

PTCP della Provincia di Venezia

Le Città costiere

La Provincia di Venezia vista alla scala nazionale costituisce, nel suo insieme, parte della costa adriatica. I caratteri del territorio, sia sotto il profilo morfologico che insediativo, evidenziano la loro natura costiera: un territorio di transizione tra il mare e la pianura pedemontana che risente dei fenomeni marini come di quelli montani; fenomeni che non raramente sommano i loro effetti e mettono in luce le fragilità di questo territorio e delle sue città.

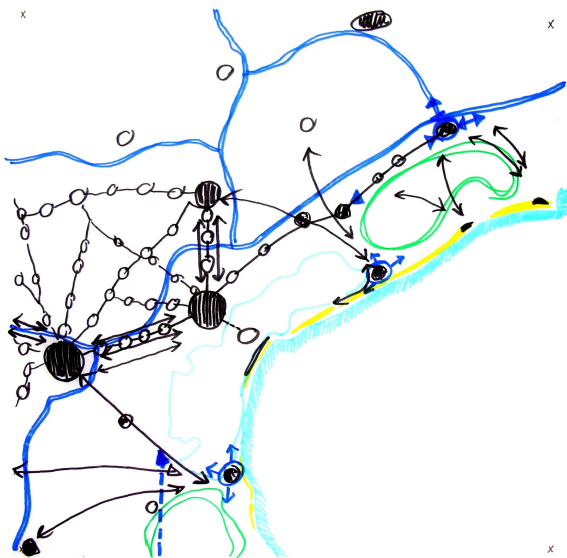
Fino a pochi decenni fa, lungo la costa gli unici insediamenti si concentravano a Chioggia, sui lidi veneziani e a Caorle. L'esplosione del turismo di massa ha generato lo sviluppo edilizio che ha radicalmente modificato l'assetto insediativo lungo il litorale: da Bibione a Isola Verde si è formato un filamento di urbanizzazioni interrotto quasi solo in corrispondenza delle foci fluviali.

La rapidità dello sviluppo ha fatto sì che la realizzazione delle infrastrutture, anche di quelle di connessione con l'entroterra, non si sia sviluppata con la stessa dinamica e, a tutt'oggi, la rete di accesso ai litorali presenta frequentemente la sua inadeguatezza.

Se i litorali hanno conosciuto quello sviluppo, talvolta parossistico, uno sviluppo non meno significativo è stato vissuto dai centri dell'entroterra. Dal Portogruarese all'area veneziana, fino al Clodiense, la crescita urbana e ancor più gli insediamenti diffusi, hanno dato una forma nuova alla struttura che si era preservata fino al secondo dopoguerra.

Si è formata quell'area metropolitana che, ben oltre i confini della Provincia di Venezia, costituisce lo scenario entro cui si ricerca una nuova dimensione urbana.

Una visione istantanea del sistema insediativo potrebbe far percepire una soluzione di continuità tra gli insediamenti costieri litoranei e gli insediamenti di entroterra. In realtà, proprio la formazione dell'area metropolitana ha messo in evidenza come anche lo sviluppo delle urbanizzazioni sul litorale faccia parte di una nuova realtà urbana: le relazioni tra il litorale e l'entroterra si caratterizzano infatti per la loro natura complementare.



Non solo Chioggia ma oggi anche il Cavallino e Jesolo e, seppure con minore evidenza, gli altri centri litoranei, partecipano alla organizzazione delle funzioni nell'area metropolitana. E non sempre queste località interpretano solo una funzione ricreativa.

D'altra parte, così come non sarebbe possibile "spiegare" lo sviluppo litoraneo prescindendo dall'entroterra, così anche alcuni dei processi insediativi e produttivi dell'entroterra si spiegano solo dalla loro localizzazione nel territorio costiero.

Un territorio dove la presenza delle lagune - tra queste la Laguna di Venezia costituisce un unicum dal punto di vista insediativo e infrastrutturale – si accompagna alla presenza del sistema portuale e di una delle più grandi zone industriali d'Europa.

