti risorse necessarie - da affiancare a quella esistente, rappresentata dall'asse viario del ponte translagunare e dalle aree alle sue due estremità, lagunare e di terraferma.

Questo secondo insieme configura un altro dei progetti urbani strategici predisposti nel nuovo piano: forse è tra tutti il più emblematico, ma sicuramente è il primo nella scala delle priorità e, proprio per questo in via di rapida esecuzione.

Il progetto urbano "città bipolare" (fig. 06), che coinvolge Mestre, Porto Marghera, e Venezia, si regge interamente sulla riqualificazione di aree dismesse e implica la razionalizzazione dei collegamenti viari, per lo più già esistenti. L'obiettivo generale è quello di localizzare qui, tra le due teste di ponte, il centro della futura entità urbana: una nuova centralità, in equilibrio tra terra e acqua, chiamata a marcare definitivamente la doppia natura del nuovo orizzonte urbano. Per essere tale però - e dunque fulcro vivo e pulsante - la sua realizzazione non può prescindere dall'"invenzione" di nuove funzioni, sfruttando in questo senso le possibilità offerte dalla riconversione.

In quest'ottica l'asse viario translagunare non collega più la città lagunare con il mondo esterno, ma diventa la connessione privilegiata tra i due poli cittadini, necessaria a rinsaldare le relazioni che li uniscono e sempre più li uniranno. Per queste ragioni il lungo ponte dovrà assumere caratteristiche più urbane, in relazione alla sua valenza di arteria a servizio della sola mobilità interna. Questo obiettivo implica evidentemente una ristrutturazione fisica e funzionale anche delle due aree di testata e dei manufatti che le compongono¹⁶.

Sul versante lagunare la riqualificazione interessa la stazione ferroviaria, l'isola del Tronchetto, la stazione marittima, l'area dell'ex piazza d'armi e piazzale Roma. Quest'ultimo, sgravato dal traffico turistico e riorganizzato nel sistema dei percorsi, consentirà l'attestarsi di nuovi servizi di interesse generale. Va infatti in questa direzione la scelta di ubicare qui la nuova Cittadella della giustizia, raccogliendo in un unico luogo gli uffici oggi dislocati in città e in altre sedi del territorio comunale. Non da ultimo, questa scelta consente anche di liberare le cinquecentesche fabbriche di Sansovino a Rialto, attuale sede del tribunale. Tutti i servizi giudiziari troveranno posto nel complesso

¹⁵ Per le questioni relative al PRUSST, vicenda troppo complessa per poter essere trattata in queste pagine, rimandiamo a quanto specificato da S. Dalla Man, *Progetti e interventi di trasformazione urbana in un sistema territoriale complesso*, in *Cantiere Venezia...cit.*, pp. 35-53. Oltre alle notizie che si possono trarre dal citato sito web relativo alla Carta delle trasformazioni urbane, sono utili le pagine web realizzate dal Comune proprio sul tema del PRUSST, consultabili all'indirizzo: <http://www.comune.venezia.it/urbanistica/prusst>.

¹⁶ Per le questioni generali sul progetto della "città bipolare" cfr. tra l'altro, *Venezia. Il nuovo piano...cit.*, pp. 29-30, 38-39, 59-60, 63-64.

industriale della ex Manifattura tabacchi che, per l'articolazione dell'insediamento e per le qualità spaziali dei corpi di fabbrica, si è ritenuto compatibile con la nuova destinazione. L'insieme è composto di 14 manufatti, ai quali se ne aggiungeranno altri due di nuova costruzione. Il progetto prevede il recupero di tutti gli edifici esistenti con mantenimento dei solai e delle strutture verticali caratterizzate dalla presenza di due file di colonne in ghisa che articolano lo spazio interno di ciascun edificio in tre navate.

Per un intervento approvato e parzialmente in cantiere, un altro di minore entità si è concluso qualche anno fa, al termine di una vicenda piuttosto travagliata¹⁷. Si tratta della recupero degli ex magazzini di granaglie e derrate alimentari, noti come magazzini Parisi, ubicati tra piazzale Roma, il Canal Grande e il rio della Scomenzera (fig. 07). I quattro manufatti disposti in serie a poca distanza l'uno dall'altro, sono sottoposti a vincolo di tutela dalla Soprintendenza che, in particolare, aveva prescritto il mantenimento dei fronti lungo il Canal Grande e della sequenza paratattica delle arcate.

Il recupero si è indirizzato anche in questo caso verso la coesistenza di più funzioni resa possibile dall'inserimento di un orizzontamento in grado di frazionare l'ampio volume interno per far posto ad uno shopping center al pian terreno e ad usi terziari al piano superiore.

