

## VISIT REPORT VENICE-MESTRE STATION -19th April 2013

The following representatives participate to the visit :

Municipality of Venice: Oscar Girotto, architect, director for central administration of Development of the territory and construction; Luca Barison, architect, executive for dry land planning; Valentina Bassato, architect, responsible for processing, monitoring and management of P.I.T.(intervento plan of dry land).

RFI Italian Railway Network: Francesco Bertuola, Territorial Production Direction of Venice - S.O. Engineering and Technology - Department of Assets, Expropriation and Crossings

European Italia: Rosalia M. Vesco, *architect, national secretary of European Italia*; Virginia Giandelli, *architect, member of CdIE coop and Tutor of the site.*

### Itinerary

#### Point 1: From Mestre Station along via Trento

The lower building of the Station was built before Venice Santa Lucia Railway Station.

On the left, you can find the Grandi Stazioni building site, where a multi-level parking facility for 150 cars is to be built. The project has already been approved and is to be considered in terms of pre-existence.

The next building, excluded in the project area but still of interest, is private. Its function is of supermarket, with a two-storey parking lot and a solar panel roof. It is to be considered in terms of pre-existence.

On the right side, there exist a compound for offices and railway deposit. Both plot and building are private and almost empty due to relocation: this is a private area for which no motion has been put forward.

In the opposite area (a), consider that a hotel is to be built. The project foresees a cycle pedestrian route from via Trento to Piraghetto Park. On the area, there existed abandoned industrial buildings which have been recently demolished. Project develops in heights with the same cubic capacity of the area, which was formerly entirely built.

#### Point 2: Area of the former rail yard

Buildings are empty and unused. Platforms have been removed, whereas the raised concrete platform is still in place. Traces are remaining: the area is thought to become entirely residential. The building of the former rail yard is to be left as evidence of the past and can be reused.

Via Trento will be downgraded to serve the existing residential units only. Actual masts will be kept but without junction. The new street is to be designed and could take place in the area of the former rail yard, along the platforms limiting the railway property. Concerning the following buildings, a roofing is the only well-conserved constructed. It is to be kept as a memory place and used for commercial functions or for services to the residential area.

Another theme to be considered is the protection of residential units from acoustic and electromagnetic pollution deriving from functioning platforms. A new road built in the section could mitigate inconveniences.

Within the area, remaining concrete bases could be used for land handling and survey as the area is a concrete-filled embankment.

The platform bundle is significant as in the future, Mestre Railway Station could become more important for trains terminating at Mestre instead of Venice.

#### Point 3: Piraghetto Park

The park is public since the Seventies. It is an English park, scarcely built and widely used and key to the city.

#### Point 4: Platform and Station Manutention office located inside the Railway area

Small existing storage units will be dismantled by June 2013. No constraints are foreseen for the area.

#### Point 5

70 families (approx. 150/200 inhabitants) live in the residential units, with just a few shops. The units of lower buildings along via Gazzera bassa are from the Eighteenth century. The area could be traded-in by the municipality through a specific agreement with the Italian Railway Network, but a path should be designed and owners should be convinced to relocate. At the moment, most owners favor relocation. The area could host Italian Railway Network offices.

A new regional metropolitan station is being built nearby, with two platforms and a parking lot along via Trento.

#### Point 6: Back to the Station along Via Trento

Near the via Piave gardens, there is the junction to via Miranese. The gardens could host a kiosk for the control of the area. The space is also available for temporary markets.

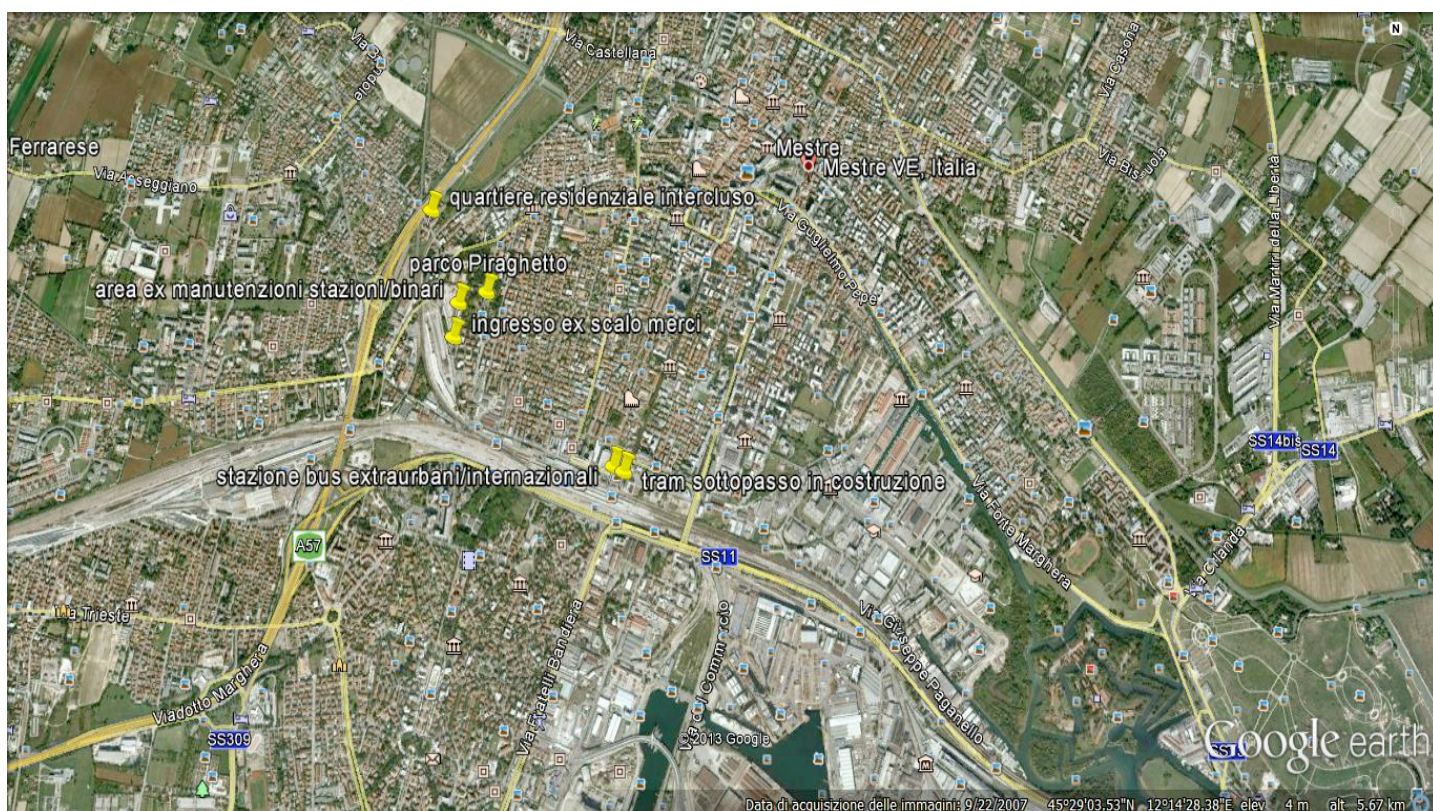
The former Post Office Palace is a private area for which a project for hospitality services is already designed.