Quindi, il sistema insediativo dell'area metropolitana non può essere descritto e poi governato se non comprendendo l'intero sistema costiero e quindi anche quello dei centri litoranei.

La fascia costiera e la gronda lagunare

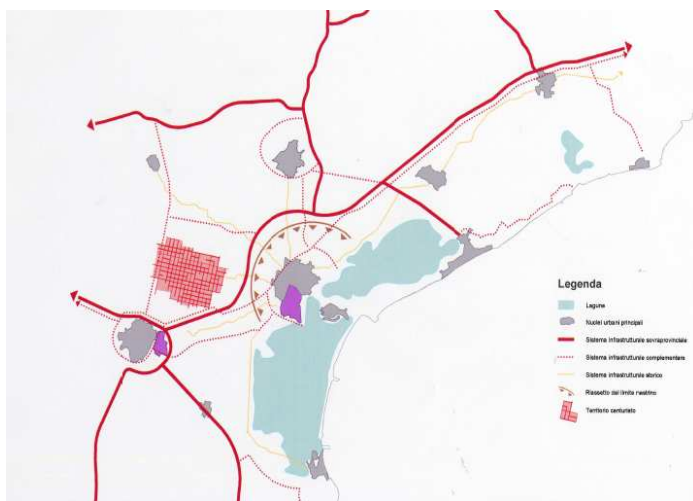
L'interruzione dell'espansione insediativa è senz'altro uno delle strategie regionali che a livello provinciale e locale comporta nuovi obiettivi:

- la salvaguardia degli elementi di naturalità ancora presenti che, a partire dalla considerazione della matrice acqua, dovranno essere potenziati e sostenuti per garantirne la persistenza;
- la riqualificazione degli insediamenti e dei sistemi di accessibilità e mobilità per l'integrazione dei territori.

Per perseguire questi obiettivi il PTCP può proporre, nell'ambito della elaborazione di un Progetto strategico per le aree costiere, nuove misure per la connessione delle località litoranee con l'intero territorio regionale attraverso una forte integrazione con lo spazio metropolitano.

Si tratta di misure che costituiscono anche la condizione essenziale per la soluzione delle criticità ambientali e per la costruzione di prospettive innovative per lo sviluppo locale.

Tra le ipotesi che si stanno delineando, la radicale ristrutturazione del sistema di mobilità è sicuramente una chiave fondamentale con la quale si possono perseguire contemporaneamente qualità insediativa, qualità ambientale e integrazione socio economica.



Prima ancora di indicare specifiche modalità infrastrutturali, importa qui dar conto della rilevanza dei flussi che si generano, non solo nella stagione estiva tra alcune località litoranee e l'area metropolitana, una rilevanza che assume sempre più i caratteri propri delle relazioni di tipo metropolitano (un territorio in cui le funzioni sono fruite in una dimensione per lo più esterna e alternativa ai luoghi dell'abitare, del lavoro e dello studio).

Tra le possibili opzioni quella della visione del litorale – e alla stessa stregua della Laguna – come “parco metropolitano”, pur essendo sicuramente suggestiva e ricca di prospettive, non spiega la collocazione dei centri nella rete insediativa e non esaurisce le complessità funzionali e fruibili.

Alcune potenzialità di piena integrazione alla scala territoriale metropolitana sono “soffocate” dalla inefficienza o dalla inadeguatezza dei sistemi di accessibilità e mobilità. Ciò non significa peraltro che già oggi – e ancora di più in esito a processi di crescita della popolazione stabile nel litorale – talune di quelle inefficienze e inadeguatezze siano riconosciute e già affrontate nella pianificazione e nella programmazione generale e settoriale. Così, ad esempio, se da un lato si ipotizza la realizzazione di connessioni di livello autostradale, dalla A4 alle località litoranee, dall'altro lato continua la ricerca per individuare sistemi aggiuntivi e di integrazione con il SFMR e il TPL per connettere con “qualità metropolitana” le principali località litoranee, a cominciare da Chioggia.

