



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PADOVA
Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile, Ambientale
Corso di Laurea in Ingegneria Edile - Architettura

Tesi di laurea magistrale in Ingegneria Edile - Architettura

Nuove centralità pubbliche nella città diffusa

Dallo standard allo spazio pubblico

Anno Accademico 2015-2016

RELATORE

Chiar.mo Prof. Michelangelo Savino

LAUREANDA

Anoè Gabriella 612873

Sommario

	Ringraziamenti	5
	Introduzione	7
1	Spazio pubblico, Vita tra gli edifici	9
1.1	Le attività che si svolgono nello spazio urbano	13
1.2	Qualità vs degrado su grande scala	15
1.3	Lo spazio percepito attraverso i sensi	17
1.4	Qualità vs degrado sulla piccola scala	19
1.5	Indicazioni per la pianificazione	22
2	Il Comune di Martellago, la storia e la pianificazione	27
2.1	Cenni di storia	30
2.2	Lo sviluppo urbanistico del Comune	35
	Il primo PRG - 1962	39
	La Variante al Prg del 1965	43
	La Variante al Prg del 1971	45
	La variante al Prg del 1983	49
	L'ultimo PRG 1998	
3	Il Veneto centrale e la “città diffusa”	57
3.1	Il processo di diffusione	61
3.2	Un esempio: l'Area centrale del Veneto	63
3.3	Cenni di storia del policentrismo veneto	65
3.4	Materiali urbani	68
3.5	La qualità urbana della città diffusa	74

4	Lo spazio pubblico nella città diffusa, dalla storia allo standard	77
4.1	Come viene trattato lo spazio pubblico?	79
	Piazze e sagrati	80
	Cul-de-sac	84
	Altre centralità	84
	Metodologia di lavoro	91
4.2	La schedatura degli spazi pubblici	91
4.3.	Uno sguardo d'insieme	175
5	La proposta progettuale	177
5.1	Il percorso ciclopedonale	180
5.2.	Il centro urbano di Maerne	179
5.3.	L'area del nuovo centro civico di Olmo	201
	Bibliografia	209
	Sitografia	211
	Allegati	213

Ringraziamenti

Innanzitutto voglio ringraziare tutti coloro che mi hanno aiutato a realizzare questo lavoro in particolare l'ufficio Settore Assetto del Territorio - Servizio Urbanistica e S.I.T. del Comune di Martellago e il Dott. Torricelli e l'arch. Tortorelli che mi hanno fornito tutto il materiale utile alle fasi preliminari di analisi.

I miei ringraziamenti vanno al mio relatore, Prof. Savino, che mi ha supportato costantemente nel lavoro dedicandomi tempo e indirizzando le mie energie in modo da cercare di svolgere questa tesi al meglio.

Ma alla fine di un percorso così lungo mi sento di ringraziare sinceramente coloro che mi hanno sostenuta:

Un grazie ai miei genitori e a tutta la mia famiglia per tutti i sacrifici che hanno fatto in questi anni.

Un grazie ai miei amici con i quali ho potuto condividere tutto, anche i momenti più difficili.

Un grazie ai miei compagni di Università che con me hanno affrontato un'avventura durata 6 anni e sono riusciti a sopportarmi (soprattutto durante i lavori di gruppo).

Un grazie a tutti coloro che hanno contribuito alla mia istruzione perché ognuno di loro mi ha insegnato qualcosa che mi è rimasto e rimarrà per sempre.

Introduzione

Il lavoro di questa tesi si occupa di valutare la qualità dello spazio pubblico che incontriamo tutti i giorni nei centri abitati all'interno del contesto della città diffusa veneta e proporre una loro riqualificazione.

Come caso studio è stato scelto il Comune di Martellago che è composto dal capoluogo e due frazioni, Maerne e Olmo, che si è ingrandito notevolmente durante gli anni del boom economico in linea con il fenomeno di diffusione che si è registrato in tutto il Veneto centrale in quegli anni.

Come indicatori di qualità dello spazio urbano si è fatto affidamento soprattutto al testo VITA IN CITTA' di Jan Gehl che è servito come filo conduttore per tutte le riflessioni che troviamo all'interno del testo.

Una prima parte del lavoro è servita per capire se in un Comune come quello preso in esame, e per estensione anche quelli che hanno seguito le stesse fasi di sviluppo e pianificazione, lo spazio pubblico fosse stato concepito secondo dei criteri che tenessero in conto delle considerazioni di Gehl oppure progettati secondo delle logiche diverse.

Innanzitutto quindi è stata ricostruita la storia della pianificazione urbanistica di Martellago dal 1959, anno del primo Programma di Fabbricazione, ai giorni nostri, restituendo le tavole cartacee di zonizzazione che individuavano oltre alle zone residenziali e produttive anche quelle ad uso pubblico.

Si è proceduto poi con la classificazione di tutti gli spazi pubblici eseguendo un sopralluogo per ognuno di essi verificandone gli aspetti fisici (manutenzione, superficie, arredo urbano ecc.) e sociali (utenza, orari di frequentazione ecc.).

A valle delle considerazioni fatte sullo stato degli spazi pubblici rilevati si è elaborata una proposta di riqualificazione che avesse come parole chiave CONNESSIONE e CENTRALITÀ'.

CONNESSIONE tra le aree esistenti in modo da renderle facilmente accessibili per la maggior parte della cittadinanza favorendone l'integrazione.

CENTRALITÀ per restituire la forza di aggregazione che avevano alcuni spazi ma che con il tempo, l'incremento del traffico e il processo di diffusione insediativa hanno perso tali caratteristiche.

Spazio Pubblico
Vita tra gli edifici

La dimensione sociale è estremamente importante per l'uomo e lo è sempre stata da che esso si è ritrovato a vivere insieme agli altri membri della sua comunità in agglomerati di edifici che da un primo nucleo insediativo, nei secoli, si trasforma poi in quella organizzazione complessa che è la città. E nel far fronte alle proprie necessità, la comunità tende ad organizzare gli spazi che venivano a crearsi all'esterno delle mura domestiche, destinandole anche alle relazioni tra gli individui che progressivamente si fanno sempre più complesse.

Per secoli questi spazi sono cresciuti ed i cittadini le hanno plasmate secondo le loro esigenze con il risultato che lo spazio urbano appare oggi estremamente complesso, articolato, sia nelle sue funzioni che nelle sue forme, dove nulla risulta essere casuale (nella disposizione degli edifici, nella dislocazione delle attività, nella distribuzione di elementi simbolici, ecc.)

Per quanto la città medievale solo apparentemente non appaia frutto di un processo di attenta progettazione in termini di strategico adattamento alle morfologie del suolo e alle pratiche sociali quotidiane, è possibile affermare che con il Rinascimento si colgono i primi e concreti segni di una pianificazione preliminare: la città non è più un tessuto che progressivamente si costituisce e viene adeguata ai bisogni della comunità locale, ma diventa un'opera d'arte concepita a volte in maniera avulsa dal contesto, nella quale vengono tenuti in maggiore considerazione aspetti formali e visivi, prestando particolare attenzione alla collocazione strategica degli edifici, alle prospettive agli esiti scenografici complessivi, prescindendo dalle funzioni e dalla reale fruibilità dello spazio nel suo complesso. Una propensione alla scenografia dello

spazio pubblico, esaltandone spettacolarità e artificiosità, che raggiunge l'apice nella creazione dei grandi spazi pubblici nel corso del '600 e del '700.

Con l'Ottocento si fanno strada nuove esigenze della pianificazione urbana: la città industriale e la città borghese seguono un diverso modello di sviluppo, legati più all'ottimizzazione dei caratteri funzionali e prestazionali della città, al movimento veloce e fluido di merci e persone, al miglioramento delle condizioni igienico-sanitarie rese problematiche dall'aumento esponenziale della popolazione nelle città e dalla creazione delle zone produttive.

La priorità diventa la costruzione di moderne infrastrutture, costruzione di abitazioni con adeguati livelli di acqua, luce, aria sana, lontana dalle fabbriche. Tutti gli aspetti di carattere sociale non vengono presi in considerazione di fronte all'ideale funzionalista, per quanto nella città ottocentesca una particolare attenzione viene prestata più che agli spazi pubblici (spesso al servizio della circolazione dei mezzi) ad alcuni edifici pubblici considerati più rappresentativi (teatri, *passages*, musei, parchi).

Nelle ipotesi progettuali elaborate a partire dagli anni '30 del XX secolo addirittura scompaiono le strade e le piazze, elementi inutili, sostituite da grosse arterie di scorrimento e spazi verdi. Lo spazio pubblico non viene inteso più come uno spazio comunitario, a servizio della socialità dell'aggregazione, ma piuttosto come semplice soluzione di continuità dell'edificato. Sia nelle aree urbane compatte che nei tessuti più diradati sino ad arrivare ai contesti dello *sprawl* la distanza tra gli edifici tende ad essere sempre maggiore, tale da rendere sempre più difficile il verificarsi delle attività all'aperto condivise e forme di incontro. La città antica

favoriva l'incontro ed il raduno della gente e delle attività nelle strade e nelle piazze, le aree suburbane dilatano lo spazio con l'effetto di rarefazione sempre maggiore della vita fra gli edifici e introducono come unico polo catalizzatore il mall o centro commerciale.

Considerato uno dei fenomeni di degrado della città contemporanea, sia per la rarefazione dei rapporti sociali sia per il degrado dello spazio pubblico, nel corso degli ultimi anni si registra un rinnovato interesse per la riqualificazione di questi spazi, per una loro valorizzazione che spesso passa non solo dalla riqualificazione ma anche dalla riprogettazione complessiva per farne uno dei fattori strategici del miglioramento della qualità urbana.

1.1

Le attività che si svolgono nello spazio urbano

Il primo passo di questo recupero del ruolo dello spazio pubblico è senza dubbio il riconoscimento delle funzioni che questi spazi assolvono nelle comunità contemporanee. Buona parte della vita e delle attività che l'uomo, le comunità svolgono nella società moderna oggi si svolgono "fra gli edifici". Alcune di queste hanno luogo in spazi privati, nella dimensione privata e domestica, ma la maggior parte avvengono negli spazi pubblici.

Seguendo le riflessioni di Jan Gehl, riscoperto proprio in questo processo di rilettura e reinterpretazione dello spazio pubblico all'interno della città contemporanea – e che seguiremo per le nostre prime analisi critiche – potremo distinguere le pratiche sociali svolte nella città in tre diverse tipologie:

- *Attività necessarie* cioè azioni più o meno indispensabili o obbligatorie, come l'andare a scuola o al lavoro, fare la spesa ecc. Risultano più o meno indipendenti dalla situazione circostante.
- *Attività volontarie* alle quali ci si dedica solo se lo si desidera e se il tempo e il luogo lo consentono. La loro progettazione risulta quindi particolarmente importante dato che in questa categoria possiamo ascrivere la maggior parte delle attività all'aperto come le attività sportive, sosta o passeggio.
- *Attività sociali* sono quelle che dipendono dalla presenza di persone nei medesimi spazi pubblici. Si considerano azioni di questa categoria il gioco per i bambini ma anche

l'ascolto e l'osservazione che si sviluppa in modo spontaneo avendo modo, l'osservatore, di guardare i movimenti delle persone all'interno dello spazio.²

Desumiamo che uno spazio pubblico è ben progettato se in esso non si svolgono non solo attività necessarie ma anche quelle volontarie e a quel punto anche quelle sociali, alimentate dall'esistenza e dalla qualità delle prime due, evidenziando una condizione di comfort, piacevolezza ed adeguatezza dello spazio, se invita a trattenersi in quel contesto oltre il dovuto.

La connessione che esiste tra azioni indispensabili o sociali è inscindibile, ad esempio nel recarsi a fare la spesa si incontra un conoscente e si instaura una relazione da un semplice saluto a fermarsi per parlare. Oppure attorno ad una scuola, dove i genitori ogni giorno vanno a prendere i propri figli e trovandosi contemporaneamente nello stesso luogo, possono instaurare un dialogo.

Il punto di partenza è un contatto visivo e uditivo che avviene in modo casuale e per questa ragione le condizioni ambientali devono essere favorevoli perché avvenga.

Se in un contesto abitato non sussistono le opportunità di passeggiare piacevolmente, sedersi o stanziare comodamente, osservare è facile che quello spazio risulti non utilizzato, spesso solo attraversato velocemente, diventando in questo modo un luogo progressivamente degradato, o percepito come insicuro.

Possiamo fare un esempio prendendo due situazioni diametralmente opposte per capire cosa si intende, nella realtà complessa della struttura urbana, lo spazio tra gli edifici

USATO o ABBANDONATO.

Se prendiamo in considerazione una città con edifici alti anche densamente popolati, ma circondati da strade che hanno un alto volume di traffico noteremo che pochissime persone passeggiano, evidentemente il fatto di avere un numero così alto di veicoli che scorre a velocità medio-alta non offre una situazione di comfort adeguata per la circolazione pedonale. Viceversa nei contesti a bassa densità, dove ci sono sia poche case che poche macchine, e quelle che ci sono si muovono a velocità moderata, si osserverà facilmente che i pedoni ci sono e usano volentieri lo spazio che li circonda. Il flusso di movimento è perciò un elemento fondamentale da tenere presente, anche più che la progettazione degli edifici stessi, perché anche in contesti a bassa densità, come la città diffusa del Veneto, anche di fronte a un tessuto residenziale diffuso, l'eccessiva dipendenza dall'automobile e quindi strade sempre trafficate, condiziona negativamente l'uso dello spazio pubblico; non è l'unico elemento che lo condiziona ma certamente è uno dei principali.

Vogliamo evidenziare che la “vita fra gli edifici”, con tutte le attività che vi si svolgono, sono il prodotto di condizioni ambientali e sociali favorevoli.

Gehl ci aiuta a trovare delle conclusioni.

Nelle sue pagine fa riferimento alle forme di gioco che si sviluppano all'interno di quartieri composti da a schiera e unifamiliari. La densità di queste attività non era proporzionale al numero di bambini insediati ma molto più grande. Dove possono vedersi e raggiungersi facilmente (nel contesto a schiera) le attività di gioco risulteranno 4 volte superiori ai quartieri con abitazioni unifamiliari sebbene numericamente i bambini erano in rapporto 2:1.

Corollario 1_ Qualcosa succede perché qualcosa succede

Vice versa, in ambienti molto dispersivi, anche se ci vivono molte persone, otteniamo l'affetto contrario. Le singole attività svolte sono dilatate nel tempo e nello spazio dando l'impressione di trovarci in quartieri disabitati. Stare all'aperto non è stimolante perché non c'è nulla da osservare.

Corollario 2_ Niente succede perché non succede niente

1.2

Qualità vs degrado su grande scala

Fino a questo momento abbiamo parlato di spazio pubblico dal punto di vista delle attività che vi si svolgono, ma non abbiamo approfondito la riflessione sui fattori che ne determinano la qualità o il degrado. Vedremo che la linea di demarcazione tra qualità e degrado è sottile e che le scelte progettuali influenzano in modo determinante la percezione complessiva che si ha dello spazio aperto che ci circonda.

Come si è già sottolineato superficialmente nel paragrafo precedente il traffico dei veicoli è uno degli elementi principali che condiziona lo svolgimento o meno di attività all'aperto.

È evidente nell'esperienza quotidiana che nelle città con zone pedonalizzate la gente è più incentivata a riversarsi in strada, guardare i negozi, passeggiare, sedersi, mentre i contesti periferici, che si presume siano abitati da un ristretto numero di persone, il tessuto residenziale è attraversato da vie di traffico che lo fanno apparire molto meno appetibile per svolgere delle attività sociali all'aria aperta.

Il testo di Gehl riporta vari esempi di come l'aumento di sedute lungo una strada, sistemazione di cortili tra le abitazioni convertendoli in spazi pubblici ma soprattutto la riduzione del traffico comportino mediamente il raddoppio dell'uso dello spazio rispetto alla situazione precedente all'intervento. Altrettanti esempi vengono proposti per evidenziare come l'aumento del numero delle automobili ostacoli il passaggio dei pedoni da un lato all'altro della carreggiata. Le condizioni favorevoli per intrecciare le relazioni cambiano drasticamente. Invece che osservare ciò che accade intorno, presto attenzione unicamente a dove cammino per ragioni soprattutto di sicurezza.

Una delle possibili soluzioni è rallentare il traffico veloce

di veicoli e cicli ma aumentare quello lento dei pedoni, perché se un osservatore ha davanti a sé una serie di persone che si muove mediamente a 6 km/h e non mezzi di trasporto che procedono a 50 km/h percepirà lo spazio come molto più frequentato, più vissuto, dato che gli individui rimangono a lungo nel suo campo visivo. Possiamo facilmente riscontrarlo in città come Venezia dove il flusso di movimento più lento nelle strade è una condizione forzata e dove avvengono numerosissime attività all'aperto.

Corollario 3_ Muoversi più lentamente vuol dire città più vivaci³

L'uso della strada da parte dei pedoni non è importante solo per accrescere il numero delle attività collettive ma anche per una questione di sicurezza. Abbiamo sempre visto la questione dal punto di vista positivo, di incremento della vita in socialità degli individui ma con la stessa facilità, scelte sbagliate possono dare il via ad una spirale negativa. Se non ci sono persone che passeggiano, che si siedono, non verrà suscitata neanche la curiosità di individui che possono osservare lo svolgersi di queste attività; percepire una strada "deserta" aumenta notevolmente il senso di insicurezza per cui si è indotti a non scegliere quel percorso a favore di strade più frequentate. Così a sua volta la popolazione eviterà queste strade innescando un processo auto-istruttivo più che rinforzante.

Fino ad adesso abbiamo concentrato la nostra attenzione sulla strada ma anche la progettazione dei quartieri residenziali offre molti spunti di riflessione. L'ambiente fisico può esercitare un influsso sulla situazione sociale dei residenti.

Una soluzione efficace – secondo Jan Gehl che ha

fatto delle sue teorie un approccio progettuale di grande successo ancora oggi e non solo nelle città scandinave sembra essere quella di riproporre nello spazio fisico un modello di organizzazione equivalente alla struttura sociale delle comunità. Come, ad esempio, la famiglia nell'abitazione dispone di spazi comuni (si riunisce in cucina e/o in soggiorno) o personali (ognuno riposa nella propria camera) ma può godere anche di spazi solo parzialmente condivisi, perché usati contemporaneamente da pochi componenti della famiglia (studio, stanza dei giochi ecc.), così dovrebbe essere possibile concepito lo spazio pubblico all'interno di un quartiere, organizzandolo:

- Con spazi più circoscritti e selettivi (spazi privati prossimi alle residenze),
- Quindi con spazi semipubblici, aperti o chiusi, definiti così perché sono a servizio di un ristretto numero di abitazioni, ai quali si arriva attraverso una strada a basso volume di traffico e che si percorre a bassa velocità la quale si è staccata da una arteria principale;
- Ed infine dovrebbe essere realizzato lo uno spazio pubblico più grande pensato per l'intero quartiere e per la comunità in generale, luogo di incontro e di concentrazione delle principali attività.

Questa organizzazione gerarchica aiuta notevolmente il residente ad orientarsi e a sentirsi a suo agio: sa come usare lo spazio, capisce ciò che può usare perché è di tutti e cosa al contrario non deve essere "usato" o vada usato limitatamente. Le persone che si spostano sanno dove andare, si sentono sicure ma anche sviluppano un forte senso di appartenenza

alla zona immediatamente esterna alla porta di casa. Si vedono i genitori che lasciano i propri figli giocare da soli fuori dalle mura domestiche perché sanno che sono in vista in un territorio controllato anche da tutti i membri della comunità.