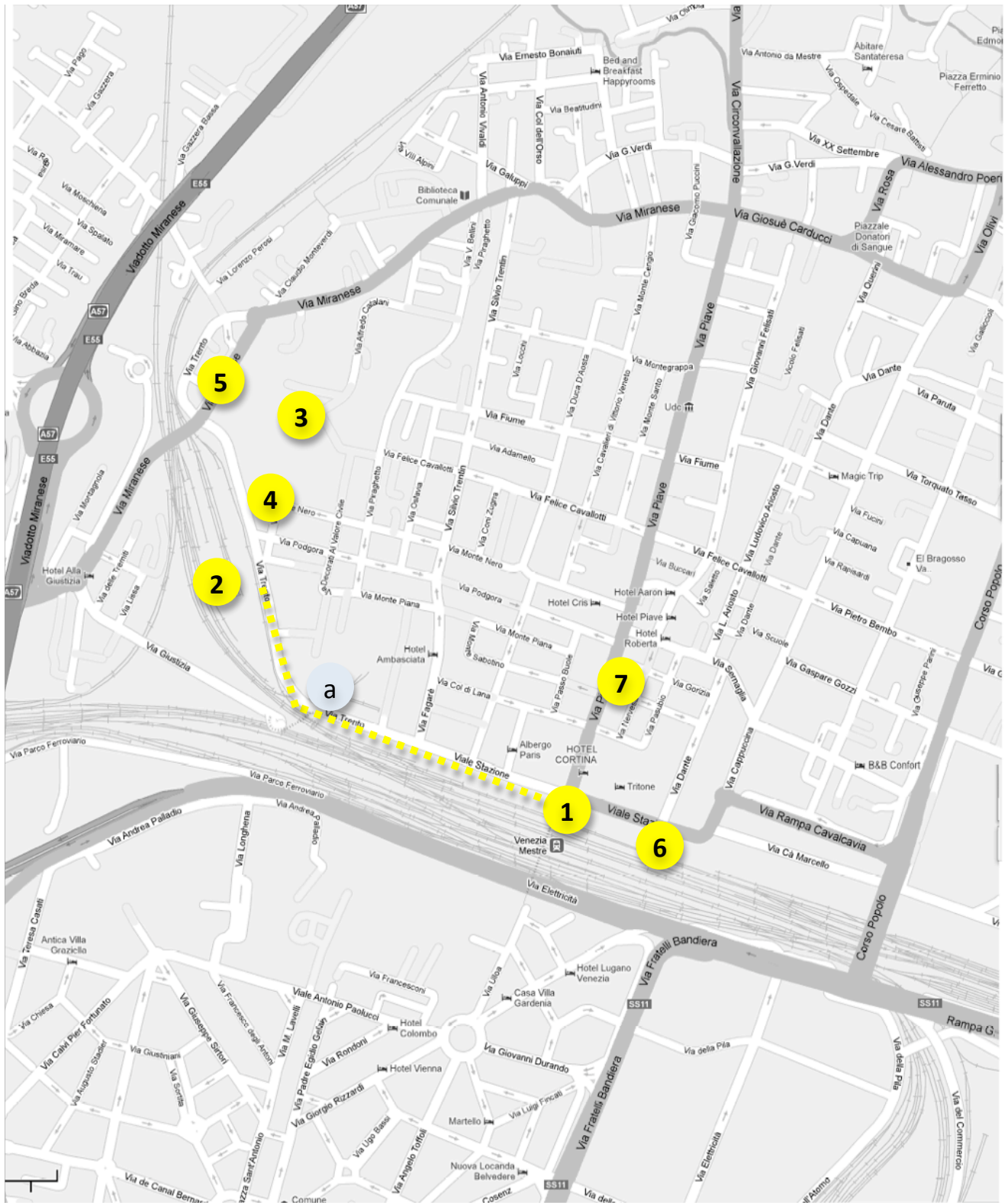
The international extra-urban and urban bus stop should be further qualified to interchange with the existing infrastructures. Ticket office is located in a nineteenth century building which was the original Mestre Station. The Touring Garage is opposite, it was built in the Thirties and constrained in its key features.

Tramway tunnel descends at via Cappuccina and emerges at via Ulloa. The Station will have two exits. A significant theme is its connection, also through boardwalks protection. The tunnel is now complete and will connect Favaro (north) to Panorama (south) by the end of the year, changing Venetians habits.

Point 7: via Piave Gardens

The itinerary ends at via Piave Gardens: a green area which is going to be requalified by deducting the same amount of built in the area.





## **INCONTRO - VENEZIA- Polo tecnico Ex Carbonifera Mestre -19.04.2013**

The following representatives participate to the meeting:

Municipality of Venice: Ezio Micelli, Deputy Mayor, Head of Urbanism; Oscar Girotto, architect, director for central administration of Development of the territory and construction; Luca Barison, architect, executive for dry land planning; Valentina Bassato, architect, responsible for processing, monitoring and management of P.I.T.(intervento plan of dry land).

European Italia: Rosalia M. Vesco, *architect, national secretary of European Italia*; Virginia Giandelli, *architect, member of CdIE coop and Tutor of the site*.

**Giandelli** yields the floor to the City Councilor for a short introduction on the reasons behind the municipality's decision to propose Mestre Station within European 12.

**Micelli** strongly believes in proposing the area for its strict connection to European 12 selected Theme "The Adaptable City". European foresees a typical manner of developing projects, which could entail solutions for the enhancement of the area. The City Councilor informs that information and data published on the municipality website are updated as the Regulatory Plan has been recently approved. The new Regulatory Plan marks the end of a development model based on soil consumption and dispersion. Each new intervention is based on reuse, requalification and transformation of the already existing city. European 12 call for projects is a test bed to verify the limits of transformation and densification. At the moment, the city is very well-infrastuctured. Mestre is an area reached by high-speed rail. The railway stop is an essential junction along with the upcoming tramway line, bus lines and the requalification paths of sustainable mobility.

**Micelli** puts forward three different themes for project development:

First theme: Mestre has undergone density increases. Limits imposed by the project allows the municipality to verify the settlement potential in order to activate partnerships and give collective value to the transformation proposed. The densification process has limits, defined through an exploratory path on pre-existence. Pre-existence limits urban density and the overcharging of the urban fabric through manufactured of diverse natures.

Second theme: The topic of the railway station has already been analyzed by operators, which have applied the "shopping centre format". Today, stations provide both commercial activities and a network of transportation fluxes. It is now necessary to redesign stations and provide them with a urban dimension. Urbanity means plurality of functions. In every new station you can find a supermarket, a medium-sized retail outlet and a coffee shop. The point is to understand the future of the area surrounding the station.

In light of these elements, it is necessary to start a path to imagine the featured theme. European competition is essential to understand urban density and functions marking the area.

The city has long debated on two settings which you can further explore and investigate:

The first setting foresees the design of the area on the model of many European cities: high number of tertiary activities (similarly to Venice Santa Lucia model). Including Piazzale Roma, which is now connected through a bridge, the area hosts the following buildings and services: the Italian Railway Network operating several structures, offices of the Region, a University, the Justice Court and law-related activities. It is an advanced business districts featuring a higher number of public functions in comparison to business districts. The model is based on the existence of a crossroad of mobility structures. However, it is important to note that today, the area does not attract any private investor willing to invest in business district, as the city still has a large number of unsold and unbuilt properties in other parts of the city. Therefore, the model based on dismissal-subsequent enhancement and further funding is no longer viable.

The second setting relates to tourism. Venice lies at the heart of tourism, with 24 Millions tourist every year. However, Mestre is the second tourism destination in Veneto, also because the city is affected by positive spillover from Venice and Venice city centre. Still, low-cost hospitality is very important. Several

hotels in Marghera and Mestre provide alternative means to visit Venice. In this way, Mestre becomes an hub to visit Veneto and the North-East at large.

The municipality reports a significant number of requests for tourism settlements in the city, both around the station and along the route to the airport, due to the connections to the nearby locations, which are of great quality.

It is therefore necessary, to think about the possibility to locate hotels within short distance from the station, as the train only takes 10 minutes to reach Venice. Hotels in Mestre cost less than in Venice and are also of higher quality. Several hotel chains are thinking about locating their hotels around the station. In the future, we can imagine a tourism district. In this perspective, Mestre station could be a part of a distributional system.

Finally, I would like to ask your attention and your contributions on intermodality issues. A station is a functioning activity. In the Nineteenth century, stations were located outside city centers. Indeed, Mestre station was located outside, in an area ensuring immediate connection to Venice. Today, the station takes place in a high-density, well-connected context.

Today, planning spaces and intermodality is essential. Stations, in comparison with airports, are not conceived with an intermodality vision. Planning intermodality carefully is very important; as we need to face physical problems in interconnectedness between tramway lines and access to station, as these two systems do not easily connect.

We need to plan how passengers change means of transport. Continuity shall be ensured. It is therefore necessary to guarantee a functional and integrated space. It is a topic which should be better investigated and I would like you to reason over it carefully and with passion.

In conclusion, I outlined three points which I personally find significant. The municipality is looking forward to have a look at and interpret your projects on these points.

QUESTIONS from the AUDIENCE

*I share the vision of the station as an interchange point among different networks. I wonder why the station is not the interchange of tramway lines, too. Why the interchange is located northern?*

**Micelli:** I kindly ask you to defer the issue as it is an interchange of local connections on which the regional railway system is added on top. The two systems have a tendency to add one another and the tramway interchange has been moved in the city centre not to further congestion the northern area. We now have the issue to further promote cycle-pedestrian routes. The bike shelter is very important for our territory and it is therefore necessary to think of fully integrated a roofed, closed space.