In questa direzione il PTRC può dare un contributo di grande rilevanza sia per quanto concerne i caratteri delle connessioni sia per quanto concerne gli indirizzi necessari alla ridefinizione della rete dei servizi di scala metropolitana e regionale che può contribuire, in modo determinante, a dare struttura alla rete degli insediamenti.

Se si può ipotizzare il prolungamento del SFMR verso est, non meno rilevante appare, anche alla luce dei processi di sviluppo in atto, l'integrazione dei territori litoranei. Una integrazione che confermerebbe il contributo che quelle località possono dare, non solo in termini quantitativi, a conformare l'area metropolitana con funzioni di grande qualità e con l'accesso ad ambienti unici sia sotto il profilo naturalistico che paesaggistico e culturale.

Basti pensare alla ricchezza degli ambienti marittimi e lagunari per cogliere l'incremento di qualità che l'integrazione e una più facile accessibilità può generare in favore dell'intero sistema urbano dell'area centrale.

Le trasformazioni urbane

Come si è accennato, in Provincia di Venezia le città sono quelle “tradizionali”, che costituiscono e danno forma all'area metropolitana, ma anche quelle litoranee e marittime, città “speciali” che, oltre ad essere caratterizzate dalle loro peculiarità urbanistiche, ambientali e culturali, per alcuni mesi ospitano decine di milioni di presenze turistiche.

Come per Venezia, la popolazione delle città litoranee non può più essere misurata solo in termini di residenti. Va dato per acquisito che oggi la popolazione di Venezia e, in forme specifiche e diverse, anche quella delle località litoranee, è costituita da un mix più complesso (lavoratori temporanei, studenti fuori sede, ...) cui si aggiungono le decine di milioni di presenze turistiche.

I turisti non vanno considerati solo come una fonte di reddito: si tratta di fruitori di servizi che in buona misura vengono condivisi con gli abitanti

stabili. La condivisione genera spesso conflitto e determina anche effetti sulla organizzazione urbana e territoriale. Si tratta di situazioni che, a loro volta, generano esigenze di riorganizzazione del sistema urbano. Per altro, se si affrontasse il tema della struttura insediativa prescindendo dagli effetti determinati dal fenomeno turistico, molte delle attuali criticità – la gestione dei rifiuti, il traffico, l'inclusione sociale, ... - non potrebbero essere risolte.

Il PTCP può proporre di intervenire nella struttura territoriale e nella rete insediativa per riequilibrare la distribuzione dei servizi, modificando i modi di accesso alle aree urbane, innovando i sistemi di mobilità.

Tra le ipotesi quella di realizzare, pur con tecnologie e sistemi diversi, una rete di collegamento metropolitano che comprenda tutte le principali località litoranee e che permetta spostamenti con frequenze e tempi di percorrenza propri delle aree metropolitane.

Sotto il profilo del sistema insediativo pare opportuno procedere rafforzando i processi di riqualificazione già in atto, disincentivando quelli dispersivi e di ulteriore consumo di suolo e favorendo, invece, la creazione di "nuovi paesaggi" che possano superare quegli assetti di "non luogo" che hanno banalizzato numerosi centri.

In particolare si può ipotizzare la riqualificazione dei tessuti esistenti e, anche attraverso la "rottamazione" e la riqualificazione, la realizzazione integrata di servizi e paesaggi con cui incrementare anche il livello di naturalità delle aree oggi interessate dalle bonifiche idrauliche.

Proprio i processi di innovazione possono mettere "fuori mercato" le forme ormai inefficaci e arretrate che ancora, per inerzia e supposta maggiore economicità, vengono proposte per significative trasformazioni urbanistiche e infrastrutturali.

Proprio nelle aree litoranee e perilagunari, per il valore paesaggistico e naturalistico che le caratterizzano e per le grandi potenzialità di trasformazione dei tessuti urbani, sembra opportuno favorire la qualità costruttiva e architettonica, anche mediante forme selettive e concorsuali. I processi di perequazione territoriale, oltre i confini comunali, possono favorire la realizzazione di intereventi di alta qualità insediativa.