Al contrario se in un quartiere non esiste alcun filtro per diversificare le abitazioni dal centro cittadino, se le strade appaiono tutte uguali e le macchine le percorrono indiscriminatamente, sia in numero che come velocità, il cittadino appare "disorientato": conosce molto bene il proprio spazio domestico e privato, ma non percepisce con la stessa familiarità lo spazio esterno.

Un ultimo aspetto va sottolineato riguardo alle attività all'aperto. Se vogliamo innescare dei processi positivi, ad esempio indurre le persone a vedere, parlare, ascoltare camminare giocare, sedersi

ecc. non è importante solo il loro numero ma anche la durata dell'attività svolta. Maggiore è il tempo trascorso nel parlare, sostare, osservare gli altri, migliore sarà la percezione dello spazio perché sembrerà usato da molti (per un concetto analogo a quello esposto in precedenza sulla quantità di persone che rimangono nel campo visivo).

Corollario_4 Si può stimolare un alto livello di attività in una certa zona sia assicurandosi che il maggior numero di persone usufruisca dello spazio pubblico sia incoraggiando una prolungata permanenza all'aperto per ciascun individuo⁴.

1.3

Lo spazio percepito attraverso i sensi

Qual è il modo attraverso cui l'individuo percepisce lo spazio pubblico? Attraverso i 5 sensi, è la risposta più semplice ed immediata, i sensi che condizionano fortemente l'esperienza d'uso dell'utente rispetto allo spazio circostante.

Come prodotto del processo evolutivo, il nostro modo di muoverci è principalmente orizzontale con una velocità di circa 5 km/h e anche tutto il nostro apparato sensoriale è tarato su questa condizione; l'esempio più emblematico è la vista il cui campo di azione in profondità è molto ampio mentre verticalmente facciamo fatica a vedere a meno che non direzioniamo la testa verso l'alto. Tutto è orientato frontalmente mediamente a tra 1,20 e 1,70 m di altezza per gli adulti e tra i 50 e 60 cm per i bambini o le persone sedute.

Queste informazioni influenzano numerosi aspetti della nostra vita come ad esempio il costo variabile dei biglietti di un teatro a seconda della posizione (in galleria la vista è peggiore quindi li pagheremo di meno) o alle strategie commerciali nei supermercati dove all'altezza degli occhi troviamo tutta quella serie di prodotti superflui che veniamo invogliati a comprare solo perché sono comodamente "sotto il nostro naso".

Per captare lo spazio attorno a noi usiamo principalmente i sensi che agiscono a distanza come la vista, l'udito e l'olfatto, piuttosto che il tatto e il gusto.

Vista

È sicuramente il senso umano più sviluppato ma esistono delle distanze precise che ne condizionano il suo utilizzo.

Tra i 1000 e i 500 m è possibile vedere che c'è gente e a stimarne il numero ma non si riesce a distinguerne la fisionomia.

Sui 100 m riesco a percepire chiaramente la presenza di un individuo anche se ancora non distinguo il sesso o l'età; questa distanza si ritrova come separazione tra individui sconosciuti che vogliono sostare negli spazi aperti ad esempio in un vasto prato o una spiaggia deserta.

Tra i 70 e i 100 m si riescono a distinguere più chiaramente gli individui e le azioni che compiono, oltre a riuscire ad assegnare loro un'età e un genere: questa è un elemento tenuto in grande considerazione per la progettazione di stadi o di arene dove la collocazione dello spettatore più lontano non è mai ad una distanza maggiore di 70 m, in modo da poter distinguere chiaramente un'azione in svolgimento senza però percepire le emozioni e il linguaggio non verbale degli attori.

Per poter cogliere anche questi aspetti, la distanza deve scendere intorno ai 20 ai 25 m al massimo, un'indicazione progettuale essenziale nella progettazione dei teatri o del cinema, dove è necessario il coinvolgimento emotivo dello spettatore perché possa godere ciò che sta osservando.

Da 1 a 3 m si entra in quel campo di distanze necessarie per fare una conversazione, dalla più intima – che si fa con i propri familiari o amici – alla più formale con colleghi o personalità verso le quali possiamo avere un certo timore reverenziale (professore, medico ecc.). Attestandosi sotto 1 m

le conversazioni cominciano a diventare intime, generalmente per evitare che vengano ascoltate da altri, perché di solito sono manifestazioni di emozioni forti sia di gioia che di rabbia.

Udito

Le distanze alle quali un essere umano percepisce i suoni varia indubbiamente dalla loro intensità. Mediamente si è verificato che il campo uditivo per la conversazione è di circa 7 m, quindi notevolmente inferiore a quello della vista. È possibile udire dei suoni fino a 35 m in realtà, ma non è possibile stabilire una relazione (fonte, provenienza, ecc.) ma, eventualmente un dialogo fatto di brevi battute con risposte frettolose e superficiali. Oltre questa misura possiamo udire solo suoni forti e comunque non è possibile distinguere le parole.

Olfatto

È il meno sviluppato dei sensi che usano dei ricettori a distanza⁵. Il campo di azione per percepire odori di media intensità non supera i 3 m e se si vuole essere sicuri di percepirne uno in particolare la distanza deve scendere ad 1 m.

Tatto

Per quanto riguarda la fruizione degli spazi pubblici la comodità della seduta, il comfort della camminata sulle superfici pavimentate, rivestono un importante ruolo sul loro apprezzamento da parte degli utenti. La qualità dei materiali incide significativamente non tanto sulla qualità estetica dello spazio, quanto sulle modalità e tempi della fruizione. Materiali non consoni, possono contribuire ad uno scarso

gradimento dello spazio pubblico che si riflette in una bassa frequentazione, poi possibile abbandono e quindi degrado. Esistono molti materiali che sono stati usati per molti anni per le pavimentazioni che non sono apprezzate né per camminare né per usare la bicicletta, o anche la macchina se è prevista la circolazione in questi spazi.

La misura fisica e la distanza influenzano notevolmente l'intensità della relazione. Nelle città dove troviamo vie strette, edifici molto particolareggiati e ricchi di dettagli la gente è portata a parlare tra loro, a camminare lentamente, ad osservare ciò che la circonda; se siamo invece in presenza di ampi spazi e strutture impersonali la conversazione tra individui sarà ridotta al minimo con i mezzi di trasporto che sfrecciano ad alta velocità. In città come queste la comunicazione deve avvenire, non con le misure di cui abbiamo parlato prima, ma in modo amplificato, grandi cartelloni per la vista, forti rumori per l'udito.

Queste due dimensioni distinguono la CITTÀ PER I PEDONI e la CITTÀ PER LE AUTOMOBILI.

1.4

Qualità vs degrado sulla piccola scala

Analizzare le pratiche sociali in uno spazio pubblico così come vengono condizionate dai sensi, durante l'uso da parte degli utenti dello spazio fisico, fornisce altre indicazioni sulla qualità o il degrado di un'area pubblica, non tanto a grande scala (il raggio d'azione di olfatto e udito non va oltre i 7 m) quanto nella progettazione di dettaglio di sedute, percorsi, punti di osservazione, aree di sosta, ecc. Infatti, oltre ai sensi, a condizionare la percezione della qualità dello spazio intervengono anche tre specifiche attività, che richiedono ognuna una serie di condizioni perché possano essere svolte al meglio nell'ambiente urbano:

Camminare

Per questo tipo di attività si rende necessario SPAZIO. Non tanto o poco in senso assoluto: è necessario un equilibrio che consenta alle persone di muoversi senza intralciare gli altri ma nel contempo non trovarsi dispersa in uno spazio troppo ampio perché non si generi un senso di confusione. Secondo l'osservazione di Jan Gehl, sarebbe opportuno che nello spazio pubblico si crei una densità media di 10/15 pedoni ogni metro di larghezza della strada, limite che può diminuire se si considerano quanti si muovono con una carrozzina per neonati o una sedia a rotelle. Superando questo valore si rischia che la folla si disponga in file, in modo ordinato, ma questo non agevola l'interazione.

Parlando di DISTANZE, queste sono particolarmente rilevanti quando si tratta di movimento. Essendo un'azione fisica possiamo supporre che esistano dei limiti oltre i quali è difficile che una persona si spinga per assolvere le sue attività quotidiane. Da verifiche e studi ci attestiamo attorno ai 500 m ⁶ che però possono diminuire a seconda se il percorso

è lineare, e di conseguenza ci sembrerà più lungo, o diviso in segmenti, ad esempio se ci immaginiamo di camminare lungo un viale con numerosi punti di sosta con un andamento leggermente irregolare sarà più facile concentrarsi sui singoli tratti "da spiazzo a spiazzo" invece che sull'intero percorso. La distanza accettabile è dunque una combinazione fra la lunghezza della strada e qualità del percorso in rapporto con gli stimoli offerti lungo il tragitto.

Rendere comoda l'azione di camminare obbliga il progettista a tenere conto dei MATERIALI da usare: ghiaia, sabbia e ciottoli sono da evitare perché non è piacevole camminare su superfici instabili soprattutto per dei soggetti con ridotta capacità motoria. Ma anche le superfici lisce che a contatto con l'acqua diventano scivolose sono da evitare per la stessa ragione.

La scelta della strada per il pedone è condizionata infine da altri due elementi: la sicurezza e la velocità di percorrenza.

La prima fa sì che ci si muova lungo i confini di uno spazio aperto in modo tale che l'individuo percepisca sia cosa gli succede nelle immediate vicinanze sia cosa avviene nello spazio più distante; inoltre può trovare riparo dagli agenti atmosferici.

La seconda invece riguarda soprattutto la naturale tendenza del pedone a percorrere la strada più breve e diretta per raggiungere un obiettivo. Non è insolito trovare i segni di camminamento sui manti erbosi dei parchi a testimonianza che raramente i passanti usano dei percorsi studiati a tavolino se non coincide con quello che gli fa perdere meno tempo.



il pedone ricerca il percorso più breve ed è chiaramente visibile dai segni lasciati sul manto erboso

La ricerca del percorso più breve è prioritaria anche è necessario superare piccoli dislivelli sotto forma di rampe o dolci salite. I gradini invece costituiscono un ostacolo visivo tale che a quel punto il pedone è portato a fare una deviazione, se possibile, piuttosto che salire o scendere le scale.

Corollario_5 Scale e gradini sono molto care ai progettisti meno agli utenti⁷

È sempre preferibile progettare dei tracciati che non facciano vedere il loro punto di arrivo se in realtà il percorso non prevede di raggiungerlo nel modo più diretto possibile.

Corollario_6 gli angoli retti non vengono preferiti dai pedoni.

Sostare

Studiare adeguatamente la disposizione delle sedute nello spazio pubblico è importante per garantire non solo la corretta sosta per l'utente ma anche la possibilità che si verifichino altre attività ad essa connessa come leggere,

prendere il sole, fare piccoli lavori manuali ecc.; nei paragrafi precedenti abbiamo già ribadito l'importanza di innescare processi auto-rinforzanti volti a qualificare l'area dove si svolgono.

La scelta del posto a sedere ricade principalmente su panchine addossate agli edifici o comunque sul perimetro dello spazio pubblico mentre non è inusuale trovare quelle poste al centro di una grande area vuote anche con persone ancora in piedi.



La posizione marginale delle sedute consente di vedere l'azione che si svolge senza esserne forzatamente coinvolti

Il motivo è simile a quello già visto per i percorsi pedonali, secondo la riflessione di Gehl: infatti sedendosi al confine si è in grado di osservare ciò che avviene attorno a noi senza entrare per forza "al centro dell'attenzione". Inoltre, se la seduta si trova in una zona che ha una sua definizione, circoscritta dai limiti percepibili, tende ad aumentare nelle persone il senso di sicurezza. Se è vero che la posizione preferita per collocare la seduta è ai margini dello spazio, il suo orientamento deve essere orientata verso il centro dell'azione, altrimenti il sedersi

perde ogni attrattiva se non quella di sostare per riposarsi, ma l'utente non sarà invogliato a rimanerci per lungo tempo.

Corollario_7 Posti a sedere ben protetti [...], con una buona visuale diretta sulle attività circostanti saranno preferiti di gran lunga agli altri⁸.

A seconda dell'utenza, le sedute devono avere caratteristiche diverse: ad esempio le persone anziane hanno bisogno del massimo comfort ergonomico altrimenti non troveranno quello spazio di loro gradimento, viceversa i giovani sono molto più attenti a quello che vogliono osservare piuttosto che prestare attenzione a dove sedersi. Infatti molto spesso vediamo i bambini e i ragazzi seduti su gradini, basamenti di fontane o di monumenti, ma anche fioriere o qualsiasi forma di arredo urbano che abbia però una collocazione che garantisca una buona visuale su quello che accade. Nella progettazione va tenuto conto anche di questi elementi che seppure non creati per questo scopo, se ben integrati, possono dare vita ad uno spazio pubblico più articolato e vissuto.

Vedere, parlare, ascoltare

Potrebbe davvero sembrare riduttivo trattare in contemporanea tre azioni che sembrano diverse. In realtà quando ci accingiamo a progettare lo spazio aperto urbano le condizioni per favorire la conversazione l'osservare gli altri e parlare con loro sono molto simili.

Dobbiamo avere ben chiaro che per svolgere queste attività sono vincolato al campo visivo e uditivo se vogliamo fare una conversazione. Abbiamo visto prima che attorno ai 100 m è possibile iniziare a distinguere la fisionomia delle persone e per questo motivo sarebbe meglio che uno spazio

pubblico non fosse mai di dimensioni superiori a 110 m e molte piazze medioevali italiane non superano tale limite⁹. Inoltre sono costruite spesso avendo cura di separare il traffico veicolare da quello pedonale rialzando quest'ultimo con un paio di gradini come un oratore su un palco, in questo modo l'attenzione sarà catalizzata sulla persona che parla e non sull'autoveicolo che passa.

Se dobbiamo sentirci l'uno con l'altro per avviare una conversazione è necessario che il rumore del traffico non superi i 60 dB. In caso contrario per parlare bisogna stare dai 5 a 15 cm, una distanza estremamente intima – come detto prima – che potrebbe non essere sempre appropriata o gradita. Se riusciamo a rispettare questo limite ne trarranno beneficio anche altre attività, tra cui anche la possibilità che nello spazio pubblico vi siano piccolo performance o gruppi che suonano la musica all'aperto.



Dietro al sagrato della chiesa di Martellago lo spazio "intimo" lontano dalla strada favorisce il dialogo tra adulti e tra bambini

1.5

Indicazioni per la pianificazione

Uno degli aspetti da prendere in considerazione nel momento con cui si decide di intervenire all'interno di un sistema insediativo così particolare, formatosi con modalità altrettanto specifiche e con l'attuazione parziale o non sempre coerente dei piani urbanistici, è senza dubbio, come abbiamo visto, essere l'integrazione degli spazi pubblici con il sistema residenziale e connetterlo con i principali punti di interesse. E scendendo di scala, osservando con maggior dettaglio possiamo rilevare e valutare se le scelte che sono state fatte nella progettazione di queste aree sono risultate efficaci a determinare una buona qualità dei singoli spazi e soprattutto contribuire alla costruzione di un spazio adeguato, confortevole e piacevole alla vita dei residenti. Non si tratta di scelte univoche, come posizionare in modo adeguato le sedute o studiare dei percorsi agevoli, ma di alternative da valutare a seconda del contesto nel quale ci troviamo.

All'interno del testo, Gehl fa delle riflessioni su queste scelte progettuali, che saranno prese a riferimento per valutare gli spazi pubblici che andremo successivamente ad analizzare, raggruppandole in categorie delle quali facciamo un breve excursus.

Riunire o disperdere

Intanto si deve scegliere se “riunire” o “disperdere” si fa riferimento non agli edifici ma alle persone e agli eventi e alle occasioni di aggregazioni sociali che si danno all'interno di una comunità. Per questa ragione è necessario che la progettazione sia a misura d'uomo cioè, facendo riferimento a quanto affermato nel capitolo 1, che tenga conto dell'uso dei sensi e del loro campo di azione. Inoltre la scelta deve anche

prendere in considerazione la scala dell'intervento.

A grande scala “unire” vuol dire porre al centro del tessuto urbano lo spazio pubblico e le funzioni urbane sono collocate lungo le strade, come nella alle città di origine medioevale. Se invece collochiamo le funzioni in blocchi distinti e li connettiamo attraverso una rete stradale che dà la priorità all'automobile otterremo un effetto di dispersione. A media scala, invece, può intendersi che se gli ingressi alle abitazioni sono distanti tra di loro non sarà possibile favorire l'incontro e l'aggregazione della popolazione che tenderà a non svolgere delle attività tra gli edifici. Viceversa compattando molto funzioni e spazi pubblici si otterrà l'effetto contrario. Infine a piccola scala è possibile rilevare un effetto di dispersione se intendiamo raccogliere poca gente e poche attività in uno spazio ampio, in altre parole bisogna progettare strade e piazze di adeguate dimensioni in base alle reali necessità altrimenti si ottiene un effetto negativo, uno spazio dilatato, poco confortevole.

Due elementi in particolare possono condizionare l'efficacia di riunire o disperdere le persone, e sono la progettazione delle facciate e l'uso di livelli.

Per le prime, se immaginiamo di vedere un fronte stradale compatto e con tante piccole unità come negozi o abitazioni che si susseguono appena fuori da ogni ingresso si formeranno un gran numero di attività stimolanti. Se al contrario si comincia a vedere un vuoto (un distributore di benzina) o una superficie molto lunga ma impenetrabile, perché parte di un grande edificio, i punti di aggregazione di attività o persone si frammenteranno. Con che scopo riunirsi all'esterno di un grande complesso di uffici?

Parlando dell'uso dei livelli sfalsati per la progettazione

dello spazio aperto come le piazze, si ritorna alle considerazioni sulla percezione dello spazio da parte dell'utente che abbiamo precedentemente avanzato. Se cammino per strada è molto difficile che qualcosa collocato in un piano superiore o inferiore l'altezza del mio sguardo colpisca l'attenzione: non è un caso se qualsiasi attività commerciale è sempre al piano terra di un edificio e mai al di sopra o al di sotto del livello stradale. Inoltre vedere nei percorsi degli spazi aperti elementi come le scale portano gli utenti psicologicamente a fermarsi perché vengono percepite come una barriera anche da coloro che non hanno problemi di deambulazione.

Integrare o separare

La città moderna si è posta come obiettivo principale quello della separazione delle funzioni, sublimata nella zonizzazione indicata e prescritta nei piani urbanistici, ma questa divisione finisce spesso con l'ampliarsi anche in una operazione di funzioni in base alle tipologie di utenza distinte per età, categorie sociali e attività svolte. Sicuramente la distribuzione, separazione e specializzazione nello spazio delle funzioni aumenta l'efficienza perché le attività umane non si intralciano fra loro ma questo processo produce anche una diminuzione se non perdita di contatto tra le persone.

Anche in questo caso si rilevano esiti differenti alla grande e alla piccola scala. Nel primo caso, in fase di pianificazione, la scelta ricade su una progettazione per funzioni che provoca un effetto di separazione, o per direzioni di sviluppo sulla quale la variabile tempo giocherà a favore dell'integrazione. A piccola o media scala, si può intervenire mescolando i flussi di traffico veloce (automobili) e lento (bici e pedoni). Si può lasciare il mezzo privato in una zona più

periferica e poi si raggiunge la città a piedi o in bici o con il mezzo pubblico.

In questo modo devo mezzi diversi per raggiungere i vari punti della città multiplico le opportunità di incontro sia per chi si muove sia per chi osserva. Una ipotesi è quella effettuare il passaggio del traffico veloce a quello lento ai margini della città oppure, per creare una fusione totale tra l'automobile e quello pedonale si può utilizzare il modello olandese del woonerf.