**Giandelli:** When you draw plans for a city, you need to consider that is made of layers. The tramway is now reality and we need to focus on the connection of all existing places. During the visit, we have realized that European12 "Territorial networks" are to be intended as elements preparing territories for future settings. In a context marked by an economic crisis and request for functions, it is important to bear in mind economic losses and the transfer of competences and activities. In turn, adaptability to other functions and giving new roles to the city are also important. There are three areas: the garden which needs transformation; it is a small but key area to the neighborhood. In the past, it witnessed drug trade and it is now crossed by people who rarely use it. However, citizens are still willing to preserve it.

**Micelli:** I would like to point out that while the underground cycle-pedestrian tunnel was being built, the municipality appointed B. Winkler for advisory. He was surprised by the fact that the tunnel could only be used for cycle-pedestrian routes. We then had to plan a separate tunnel for the tramway. In addition at first the project foresaw to build the tram station in the centre, along via Piave. The idea was abandoned as the tramway entails a concrete plate of approx. 20 cm, which contains the platform lines. All services running underneath shall moved elsewhere. Underneath via Piave, there is the main sewer of Mestre and Marghera. The tramway will be a easy to use mean of transport.

In Vaschette (Marghera), we have started to dismantle social housing units to allow a South Gate entry to the city. It implies functional, physical and architectural, urban regeneration. The affected areas, for its social features and previous functions, are marginal despite being central. The situation has led to a widespread degradation that needs to be solved through a requalification of the rail yard and the reconstruction of the station area. The opportunity to acquire all properties along via Trento shall activate a fight against degradation and the relocation of all those living between the railroad crossings. The municipality is willing to carry out an efficient and shared relocation; families should be in a position to relocate without any money commitment. They are property owners and their needs, as well as sustainability and energy saving goals, should be taken into account in planning housing units.

*Concerning diversity of functions, I would like to ask further information on the issue of reconnecting the two city parks. What do you mean by regeneration around these two areas?*

**Barison:** First, I would like to conclude on Mestre in order to cast light on connections and key routes. The City Plan (funded by the Italian Ministry of Infrastructures) has affected the entire city along two different plans: the tram and regeneration in the city centre and around Vaschette. Proposal submitted within European 12 must take into account the broad context of urban regeneration, albeit reconnecting Mestre and Marghera remains a key concept. The south area has been developed through a park within Marghera. Today, it is necessary to rethink about it due to the need to provide diversity of functions to and commercial activities for the station and its services. Another issue concerns the south side of Marghera. In the city centre of Mestre, several interventions have been carried out or planned to requalify Piazza Barche and connect the two cities. Mestre city centre has undergone specific interventions planned in the City Plan.

**Micelli:** One of the reasons behind our participation to a competition targeted to under 40 architects is our belief that they can propose projects in line with today's world. We can imagine a variety of solutions costing several or hundreds of million Euros but these solutions will never become reality. I would like to receive from you a representation of density and *mixité* in line with what younger generations work on. The city develops in line with the signing of the agreement with the Italian Railway Network, including a connection with Marghera based on the infrastructures, the tramway, the two poles. The proposal shall be sustainable from the technical but especially from the financial point of view. The two poles already exist, but more attention is directed to Mestre. We have problems to solve and needs to match.

We focus on the north side, but we work in parallel on the south side. Stimulating solutions do not necessarily require higher costs, especially considering that any partnership or joint financing initiative will be difficult. Nobody argues that the two sides are both important, nevertheless there are no investors in the most central areas of Mestre (nor in the city centre nor in Lido). The project which we are going to realize is structurally different.

**Micelli:** European demands viable projects. Our project is the mean to dialogue with the Italian Railway Network. We are going to verify the density measure. It is important to reason on how to keep connected areas to be built and areas to be requalified in a sustainable economic way which is also accepted by the city. This is the challenge. Within a difficult context, also from the real estate point of view, the Italian Railway Network will participate only if conveyance of the area is justified by the enhancement of the station area.

*European competition has once again anticipated real issues through the selection of themes and the elaboration of clear guidelines. Quality, standards, cubage and city shape are the focus of project proposals as well as project costs. It is a complex project affecting different realms. I would like to ask further information on Via Piave: has it been included only for cubage purposes? In addition, cubage data of the former Post Palace are provisional? Can we propose a project on it?*

*Referring to European guidelines on living the city, it is necessary to think of the meaning of living the city today and in the future. What are the city dimensions? Regarding public spaces, temporality and transformability themes, I do not agree in identifying resilience as a cause to adaptability.*

*In the area dedicated to residential units, how do we have to consider urbanism, which in turns integrates with Mestre and its shape? We are actually formulating ideas which are going to be paired with reflections on density but which however needs to match economic sustainability and at the same time freedom of expression.*

**Giroto:** A public administration always wants to receive projects which can be funded. However, you should not think as if you were a subcontractor. A key element for us is the level of density in the station area, also considering the actual situation. How can we create a vision of the city entailing further functions? Connecting Mestre and Marghera implies requalification of the two sides; without building new infrastructures

*The Italian Railway Network referent told us that technologies used to excavate the tram pathway were already used 50 years ago. The choice was carried out according to geological features of the soil. If it is not possible to build above and below the tram pathway, what are the other solutions?*

**Micelli:** We could debate extensively on underground or above ground pathways. However, our problem is to use the existing infrastructure and transform both sides in urban places. Building above or underground entails levels of urban density which Mestre does not have.

**Giandelli:** You could also draw a project plan made of different steps.

**Micelli:** Projects which can be implemented step by step. This is a way to think realistically, in order to lay the ground and open up to a plurality of solutions.

*The debated area are not the only areas undergoing transformations. What is the vision of the municipality? How can projects foster the city in a diversification of the infrastructures, which can be subject to an immediate allotment?*

**Micelli:** I leave you to reflect on these points. We are very open.

**Giroto:** Mestre has been penalized for a long time due to the infrastructures which cross the city. Conversely, in the last period, said infrastructures have become a resource for territorial requalification. Today, we focus on the opportunity to sign an agreement within European 12. We are also working in the south side, so that we can create the conditions to sign another agreement.

The municipality has already invested in the area as today the following buildings take place: a technological and scientific Park, university campuses of Ca' Foscari and IUAV, and we are thinking to reuse Marghera Fort and S. Giuliano Park, 80 ha. All investments have considered the railway junctions.

Drawing close ties among infrastructures is an opportunity and a process which must be in line with follow and future actions.

The same reasoning applies to the green area along via Piave, which shall be preserved. Today, citizens do not use it appropriately. The municipality needs to lay the ground for its urban use; through temporary markets and kiosks to control the territory, also considering issues of its maintenance and lightening solutions. In Piraghetto park, the aim is to relocate a small residential neighborhood which is already suffering and which will suffer even more when the after the closure of the railroad crossing. Socially, we need to propose a viable solution by allowing inhabitants to relocate without any effort. Your evaluation should consider the goal of real substitution also in terms of volumes and functions concentrations: 77% of inhabitants is willing to relocate, but we need to find incentives. You should also draw connections with Piraghetto park and plan its extension to provide functional contents.

**Vesco:** I would like to further clarify issues connected to the hotel.

**Micelli:** The area is private and we are not going to expropriate. Considering the limits, you can put forward proposals on settlements and we will adapt it. It is a competition and an explorative effort, but I would kindly ask you not to put forward distinct proposals. We can provide minimum data concerning their will, which is also in their rights.

**Giroto:** Proprietors could also decide to intervene directly in the transformation. Heights inside are excessive for a storey building but do not suffice for a two-storey building. Demolition is unavoidable. According to the housing plan, we can add 20% and another 10% as more than 3kw of alternative energy will be produced (according to incentive bonus schemes set forth by regional laws). The other scenery foresees the building of a hospitality district around the station. The station itself cannot host shopping centers therefore we could exploit those areas at south.

*My questions concerns technologies. Are there any excluding criteria or interference?*

**Giroto:** No exclusion and no interference.

**Micelli:** I am sure you have remarked a theme during the visit: the realization of territorial structures in the park area, with the possibility to extend in a brownfield residential area, which at the moment is not demanded. In the future, it is still possible to envisage transfers and a residential increase.