Rientra nella ridefinizione della testa di ponte lagunare anche l'area dell'ex Piazza d'armi che consta di circa 105 mila metri quadrati di superficie, di cui circa la metà occupata dagli impianti in disuso dell'Italgas. In merito alla riqualificazione della zona esistono per il momento esistono solo le indicazioni di massima del Piano particolareggiato incluso nella Variante per la città antica del 1999. Quanto alle testimonianze industriali, è già disposta la conservazione di alcuni dei manufatti presenti, ma per la maggioranza di questi resta ancora da valutare l'opportunità di una conservazione o demolizione, da decidere in relazione alla compatibilità con il disegno dei futuri spazi aperti e delle condizioni del contesto in via di trasformazione¹⁸.

Un ulteriore passo importante verso la riorganizzazione dell'intero sistema d'accesso occidentale è quello che ha riguardato l'area della stazione marittima (fig. 08), dove un vecchio magazzino, costruito negli anni Trenta del Novecento e recentemente ristrutturato, è dal 2002 sede del nuovo terminal passeggeri. Il trasferimento a Porto Marghera di tutte le attività portuali legate al traffico commerciale ha infatti creato le condizioni per il ripensamento funzionale e fisico dell'area, trasformata in scalo esclusivamente croceristico, destinazione che indubbiamente risponde meglio alle esigenze di sviluppo compatibile proprie del centro storico e non solo.

¹⁷ Si veda quanto riportato in S. Dalla Man, *op. cit.*, pp. 50-53.

¹⁸ Cfr. Piano particolareggiato 5, in Comune di Venezia, Assessorato all'Urbanistica, *Variante al Piano regolatore generale per la città antica...cit.*, Norme tecniche attuative. Appendice 2.

Anche a Porto Marghera, che diventa un altro importante nodo strategico, ha preso il via un processo di riconversione basato su un modello a ridotto impatto ambientale. In forza della propria Variante di piano del 1995 - essa pure parte integrante del nuovo disegno urbanistico¹⁹ - gli spazi liberati, o liberabili, saranno assegnati ad attività manifatturiere, artigianali e di ricerca. La scelta delle nuove tipologie produttive e la loro ubicazione mirano esplicitamente a rompere l'isolamento che da sempre distingue il grande insediamento industriale, per renderlo protagonista della costruzione della nuova centralità bipolare. Con questa logica il Parco scientifico tecnologico Vega (fig.09), sorto sul terreno della prima zona industriale ma solo in parte frutto di un recupero edilizio di edifici preesistenti - quali la torre di raffreddamento, l'ex dopolavoro Agrimont e l'ex magazzino di ceneri di pirite -, costituisce parte del nuovo polo della ricerca che si estende anche a nord, al di là del ponte translagunare, dove sta sorgendo la nuova città universitaria di terraferma.

Alla costruzione delle nuove sedi, afferenti ai due atenei cittadini, è affidato il compito di innescare la trasformazione dell'area degradata di via Torino a Mestre: un asse urbano a fondo cieco costellato di episodi edilizi con funzioni varie - commerciali, residenziali e terziarie - ma anche parzialmente dismessi come l'ex macello e l'area della ex Carbonifera, cui si è recentemente aggiunta la zona dell'ex deposito dell'azienda di trasporto pubblico locale. In questi casi, che costituiscono solo l'avamposto della testa di ponte mestrina²⁰, i progetti sono ancora in fase iniziale, mentre risulta prossimo alla realizzazione l'intervento di apertura del *cul de sac* di via Torino che, mettendo in comunicazione questa strada con la prosecuzione dell'asse viario translagunare, realizza una connessione anche fisica tra la zona universitaria e Porto Marghera (fig. 10).

Progressivamente si sta dunque creando un nuovo fulcro urbano, certo non compatto come quello di qualsiasi altra città storica ma "diluito"; un "centro" che, proprio per questo motivo, deve fare della mobilità il suo punto di forza, consegnando alle infrastrutture il compito di mettere in relazione tra loro i luoghi riqualificati e le nuove funzioni insediate: in sostanza le parti che costituiscono il sistema "multipolare" dell'area veneziana.

¹⁹ Per la Variante al piano regolatore per Porto Marghera rimandiamo al numero monografico di "Urbanistica Quaderni", n.9 del 1996, curato da T. Pugliese.

²⁰ L'area complessivamente interessata dai processi di riqualificazione si estende a comprendere anche le propaggini settentrionali dell'abitato di Marghera e la stazione ferroviaria di Mestre.