Se lo scopo è quello di puntare all'integrazione la scelta più efficace è quella di amalgamare il traffico con le attività di sosta all'aperto.

Invitare o respingere

Ciò che fa la differenza tra in ambiente che invita ad essere usato ed uno che respinge è l'esistenza di un limite. Può essere di natura fisica, ci riferiamo all'esistenza di muri, recinzioni e divisioni altimetriche ma anche alla grande distanza tra un punto e un altro che ci fa desistere dal compiere un certo tragitto.

Può essere di natura funzionale: se vado in un luogo perché lì troverò qualcosa da fare. Questo però sarà occasione per incontrare qualcuno con cui parlare e iniziare a relazionarmi o fare delle cose diverse da quelle che avevo in mente una volta uscito di casa.

Per rendere un luogo respingente è sufficiente creare delle condizioni psicologiche e ambientali sfavorevoli come non trovare delle sedute adeguate, una cattiva illuminazione, non avere dei dispositivi che riescano a mitigare l'azione degli agenti atmosferici.

Aprire o chiudere

Quando ci riferiamo al termine aprire dobbiamo intendere la possibilità di creare o meno delle relazioni tra edifici e spazi circostanti. Per fare questo occorre che sia dall'interno che dall'esterno dell'edificio si goda di una buona visibilità su quello che succede; non è però sufficiente creare delle superfici vetrate se poi in effetti affacciandosi non si vede che il cielo, gli edifici di fronte, e nessun tipo di animazione o persona che cammina.

È vero che non è sempre opportuno creare un contatto diretto tra interno e esterno, non se c'è un'attività che richiede particolare concentrazione e guardare la gente passare potrebbe essere una fonte di distrazione, ma in molti casi la chiusura è un scelta sbagliata. Ad esempio la creazione di spazi pubblici all'interno di centri commerciali di fatto crea un'altissima concentrazione di persone in un piccolo spazio rispetto all'ambiente urbano. Anche rivolgere le finestre di un ospedale o una casa per anziani unicamente verso uno spazio verde può non essere ideale, infatti anziani e malati potrebbero trarre beneficio dall'osservazione dei bambini che giocano e persone che svolgono qualche attività o che camminano più di quanto non si sia portati a pensare.

La conclusione alla quale possiamo giungere è che un'attenta progettazione degli spazi pubblici porta sicuramente un incremento della loro qualità e aumentano il benessere della popolazione che li usa tutti i giorni sia per svolgere delle azioni necessarie ma anche per svolgere delle azioni volontarie e sociali che altrimenti non farebbe. Ma, come vedremo anche in seguito, non è sufficiente progettare il solo spazio pubblico, soprattutto quando non è inserito in un contesto di città consolidata dove i cittadini sono abituati a frequentare alcune strade e piazze. Bisogna operare anche le giuste scelte a livello di pianificazione, cioè se rendere uno spazio facilmente fruibile solo ai pedoni o anche al traffico veicolare, se e dove far passare le linee del trasporto pubblico rispetto alla configurazione dell'area ecc. perché anche questo ne influenza notevolmente la fruibilità e, come abbiamo detto, sono delle opzioni che vanno valutate caso per caso.

Note

1 Lo *sprawl* americano possiamo considerarlo come in intervento nel territorio per rilevanti aggregati, blocchi di villette ecc ed è un modo per costruire la città.

Nel caso della diffusione ci troviamo di fronte alla decisione del singolo che modifica una situazione di città consolidata.

2 Gehl p. 23-29

3 Gehl p. 102

4 Gehl p. 102

5 Naso, occhi e orecchie. Sono invece ricettori immediati la pelle e le membrane.

6 Gehl p. 173 – Il limite di 500 m si riferisce ad un utenza adulta mentre per i bambini e anziano questo livello cala.

7 Gehl a p. 181

8 Gehl a p. 197

9 Gehl a p. 88 – definisce ciò che è compreso nei 110 m CAMPO VISIVO SOCIALE

Il Comune di Martellago

La storia e la pianificazione

Martellago è un comune della Provincia di Venezia di circa 20.000 abitanti con un'area di 21.7 km² formato dal capoluogo e dalle frazioni di Maerne e Olmo, centro della seconda cintura dell'agglomerato urbano di Mestre-Venezia, oggi è considerato parte integrante dell'area della città metropolitana di Venezia. Confina con i comuni di Mirano, Salzano, Spinea, Scorzè e Venezia e la struttura urbana dei tre centri è molto simile a quella dei principali insediamenti abitati dell'area centrale veneta e, come i comuni limitrofi, ha registrato un'impennata nell'incremento demografico tra il 1960 e il 1980.

Il suo sviluppo è legato principalmente alla presenza di attività industriali, del terziario e dei servizi. Anche l'agricoltura è sviluppata e di particolare importanza assume la coltivazione del radicchio nelle aree a nord del territorio.

Il comune è servito da quattro linee del trasporto pubblico automobilistico (ACTV): Linea 20 sulla direttrice Martellago-Trivignano-Stazione FS e Linea 21 sulla direttrice Maerne-Olmo-Stazione FS, ambedue con capolinea a Martellago all'intersezione tra Via Trento e via Friuli, in prossimità degli impianti sportivi; la linea 5E da Noale a Venezia, dal 2015 interrotta a Mestre per la prosecuzione della linea urbana del tram fino a piazzale Roma, la linea 6E da Venezia a Scorzè che passa per Martellago, e infine le linee scolastiche, nella fascia oraria dalle 6.30 alle 8.00 che arrivano ai poli scolastici di Mirano e Mestre.

La linea ferroviaria Castelfranco-Venezia effettua una sola fermata nel territorio comunale in località Maerne. La stazione, localizzata lungo la strada provinciale per Spinea-Mirano è intensamente utilizzata dalla popolazione locale e dei territori vicini. La stazione di Maerne è interessata dal

progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale che ha comportato il potenziamento della linea, un aumento delle corse giornaliere e la realizzazione di un parcheggio di interscambio¹.

Il comune è prossimo ad alcuni dei servizi di carattere metropolitano² come gli ospedali di Mirano, Dolo, e Mestre, prossima all'autostrada A4 e A27 ed in particolare il centro Martellago è servito da uno delle uscite del Passante di Mestre che attraversa il territorio in direzione nord-sud intersecando i principali assi della mobilità locale. I tre centri sono anche molto prossimi ad alcuni dei maggiori centri commerciali della zona di Mestre e Marghera,

Dal punto di vista morfologico il territorio è pianeggiante, con terreni di origine alluvionale ed è attraversato dal fiume Dese a nord di Martellago, dal Marzenego e dal Rio Storto che attraversano Maerne per poi confluire nella Laguna di Venezia.

2.1

Cenni di storia

Le origini di Martellago sembrano essere antiche. Le prime notizie certe risalgono al XII sec, menzionata come capo pieve con relativo castello, ma con buona probabilità esisteva un villaggio anche in epoca romana. In realtà le testimonianze sono poche anche delle epoche più recenti basti pensare alla dibattuta questione sul nome *Martellago*³.

Francesco Scipione Fapanni⁴ narrava in un suo poemetto:

Non cronache, non storie, non esempi

Narran de' padri antichi le virtù

I primi ritrovamenti, alcune monete e una probabile tomba romana, farebbero supporre l'esistenza di un nucleo vicino al fiume Dese a nord-ovest dell'attuale centro del paese. Nonostante l'esistenza di un villaggio e la vicinanza al graticolato romano nel miranese non si hanno notizie di strade che attraversassero il territorio e dunque si è avanzata l'ipotesi che la maggior via di comunicazione fosse il Dese stesso. L'invasione della nostra penisola da parte di Attila, 452 d.C., è certo che abbia portato un grosso sconvolgimento nel *pagus* del quale si perdono le tracce storiche fino alla comparsa di un villaggio medioevale profilando l'ipotesi che tali scorrerie abbiano raso al suolo il pago che venne poi ricostruito secoli dopo nella posizione che conserva ancora ad oggi.

Per trovare delle notizie più certe sull'origine del villaggio si deve risalire alle origini dello sviluppo della strada Castellana (oggi SR 245) e ad alcuni atti risalenti al 1085 in cui figura un passaggio di proprietà tra delle famiglie veneziane e il Monastero di S. Eufemia di Villanova tra le quali alcuni di questi possedimenti erano a Martellago. Altri documenti testimoniano l'appartenenza del villaggio all'allora comune di Treviso e la presenza di un castello eretto dai Martellaci (una

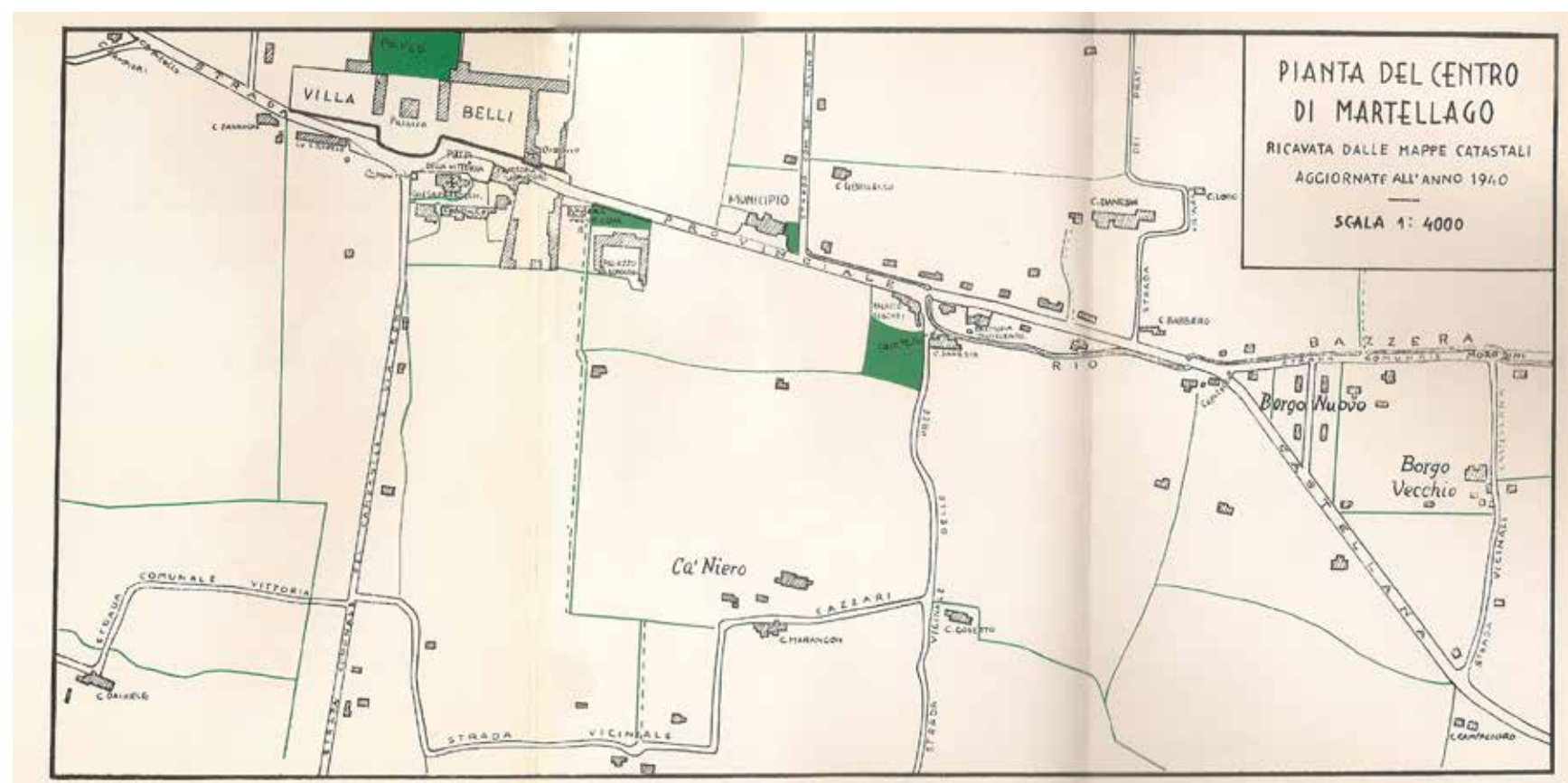
possibile origine del nome del villaggio stesso) del quale però non si conosce l'esatta ubicazione né l'aspetto.

In questo periodo antico, il villaggio segue le vicende della Signoria di Treviso e subisce le conseguenze delle lotte tra il Comune di Treviso con Mestre prima e Padova poi. Gli eserciti infatti attraversavano questi territori sostandovi e saccheggiando e devastando i campi, riducendo in estrema povertà la popolazione, la cui unica fonte di sostentamento era l'agricoltura. Il dominio della Repubblica di Venezia portò la pace intorno al 1330 e progressivamente un miglioramento delle condizioni economiche dell'area.

Poche sono le vie di comunicazione che attraversano i due villaggi. Nei documenti si citano solo la strada Castellana e una ortogonale che collegava Martellago a Maerne simile a quella esistente. Attorno ai centri si estendevano oltre ai campi coltivati anche boschi come testimoniano alcuni toponimi ancora esistenti.

Scompare la famiglia feudale dei Martellaci, durante tutto il Quattrocento si hanno scarse notizie se non che alcune famiglie veneziane, ad esempio la famiglia Corner acquistano alcuni possedimenti nel villaggio la loro villa patrizia, esistente ancora oggi con il nome di Villa Combi.

L'agricoltura prospera e c'è un aumento della popolazione che arriva a 400 persone verso la fine del XV secolo. Il crescente interesse delle famiglie veneziane per la proprietà terriera e i notevoli investimenti in agricoltura che seguirono ai primi segni del declino commerciale e marittimo di Venezia nel XVI secolo, vedono la costruzione nel paese di alcune case di villeggiatura oggi quasi del tutto scomparse, ad eccezione di Villa Combi e la Villa Grimani Morosini a Martellago, attorno ad esse venivano riorganizzate



Sopra: Pianta del centro di Martellago nell'Ottocento

Sotto: Pianta del centro di Martellago nel 1940

modernizzate le attività agricole. Lo sviluppo del settore agricolo comporta la scomparsa progressiva degli antichi boschi, ma i centri restano sostanzialmente piccoli e il nucleo dell'insediamento è sempre formato da pochi edifici attorno alla chiesa parrocchiale e all'ospedale. Tra il 1770 e il 1777 viene costruita l'attuale chiesa parrocchiale di Martellago dedicata a S. Stefano.

Nell'Ottocento, durante l'impero napoleonico Maerne e Martellago vengono uniti in un unico comune e questa unione verrà mantenuta nel tempo. Tra il 1830 e il 1850 sotto l'amministrazione di Agostino Fapanni (1778-1861) vengono sistemate le vie di comunicazioni esistenti e ne vengono costruite di nuove soprattutto per collegare Maerne e Martellago con i borghi limitrofi.

Si apre un periodo di decadenza dato che le ville non vengono più utilizzate dalle famiglie patrizie che abbandonano il territorio. Notizie del 1850 parlano di *“villaggio composto da centocinquanta case, casoni poveri e alcune masserizie... le poche case erano lungo la Castellana tra la villa Morosini e la chiesa...”*

Il comune viene annesso come tutto il Veneto al Regno d'Italia e agli anni successivi all'Unità risalgono la costruzione della sede municipale,

La costruzione della ferrovia Valsugana e della relativa stazione a Maerne, ai confini meridionali del territorio comunale. Negli anni Trenta del Novecento continua la costruzione di edifici pubblici, che completano la struttura urbana, l'ampliamento della sede del municipio, ma l'evento sicuramente più significativo è lo sviluppo industriale di Porto Marghera che comporta un inesorabile cambiamento nella popolazione da rurale a operaia che finirà solo negli anni

Sessanta

Come in molte altre realtà d'Italia negli anni Cinquanta si deve far fronte alla ricostruzione post bellica dei centri urbani e si assiste alla nascita di numerose iniziative pubbliche e private per modernizzare l'abitato. L'espansione edilizia è fortissima ed è in questi anni (1959) che il comune si dota di un Programma di Fabbricazione sostituito l'anno successivo dal primo Piano Regolatore Generale.

Le relazioni che accompagnano questi strumenti di pianificazione descrivono una realtà di sviluppo molto dinamica, con andamenti di crescita demografica esponenziali tanto da passare dalle poche migliaia ad inizio secolo ai 16.000 abitanti stimati nel 1977 ed oggi siamo attorno ai 30.000 abitanti. La grandezza dei paesi è aumentata di 10 volte soprattutto inserendo grandi zone a vocazione residenziale. Si rende sempre più necessario il collegamento di queste realtà con i grandi centri della produzione sia tramite il trasporto pubblico sia con il potenziamento della rete infrastrutturale per il trasporto privato.





Campanile e Chiesa di Martellago foto 1908



Piazza Margherita nel 1960 dove un tempo si trovavano il cortile con le stalle della villa Grimani Morosini. Attualmente è la piazza Bertati

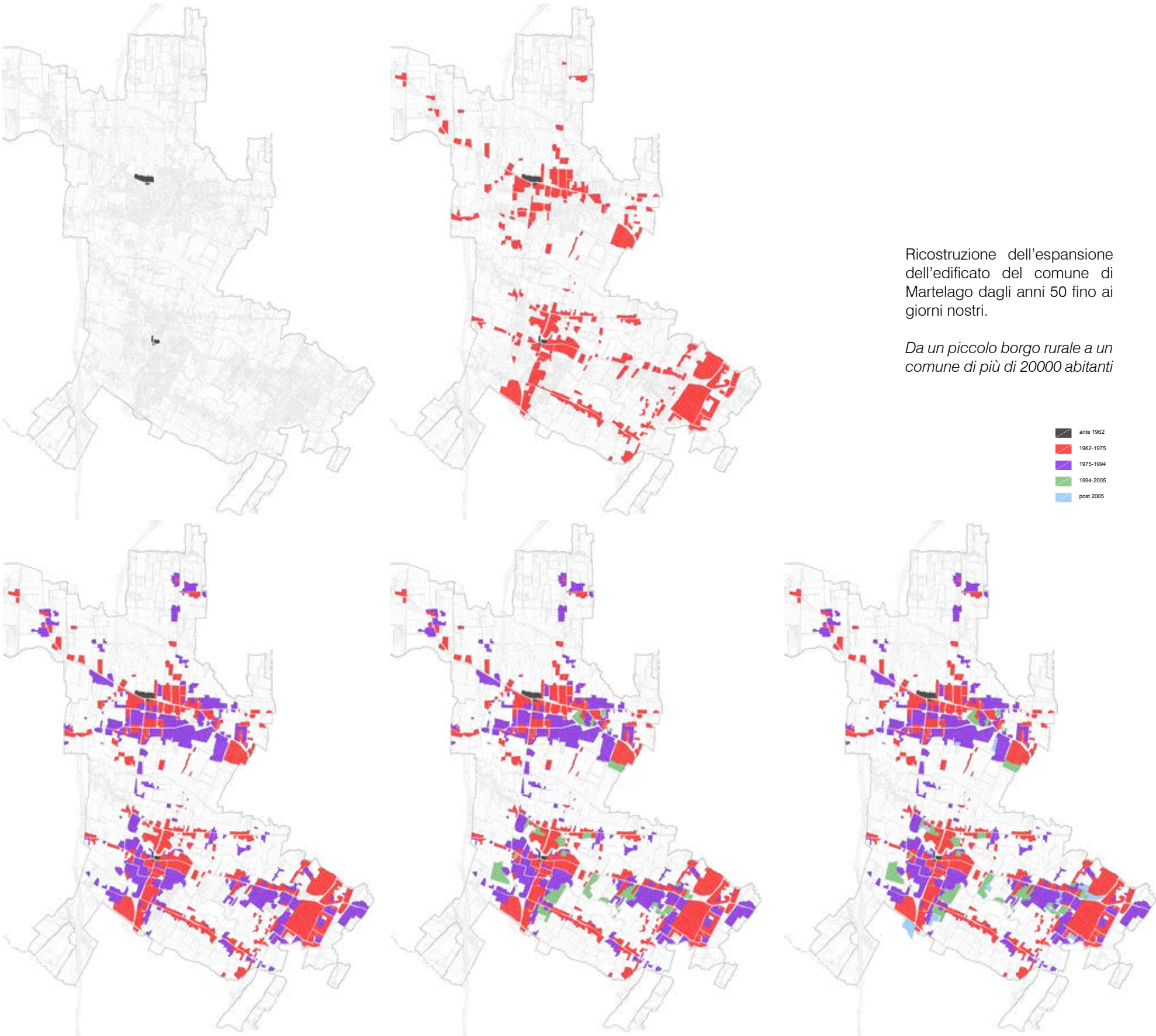


Campanile e Chiesa di Maerne 1904



Veduta della piazza principale da Via Olmo. Sul fondo la Chiesa e il campanile foto del 1904

Nella pagina affianco: Locomotiva a vapore nella stazione di Maerne



2.2

Lo sviluppo urbanistico del Comune

Con la fine della II Guerra Mondiale si avvia la ricostruzione del patrimonio edilizio e molti comuni d'Italia cominciano a dotarsi dei primi strumenti per la pianificazione territoriale e urbana, come i Programmi di Fabbricazione per i comuni di dimensione minore e non inseriti nell'elenco del Ministero dei Lavori Pubblici che avrebbe obbligato alla redazione del più complesso PRG; anche Martellago non fa eccezione. In quegli anni si contavano solo un centinaio di edifici residenziali in totale e altrettanti fabbricati rurali ma era chiara la tendenza all'espansione urbana favorita dal miglioramento delle condizioni economiche generali e dallo sviluppo attorno ai capoluoghi di provincia dei poli industriali.