During our afternoon meeting, we have not highlighted social concerns. However, we do not want to hide that in this area there are social tensions due to the highest number of migrants. Today, our world is marked by diverse cultural and religious values. I believe you should further investigate and develop these themes. I am asking you to promote these values. In turn, I will acknowledge your efforts to accept that our world is now different. Issues such as social integration, the rich and the poor, density did not exist ten years ago. My advice is to select and pursue all those issues which you consider interesting.



## **REPORT SOPRALLUOGO VENEZIA-STAZIONE DI MESTRE -19 aprile 2013**

Presenti per il Comune di Venezia: Oscar Giroto, *architetto, Direttore Ufficio Sviluppo del Territorio ed Edilizia*; Luca Barison, *architetto, dirigente Settore dell'Urbanistica Terraferma*; Valentina Bassato, *architetto, redazione, monitoraggio e gestione Piano Interventi Terraferma*

RFI Rete Ferroviaria Italiana spa: Francesco Bertuola, *Direzione Territoriale Produzione Venezia - S.O. Ingegneria e Tecnologie - Reparto Patrimonio, Espropri e Attraversamenti*

Per European Italia: Rosalia M. Vesco, *architetto, segretario nazionale european italia*; Virginia Giandelli, *membro del CdIE coop e Tutor del sito.*

### **Itinerario**

#### Punto 1: Partenza da Stazione Mestre lungo via Trento

Il basso edificio della Stazione è preesistente rispetto quella di Venezia Santa Lucia.

A seguire sulla sinistra si trova il cantiere di Grandi Stazioni, che sta realizzando un Parcheggio multipiano per 150 posti auto con un progetto già approvato: tenerne conto come preesistenza.

Il successivo edificio, escluso dall'area di progetto ma che potrebbe interessare, è privato, con funzione di supermercato, con due piani di garage e tetto fotovoltaico: tenerne conto come preesistenza.

Sul lato destro vi è un compendio destinato ad uffici e depositi FS, sede, ancora per quest'anno, del Centro tecnico Alta Italia delle ferrovie. Il terreno e l'edificio sono privati, quasi vuoti, a seguito della sua rilocalizzazione: è un'area privata sulla quale non sono ancora state avanzate istanze.

L'area antistante (a) ha il progetto di albergo, di cui tenere conto, che prevede un collegamento ciclo-pedonale da via Trento con il Parco del Piraghetto, sull'area insistevano edifici industriali abbandonati che sono stati recentemente demoliti: il progetto si sviluppa in altezza utilizzando la cubatura dell'area che era interamente edificata.

#### Punto 2: area dell'ex scalo merci

Edifici e tettoie vuoti e inutilizzati. Sono stati eliminati i binari, lasciando la piattaforma rialzata in cemento, sono rimaste solo le tracce: come proposto l'area diventerà interamente residenziale, con grande libertà di progettazione, conservando il solo l'edificio dell'ex scalo merci, come valore testimoniale, che può essere ben riutilizzato. Attualmente lo scalo merci è stato spostato nell'isola portuale di Porto Marghera quindi quest'area è totalmente dismessa. La stessa via Trento andrà declassata mantenendola come strada di servizio alle residenze esistenti, con le attuali alberature, ma senza sbocco. La nuova strada, tutta da disegnare potrebbe correre nell'area dell'ex scalo merci, lungo il nuovo limite della proprietà ferroviaria determinato dai binari, risolvendo l'attacco (attenzione al ponte esistente) e la re immissione su via Trento. Si prosegue con la visita dei fabbricati che non presentano caratteristiche particolari; l'unico edificio, in buono stato di conservazione, è una tettoia che si propone di mantenere, recuperandola a funzione commerciale o ad altre funzioni di servizio alla residenza, come memoria. Un altro tema da considerare è la protezione delle residenze, che saranno previste sull'area, dall'inquinamento acustico ed elettromagnetico generato dal fascio dei binari in esercizio. L'ipotesi di prevedere la nuova strada di collegamento in questo bordo può mitigare il danno. All'interno dell'ex scalo merci sopravvivono i basamenti in cemento su cui erano posati i binari, attualmente non pongono problemi di bonifica e si potrebbero riutilizzare come elementi di movimento/rilievo del terreno, infatti quest'area era adibita solo a scalo merci, senza distributori di carburante, né deposito di locomotori, si tratta di un terrapieno cementificato.

Il fascio dei binari è consistente, dedicati al collegamento con Trieste, Trento, Udine, Adria, Milano, Padova, oltre all'Alta Velocità, mentre i binari merci bypassano Mestre. I treni a lunga percorrenza non fermano a Mestre. In futuro la fermata di Mestre potrebbe essere più importante, mandando a Venezia Santa Lucia solo alcuni treni.

#### Punto 3: Parco del Piraghetto

Il parco deriva da una proprietà privata comprendente anche una villa storica, espropriato e reso pubblico negli Anni Settanta. Si è cercato di recuperare le alberature preesistenti: è un parco all'inglese, poco costruito e molto usato, fondamentale per Mestre.

#### Punto 4: Ambito dell'area ferroviaria dell'officina manutenzioni stazioni e binari

Questo spazio era utilizzato fino a 20 anni fa, per svolgere lavori ferroviari, tuttora esistono piccoli magazzini per i materiali e tutto il necessario per le manutenzioni: la forgia, la saldatura, la falegnameria, il fabbro, il meccanico, la platea di lavaggio, uffici e fabbricati "poveri". Entro il mese di giugno 2013 si libera tutto. Non vi sono vincoli su quest'area.

#### Punto 5

Da questo punto è possibile vedere l'Area interclusa tra i binari e a ridosso della tangenziale, tra due passaggi a livello che saranno chiusi, prevedendo un solo accesso da via Gazzera bassa. Nei fabbricati, privati e di proprietà vivono 70 famiglie, con 150/200 abitanti, pochi negozi. Il nucleo di bassi edifici su via Gazzera bassa è addirittura settecentesco, si tratta delle case dei mezzadri del latifondo allora esistente.

Quest'area potrebbe diventare comunale in virtù di una permuta (mediante un nuovo Accordo di Programma con le ferrovie), ma si tratta di immaginare il percorso, soprattutto per convincere i proprietari, in maggioranza favorevoli, a trasferirsi: quest'area potrebbe contenere uffici delle ferrovie.

Poco lontano è aperto il cantiere della nuova fermata della metropolitana regionale, con banchine su due fronti, esterno, verso il parcheggio, interno verso via Trento.

#### Punto 6: Ritorno verso la Stazione lungo Via Trento

Si nota l'innesto lungo via Miranese, verso i Giardini di via Piave, sui quali è prevista la realizzazione di un presidio (chiosco) e la possibilità di mercati temporanei.

Si può osservare l'ex palazzo delle Poste: si tratta di area privata sulla quale insiste un progetto di attrezzature alberghiere.