Per partire con la ricostruzione delle vicende che hanno caratterizzato lo sviluppo urbanistico della municipalità di Martellago bisogna risalire alla delibera CC n 16-1959 con la quale viene approvato il Regolamento Edilizio con annesso il Programma di Fabbricazione.

Questi sono i primi documenti redatti come strumenti di governo del territorio, come cita la stessa delibera. Da quell'atto amministrativo si desume che l'incarico fu affidato allo studio milanese dell'ing. Tullio Patscheider, che nel 1953 aveva già realizzato alcuni edifici residenziali con portici antistanti la sede del comune a Martellago. Durante questa seduta del consiglio vengono illustrati natura e contenuti del documento in approvazione: il regolamento edilizio si basa su quello edito dalla Casa Editrice I.C.A. nel luglio 1957 e sulle disposizioni dell'art 33 della legge Urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150 e modificato solo in alcune sue parti; in particolare:

- Per quanto concerne gli effetti del Programma di Fabbricazione (art. 10 lett A);

- Il contenuto della documentazione del piano stesso (art. 10 lett B);
- Le disposizioni normative per le nuove costruzioni.

Nell'art. 10 lett C. si parla infatti delle norme per *la fabbricazione intensiva mista continua o discontinua*⁵ prescrivendo il rapporto di copertura dell'area nella misura del 70%, la distanza dalle strade che deve essere di 6m, le distanze dei fabbricati dai confini ecc.... Procedendo analogamente nella lett D e E si inseriscono le norme necessarie a regolamentare rispettivamente la *fabbricazione intensiva discontinua* e la *fabbricazione estensiva discontinua*⁶. Poche righe vengono invece dedicate alle zone ad uso pubblico e verdi prescrivendo unicamente che in tali aree non sia possibile la costruzione di fabbricati, se non di pubblica utilità come, ad esempio, scuole o mercati, o piccole attrezzature sportive.

Per il resto c'è l'accettazione quasi senza modifiche di tutte le norme sull'igiene negli edifici e per le prescrizioni antincendio esistenti di carattere nazionale.

Ciò che emerge dalla lettura dei documenti è che, nonostante siano state seguite tutte le procedure necessarie per rendere coattivi gli strumenti urbanistici, le disposizioni non siano entrate in vigore per la mancata approvazione da parte delle autorità competenti, cosa che avverrà di fatto solamente 6 anni, il 6 aprile 1965 con la pubblicazione per 15 giorni consecutivi all'Albo Pretorio.

Nel frattempo però l'amministrazione provinciale sollecitò tutti i comuni che non lo avessero ancora fatto, di dotarsi di un Piano Regolatore Generale (di seguito PRG): questa disposizione rende inefficace ciò che era stato approvato solo l'anno precedente (anche se è plausibile che il

Programma di Fabbricazione sia stato pubblicato ugualmente per iniziare a regolamentare l'attività edilizia). L'incarico per il nuovo strumento urbanistico viene affidato prima all'architetto Gentili e poi passato all'arch. Chirivi che ne seguirà le sorti fino agli anni '70.



Nelle due figure abbiamo la rappresentazione dei due primi strumenti urbanistici di cui si è dotato il comune. Si tratta di corografie che descrivono la situazione attuale del comune attraverso una prima zonizzazione

Sopra: Corografia di Martellago

Sotto: Corografia di Maerne

Pagina affianco:
Tavola igm usata per redigere il Programma di Fabbricazione nel 1959



COMUNE DI MARTELLAGO

PIANO REGOLATORE GENERALE

IL SINDACO

IL SEGRETARIO

VIABILITÀ E ZONIZZAZIONE

SCALA 1:5.000

VENEZIA

TAVOLA N° 4

COPIA N° 2

PER CDM CONFORME AL ORDINAMENTO
AI SENSI DELLA LEGGE 11.08.1985 N° 482
CON DELIBERA N° ... IN DATA ...



LEGENDA

	VIABILITÀ ESISTENTE		AREE
	AREE DI CAMPI ESISTENTI		SCUOLA ELEMENTARE
	VIABILITÀ DI PROGETTO		SCUOLA MEDIA DI PROIEZIONE
	ZONE PER PERTINENZA NATURALE A STRADA		CHIESA
	ZONE RESIDENZIALI DI TIPO A		MONUMENTO
	ZONE RESIDENZIALI DI TIPO B		ZONE PER ATTIVITÀ SPORTIVE
	ZONE RESIDENZIALI DI TIPO C		CIMITERO
	ZONE A PARCO PUBBLICO		NATURALI
	ZONE DI RINVERSO CHIOBBIO		
	ZONE AGRICOLE		
	AREE DI UTILIZZO CISTERNI PER IMPANTI SPECIALI		
	ZONE INDUSTRIALI ESISTENTI		
	ZONE INDUSTRIALI DI CLASSE B E DI PROGETTO		

Il primo PRG - 1962

Siamo quindi nel 1962 ed il Consiglio Comunale approva e adotta il nuovo PRG. Della prima versione del PRG, non si conserva molta della documentazione cartografica prodotta ma le tavole dedicate alla viabilità ed alla zonizzazione, ben restituiscono l'impianto del piano e l'idea portante che guida i progettisti nella definizione dello sviluppo abitativo che dovevano avere il capoluogo e le frazioni. Sono chiaramente individuati i centri storici, classificati come zone residenziali A, e dalle direttrici di espansione delle zone residenziali B e C.

Questa previsione espansiva è chiaramente visibile nella tavola di zonizzazione e viabilità (cfr.: allegati tav. 02); si concentra, per Martellago a sud della strada Castellana La direzione prevalente per lo sviluppo dell'edificato è est-ovest: vengono infatti previsti ampie zone B ma soprattutto C, che propongono un modello di un insediamento residenziale a bassa densità. A Maerne e Olmo, all'epoca ancora considerate come un unico centro, la previsione è, per la prima frazione, di concentrare l'edificazione attorno alla chiesa parrocchiale con zone residenziali a più alta densità e tessuto urbano più compatto, mentre per le zone C si sceglie un ampliamento a sud, verso la stazione ferroviaria con densità edificatorie più basse. A limitare l'espansione in direzione ovest troviamo la strada che oggi prende il nome di SP 36 mentre verso sud, appunto, la ferrovia costituisce il limite dell'abitato. Nei piani successivi vedremo infatti che per ingrandire l'abitato saranno preferite le direzioni nord e est. A Olmo le zone B e C previste sono localizzate esclusivamente lungo via Olmo (SP 38), unico asse di collegamento di una certa rilevanza che attraversava l'edificato, mentre il resto della rete viaria è composta da

strade prevalentemente rurali. Non sono previste che poche strade di distribuzione residenziale a servizio della vasta zona C che verrà edificata con successive lottizzazioni nel giro di pochi anni.

Sono anche previste in tutto il territorio comunale varie "zone di utilizzazione collettiva", come indicate nella legenda di piano, per insediare i nuovi servizi pubblici come scuole materne elementari e medie o impianti sportivi, considerati necessari in un contesto insediativo in forte espansione. Lo sviluppo industriale e artigianale viene sostenuto attraverso la previsione di aree specializzate in prevalenza limitrofe alla rete ferroviaria Valsugana che attraversa il comune a sud nella frazione di Maerne.

La Variante al Prg del 1965

Nonostante la tempestiva dotazione del PRG, nei tre anni successivi l'attività edilizia crebbe in modo piuttosto disordinato tanto da richiedere un nuovo piano che tenesse in considerazione i cambiamenti. Dalla relazione del nuovo PRG è possibile riportare innanzitutto alcuni brevi commenti sul vecchio PRG

*“[...] Il detto veniva adottato il 14 luglio 1962 con atto consiliare n°34. Per errori procedurali [...] detto piano fu approvato dalla G.P.A. solamente nella seduta del 31.12.1963 n. 7464, con la successiva pubblicazione e con l'esame delle numerose osservazioni si arrivò all'ottobre scorso. Il tempo trascorso, intanto, aveva rilevato notevoli insufficienze del P.R.G. stesso, soprattutto in relazione alle nuove situazioni venutesi a verificare nel paese a seguito della creazione di “Zone industriali” e “Zone residenziali” di iniziativa comunale e privata. Il tempo trascorso, intanto, aveva consumato velocemente parte del periodo di salvaguardia per cui [...] si aveva la certezza che, anche se tutto l'incarto del PRG, fosse stato trasmesso al Ministero per la finale approvazione, non si sarebbe raggiunto tale scopo. [...]”.*⁷

Le modifiche principali introdotte dal nuovo piano si possono riassumere nella generale revisione della zonizzazione su tutto il territorio comunale e in particolare un ampliamento delle aree edificabili nella frazione di Maerne; l'individuazione a Martellago dell'area per una nuova zona industriale, il riposizionamento e il ridimensionamento delle zone di verde pubblico ed infine precisazioni e correzioni ad alcuni articoli delle Norme Tecniche di Attuazione (di seguito

NTA). Con questa delibera il piano viene adottato e diventa vincolante per l'attività edilizia comunale.

La tavola in figura (num.?) (cfr. anche: tav. 03 negli allegati) infatti non è molto diversa da quella del precedente piano se non per l'espansione delle aree C a Martellago verso nord, e per Maerne e Olmo una maggiore suddivisione di quelle già previste con una maggior razionalizzazione delle strade a servizio delle nuove zone residenziali. Aumenta, anche se non di molto, la dotazione di aree ad interesse pubblico o per impianti speciali: tra Martellago e Maerne, lungo la SP 36 è prevista una zona dove dovevano essere insediate nuove attrezzature sportive (non realizzata). La zona industriale a Maerne rimane invariata, ne viene invece pianificata una nuova a Martellago lungo la strada Castellana verso Trivignano.

Pagina affianco:
Tavola originale del PRG 1965

Pagina seguente:
Tavola originale della variante
del 1979

La Variante al Prg del 1971

Tutti i documenti vengono inviati al Ministero dei Lavori Pubblici nel 1972 ma non dal Ministero non giunge l'approvazione allo strumento di pianificazione perché vengono sollevate alcune osservazioni e richieste di integrazione delle previsioni di piano per l'entrata in vigore della cosiddetta "legge Ponte" n 765 e del DM 1444 del 1968, che per la prima volta definiscono a livello normativo le Zone Territoriali Omogenee (ZTO) attraverso il territorio comunale viene distinto in aree con differente destinazione funzionale e con precisi limiti all'edificabilità, ed introducono lo standard urbanistico, una quantità minima di aree e spazi pubblici da prevedere in relazione alla quantità di popolazione insediata o prevista come insediabile nelle proiezioni demografiche del piano.

Di conseguenza, nel nuovo documento urbanistico – secondo le nuove indicazioni di legge – dovranno essere fissati i limiti alla densità edilizia, all'altezza degli edifici ma soprattutto viene indicata la quota inderogabile di superficie di territorio comunale da destinare, citando la normativa, a *spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggio nella misura di 18 mq per abitante insediato*⁸. Questa superficie dovrà dividersi:

- 4,5 mq per l'istruzione;
- 2 mq aree per l'interesse comune;
- 9 mq aree per spazi pubblici attrezzati a parco per il gioco e per lo sport;
- 2,5 mq per parcheggi.

Dati questi nuovi parametri dimensionali per le aree pubbliche la zonizzazione indicata nello strumento di piano non rispondeva assolutamente ai requisiti richiesti dalla normativa. Sulla spinta di queste osservazioni e richieste di integrazione e modifica, l'Amministrazione comunale deve predisporre la riformulazione del piano. Le forze politiche locali espresse molte perplessità riguardo ad alcune delle osservazioni ministeriali richieste, cosa ben documentata dal verbale della seduta del C.C. tenutasi in data 28 marzo 1972. Troppe sembravano le variazioni da dover apportare perché si trattasse di una semplice variante e, anzi, emergono delle interessanti riflessioni:

- C'è la condivisione dell'unione attraverso la continuità edilizia tra le frazioni di Maerne e Olmo e anche il posizionamento delle strutture pubbliche in luoghi comodamente raggiungibili da entrambe le comunità;
- È apprezzato l'aumento delle aree destinato alle industrie così da spostare le attività più rumorose all'esterno dei centri;
- si rileva che il prezzo dei lotti edificabili nelle zone di residenza estensiva (zone C) sarebbe aumentato rendendole quindi appetibili per una classe sociale medio/benestante e non più per le categorie di lavoratori quali operai, impiegati ecc.... “[...] ci sembra così di intravedere l'intenzione di favorire, invece, l'insediarsi di una classe sociale benestante che potrebbe garantire la supremazia elettorale democristiana, supremazia che ultimamente andava diminuendo sia per il notevole afflusso nel nostro comune di operai, sia per il passaggio dalla

condizione contadina a quella operaia della nostra comunità. [...]”⁹.

Ma soprattutto vengono sollevate delle perplessità proprio sull'indirizzo generale che avrebbe dovuto avere il piano regolatore:

“[...] quali sono gli indirizzi del P.R.G.? quali interessi favorirà? Tra i paesi nel nostro mandamento possiamo constatare che alcuni hanno delle vocazioni e degli indirizzi determinati: Mirano come centro scolastico - Noale come centro ospedaliero - Spinea con attività commerciali - Scorzè con interessi sportivi - e Martellago cosa deve essere? Dall'esame del P.R.G. non ci sembra di vedere un indirizzo specifico.

Possiamo notare solo il semplice indirizzo residenziale. Non vorremmo che però il nostro comune si riducesse ad essere un secondo dormitorio a ridosso del primo grande dormitorio di Mestre. Ci saranno sì le scuole primarie per l'istruzione dei nostri figli, ci saranno i negozi a soddisfare le nostre necessità principali, ci sarà tanto verde per ossigenare i nostri polmoni. Ma altro non vediamo.

Sarà una comunità viva?

Non vediamo delle attività che possano distinguerlo dagli altri comuni e che possano renderlo interessante. [...]”¹⁰.

In conclusione della seduta viene deliberata l'adozione della variante al P.R.G. con l'unanimità dei presenti. Insieme a tutti gli elaborati cartografici rielaborati viene inserita anche una relazione che, in modo piuttosto dettagliato, fa un resoconto delle modifiche apportate fino a quel momento analizzando anche approfonditamente lo stato di fatto della realtà comunale.

Si compone di 5 parti:

- Analisi dello stato di fatto
- Emergente statistico
- Stato di necessità
- Voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
- Interventi previsti dal Piano Regolatore Generale

Emerge chiaramente l'importanza di dotare il comune degli strumenti necessari ad affrontare il dinamismo economico di quegli anni che si traduceva in una richiesta abitativa in costante crescita per la vicinanza a Porto Marghera, il prezzo contenuto dei lotti edificabili e la possibilità di avere un piccolo appezzamento di terreno che potesse aiutare al sostentamento della famiglia che dipendeva solitamente da un unico salario.

Nel paragrafo relativo alle necessità si evidenzia:

- L'inserimento di Martellago in un contesto di pianificazione più ampio come doveva essere il Piano Comprensoriale di Venezia e il sistema metropolitano di Venezia – Padova – Treviso;
- Il conseguente miglioramento della rete viaria e infrastrutturale
- Ampliamento delle zone residenziali e il riordino di quelle esistenti, migliorando la dotazione di servizi pubblici che precedentemente era insufficiente data la nuova normativa¹¹;
- Aumento della superficie minima per i lotti agricoli per evitarne l'eccessiva frammentazione
- Dotazione di aree per l'edilizia economica e popolare.

Nella sezione degli interventi è descritta la prospettiva di crescita del “sistema metropolitano di Venezia” come premessa per le previsioni di piano locale. Leggendole oggi si vede come molte delle idee sulla città metropolitana, in particolar modo sulla viabilità e il sistema infrastrutturale, non sono state effettivamente realizzate ma allora hanno esercitato una grande influenza sulla pianificazione di un comune come Martellago che ha fatto di questo il vero punto nodale dell'adozione della variante. Non solo interventi per il passaggio delle grandi reti viarie che costituivano un nuovo tessuto a maglia quadrata invasivo in tutto il territorio ma anche l'implemento delle strade di collegamento tra i tre centri urbani.

La sezione relativa alle zone residenziali demanda alla tav. 7 del P.R.G. e descrive che lo sviluppo urbano dovesse seguire le direttrici già tracciate nel piano precedente, soltanto ridimensionate dato che erano stati sovrastimati gli abitanti da insediare (si parlava di 45.000 abitanti nelle previsioni del 1965 a fronte dei 23.000 calcolati nella rielaborazione)¹².

Vengono riviste le aree ad uso pubblico come dal parere del Ministero dei Lavori Pubblici¹³ (sempre indicate nella tav. 7) portando l'area complessiva a 540.813 mq per un rapporto mq/abitante pari a 23,4 mq/ab contro i 18 mq/ab minimi previsti dal D.M. 2 Aprile 1968 n 1444, suddivise in:

- 210.115 mq per Martellago;
- 173.256 mq per Maerne;
- 117.442 mq ad Olmo.

In pratica questa superficie doveva servire ad ospitare principalmente edifici per l'istruzione dall'età pre-scolare fino alle scuole medie inferiori e un polo di servizi amministrativi e culturali.

Le tabelle nella pagina seguente sono la sintesi del contenuto della tavola 7 (i valori riportati nella relazione generale e la tavola differiscono leggermente)

Guardando la tavola della zonizzazione (cfr.: allegati tav. 05) si nota una maggiore complessità nel disegno delle aree e una più precisa indicazione della destinazione d'uso. Le direzioni per l'espansione rimangono le stesse dei piani precedenti ma vi vede chiaramente l'intenzione di unire i centri di Olmo e Maerne, un obiettivo a tutt'oggi non conseguito, dato che molte delle zone destinate a ZTO C sono rimaste indelicate e mantengono oggi la loro funzione.

Nella pianificazione degli spazi pubblici si notano molte differenze rispetto ai piani precedenti, come ci si poteva aspettare. Sono indicate chiaramente le aree a parcheggio, vengono pianificati nuovi edifici scolastici in tutti i centri, tre scuole elementari solo nel capoluogo, almeno due o tre scuole materne per frazione e anche tre scuole medie. Tra Maerne e Martellago lungo la SP 36 era previsto un complesso, contenente uffici comunali distaccati dal vecchio municipio e attrezzature sportive, dal quale poi si poteva arrivare direttamente alla zona delle cave di Martellago (oggi Parco Laghetti) che per la prima volta viene sottoposto a vincolo per interesse naturalistico.

Di queste ultime previsioni non è stato realizzato molto se non dotare ogni frazione dei propri istituti scolastici, mentre per quel che riguarda le previsioni di attrezzature sportive queste non sono state attuate e la dotazione risulta ancora piuttosto carente.

		mq territoriali	mq fondiari	indici mc/mq	mc fondiari	abitanti teorici
Martellago	zona intensiva	84120	71502,00	3	214506	2145
	zona semi intensiva	102656	87258	1,5	130887	1308
	zona estensiva	951890	809106	0,8	647285	6472

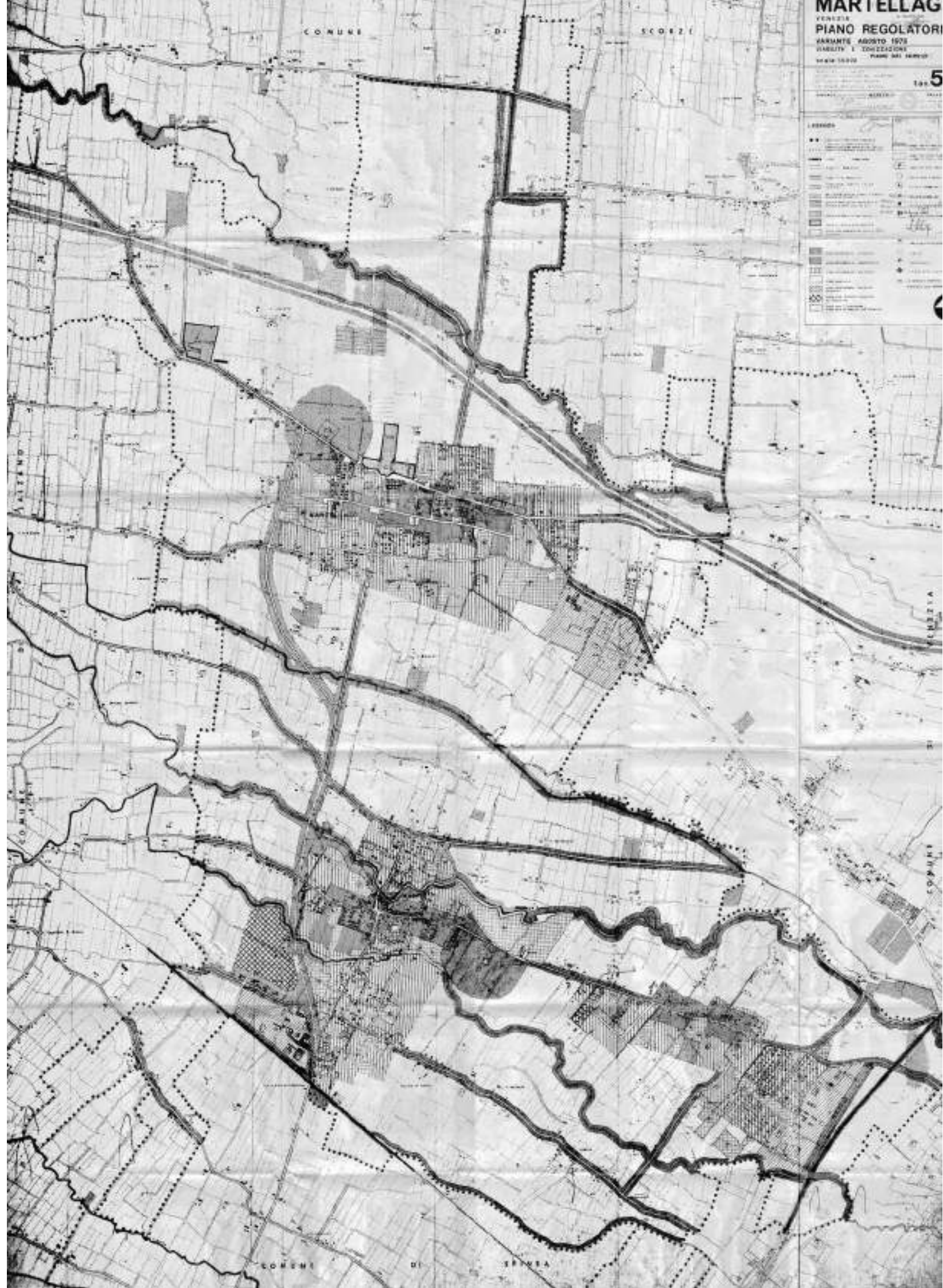
		mq territoriali	mq fondiari	indici mc/mq	mc fondiari	abitanti teorici
Maerne	zona intensiva	90000	76500	3	229500	2295
	zona semi intensiva	85644	72797	1,5	109195,5	1091
	zona estensiva	679233	577348	0,8	461878,4	4618

		mq territoriali	mq fondiari	indici mc/mq	mc fondiari	abitanti teorici
Olmo	zona intensiva	17280	14688	3	44064	440
	zona semi intensiva	73080	62118	1,5	93177	931
	zona estensiva	567088	482025	0,8	385620	3856

	TOT	2650991				23156
--	-----	---------	--	--	--	-------

Aree a standard urbanistico.

	Aree per l'istruzione (mq)	Aree a parco (mq)	Aree per a. sportive (mq)	Aree di interesse comune (mq)	Parcheggi (mq)
Martellago	59075	81774	35165	12236	61778
Maerne	63168	54860	---	16896	38368
Olmo	32776	33620	21384	10400	19262
	155019	170254	56549		
TOT		381822		39532	119408



La variante al Prg del 1983

Nel frattempo, l'istituzione delle Regioni nel 1972 e il passaggio di competenze esclusive in materia di pianificazione urbanistica e territoriale, rappresenta un altro elemento di cambiamento e di rallentamento del processo di pianificazione. Infatti il nuovo piano attende nel 1977 il parere della Commissione Tecnica Regionale sul P.R.G. dove la Regione chiede nuovamente ai comuni contermini a quello veneziano di attuare una pianificazione a tutela delle zone più "sensibili" in attesa di redazione ed approvazione del Piano Comprensoriale di Venezia. Come è facile ipotizzare, anche questo parere contiene numerose osservazioni che dovrebbero tradursi in una variante al P.R.G. adottato nel 1965 e non ancora definitivamente approvato. La Commissione Regionale pone l'accento su previsioni di piano che non sembrano essere efficaci per la pianificazione a lungo termine: in particolare, la zonizzazione dei centri appare inadeguata soprattutto viste le previsioni insediative di Martellago; si lamenta un basso indice di fabbricazione che comporterebbe una scarsa razionalizzazione del costruito e un consistente consumo di suolo, esattamente in contrapposizione rispetto a ciò che era stato scritto nel parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Viene rilevato uno squilibrio nelle zone che sono destinate a standard urbanistici che, prevedibilmente, sono posizionate in modo marginale rispetto al centro abitato; viene perciò caldeggiata una ridistribuzione di questi spazi per renderli davvero fruibili per la loro connotazione di spazio pubblico. Devono anche essere chiaramente segnalate le zone di protezione a margine stradale ma soprattutto fluviale

e ferroviario che precedentemente non erano state indicate.

La viabilità secondaria non sembra rispondente alla reale morfologia del territorio ma ad un'astrazione del progettista di riproporre una sorta di graticolato romano, tanto è vero che i tracciati delle sedi stradali intercetta molti fabbricati che difficilmente saranno demoliti.

Le previsioni per l'estensione della zona industriale devono essere ridimensionate e si chiede al comune di dotarsi di un Piano dei Servizi. Quest'ultimo viene redatto e approvato nel 1979 con una modifica alla tav. 5 (viabilità e zonizzazione dell'intero territorio comunale) e tavv. 6/1, 6/2, 6/3, (viabilità e zonizzazione del capoluogo e delle due frazioni).

L'ultima variante al P.R.G. del 1965 viene elaborata nel 1983 con la volontà dell'amministrazione di migliorare la qualità delle previsioni di pianificazione e stabilire non tanto l'aumento della quantità di aree o spazi pubblici tantomeno l'incremento di aree residenziali, quanto piuttosto un ridimensionamento dell'espansione di Olmo verso Maerne, e quindi una soluzione di continuità tra i due centri previsti come insediamenti chiaramente distinti.

La tavola di zonizzazione ci mostra come tutte le modifiche chieste vengono recepite e con questa versione dello strumento urbanistico ci avviciniamo molto a quella che

è la situazione attuale.

Pagina affianco:

Tavola originale della variante del 1979 dopo la redazione del piano dei servizi

L'ultimo PRG 1998

L'ultima fase della pianificazione territoriale si apre nel 1998 con la redazione di ben 41 varianti elaborate tra il 1998 e il 2010. Con questo strumento si registra un aggiornamento sia degli elaborati grafici, sia dei documenti normativi che sono molto più dettagliati oltre che accompagnati da schede specifiche sulle Zone Territoriali Omogenee con dati aggiornati sulle superfici fondiarie, altezze e volumi massimi consentiti, tipologie di edificazione. Oltre a questo è presente un elenco dettagliato di tutte le aree sottoposte al vincolo di Intervento Edilizio Unitario.

La relazione che lo accompagna contiene tutte le riflessioni che hanno guidato i progettisti alla sua compilazione.

Innanzitutto c'è un'analisi dello stato di fatto a partire dalla storia degli insediamenti, un'attenta analisi della struttura sociale, demografica ed economica, lo studio della viabilità esistente e una riflessione critica sulle precedenti previsioni di pianificazione. Soprattutto a questo proposito i progettisti pongono l'accento sul fatto che ciò che è stato pensato fino ad ora non sembra aver mai risposto pienamente ed efficacemente alle esigenze effettive della popolazione, ma si è trattato piuttosto di una rincorsa ad adattare la pianificazione al costruito che cresceva in maniera sempre più consistente. Le carenze principali rilevate sono quelle sulla rete viaria, sulla dimensione delle zone industriale e da ultimo sugli standard urbanistici. Ancora una volta il problema sta nella marginalità di queste zone rispetto ai veri punti di aggregazione della comunità e non sembrano avere la possibilità di diventare in futuro delle centralità urbane.

Va detto, però, che queste si ritrovano quasi

costantemente ad ogni versione del P.R.G. come è stato scritto in precedenza e ancora una volta c'è da chiedersi se di questi elementi critici si tenga effettivamente conto nella redazione del progetto definitivo. Nella tavola 13.1.1 di Azzonamento e Viabilità¹⁴ si rileva una grande frammentazione delle zone destinate al verde pubblico e anche le aree da destinare a opere pubbliche sono tutte previste all'esterno dei centri urbani, fa eccezione soltanto a Maerne l'area della biblioteca che sorge davanti alla chiesa parrocchiale e al nucleo storico dell'edificato.

Le scelte dell'amministrazione per l'attività edilizia vanno in due direzioni principali: una parte del volume edificatorio è destinata alla riqualificazione del patrimonio edilizio mentre la restante parte è il "residuo edificatorio" del precedente P.R.G. con interventi di iniziativa sia pubblica (PEEP) e privati (piani di lottizzazione).

Nella relazione si parla diffusamente degli standard ricordando che secondo la normativa regionale vigente il comune possiede già uno standard superiore fissato a 27,5 mq per abitante vista la presenza, oltre al parco "laghetti", oasi naturalistica tutelata a livello nazionale, di aree a *verde di quartiere e servizi generali quali parcheggi, asili, scuole, centri sociali ecc.*¹⁵

Per il loro dimensionamento si è calcolato il numero di abitante teorico insediabile come previsto dalla L.R. 61/85 che è pari a 1 abit./150 mc e risultano quindi 4091. Dovendo gli standard soddisfare le esigenze degli abitanti esistenti più quelli teorici il calcolo procede come segue:

$$n^{\circ} 18.834 \text{ (esistenti)} + n^{\circ} 4091 \text{ (teorici)} = n^{\circ} 22.925$$

$$n^{\circ} 22.925 \times \text{mq } 27,50 \text{ (art. 25 L.R. 61/85)} = \text{mq } 629.888 \text{ di aree a standard complessive}^{16}.$$

Viene di seguito riportato un estratto della verifica effettuata per l'effettiva conformità degli standard.¹⁷

	mq
A. aree per l'istruzione	92.439
B. aree per le attrezzature di interesse comune	175284
C. aree a parco per il gioco e lo sport	741840
D. aree a parcheggio	214757
TOT	1.224.320

In particolare sono così suddivisi tra il capoluogo e le frazioni¹⁸

Divisione standard per ogni centro abitato		mq
Martellago	A	31110
	B	96199
	C	240262
	D	91960
		459531
Maerne	A	42650
	B	50742
	C	372955
	D	77586
		543933
Olmo	A	18679
	B	28343
	C	128623
	D	45211
		220856

In questo conteggio non si tiene conto dell'oasi naturalistica del "laghetti" che quindi rappresenta un ulteriore apporto di superficie destinata ad uso pubblico.

Pertanto la dotazione di area a standard per abitante teorico è pari a:

$1.224.320 \text{ mq} / 22.925 \text{ abitanti} = 53,45 \text{ mq/ab} (> 27,50)$

La verifica è estesa ad ogni singolo centro con i risultati che seguono.

Martellago: 50,07 mq/ab

Maerne: 63,68 mq/ab

Olmo: 42,22 mq/ab

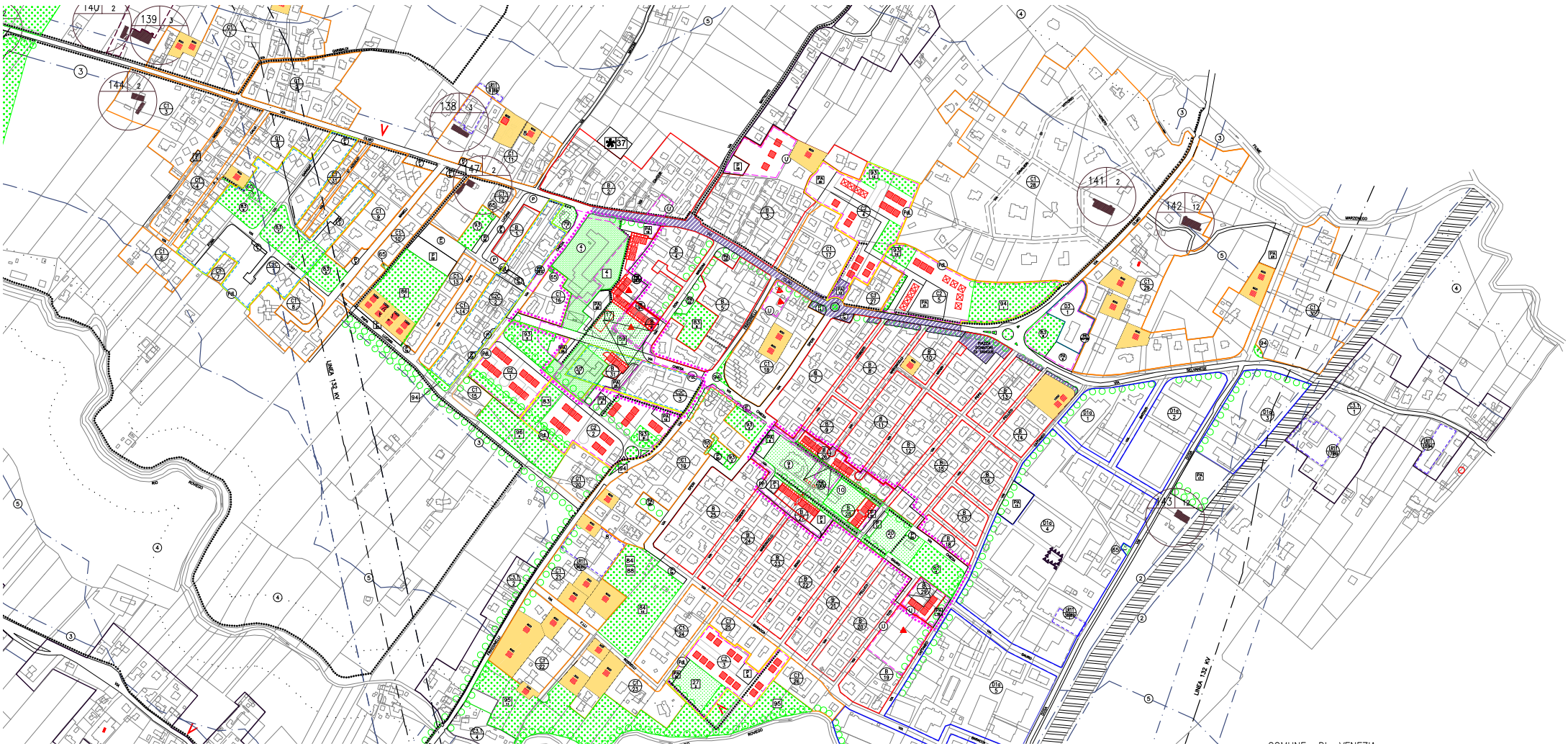
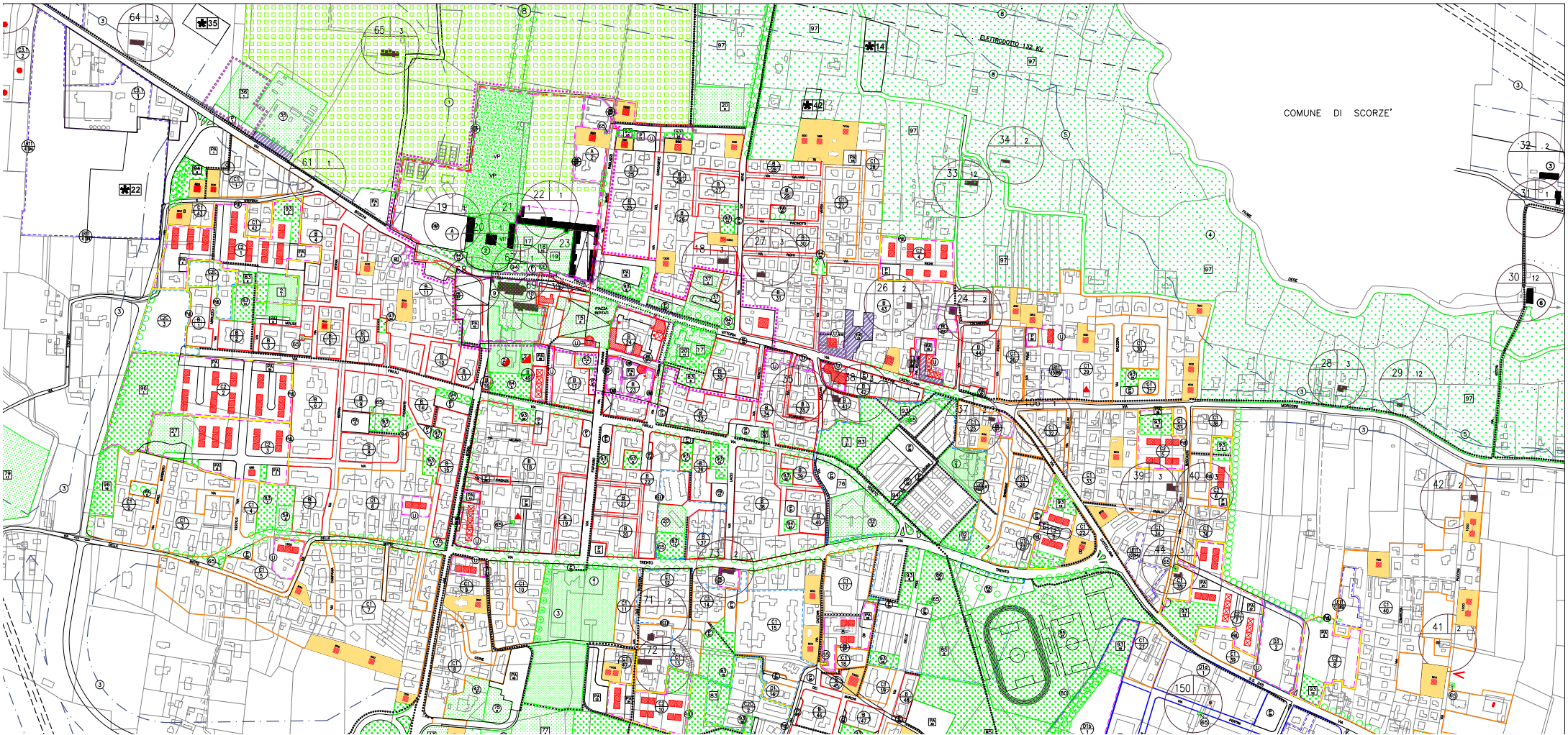
Verifica quindi il requisiti da normativa sia dal punto di vista complessivo sia esaminando singolarmente i tre centri.