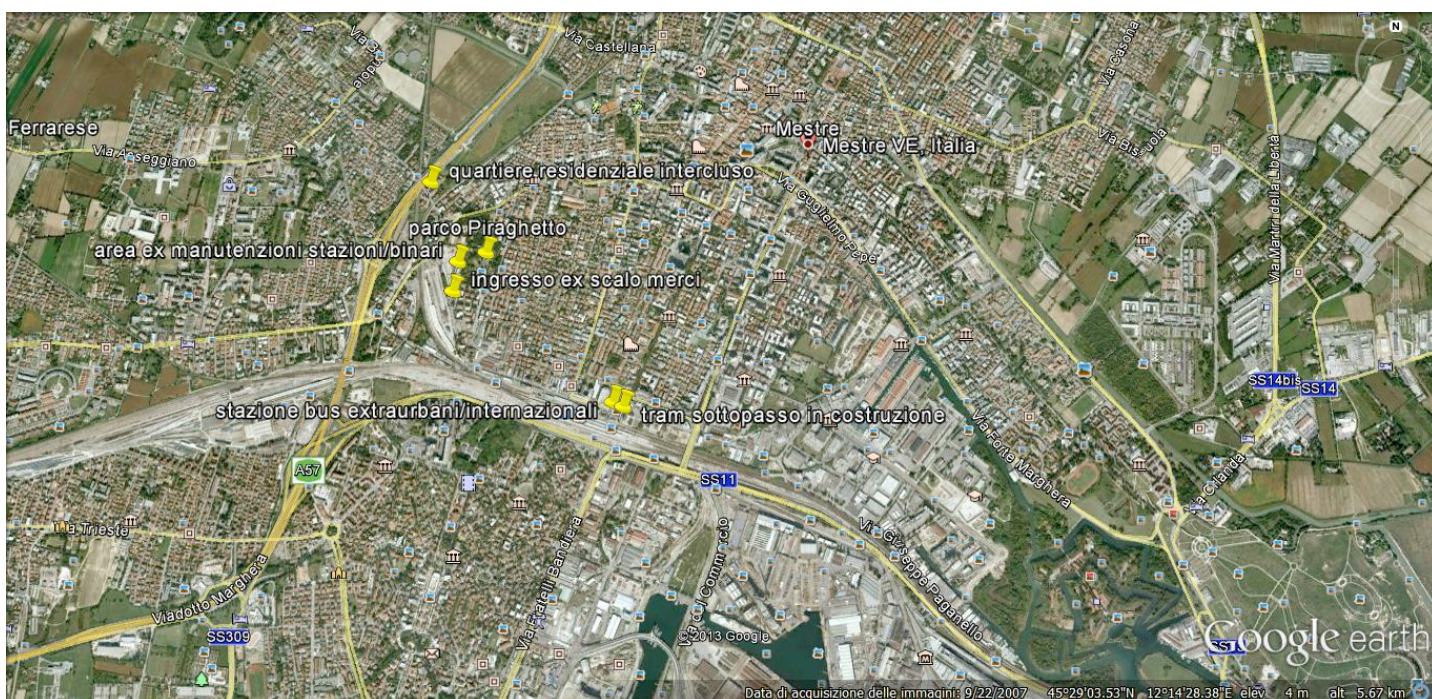
Ci si dirige verso il cantiere del tram passando per il Piazzale di sosta delle linee dei bus extraurbani ed internazionali (Austria, Croazia): quest'area dovrebbe essere maggiormente qualificata come interscambio con attrezzature ora inesistenti, si consideri che la biglietteria era ubicata fino al cantiere del tram, in un piccolo edificio della prima metà dell'ottocento che era la stazione originaria di Mestre. Di fronte sorge il Garage Touring, costruito negli anni 30 sopra una preesistente stazione di carrozze e vincolato negli elementi principali.

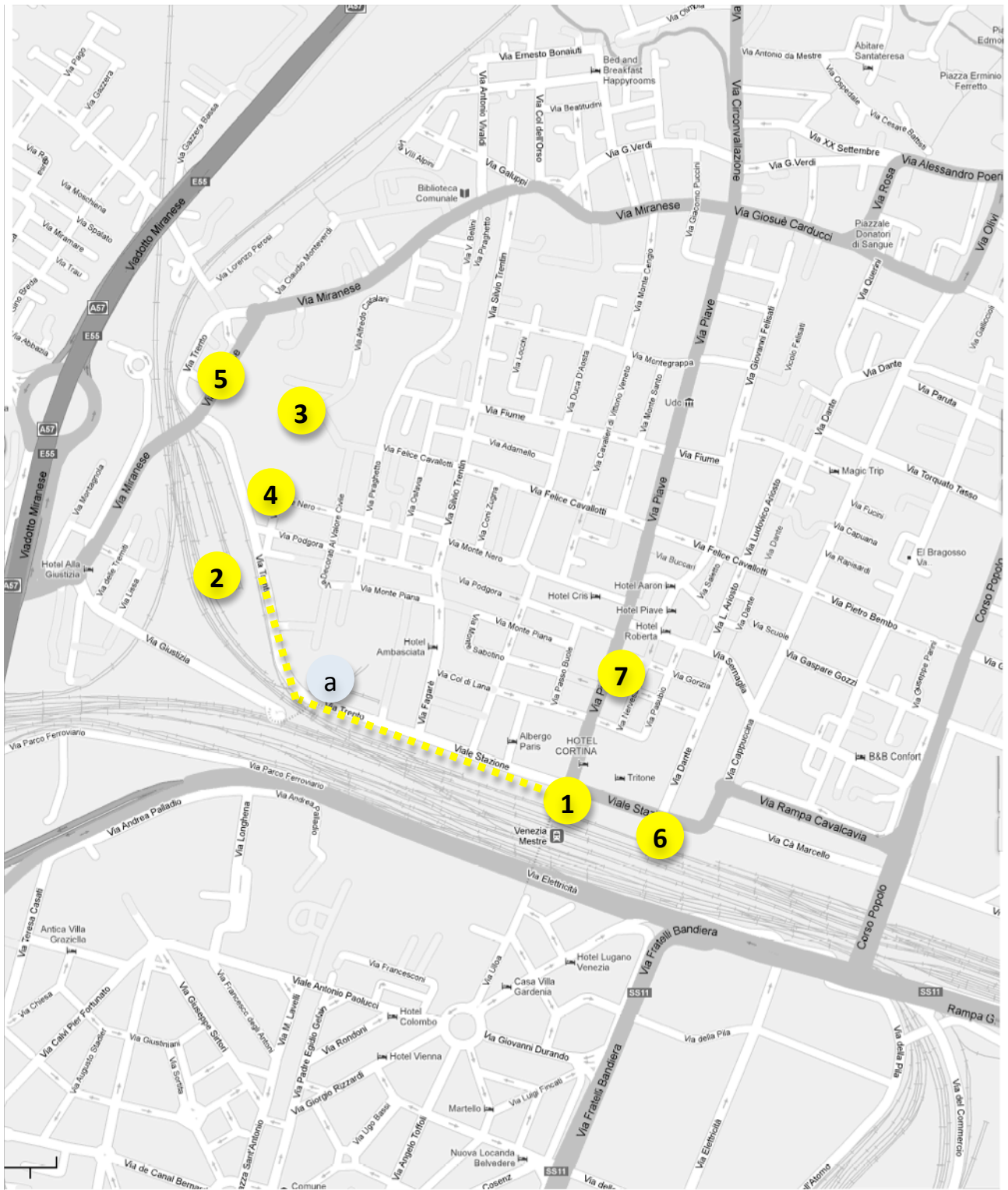
Il tunnel del tram comincia a scendere in via Cappuccina e riemerge in via Ulloa, la fermata Stazione avrà due uscite (una corrispondente al binario 1 della stazione di Mestre e la seconda dall'altro lato della strada): un tema importante di progetto è quello del collegamento, anche protetto da passerelle con tutti gli ambiti della stazione.

Il tunnel è ora completato, va collaudato ma entro l'anno collegherà Favaro (nord) con Panorama (sud) il tram cambierà le abitudini dei veneziani.

#### Punto 7: Giardini di via Piave

Il percorso si conclude ai giardini di via Piave dove è prevista la riqualificazione dell'area verde sottraendo alla stessa la quota edificatoria





## INCONTRO - VENEZIA- Polo tecnico Ex Carbonifera Mestre -19.04.2013

Presenti per il Comune di Venezia: Ezio Micelli, assessore *all'Urbanistica*; Oscar Girotto, *architetto, Direttore Ufficio Sviluppo del Territorio ed Edilizia*; Luca Barison, *architetto, dirigente Settore dell'Urbanistica Terraferma*; Valentina Bassato, *architetto, redazione, monitoraggio e gestione Piano Interventi Terraferma*  
RFI Rete Ferroviaria Italiana: Dott. Franco Bertuola

Per European Italia: Rosalia M. Vesco, *architetto, segretario nazionale european italia*; Virginia Giandelli, *membro del CdIE coop e Tutor del sito*.

**Giandelli** cede la parola all'assessore per una breve introduzione sulle motivazioni che hanno indotto l'amministrazione a proporre l'area della Stazione di Mestre nel contesto di European 12.

**Micelli.** Crede fermamente nel mettere a bando quest'area, in relazione al Tema di European 12- la città adattabile-proprio perché il modo tipico della progettazione dei concorsi di European potrà consentire di trovare la soluzione per la valorizzazione della ambito, che ha diversi aspetti e caratteristiche che possono essere potenziate e modificateinforma i presenti che il Piano regolatore è stato recentemente approvato, quindi tutti i dati disponibili sul sito del Comune sono attuali, Piano che ha visto la politica e l'assessorato impegnarsi per diversi anni e che ha decretato la fine di un modello di sviluppo basato sul consumo di suolo e dispersione. Ogni intervento programmato oggi è un intervento che si basa sul riuso, sulla riqualificazione e sulla trasformazione della città che già c'è. Se devo considerare il caso della stazione, questa occasione progettuale è un banco di prova per testare, verificare i limiti di questo percorso di trasformazione che è anche di densificazione.

La città allo stato attuale è molto infrastrutturata. Mestre è un'area su cui si attesta l'Alta Velocità. La fermata della rete ferroviaria è uno snodo essenziale, a cui si aggiunge l'arrivo della linea tramviaria, le linee autobus tradizionali e il percorso di riqualificazione della mobilità sostenibile. Mestre è un luogo centrale che è stato soggetto ad un aumento della densità. I limiti imposti dal progetto ci permettono di verificare il carico insediativo, per poi attivare percorsi di partenariato e dare valore collettivo alla trasformazione che sarà proposta. Culturalmente, è un nodo essenziale che il concorso European deve aiutare a sciogliere. Il processo di densificazione ha dei limiti, che sono i risultati di un percorso di esplorazione sull'esistente ma pone limiti alla città densa e sovraccaricata di realizzazioni della più varia natura. E questo è un primo tema.

Il secondo tema su cui vi invito a ragionare sono le funzioni. Il tema è già stato esplorato dagli operatori, che hanno applicato il "format dei centri commerciali" all'area della stazione. Oggi le stazioni vengono ibridate da polarità commerciali e da una rete di flussi di trasporto. Cosa succede intorno? Le stazioni sono esito di interventi infrastrutturali, una volta comprendevano spazi e depositi interconnessi, mentre ora è necessario reinventarle con una dimensione urbana. Urbanità significa pluralità di funzioni.

A partire da questi elementi, è necessario avviare un percorso per immaginare il tema caratterizzante. In questo contesto, il concorso è essenziale per capire la densità e le funzioni che caratterizzeranno l'area.

Ogni nuova stazione è normalmente dotata di un supermercato, uno spazio di vendita di media dimensione, ristoranti e bar. In questo panorama, il nodo consiste nel comprendere cosa possa diventare questa stazione e l'area che la circonda, nel futuro, tenendo conto che è in atto una crisi d'identità funzionale significativa.

Ma si possono ipotizzare due scenari non conclusivi ed esaustivi, che però sono stati lungamente dibattuti nella città:

Il primo scenario prevede la configurazione dell'area della stazione sul modello di molte città europee e cioè un'area ad alta concentrazione di terziario (similarmente al contesto della stazione di Venezia Santa Lucia). In quell'area e considerando anche Piazzale Roma, da qualche anno collegata da un ponte, sono presenti diverse strutture delle Ferrovie dello Stato, gli uffici Regionali, l'Università, il Palazzo Giustizia e tutte le attività forensi. Si tratta di un *business district* evoluto con la presenza di più funzioni pubbliche rispetto ai centri direzionali e si basa sul modello di concentrazione terziaria in presenza di crocevia ed infrastrutture di mobilità. Lo scenario è stato dibattuto per 20 anni ma oggi, in quest'area, è opportuno

rilevare una criticità: nessun operatore privato considera credibili investimenti a carattere direzionale. Peralto ci sono margini di invenduto e irrealizzato in altre parti della città. Lo scenario delineato presenta una scelta funzionale logica, ma è contrassegnato dall'assenza di investimenti a carattere privato e pubblico derivanti dalla contrazione delle risorse messe a disposizione. Una volta, le amministrazioni pubbliche vendevano sedi per delocalizzare i propri uffici in altre aree della città. Oggi si fatica a trovare possibili acquirenti. Pertanto la strada di dismissione-rivalorizzazione e rifinanziamento non è più percorribile.

Il secondo scenario è legato al turismo. Venezia è il cuore pulsante del turismo, con 24 milioni di turisti/anno! Ma pochi sanno che Mestre è la seconda città turistica del Veneto, anche per effetto di *spillover*, trascinamento da Venezia centro. Oggi l'offerta alberghiera *low-cost* è importante. Molti alberghi a Marghera e Mestre hanno offerte alternative per raggiungere Venezia, a parità di costo hanno qualità superiore, cosicché Mestre diventa un *hub* per orientarsi nel Veneto e più in generale nel Nord-Est.

L'amministrazione ha registrato notevoli richieste per insediamenti turistici a Mestre, sia nei dintorni della stazione che sulla direttrice dell'aeroporto, per l'interconnessione e la qualità dei luoghi interessati.

Occorre riflettere sulla possibilità di mettere alberghi nelle immediate vicinanze della stazione, poiché 10 minuti di treno diretto per turisti americani o tedeschi non sono nulla. L'ospitalità alberghiera mestrina comporta prezzi inferiori e standard molto superiori rispetto a Venezia centro. Diverse catene stanno ragionando sul localizzarsi nell'intorno alla stazione. In futuro, si potrebbe ipotizzare il distretto del turismo. Per Mestre, il turismo è il primo settore dell'economia città, un driver economico. Ripensare in chiave metropolitana significa distribuire alberghi spazialmente su tutta la città con riverbero metropolitano.

In quest'ottica, la stazione di Mestre diventa un pezzo di un sistema distribuito.

Vorrei infine sottoporvi un ultimo punto su cui chiedo la vostra attenzione ed i vostri contributi. Una stazione funziona. Nell'800, le stazioni erano luoghi esterni al centro. La stazione di Mestre infatti connetteva Venezia (il ponte ferroviario è precedente a quello viabilistico, ed era in mezzo al nulla, mentre oggi è in un contesto denso, con i mezzi trasporto indicati).

Oggi la progettazione fisica di spazi e intermodalità è essenziale. La stazione è un luogo intermodale con flussi coerenti. Il problema delle stazioni rispetto agli aeroporti, è che l'aeroporto nasce con una visione intermodale (ampi parcheggi e progettazione), la stazione no. La cura con cui si progetta l'intermodalità non è banale, oggi abbiamo da risolvere fisicamente l'interconnessione tra tramvia e accesso alla stazione, perché i due sistemi dialogano a fatica.

Dobbiamo progettare il modo in cui le persone scendono da un mezzo e vanno all'altro. La macchina (stazione ed area intorno) deve funzionare. Non dobbiamo avere la percezione di uscire da un luogo ma trovarvi continuità, dobbiamo quindi garantire un luogo fungibile e integrato. Tralasciare l'integrazione modale in questo progetto è un errore grave. Questo è un tema di approfondimento sul quale dovrete ragionare con attenzione e passione.

Vi ho sottoposto tre punti a me personalmente cari ma su cui la città sarà curiosa di leggere e interpretare i vostri lavori.

DOMANDE

- Condivido pienamente la visione per cui la stazione diventa un nodo di scambio tra reti differenti ma mi chiedo perché la stazione non sia anche il nodo di scambio tra le linee del tram? Perché il nodo è stato spostato a Nord? Sarebbe stato bello avere lo scambio tra linee ferroviarie e tramviarie in corrispondenza della stazione di Mestre.

**Micelli:** Vi chiedo di soprassedere perché le linee del tram sono una maglia di tipo locale e SFMR (il sistema ferroviario regionale) si sovrappone ad essa. Le due maglie tendono a sovrapporsi e l'intersezione del tram è stata spostata per non appesantire il nord, immaginando nel centro di Mestre l'intersezione delle due linee. Il nodo di integrazione tra tram e ferrovie è un tema fisicamente delicato, per la definizione dello spazio e dei percorsi pedonali. Abbiamo il problema di incentivare forme di mobilità di tipo ciclo-pedonale. Il deposito biciclette ha molta importanza nella nostra realtà di pianura ed è necessario pensare a spazi

chiusi, pienamente organici alle strutture. Ciò porta ad un tema di scala ristretta e approfondita ma è doveroso segnalarvi, tra le cose che noi dovremo fare anche questo: come i pezzi si incastrano, perché questo è effettivamente uno dei nodi.

**Giandelli:** Quando si mette mano ad un progetto sulla città, si deve tener conto che la città è fatta per strati. Il tram è un dato di fatto e dobbiamo trattare la connessione, anche a posteriori, tra tutti i pezzi. Questa mattina ci siamo resi conto che in relazione al tema di European 12, la città adattabile, come sottotema abbiamo scelto "Le reti territoriali" intese come preparazione dei territori agli scenari del futuro. In un contesto caratterizzato dalla crisi e dalla domanda di funzioni, si innesta un discorso importante e anche economico di perdita o trasferimento di competenze e attività. Quindi è importante la capacità di adattarsi ad altre funzioni e di ridare un ruolo alla città. Ci sono tre aree: il giardinetto che è un'area piccola ma non abbandonata, è un problema ed al contempo è un'area strategica di quartiere che necessita di una trasformazione, poiché è stata luogo di spaccio e di disagio ed ora è attraversata da gente che non la usa. È piccola ma la sua funzione può diventare molto importante, anche perché i cittadini la vogliono conservare.