A pagina 52

Sopra: Tavoala 8 Prg 1998 Zonizzazione Martellago
Sotto: Tavola 10 Prg 1998 Zonizzazione Maerne

A pagina 53

Tavola 9 Prg Zonizzazione Maerne



Il comune di Martellago si è trasformato in pochi decenni da piccola realtà rurale a centro di medie dimensioni con una popolazione più che quadruplicata nel corso di un secolo¹⁹. Non rappresenta, da questo punto di vista, un'eccezione soprattutto nell'area del Veneto centrale che soprattutto nel II dopoguerra ha conosciuto un forte periodo di espansione e di profonda trasformazione. Gli strumenti di pianificazione – non molto differentemente da quanto accaduto nel resto dell'Italia anche dopo la legge 765/67 – sono sempre arrivati in ritardo e non hanno esercitato appieno la loro funzione che doveva essere il controllo della crescita urbana in un contesto che fino a quel momento non era urbano.

Era iniziato un processo che avrebbe portato la città a perdere i suoi confini fisici, a dilatarsi nello spazio, a “diffondersi” nello spazio agricolo, in un complesso amalgama, al quale non a caso è stato attribuito il nome di CITTÀ DIFFUSA.

Note

1 Archivio informatico del Comune di Martellago, Piano di Assetto del Territorio – Relazione ambientale pag 91

2 Dal saggio di F. Indovina, Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano, parlando del passaggio dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano intende come servizi di carattere metropolitano negozi ampiamente specializzati uffici amministrativi con competenze sovra-comunali ecc; questi devono essere sparsi in un territorio molto ampio per parlare di arcipelago ed è il caso dell'area centrale veneta.

3 La questione è ancora oggi irrisolta. Le ipotesi più accreditate sono

- Dal latino Martis Lacus, cioè lago di Marte,
- Mar de Lago, si riteneva che esistesse uno specchio di acqua salmastra che ristagnasse in questi luoghi ma recentemente è stato smentito analizzando la composizione del terreno; Agostino Fapanni riteneva che il villaggio abbia preso il nome da una famiglia romana patrizia, i Marcella da cui Marcelliacum.
- Suo figlio F. S. Fapanni invece caldeggiò l'ipotesi dell'esistenza di un'altra famiglia romana i Marci e che la denominazione “lago” derivi dalla corruzione della parola Pagus;
- Si pensa anche che l'origine del nome abbia un tratto comune a molti altri toponimi locali come Marzenego, Mestre, Maerne ecc. e che derivi da Mad cioè territorio palustre.
- Da: A. Grimaldo, Martellago il villaggio, la pieve, il comune, pagg 10-11.

4 Figura di spicco del panorama martellacense, Francesco Scipione Fapanni (Martellago 1810 – 1894) è stato un erudito, storico epigrafista, bibliofilo, novelliere e narratore, importante soprattutto per i suoi scritti sulla storia comunale, e in generale del territorio veneziano e trevigiano, e per le sue novelle e romanzi.

5 Cfr pagg 12-14 REGOLAMENTO EDILIZIO COMUNALE, Casa Editrice I.C.A., Luglio 1957

6 Vedi nota precedente.

7 Archivio informatico del Comune di Martellago, delibera CC n 43-1965

8 DM 2 aprile 1968 n 1444, art 3

9 Archivio informatico del Comune di Martellago, delibera CC n 30-1972

10 Archivio informatico del Comune di Martellago, delibera CC n 30-1972

11 Archivio personale, Relazione del Piano Regolatore, rielaborazione 1971 pagg. 12-13

12 Archivio personale, Relazione del Piano Regolatore, rielaborazione 1971 pag. 26

13 Archivio personale, Relazione del Piano Regolatore, rielaborazione 1971 pag. 26

14 Archivio informatico del Comune di Martellago, Tav. 13.1.1 di Azzonamento e Viabilità, variante 42 al Piano Regolatore Generale 2000

15 Archivio informatico del Comune di Martellago, Relazione Generale, Piano Regolatore Generale 1998 pag. 45.

16 Vedi nota precedente. pag. 52

17 Archivio informatico del Comune di Martellago, Relazione Generale, Piano Regolatore Generale 1998 pag. 53

18 Vedi nota prec. pag. 53-54

19 <http://www.tuttitalia.it/veneto/76-martellago/statistiche/censimenti-popolazione>

Il Veneto centrale e
la "città diffusa"

Il contesto del comune di Martellago, del quale abbiamo parlato nel capitolo precedente, fa riferimento ad una realtà urbana specifica dell'area del Veneto centrale nota con il nome di “Città diffusa”, un termine che, nel corso degli ultimi trent'anni ha indicato non solo una specifica area territoriale della nostra regione dai connotati insediativi specifici, ma ha assunto anche il valore di indicare una peculiare forma di urbanizzazione, oggetto di numerosi studi sia dal punto di vista urbanistico sia sociale, ben differente dallo “*sprawl*”, dall’“urbanizzazione diffusa”, dalla “campagna urbanizzata”, tutte nuove terminologie che hanno voluto indicare i processi di trasformazione del sistema insediativo urbano e metropolitano ed il passaggio da una struttura urbana consolidata, compatta e continua ad un sistema frammentato, fatto di piccoli nuclei, filamenti residenziali lungo le strade, case o attività produttive sparse nel territorio aperto prevalentemente agricolo.

Quello che vediamo davanti ai nostri occhi muovendoci all'interno del territorio del Veneto centrale sono una moltitudine di elementi tra i quali i più facili da incontrare sono centri urbani consolidati ma di dimensione ridotta, agglomerati (a volte semplici lottizzazioni) residenziali che non danno origine ad insediamenti complessi e multifunzionali, spesso tra campi aperti la casa isolata su lotto, i piccoli capannoni industriali, molti di questi abbandonati, e una fitta rete di infrastrutture che innerva tutta la struttura urbana.

Tale processo di diffusione rappresenta l'opposto della tradizionale città agglomerata che è andata affermandosi nel tempo, soprattutto in Europa e che ha rappresentato il modello esclusivo di sviluppo urbano europeo dalla rivoluzione industriale alla fine degli anni '70.

Con l'insediamento e la crescita propulsiva

dell'industria, la forza attrattiva dei centri di produzione appare sempre più forte ma contemporaneamente emergono le carenze di un sistema urbano che pur accogliendo quote sempre maggiori di popolazione, non riesce a dare risposte adeguate ai bisogni dei suoi abitanti. La massa di persone che si concentra in un unico punto si moltiplica dato che le fabbriche attirano molta nuova forza lavoro che prima viveva nelle campagne ma non è in grado di sistemarla in modo adeguato. Obbligati a vivere in misere periferie il malcontento e le ingiustizie sociali si moltiplicano e in tutta Europa ci si trova nella stessa condizione: da un isolato all'altro si ottiene la stessa formazione: *ci sono le stesse strade squallide, gli stessi vicoli bui e pieni di immondizia, la stessa mancanza di spazi aperti e giochi per i bambini [...] l'illuminazione era insufficiente [...]*¹. Citazione da La Città nella Storia di L. Mumford in un eloquente paragrafo intitolato “I Tuguri”.

In una situazione come questa comincia a farsi strada un nuovo bisogno di città, che non si esprima con l'obbligo di concentrare persone e edifici, pena essere esclusi da opportunità, occasioni, conoscenze, ma che riesca a dare, attraverso una nuova conformazione spaziale, anche alle classi meno abbienti una condizione di vita migliore e maggiori diritti.

*[...] i vantaggi dell'agglomerazione si sono spesso trasformati in svantaggi (congestione, tempi di trasporto, qualità ambientale, costo della vita ecc.), dall'altra parte gli stessi vantaggi dell'agglomerazione (occasioni, informazione, socialità ecc.) pare che possano essere raggiunti anche senza l'agglomerazione.*²

La risposta a questo disagio, a questo “male della città”, in alcuni contesti, è stata la DIFFUSIONE, ossia una risposta

spontanea della popolazione che o allontanandosi dalla città concentrata alla ricerca di diverse condizioni abitative e di migliore qualità o piuttosto rinunciando ad andare verso la città e rimanendo nei centri minori di origine. I due fenomeni, crescendo nel tempo ed assumendo nei contesti metropolitani dimensioni cospicue hanno fatto parlare di una vera e propria “esplosione della città”, cioè nell’insorgere di una struttura urbana (per servizi, numero di abitanti, mobilità, servizi ed attrezzature) in un territorio molto più ampio invadendo il territorio rurale in cui si distribuiscono le diverse funzioni un tempo tipicamente concentrate in città, che perde dal punto di vista morfologico i connotati tradizionali della città: continuità, compattezza, prossimità. Il fatto che questa nuova città ci appaia così diversa morfologicamente da prima evidenza che non sono gli elementi fisici a fare città ma è la società altrimenti si sarebbe verificata la forza dirompente della diffusione.

A supporto di questo processo si aggiungono, anche le trasformazioni della struttura familiare che nel tempo è cambiata profondamente soprattutto dopo il II dopoguerra. I giovani delle famiglie contadine lasciano la campagna per andare a lavorare nelle industrie ma restano legate alla famiglia di origine. Si costruiscono, in maniera economica – spesso con processi di autocostruzione – una nuova casa sul terreno di proprietà, in alcuni casi si tratta del recupero e ristrutturazione di fabbricati rurali, poi progressivamente si impone un diverso modello insediativo con la creazione di case singole su lotto molto esteso, case a schiera. Staccarsi dalla città per avere la casa propria, con caratteri di “villa” di campagna, simbolo di emancipazione e ricchezza, in una terra segnata in passato da un’estrema povertà. Dove non arriva il privato, il quale magari non possiede sempre i mezzi economici per costruirsi

autonomamente un’abitazione, intervengono le cooperative che vengono in soccorso di coloro che vogliono vivere al di fuori della città congestionata: questo spinge alla moltiplicazione di lottizzazioni e di complessi residenziali in cui predomina la bassa capacità edificatoria a fronte di lotti molto ampi.

Il settore industriale, soprattutto quello tessile, si modifica decentrando la produzione verso le piccole imprese e anche verso il lavoro a domicilio. Alla “casa” si aggiunge un altro locale importante funzionale a queste nuove attività: il “laboratorio” che diventa non solo un luogo di lavoro ma in seguito anche di vendita incentivato dal continuo flusso di persone dato che per la comodità di trasporto delle materie prime e del prodotto finito si trova molto spesso in prossimità di una strada. Questa forma di urbanizzazione prende il nome di “strada mercato” ad indicarne la specificità morfologica ed il carattere semi-urbano.

Oltre alla modificazione degli stili di vita della società e all’abbandono dell’attività agricola, esistono anche altri fattori che hanno incoraggiato la diffusione e possiamo elencarne alcuni tra i più significativi:

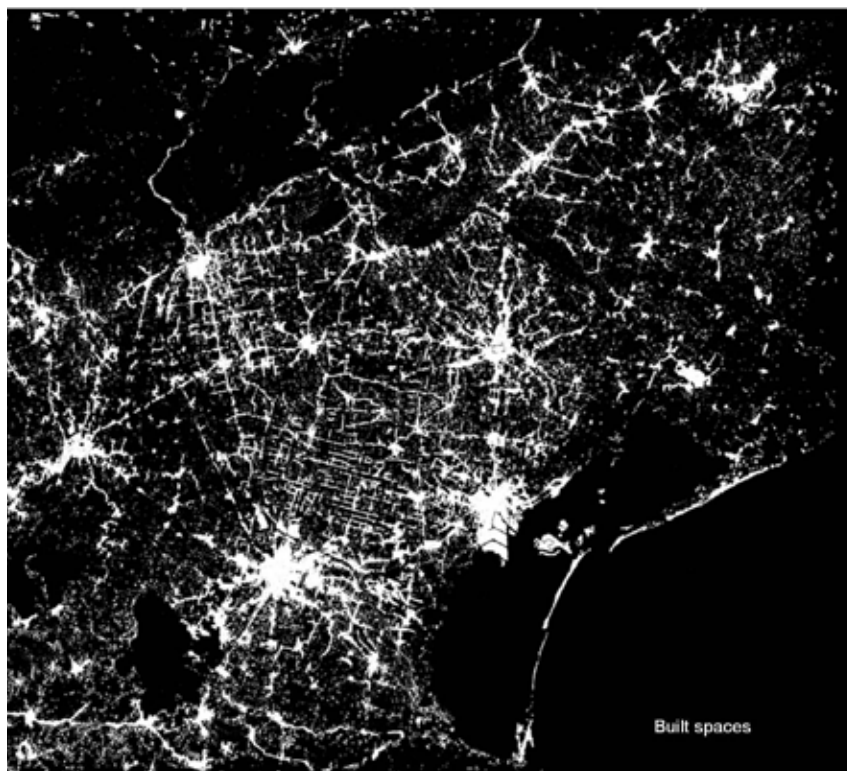
- Modifiche dei processi produttivi
- Aumento dei costi della città concentrata
- Nascita di grandi attrezzature per il tempo libero e il divertimento.

Ma cominciamo a vedere dal punto di vista urbanistico come è avvenuto e come sta ancora avvenendo la dispersione nel territorio.

3.1

Il processo di diffusione

La città diffusa ha espresso consapevolmente o meno un bisogno di città in una situazione tradizionalmente no urbana: non si è compreso che si proiettava sul territorio una profonda modifica economica, sociale e culturale e non soltanto la realizzazione del sogno piccolo borghese o le convenienze delle imprese differenti agli interessi collettivi dell'ambiente.³



È con queste parole di Francesco Indovina che sembra opportuno iniziare a parlare del fenomeno della diffusione insediativa e dei processi che l'hanno influenzata.

Ma il termine città diffusa non può essere usato indistintamente per descrivere tutti questi contesti, si può parlare invece di tre diverse situazioni che descrivono la dispersione urbana:

- L'urbanizzazione diffusa;
- La città diffusa;
- L'arcipelago metropolitano.

Con il primo termine si intende il processo attraverso il quale il territorio registra un incremento della localizzazione sparsa prevalentemente di edifici residenziali e produttivi connessi ad una rete viaria più o meno gerarchizzata; un sistema insediativo che facciamo fatica ad individuare come "città" nel vero senso del termine, dato che la dotazione di servizi è estremamente scarsa e bisogna recarsi per la maggior parte delle esigenze, anche quotidiane, nei centri consolidati.

Nel corso del tempo però anche attività commerciali e del settore terziario in generale hanno trovato spazio in un'area più ampia dato che la popolazione insediata al di fuori della città era sempre maggiore. È a questo punto che possiamo usare a pieno titolo il termine di città diffusa trovandoci di fronte ad una frammentazione nel territorio delle caratteristiche funzionali e sociali che prima trovavamo solo in realtà nuclei urbani senza però riconoscerne la "forma" classica concentrata.

[...] il momento di passaggio si ha quindi quando il territorio ampio si arricchisce di servizi e quando la popolazione insediata usa il territorio ampio, cioè i servizi ivi collocati, nello stesso modo nel quale si usano nella città compatta. Dotazione e uso fanno di un urbanizzazione diffusa una città diffusa.⁴

Ma il processo di diffusione è continuato nel tempo e c'è stato un secondo passaggio quindi dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano. Cosa lo ha determinato?

È necessario vedere cosa è successo nella città concentrata. Al suo interno, nonostante la dispersione

produttiva e residenziale, erano rimasti al suo interno dei servizi di eccellenza nell'ambito culturale, economico e politico. Con il passare del tempo la città diffusa è andata via via consolidandosi e ha messo in evidenza alcuni svantaggi che presentava la città concentrata, come ad esempio i suoi alti costi di gestione, c'è stato il ripensamento dei servizi di eccellenza. C'è una loro rilocalizzazione: centri di governo e potere tendono sempre ad essere inseriti in ambito urbano, per una questione di tradizione e prestigio, mentre i centri per il tempo libero o commerciali trovano posto fuori, lungo le vie di comunicazione e trasporto, in modo da essere raggiunti facilmente.

Quando nella città diffusa si passa a allocare le funzioni della città metropolitana (negozi altamente specializzati, uffici amministrativi con competenze sovracomunali ecc.) allora si passa all'arcipelago metropolitano.

Il termine viene usato con questo significato:

- Arcipelago: entità separate ma fortemente integrate;
- Metropolitano: esprime i livelli e funzionalità di una metropoli.

Tale delocalizzazione provoca un indebolimento della gerarchia territoriale che esisteva con il vecchio modello insediativo. Non si cancella del tutto ma *si passa da una gerarchia hard ad una gerarchia soft*⁵.

Prima era ancora possibile percepire con chiarezza la differenza tra un centro di grande dimensione ed i piccoli nuclei diluiti lungo le vie di traffico anche perché il flusso della popolazione era prevalentemente dalla città diffusa verso la città concentrata per lavoro e studio. Ora la dislocazione

di importanti centri di servizi nel territorio, che servono però un'area vasta, sovverte questa unidirezionalità del movimento della popolazione creando una situazione di multipolarità. Attorno ad essi avviene una nuova densificazione di persone e quindi di edifici che però non deve dare l'impressione che possa interrompere il processo diffusivo, in realtà lo organizza solo diversamente

La popolazione servita diventa sempre più consistente e per questo si parla di metropoli. Siamo davanti a un mosaico di tante realtà diverse ma che funzionano come un unico organismo perché fittamente, anche se non sempre efficientemente collegate. Sono le città grandi medie e piccole, insediamenti sparsi, strade mercato, zone industriali e artigianali, lottizzazioni, aree agricole e campi abbandonati a formare questo sistema che sempre di più si allontana dall'idea di città medioevale – barocca che abbiamo nella nostra immaginazione.

3.2

Un esempio: l'Area centrale del Veneto

Per comprendere meglio il processo di trasformazione che il sistema insediativo ha subito e che abbiamo presentato brevemente nel paragrafo precedente può risultare sufficiente descrivere le caratteristiche peculiari del sistema territoriale dell'area centrale del veneto.

Questo rappresenta uno dei sistemi insediativi più particolari dell'Italia settentrionale. È un territorio privo di rilievi significativi ad eccezione dei Colli Euganei a Padova e dei Colli Berici a Vicenza, con la presenza di numerosi corsi d'acqua che hanno favorito il processo di industrializzazione e consentito la creazione di condizione di omogeneità economica, sociale e della morfologia dell'ambiente costruito. Di fatto questa omogeneità è solo apparente e le differenze più evidenti riguardano il livello di coesione territoriale e di integrazione metropolitana. Gli studi riconoscono effettivamente un sistema metropolitano ma esso non abbraccia l'intera area centrale del Veneto ma soltanto alcuni contesti (il triangolo PD-VE-TV e il bipolo VI-VR) mentre per il resto del territorio si può correttamente parlare di "Città diffusa", come l'abbiamo precedentemente indicata.

Gli elementi più caratteristici del territorio sono la distribuzione delle residenze e delle attività produttive di medie dimensioni, il decentramento della produzione industriale, connotato però da un insieme di grande imprese, ma soprattutto da un nugolo di piccole e medie imprese, attrezzature commerciali metropolitane, ma anche un sistema di punti commerciali di media e piccola dimensione disperso nel territorio, mobilità intensa con una rete stradale particolarmente fitta che garantisce una accessibilità sostanzialmente omogenea tale per cui tutto territorio viene usato dalla popolazione per i propri bisogni determinando

un'offerta ed una qualità di vita urbana in assenza di una vera forma urbana, compatta e concentrata. Lo scenario è quello di ampi spazi agricoli intervallati da residenze come case isolate o capannone. Non scompare del tutto la città consolidata dato che in essa vengono allocate le funzioni di prestigio sensibili agli effetti di agglomerazione e polarizzazione⁶.

Abbiamo visto nel paragrafo precedente le cause del processo che ha portato all'esplosione della città. La città diffusa ha alle spalle l'urbanizzazione diffusa e negli ultimi anni si sta trasformando in arcipelago metropolitano.

Ancora una volta è importante partire dalla considerazione che vede partire questo partire dal progressivo abbandono delle campagne a favore del settore secondario. Lo scenario è cambiato gradatamente, attraverso tre stadi:

- Città incastonate nello spazio agricolo;
- Città circondate da campagne urbanizzate;
- Unica grande città con intercluse zone di campagna.

Ciascuno di essi si riferisce a specifici cicli di sviluppo economico sociale e corrispondono a modi diversi di reazione rispetto all'emergere di esigenze di tipo produttivo o all'insorgere di nuove relazioni sociali⁷.

Vedendo il fenomeno dal punto di vista economico e sociale, lo possiamo schematizzare attraverso due fasi:

- a) La prima in cui la casa viene auto-costruita dai proprietari del fondo agricolo da leggersi come un atto di emancipazione dall'affitto, un miglioramento della propria condizione economica; l'urbanizzazione avviene in modo

sparso ma è la traduzione di una condizione dove la cultura contadina vuole avere la sua proprietà, la sua “roba” e si manifesta dunque in una area in cui il costo sia abbordabile o dove già si possiede il terreno, cioè al di fuori dei confini della città consolidata. Non può avvenire al suo interno perché i costi di acquisto di terreno edificabile sono troppo alti. Gli abitanti che si insediano sono prevalentemente autoctoni e questo rappresenta un diverso assetto della loro distribuzione territoriale. In un primo momento non veniva richiesta una grande quantità di servizi perché nell'immaginario della popolazione era normale vivere “al di fuori della città” ed è per questo che tali zone ne risultano solitamente abbastanza sprovviste. Al contrario cominciano ad insediarsi capillarmente molte attività produttive di piccole dimensioni e artigianali che si trovano però isolate e gestite spesso da nuclei familiari.

- b) Quindi nella seconda fase assistiamo all'insoddisfazione per la città da parte della classe media. La popolazione vuole realizzare un certo modello abitativo ma per farlo non può restare “all'interno delle mura” perché il costo della casa sta diventando troppo elevato e si trova “costretta” a emigrare all'esterno.

Bisogna sottolineare che prima l'individuo dava importanza sia all'abitazione che agli aspetti collettivi connessi con l'abitare mentre successivamente, finanche al giorno

d'oggi oggi, la casa da sola ha la maggior parte del peso.

Fermo restando la sua importanza, con il veloce miglioramento delle condizioni di vita che abbiamo avuto nel corso degli ultimi decenni sotto certi livelli di urbanizzazione non si è disposti a scendere. Anzi col tempo la richiesta di servizi è aumentata e aumenterà sempre di più ed è soprattutto con la spinta all'insediamento di un crescente numero di servizi locali ma anche metropolitani che si ottiene il già citato passaggio dall'urbanizzazione alla città diffusa per finire all'arcipelago metropolitano.

Ma come è possibile sostenere a lungo, anche economicamente, un sistema nel quale “tutto” è distante? Tutti coloro che vivono nella città diffusa si abituano a non avere nulla sotto casa e per raggiungere tutti i punti di interesse sono costretti ad utilizzare la macchina, a differenza dal contesto di elevata densità e intensità che invece consentono in maggiore accesso ai vari punti del territorio che per l'utente risulta chiaramente definito.

L'uso della macchina dunque è alla base del funzionamento della città diffusa fondata sull'alta mobilità e la facile accessibilità che è riuscita ad espandere i limiti del bacino del mercato delle attività commerciali.

[...] in assenza di uno sviluppo della mobilità fondata sul mezzo privato la città diffusa non avrebbe potuto sorgere, essa sorge e vive in quanto città automobilistica⁸.

In altre realtà europee, ad esempio quella francese o tedesca, non siamo in presenza di un fenomeno diffusivo così esteso ma la conformazione territoriale è quella che possiamo definire area metropolitana cioè un territorio fortemente gerarchizzato dove c'è un centro e delle città satelliti che da esso dipendono fortemente

3.3

Cenni di storia del policentrismo veneto

Un fattore determinante delle particolarità del sistema insediativo veneto è una tendenza storica riconoscibile nel territorio al policentrismo, ossia ad un'organizzazione del territorio in una rete di centri, spesso di piccola e media dimensione. Il policentrismo veneto è considerato un tratto storico dell'urbanizzazione di questa regione tanto da essere rilevato e addirittura mantenuto nelle scelte di pianificazione contenute negli strumenti urbanistici dagli anni Sessanta fino ad oggi.

La prima urbanizzazione del Veneto si manifesta con l'Impero romano dal II sec a.C. ed è in età augustea soprattutto che comincia quella vasta opera di centuriazione che organizzando il territorio agricolo disloca nel territorio i centri urbani principali, ma anche casolari, fattorie, ville, poi in epoca medievale sostituiti da pievi, borghi e centri fortificati attorno ai quali si sviluppa un'agricoltura specializzata.

La Repubblica di Venezia dà nuovo impulso all'organizzazione del territorio soprattutto con ingenti investimenti nella bonifica dei territori, disboscamento e messa a coltura. La "villa signorile" rappresenta la struttura strategica di questa riorganizzazione produttiva che incide significativamente sull'economia della Serenissima. La VILLA è fulcro della riorganizzazione agricola della campagna veneta e insieme alle gastaldie, le masserie, case rurali e casoni costellano il territorio, condizionando l'evoluzione almeno fino all'arrivo di Napoleone nel 1797. In questi quattro secoli l'asse degli interessi economici si sposta dall'isola all'entroterra e in età palladiana favorisce la diffusione territoriale di ville e podesterie (zona di Vicenza, Riviera del Brenta). Anche dopo l'annessione al Regno d'Italia, l'agricoltura rimane la componente esclusiva dell'economia locale contribuendo

a mantenere la popolazione in campagna e a impedire l'espansione delle grandi città.

Nel II dopoguerra la struttura insediativa dell'area centrale si evolve dai grandi possedimenti terrieri delle ville alla piccola proprietà frammentata: colture piccole ma intensive dove i proprietari si costruiscono la casa nel proprio terreno, acquistato grazie alle politiche agrarie che hanno spezzettato la proprietà fondiaria. Come già abbiamo accennato, in questi anni c'è la volontà di riscatto della famiglia contadina che viene espressa costruendo la casa di proprietà⁹, edificio monofamiliare o bifamiliare.

Arrivando negli anni '60, esplosione insediativa ha già assunto dimensioni considerevoli e le amministrazioni sentono la necessità di normare in qualche modo questo fenomeno, quantomeno descriverlo. Con queste finalità nel 1968 viene approvato il *Piano di sviluppo economico regionale 1966-1970* nel quale si rilevano alcuni caratteri strutturali della realtà veneta. Si rileva che:

- Nonostante il territorio regionale presentasse una sostanziale omogeneità di condizioni di sviluppi, la sua struttura presentava profonde differenze: da un lato le aree industrializzate e rurali molto produttive, dall'altra le zone depresse come il Polesine, le aree montane, il Veneto orientale e la bassa veronese;
- La struttura policentrica, intesa come maglia di centri a carattere urbano di medie dimensioni quasi uniformemente costituiti nel territorio con assenza di una metropoli regionale, viene rimarcata nel piano come una struttura

caratterizzante la regione che va mantenuta;

- L'indicazione progettuale a mantenere una tradizione veneta delle forme insediative, policentriche;
- La necessità di individuare e valorizzare il *peso delle vocazioni* territoriali, industriale, residenziale, rurale e così via che vengono indicate nel piano che devono essere poi trattate come opportunità di sviluppo nella pianificazione futura.

Il documento contiene indicazioni favorevoli allo sviluppo e alla diffusione delle attività economiche sul territorio e il policentrismo in questo è visto come una risorsa. Si punta sullo sviluppo per settori economici e per aree ma anche ad un processo di omologazione delle aree periferiche alle aree centrali creando di aree attrezzate per le industrie e una fitta rete di distretti scolastici.

Negli anni '70, con la crisi energetica e la progressiva riduzione dei grandi poli industriali come Porto Marghera, il policentrismo continua ad essere confermato come caratteristica peculiare¹⁰ anche se non più esteso a tutta la regione ma solo all'area centrale.

Gli anni '80 segnano un decennio di pianificazione territoriale, di matrice regionale, dopo l'istituzione della Regione Veneto nel 1972, volto ancora a proteggere e promuovere la diffusione. Il Piano regionale di sviluppo (di seguito Prs) sottolinea che il modello insediativo veneto *“va salvaguardato per la sua valenza storica e culturale ma anche per i vantaggi che offre alle nuove prospettive di crescita sul piano organizzativo funzionale e in riferimento al quadro di vita*

*per i residenti e le attività produttive”*¹¹.

Lo stesso documento indica come obiettivo la valorizzazione di un sistema di città che dovrà essere integrato con l'efficiente azione della regione che deve trasformarlo in un sistema metropolitano a struttura reticolare, la dotazione di servizi sociali e sanitari, SFMR¹² per la mobilità, individuazione (vaga) della vocazione delle singole città¹³.

Sono gli anni di governo della DC dove sono gli interessi locali ad essere prevalentemente tutelati diversi centri vengono dotati di (anche solo a livello di pianificazione) di numerosi servizi ma vengono anche promulgate delle norme lasche, pensiamo alla LR 24/1985 per l'edificabilità delle zone agricole o la legge 1/1982 per l'ampliamento dei capannoni industriali. Il consumo di suolo è stato molto incentivato con queste misure ma ha condizionato la mobilità per il lavoro e il tempo libero saturando la rete viaria minore.

Ma negli anni '90 numerosi osservatori hanno individuato i limiti dell'evoluzione del modello interpretativo e della rappresentazione del territorio regionale che è giudicata troppo semplicistica. Non colgono le trasformazioni in atto e le interconnessioni limitandosi al dualismo aree sviluppate e periferia, Mancanza di dati statistici che colgano la relazione tra il sistema insediativo e lo sviluppo delle industrie ecc. ci si limita al dualismo aree sviluppate/aree depresse.

L'organizzazione territoriale del Veneto manifesta una forte tendenza al mutamento: da un lato il sistema metropolitano centrale mostra segni di agglomerazione e polarizzazione di funzioni eccellenti e servizi rari e concentra il flusso pendolare tanto da mettere in discussione l'organizzazione policentrica convenzionale, dall'altro si verifica perdita di qualità dal punto di vista insediativo residenziale e industriale nei centri prossimi

rispetto a quelli più metropolitani.

Manifestazioni territoriali dell'insediamento diffuso, sviluppo economico e organizzazione territoriale stimolano una differente rappresentazione territoriale. La ricerca di nuove descrizioni territoriali producono degli studi sulla realtà regionale già alla fine degli anni '80 e si muovono verso l'individuazione di caratteri territoriali specifici e diversi dal mero policentrismo così come era stato fino ad oggi interpretato.

È chiaro quindi che il concetto di policentrismo ha una natura più mutevole di quella che si era ipotizzata inizialmente.

In questi anni abbiamo una sostanziale difficoltà nel governo del territorio. Lo sviluppo del mercato del lavoro ma il ritardo nell'adeguamento infrastrutturale mettono davanti gli enti di governo ad un cambiamento.

Le nuove politiche di intervento sono orientate a rafforzare le realtà produttive più competitive anche se la regione fa fatica a intervenire in tutte le emergenze che coinvolgono la piccola e media impresa.

Studi avviati premono perché ci siano delle rappresentazioni territoriali più innovative nel veneto e azioni strategiche più consone alle esigenze del sistema produttivo. La risposta della regione è deludente. Ci si limita a poche previsioni di riduzione delle attrezzature sanitarie e alla riorganizzazione dei complessi scolastici.

3.4

Materiali urbani

Il territorio del Veneto centrale è frammentato in tante piccole realtà: case, fitta rete stradale, fossi, distribuzione di piccoli centri, edifici rurali, realtà industriali e artigianali. Ci sono molte infrastrutture che sono una conseguenza di azioni dei singoli nel tempo e non di una pianificazione sistematica, di una politica che ha assecondato e non guidato lo sviluppo. Il risultato è una dispersione nel territorio di elementi che si riflette nella creazione di una molteplicità di luoghi che hanno una distanza simile a quella che avrebbero in una città compatta ma in realtà non esiste un tessuto urbano continuo tra essi.

Nel cambiamento del territorio veneto si riconoscono alcuni elementi specifici: strade mercato, le città balneari, le porte della città, le uscite autostradali, le stazioni ferroviarie, le fiere, le aree dismesse, periferie urbane. Ma dobbiamo anche tenere conto delle variazioni che hanno subito le forme più elementari che sono a stretto contatto con la vita quotidiana delle famiglie come la CASA SU LOTTO (aggiunte, sottrazioni, avvicinamento o allontanamento dalla strada).

Osservando invece le infrastrutture si osserva un duplice cambiamento: grandi opere vs. cambiamento minuto.

Quando si parla di grandi opere si intende qualcosa che possa inserire il veneto in un contesto di macroregioni o di creazione di un triangolo industriale esteso alla Germania e all'est Europa.

Contemporaneamente un processo più minuto ha contribuito a questo cambiamento: trasformazione di strade da bianche ad asfaltate, aggiunta di servizi quali marciapiedi, illuminazione e piste ciclabili a strade che prima appartenevano ad un tessuto rurale ed ora invece si usano come collegamento tra centri, costruzione di insediamenti residenziali e relativi

servizi primari sparsi per il territorio che ha reso indifferenziato il vivere in qualunque di questi spazi. C'è stato comunque lo sforzo di concentrare le infrastrutture anche in veneto se si pensa al polo industriale di Porto Marghera (strade, linee elettriche, sistema di sfruttamento di acqua del fiume Piave).

La casa singola su lotto



È uno degli elementi determinanti e contraddistintivi della composizione della città diffusa nonché il più diffuso in tutto il territorio. La incontriamo percorrendo strade che collegano i centri abitati, in quel caso il lotto di pertinenza all'abitazione che viene usato come giardino o orto è piuttosto consistente tanto che solitamente nel linguaggio comune vengono definite come "ville".

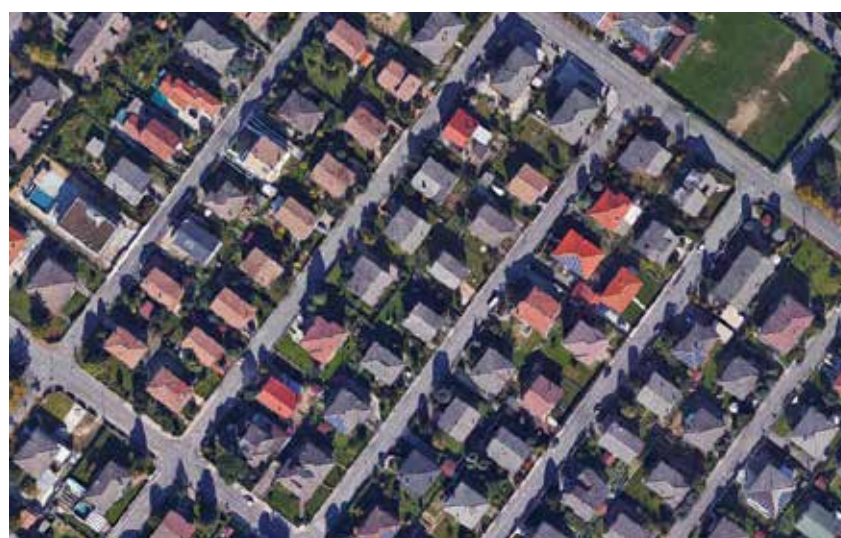
Ma anche nei centri abitati di medie dimensioni le abitazioni mono o bifamiliari vanno a formare il tessuto residenziale a bassa densità. Ogni abitazione è circondata da

una recinzione che disegna i lati delle strade dei quartieri dei nostri paesi facendoci percepire chiaramente cosa è pubblico e cosa invece è privato. In realtà c'è un rapporto più mutevole di quello che è possibile supporre tra lo spazio personale e pubblico perché ci sono vari elementi, che vengono aggiunti nel corso del tempo che tendono a renderlo più labile. Dove prima c'era un orto oggi c'è un giardino dove è possibile svolgere alcune funzioni che prima avvenivano solo in casa magari anche con l'aggiunta di un porticato per aumentare la possibilità di fruizione privata di questo spazio aperto.

Nel tempo l'abitazione si arricchisce di elementi edilizi, sopraelevazioni, rimesse per poter contenere attrezzi o la seconda auto. È un processo che non coinvolge solo le case isolate ma anche le case in lottizzazioni, dato che all'interno dei giardini si nota un tessuto fatto di manufatti addossati l'uno all'altro.

L'alterazione del nucleo abitativo originario è strettamente connessa alla trasformazione della società e delle sue esigenze come abbiamo già detto: prima l'emancipazione delle famiglie contadine raggiunto un miglior tenore di vita e poi la voglia di fuggire dalle città congestionate da parte della classe media.