**Micelli:** Vorrei precisare che quando venne realizzato il sottopasso ciclo-pedonale, mentre era ancora in costruzione, l'amministrazione affidò uno studio a B. Winkler che si stupì del fatto che l'amministrazione comunale avesse commissionato il tunnel a traffico ciclo-pedonale e non a qualsiasi tipo di traffico, ecco perché abbiamo dovuto realizzare un tunnel per il tram. Inoltre, per meglio comprendere perché il tram è stato localizzato lì, il progetto originale prevedeva la Stazione nel centro, in Via Piave. L'idea venne abbandonata perché il tram comporta una piastra in cemento armato di 20 cm circa che contiene la rotaia e che provoca (da questo lamentele e investimento) lo spostamento di tutti i sottoservizi che non sarebbero stati raggiungibili in futuro, per la manutenzione. Quindi i sottoservizi sono stati rifatti. Sotto via Piave c'è il collettore principale di tutte le fogne di Mestre e Marghera. L'idea venne abbandonata e il tracciato venne spostato. Non abbiamo come a Milano o a Roma una rete di collegamenti urbani che stanno sotto la stazione. Noi ci affidiamo al tram e siamo sicuri che sarà un investimento che cambierà le abitudini di relazione tra Mestre e Marghera. Sarà un mezzo comodo, confortevole e silenzioso anche per svolgere le funzioni quotidiane.

A Vaschette (Marghera) abbiamo iniziato un'operazione di rottamazione del complesso di residenza sociale per consentire una Porta Sud per l'accesso alla città. L'intervento alla Stazione è il terzo intervento per la riqualificazione totale della città. Come nel caso di Vaschette, si tratta di obiettivi di rigenerazione funzionale, fisica architettonica e urbanistica. Le zone, per conformazione sociale e per funzioni precedenti, pur essendo centralissime sono marginali e ciò ha creato un degrado generale che va risanato con la riqualificazione dello scalo merci, che avete visitato questa mattina, e con la ricostruzione dell'ambito di stazione, che possono trovare il massimo sviluppo e stimolo. L'occasione dell'acquisizione di tutte le proprietà su via Trento deve servire per mettere in moto un'altra operazione contro il disagio cioè il trasferimento degli abitanti che stanno tra i due passaggio a livello. L'amministrazione vuole attuare un processo di trasferimento efficace e condiviso quindi non si può creare un quartiere residenziale, le famiglie devono potersi trasferire senza impegnarsi a livello economico, devono essere tutelati. Sono proprietari dei loro immobili e l'obiettivo deve essere tenuto a mente con soluzioni architettoniche e distributive che tengano conto delle loro esigenze nel rispetto dei criteri di sostenibilità e risparmio energetico.

*- In merito alla diversità di funzioni, volevo chiedere sul tema della riconnessione dei due Parchi della città. Come s'intende la rigenerazione attorno a queste aree?*

**Barison:** Vorrei prima concludere su Mestre per far capire i collegamenti e gli assi principali. Il Piano città (bando di finanziamento del Ministero Infrastrutture, Venezia ha avuto un progetto approvato) è uno dei progetti che ha interessato tutta la città e si è spaccettato in due rami distinti. Un oggetto di progettazione è stato il tram ed il fulcro è stata l'unione tra Mestre e Marghera. L'altra trasformazione riqualificava il centro e la zona di Vaschette. Le proposte presentate nell'ambito di European 12 devono essere viste in un contesto di riqualificazione generale. L'unione tra Mestre e Marghera è molto importante pur non essendo oggetto del concorso. L'area sud è stata sviluppata attraverso un parco come dotazione verde dall'area di Marghera. Oggi è oggetto di ripensamento poiché è richiesto un mix funzionale che cerca di creare una zona commerciale che metta a disposizione servizi alla stazione. Il tema deve far riflettere anche sul lato Marghera. Sul centro di Mestre, abbiamo creato un perimetro virtuale che comprende il collegamento tra

tram (stazione principale) passaggio in direzione stazione e la riqualificazione di tutta la zona e Piazza Barche. Il Centro di Mestre è oggetto d'interventi puntuali già attuati e proposti nel Piano Città (rif. Slide per interventi principali parzialmente cantierati, fulcro dello scambio tra tram e autobus). Per anni il piano urbanistico ha immaginato la connessione tra Marghera e Mestre, oggi i due sottopassi la realizzeranno.

**Micelli:** Come avete sentito abbiamo progetti predisposti con un ampio ventaglio di soluzioni tecniche. Una delle ragioni per cui ho accettato la proposta di un concorso per under 40 è di iniziare a pensare a progetti che stiano a questo mondo. Posso immaginare piastre sopraelevate o infrastrutture per svariate decine o centinaia di milioni di euro: sono idee che possiamo disegnare, saranno anche bellissime ma potrebbero restare carta, per questo farei un esercizio di accettazione della realtà. Perché quei progetti non verranno mai realizzati. Faccio riferimento al progetto-ponte della stazione di Roma Tiburtina, che ha un bacino di 3 milioni di abitanti, è la Capitale, oggi non è insediato, né popolato, è un elemento di scacco della trasformazione di quell'area. Mestre ha 300.000 abitanti in una maglia policentrica che non giustifica tali investimenti. Io vorrei avere da voi una rappresentazione della densità e della *mixité* che sia in linea con quello su cui le nuove generazioni lavorano e che dovrebbero insegnare a coloro abituati a vivere in un mondo dalle risorse illimitate, come ri-guardare al mondo. Io però devo raccontare la città che –davvero– sarà oggetto di accordo tra RFI e Comune, immaginando una relazione tra Mestre e Marghera, che si incardina su un'infrastruttura, il tram, con due poli che è possibile progettare insieme. I poli sono tuttavia distinti e si relazioneranno solo con operazioni che devono avere le gambe per stare in piedi dal punto di vista tecnico e soprattutto economico-finanziario. I nostri due poli esistono, abbiamo parlato delle loro problematiche, ma l'attenzione del progetto è focalizzata su Mestre, dove abbiamo problemi da risolvere e istanze importanti a cui rispondere.

Ci concentriamo nella realtà nord, ma stiamo lavorando in parallelo sulla testata sud, quindi io scarterei i progetti che riconnettono con soluzioni che progettualmente appartengono ad un mondo che forse ci sarà ma non nell'immediato. Le soluzioni che stimolano non necessariamente prevedono esborsi anche in considerazione del fatto che non ci saranno formule di partenariato che sarà possibile intraprendere. Oggi, passare da Mestre a Marghera è problematico, si fa solo a piedi o mediante un lungo giro, questo è un segnale di discontinuità, con il tram sarà diverso. Non è un caso che la città si sia ribellata alla mancata realizzazione del tunnel del tram, che si era pensato di realizzare in esterno, al punto che poi si è tornati al progetto originale. Nessuno mette in discussione la centralità della doppia testata della stazione, qualsiasi altra infrastrutturazione pesante è stata pensata ma non ci sono investitori nelle zone più centrali di Mestre (neanche in centro storico, né al Lido). Il progetto che predisponiamo e realizziamo è in un mondo che è strutturalmente diverso. È un esercizio culturale interessante al quale l'amministrazione si è aperta e che merita di essere intrapreso da giovani architetti, che si confrontano in un mondo dalle risorse illimitate.

**Micelli :** Se European vuole progetti fattibili, il progetto sarà la piattaforma del dialogo con RFI. Testiamo la misura della densità. Il nodo importante è come tenere in relazione le aree da edificare e da riqualificare in un quadro economicamente sostenibile e urbanisticamente voluto dalla città. È questa la sfida. Ai giovani viene richiesto: ma ha senso concentrare lì un'edificazione importante? In un contesto difficile anche dal punto di vista immobiliare, RFI partecipa solo se ravvisa condizioni materiali di alienazione delle aree che giustificano il percorso di valorizzazione nell'area centrale della stazione.