Lottizzazioni e quartieri "introversi"



Classica disposizione a maglia ortogonale delle lottizzazioni. Le case sono più vicine alla strada e meno tra di loro verso l'interno (nella foto Olmo, VE)

Per realizzare una casa mono o bifamiliare il privato deve acquistare il terreno edificabile, fare un progetto e seguirne la costruzione fino alla fine dei lavori. Non è un'opportunità che hanno tutti soprattutto dal punto di vista economico. Per venire incontro all'esigenza di emigrare dalla città concentrata c'è la possibilità per la famiglia di acquistare la propria abitazione all'interno di un intervento di edilizia più ampio. Le lottizzazioni si presentano solitamente come residenze aggregate in una configurazione a griglia con strade scarsamente gerarchizzate. Si nota la preferenza di costruire a ridosso delle strade di collegamento tra centri e mantenendo una maggiore distanza tra abitazioni all'interno della lottizzazione piuttosto che rispetto alla strada, fatti slavi le distanze dai confini. Dagli anni ottanta in avanti si sono costruite delle lottizzazioni più "chiuse" rispetto al territorio circostante ma dotate di standard

urbanistici maggiori.

La loro costruzione è avvenuta tradizionalmente in due modi: il proprietario di più lotti, li vendeva separatamente e ogni singolo compratore realizzava secondo le proprie disponibilità economiche e secondo le prescrizioni del piano (se esistente ed in vigore!), oppure la realizzazione del complesso residenziale avveniva da parte di cooperative e l'acquirente dell'abitazione aveva la possibilità di scegliere solo le finiture interne. In entrambi i casi era d'obbligo cedere al comune una parte di terreno da destinare ad opere di urbanizzazione primaria (strade, fognatura, rete elettrica) e secondaria (scuole, aree verdi ecc.). In questa griglia di case e strade, i lotti meno appetibili venivano destinati alle funzioni pubbliche con il risultato che essi trovavano posto sempre verso l'esterno dell'area coinvolta dal piano di lottizzazione, sconnessa con i servizi urbani esistenti ma anche non integrata con lo stesso tessuto residenziale.

Mixité funzionali di aree produttive specializzate

Non è insolito incontrare disseminati nel territorio rurale edifici produttivi abbandonato e spesso neanche del tutto finiti di costruire e sono la conseguenza della dispersione produttiva avvenuta negli anni '70. Oggi si tende a concentrare la produzione piuttosto che a disperderla, tanto che il *capannone lungo la strada* non è più una forma di edificio produttivo prevalente ed una localizzazione poco appetibile per l'imprenditore.

D'altro canto la legge 73/1978 che consentiva l'edificazione in zona agricola in particolare "l'ampliamento dei fabbricati adibiti ad attività di produzione artigianale, industriale e commerciale" ha dato impulso alla proliferazione

di questo tipo edilizio. Questa legge permetteva l'ampliamento solo una volta e per un massimo del 60% della superficie lorda ma alla scadenza del termine per poter realizzare tali interventi, è stata, con delle leggi successive, modificata e ne è stata allungata di fatto la validità; anzi addirittura è stato cancellato il termine temporale entro il quale presentare richiesta di ampliamento. Nell'1987 è stata data la possibilità ai comuni di dotarsi di strumenti urbanistici che regolassero gli insediamenti produttivi.

Se invece prendiamo in considerazione le aree produttive più grandi, esse sono pianificate dagli strumenti urbanistici che prevedevano nella zonizzazione la ZTO D che venivano definite dal DM 1444/68 *come le parti del territorio destinate a nuovi insediamenti per impianti industriali o ad essi assimilati*¹⁴. Queste aree appaiono oggi una maglia stradale non molto gerarchizzata e dotata di pochi servizi.

Nel corso degli anni si è potuto assistere ad un continuo affiancarsi anche di piccole abitazioni insieme ai capannoni riproponendo una *mixité* casa/lavoro ma a scala territoriale.

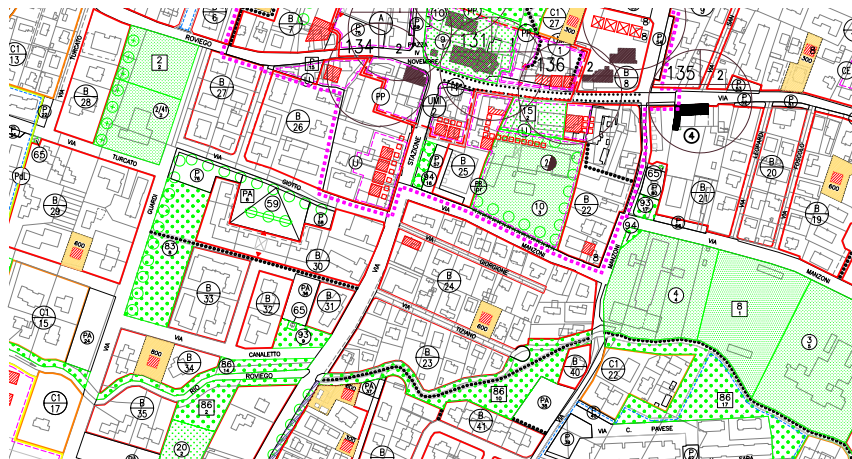
La rete stradale

Nel Veneto esiste una vastissima rete di strade provinciali e comunali extraurbane, un reticolo fitto legato allo sfruttamento agricolo del terreno, alle caratteristiche morfologiche del territorio prevalentemente pianeggiante, alla presenza di fossi, scoli, fossati la cui manutenzione richiedeva anche una ampia accessibilità dei terreni agricoli. Questo capitale infrastrutturale è antecedente alla I guerra mondiale e si può dire che dopo questa ci sia stato solo un adeguamento di questa rete alle nuove forme di mobilità veicolare, poi un progressivo potenziamento ed un incremento della rete

esistente. In sostanza si è privilegiata la realizzazione di opere idrauliche e interventi di edilizia pubblica in modo da dotare tutto il territorio di requisiti minimi di vivibilità. La trasformazione dei tracciati è avvenuta in due modi distinti: in primo luogo c'è stata l'omogeneizzazione attraverso l'aggiunta di pezzi di strada che garantisse la connessione tra i collegamenti preesistenti. Poi c'è stata la modifica di tratti stradali solo in modo selettivo aggiungendo delle infrastrutture quali marciapiedi, illuminazione e altro per il collegamento di centri grandi e medi e non in modo capillare su tutta la rete.

Proprio la capillarità è la base dell'intero processo di diffusione altrimenti la forza dell'agglomerazione, che ha fatto sì che le città siano rimaste all'interno di definiti confini fisici per secoli, avrebbe fatto rientrare questo fenomeno dato che sarebbe stato impossibile raggiungere agevolmente come possiamo fare oggi praticamente ogni punto del territorio

Servizi e spazi pubblici



Estratto del PRG - Maerne, in verde le aree destinate alle attrezzature pubbliche, parchi, aree per lo sport

Insieme agli edifici residenziali e produttivi, anche gli edifici pubblici e le aree verdi sono elementi che incontriamo frequentemente nel territorio ma la loro realizzazione non è avvenuta grazie ad un processo spontaneo, come abbiamo visto nella genesi del processo di diffusione insediativa. Sono il frutto di un bisogno che emergeva mano a mano che si intensificava la "città al di fuori della città" ed esiti di decisioni di pianificazione, che hanno richiesto anni e varie leggi perché questi materiali urbani prendessero forma.

La normativa italiana in materia di urbanistica comincia a prendere corpo nel 1942 con la legge del 17 agosto n. 1150. Introduceva in modo sistematico gli strumenti di pianificazione, sovracomunali e comunali, definendo le loro funzioni come le figure giuridiche incaricati di redigerli. Nonostante ciò non tutti i comuni si dotarono subito di piano regolatori e venne lasciata molta libertà di azione alle iniziative dei privati sul territorio tanto che nel 1967 è stata emanata la legge n. 765 (entrata in vigore solo l'anno successivo), denominata legge Ponte, il cui testo conteneva delle modifiche alla legge 1150/42 tra cui:

- Obbligava sostanzialmente le amministrazioni a dotarsi di strumenti di pianificazione attuativi e generali;
- Poneva grandissime limitazioni all'edificazione dei suoli nel caso in cui nel territorio non fosse vigente un piano regolatore;
- Introduceva sanzioni per chi costruiva in assenza di licenza edilizia o in contrasto con le disposizioni del piano;
- Per coloro che costruivano un nuovo edificio c'era l'obbligo di pagare gli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria;

- Introduce all'art. 17 delle dimensioni inderogabili in ambito edilizio (l'altezza massima degli edifici, le distanze dai confini e dalla strada per le costruzioni) e urbanistico (superfici da destinare a verde pubblico, istruzione, sport, aree per ospitare attrezzature collettive e parcheggi). Questi dati dimensionali sono quelli che noi oggi conosciamo come STANDARD.

La legge li definisce in questa maniera:

“In tutti i Comuni, ai fini della formazione degli strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti, devono essere osservati limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza fra i fabbricati, nonché rapporti massimi fra spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi”.

In attuazione della legge Ponte viene emanato il Decreto Ministeriale 2 aprile 1968 n 1444 nel quale vengono individuate precisamente i parametri per il dimensionamento di queste aree:

Per gli insediamenti residenziali, i rapporti massimi di cui all'art. 17 -penultimo comma- della legge n. 765 sono fissati in misura tale da assicurare per ogni abitante -insediato o da insediare- la dotazione minima, inderogabile, di mq. 18 per spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggio, con esclusione degli spazi destinati alle sedi viarie.

Tale quantità complessiva va ripartita, di norma, nel modo appresso indicato:

a) mq. 4,50 di aree per l'istruzione: asili nido, scuole materne e scuole dell'obbligo;

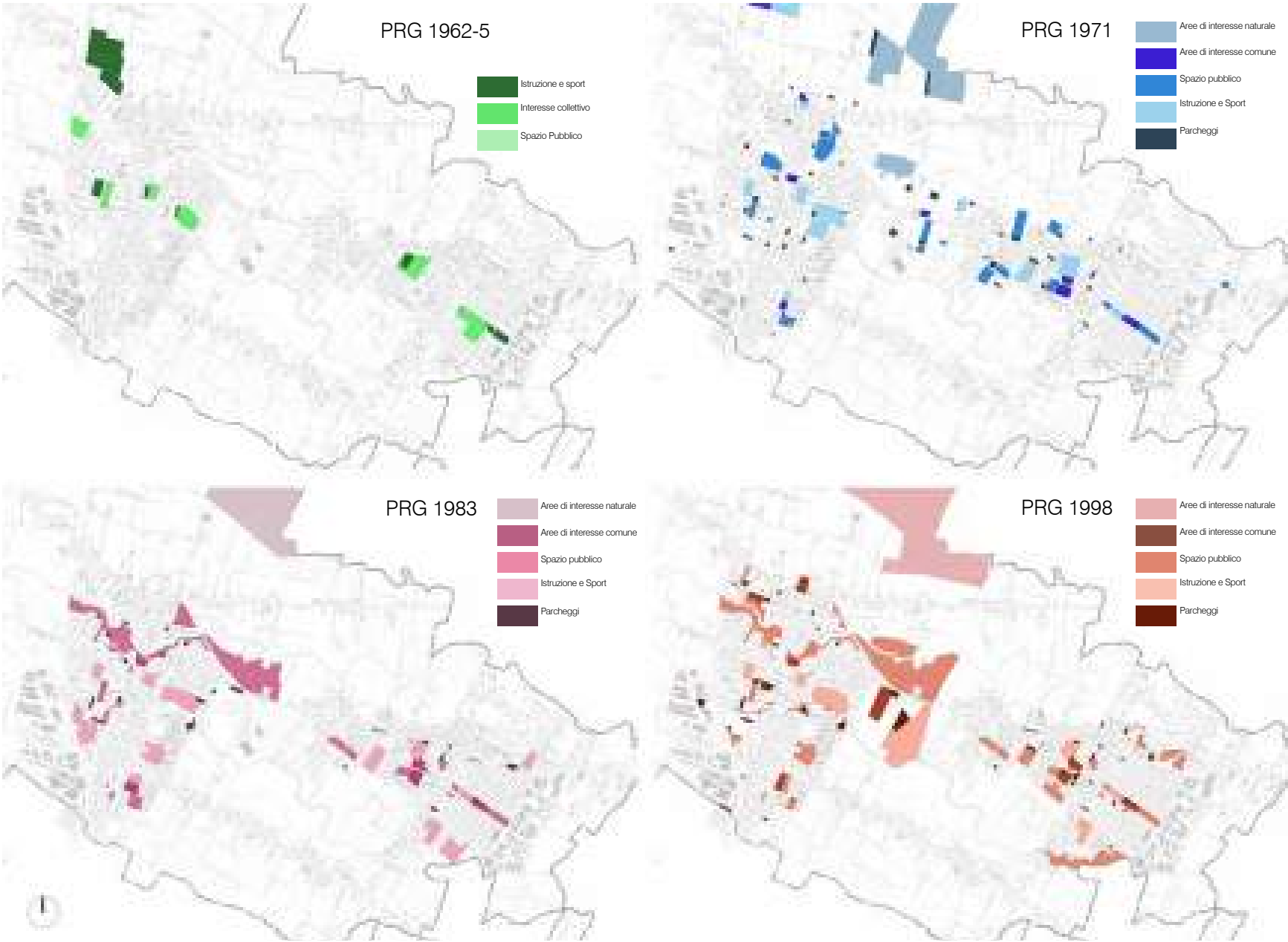
b) mq. 2,00 di aree per attrezzature di interesse comune: religiose, culturali, sociali, assistenziali, sanitarie, amministrative, per pubblici servizi (uffici P.T., protezione civile, ecc.) ed altre;

c) mq. 9,00 di aree per spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e lo sport, effettivamente utilizzabili per tali impianti con esclusione di fasce verdi lungo le strade;

d) mq. 2,50 di aree per parcheggi (in aggiunta alle superfici a parcheggio previste dall'art. 18 della legge n. 765): tali aree -in casi speciali- potranno essere distribuite su diversi livelli.¹⁵

Leggendo gli articoli le uniche informazioni che vengono date sono di carattere dimensionale per cui anche la stessa verifica degli standard contenuta negli elaborati ai PRG veniva riportata sotto forma di tabella. Non ci sono indicazioni su dove ubicare queste aree lasciando la decisione alla discrezione dei progettisti e delle amministrazioni comunali. Come abbiamo già accennato parlando delle lottizzazioni e della loro formazione, gli spazi pubblici erano sempre i più penalizzati perché lontani dalla strada e quindi difficili da raggiungere, lontani dalle attività commerciali o dai punti di interesse più importanti.

I lotti liberi in prossimità del centro avevano un prezzo al mq molto alto, sul quale si pagavano oneri di urbanizzazioni al comune più elevati rispetto alle zone C di espansione.



Estratto Tavola 10 Previsione Standard per ogni PRG
Vediamo che come prodotto della pianificazione non abbiamo l'assenza di aree
ma certamente non sono state pianificate tenendo in considerazione i criteri di
qualità che abbiamo precedentemente analizzato

3.5

La qualità urbana della città diffusa

Qualunque forma abbia assunto il sistema insediativo nel Veneto centrale non possiamo non considerare che in questo territorio vive un numero molto elevato di persone.

La normativa nazionale e regionale ha fatto molto per cercare di guidare o controllare le trasformazioni territoriali ma qual è il risultato di tutto questo?

Di sicuro ogni previsione fatta in termini di miglioramento della qualità del vivere urbano è stata senza dubbio mossa da nobili intenzioni ma il modo con il quale il legislatore ha affrontato la questione prende in considerazione solo il soddisfacimento di un parametro quantitativo. La tutela dell'interesse economico era alla base di tutte le previsioni normative ma sono assenti riflessioni sul welfare inteso come benessere dei cittadini.

Il prodotto di tutto questo è lo zoning che vediamo all'interno dei PRG dei comuni di tutta Italia redatti negli ultimi cinquant'anni.

L'approccio quantitativo fatto dalle autorità statali deriva dal fatto che oggi i cittadini associano il concetto di qualità al raggiungimento di obiettivi economici, e la parola welfare a spreco di denaro pubblico.

Munarin e Tosi, nel volume da loro curato *Spazi del Welfare, esperienze, luoghi, pratiche*, riflettono su come si sia tradotto questo approccio all'interno delle nostre città. Gli autori mettono l'accento sull'importanza delle *politiche di welfare come non uno spreco di risorse pubbliche ma "[...] uno strumento di coesione sociale a partire dal quale [...] ricostruire un patto di cittadinanza tra i ceti [...] basato non solo sulla condivisione intermittente di alcuni principi generali ma sulla coesistenza quotidiana. [...] siamo popolo perché usiamo lo stesso autobus, portiamo i bambini nella stessa*

*scuola, ci ritroviamo dalle stesso medico ci riconosciamo al parco ecc... [...]*¹⁶.

Perché ancora una volta non sono i confini fisici a creare un senso di coesione sociale ma è il SENTIRSI PARTE di una comunità; come abbiamo visto parlando di spazio pubblico e vita tra gli edifici, è camminando osservando parlando e incontrandoci negli stessi luoghi che si innesca questo meccanismo che ci fa sentire cittadini. Ma proprio perché dobbiamo svolgere delle attività che coinvolgono la relazione con l'altro ci dobbiamo trovare all'interno di un ambiente che la favorisca.

Torniamo ad osservare la nostra realtà allora sotto questo punto di vista.

Come si vive nella città diffusa?

Sicuramente è facile poter trovare un "luogo dove vivere" dato che il patrimonio edilizio che abbiamo conta numerosi immobili. Ma dobbiamo vedere come si vive al di fuori delle mura domestiche. È facile e sicuro per un bambino raggiungere la scuola? I pedoni e i ciclisti si possono muovere agevolmente per le strade? Gli spazi pubblici vengono sfruttati?

A molte di queste domande la risposta è negativa.

Se passeggiamo nelle nostre città ci accorgiamo che spesso le infrastrutture per il traffico più lento sono carenti, i pedoni sono costretti a camminare sulla carreggiata stradale intralciando il traffico e mettendo a rischio la propria incolumità. Edifici e spazi pubblici, per le logiche economiche di cui abbiamo già parlato, sono collocate in modo molto marginale rispetto alla maggior parte dell'edificato e non vengono raggiunte da tutti i cittadini facilmente ed è molto frequente vedere all'interno degli spazi privati tutte le dotazioni che troviamo abbandonate all'incuria nei parchi giochi. Eppure tutti

questi aspetti, che possiamo chiamare infrastruttura urbana, sono quello che abbiamo ereditato dalla città europea che ci fanno capire se stiamo vivendo in uno spazio di qualità.

La risposta progettuale migliore non è aumentarne il numero ma piuttosto l'obbiettivo deve essere integrare quelle esistenti con il sistema residenziale, con le centralità più importanti ad esempio i centri storici, i sagrati delle chiese, l'area del mercato rionale in modo da dare alle persone l'opportunità di incontrarsi perché questi sono i luoghi

[...] where the rules of public life and citizenship are tested and formed. In this sense they are not just about improving the physical health and well-being of people as they go about their daily lives, but about creating more reciprocal forms of social life as well. ¹⁷

Note

- 1 Mumford pag. 579
- 2 Indovina pag. 19
- 3 Indovina pag. 30
- 4 Vedi nota precedete pag. 26
- 5 Vedi nota precedete pag. 27
- 6 Indovina, Fregolent, Savino, nel saggio L'area centrale veneta: "diffusione in evoluzione" pag. 200
- 7 Indovina pag. 48-49
- 8 Indovina pag. 56
- 9 Ranzato pag. 137
- 10 Savino, Il successo controverso del policentrismo veneto in Indovina pag. 95
- 11 Vedi nota precedente pag. 98
- 12 Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale
- 13 Savino, Il successo controverso del policentrismo veneto in Indovina pag. 98
- 14 DM n 1444 2 aprile 1968 art. 2.
- 15 Vedi nota precedente art. 3.
- 16 Vedi nota precedente pag. 17
- 17 Munarin, Tosi pag. 24