- Senza dimenticare la tradizione del concorso European, che ancora una volta riesce ad anticipare con i suoi temi, la realtà e fornisce delle Linee guida chiarissime, nel sito di Venezia c'è uno slancio più energico rispetto a quello imposto dalle norme. Vi è ancora una questione di qualità, standard, volumetria e forma della città e ci chiedete di tener presente anche i costi. E' un progetto complesso che riguarda più ambiti/progetti e chiedo chiarificazioni in merito a Via Piave: è stata inserita solo per recuperare volumetrie? Inoltre, nella parte a est all'uscita stazione: la volumetria del ex Palazzo Delle Poste, è un dato di fatto o è ipotetica. Il Palazzo si trova in un perimetro progettuale, possiamo proporre un progetto? Rispetto a European e alle linee guida, che si concentra su tutto l'abitare del continente, occorre riflettere su cosa si intende per città di adesso per città del futuro. Quali sono le dimensioni della città? Rispetto allo spazio pubblico al tema della temporaneità della trasformabilità della città, non sono d'accordo che la resilienza non sia una causa per pensare ad una città trasformabile. Nell'area dove ci viene chiesto di costruire delle abitazioni, come dobbiamo intendere l'urbanità che poi completa questa parte di Mestre e la

sua forma? Noi ci troviamo a dare ipotesi che rimangono idee insieme ad esplorazioni della densità che si scontrano con la fattibilità economica e nello stesso tempo una libertà ci è concessa dal concorso di idee.

**Giroto:** Il tema è importante. L'orientamento fondamentale del vostro lavoro, è chiaro che essendo una pubblica amministrazione vorremmo avere idee che si possano realizzare. Questo non deve farvi pensare di eseguire un progetto come se fosse un appalto. Un elemento molto importante è: qual è il livello di densità di edificazione nell'ambito della stazione, in considerazione della situazione attuale. Come creare un'immagine urbana che contenga funzioni in aggiunta a quelle esistenti, in un ambito di sostenibilità che oggi diventa un elemento fondamentale per la fattibilità? Il tema della connessione con Marghera ce lo poniamo molto più realisticamente in termini di riqualificazione dei due fronti che utilizzano le infrastrutture esistenti senza aggiungerne altre. Un esempio già abbandonato riguarda la proposta (anni '80) di realizzare un enorme parco/ponte che connetteva via Ulloa con il Piraghetto, poi una stazione/ponte ...e via dicendo. Oggi il tema del collegamento va svolto mediante la riqualificazione di ciò che già esiste.

- Il responsabile delle ferrovie ha detto che le tecnologie utilizzate per scavare il tracciato del tram erano utilizzate già 50 anni fa per i problemi geologici, se edificare sopra è da scartare come ipotesi e sotto è difficile e costoso, quali altri soluzioni?

**Micelli:** potremmo dibattere a lungo su sovrappassi o sottopassi, il nostro problema è usare l'infrastrutturazione esistente, tenendone conto, non aggiungendo altro e facendo in modo che il lato nord e il lato sud della stazione siano luoghi urbani. Il sottoterra e il sovrappasso richiedono livelli di concentrazione antropica non propri di Mestre, non sono luoghi urbani. Il dato di accettazione della realtà in cui viviamo non è solo legato alle attuali condizioni economiche, ma è un percorso di grande esercizio culturale, legato alle nuove coordinate. Non vorrei che passasse come esercizio di accettazione della privazione, mentre invece è piuttosto un esercizio di ocularità e di un nuovo modo di progettare di grandissimo rilievo. Il nuovo mondo ha bisogno di un nuovo modo di progettare, gli under 40 questo mondo lo conoscono sulla loro pelle

**Giandelli:** Venezia è una città di oltre 300.000 abitanti che soffre un flusso di 24 milioni di abitanti. Prima si sceglieva un albergo a Venezia, ora per qualunque turista va bene trovare qualcosa a Mestre o a Marghera, Mestre diventa appetibile ai turisti, spostarsi non diventa più un problema. Senza semplificare il progetto ma tenendo alto l'interesse verso il progetto, si potrebbe proporre una realizzazione in cui un passo sostiene l'altro, penso agli alloggi per le famiglie che ora vivono tra i binari, penso al giardinetto, penso alle nuove funzioni insediabili..

**Micelli:** Pensare a progetti incrementabili sviluppabili per fasi è stare nel mondo del contemporaneo, in modo da poter costruire le premesse ed aprire ad una pluralità di esiti possibili.

- Queste aree non sono le uniche a subire trasformazioni. Qual è l'idea dell'amministrazione e come il progetto può inserirsi come promotore urbano di una infrastruttura diversa dalla lottizzazione immediata?

**Micelli:** Lascio a voi la riflessione, noi non escludiamo alcuna ipotesi. Anche questo è un tema importante.

**Giroto:** Mestre ha avuto la più grande penalizzazione nel fascio infrastrutturale che l'attraversa, che però negli ultimi anni è diventato una risorsa tant'è che attualmente è l'ancora per la riqualificazione del territorio. Oggi affrontiamo questo pezzo. Ma c'è da dire che puntando sulla realizzabilità abbiamo occasione di instaurare un accordo di programma all'interno della zona di progetto European 12. Stiamo lavorando anche per maturare le condizioni per la parte sud, così da poter stipulare un'altro accordo di programma. Ma oggi di fatto non ci sono le condizioni. Lungo questo asse, da anni l'amministrazione investe: è stato realizzato il Parco Scientifico Tecnologico, il Polo Universitario di Ca Foscari e di IUAV e si sta ragionando anche sul riutilizzo di Forte Marghera, poi c'è il Parco di S.Giuliano, 80 ha. Tutti gli investimenti sono stati sviluppati in considerazione degli snodi ferroviari. Lo stesso avviene lungo la linea di Mestre, la rete ferroviaria regionale ha la nuova stazione, vista stamattina in costruzione, a 80 metri da Piazza Ferretto, centro storico di Mestre. Più a Nord abbiamo realizzato un ospedale dotato di stazione ferroviaria sotto l'entrata dell'ospedale. Una stretta relazione infrastrutturale è una opportunità per il territorio ed è un processo che mettiamo in coerenza con le azioni presenti e future. Di tratta di una sostenibilità intesa come realizzativa ma anche funzionale e urbana. In questo, si inserisce l'unico ambito privato costituito dal



Palazzo ex Poste. La proprietà ha in mente la realizzazione di un albergo. Il linguaggio architettonico dei vostri progetti può anche coniugarsi con l'idea della proprietà. Questo vale anche per l'area verde su via Piave, che deve restare verde. Oggi l'utilizzo dell'area da parte dei cittadini non è appropriato: occorre creare condizioni per un suo utilizzo più urbano: attraverso una funzione mercatale, con chioschi per presidiare il territorio, tenendo conto della manutenzione e dell'illuminazione delle aree. L'obiettivo ai margini del parco del Piraghetto è invece quello di trasferire mediante la riqualificazione urbana un piccolo quartiere residenziale che già soffre e che soffrirà dalla chiusura del passaggio a livello e a livello sociale, dobbiamo partire da una sostituzione fattibile. L'obiettivo del trasferimento è di creare condizioni che permettano agli abitanti senza alcuno sforzo di trasferirsi. Vi chiediamo di valutare tenendo a mente l'obiettivo dell'effettiva sostituzione anche in termini di concentrazione di volumi e funzioni: il 77% degli abitanti vuole trasferirsi, bisogna trovare anche incentivi. Il tutto va messo in relazione con il Parco del Piraghetto, che è un po' all'inglese, noi vi chiediamo di progettare l'ampliamento che possa avere dei contenuti funzionali.

**Vesco:** vorrei fare chiarezza sul discorso dell'albergo, per l'esistenza di uno o più progetti.

**Micelli:** Tenete in considerazione che l'area è privata e non si andrà ad espropriare. Tenendo conto dei limiti, è a vostro giudizio il carico insediativo e noi lo adatteremo. Nella vostra riflessione progettuale, i limiti che voi stessi stabilite sono un aiuto per noi soprattutto in fase esplorativa. Lì vogliono realizzare, sul "quanto" ci aiutate a scoprirlo voi. Non c'è nessun problema, basta considerare il carico insediativo. È un concorso di idee ed è un percorso di esplorazione, ma vi pregherei di non fare proposte disgiunte che non aiutano. C'è un dato che possiamo darvi perché è disponibile ed è il dato quantitativo minimo su cui loro si possono attestare, per un meccanismo che è un fatto di diritto.

**Giotto:** L'assessore Micelli parlava di diritti acquisiti, la proprietà potrebbe anche decidere di fare un intervento diretto di trasformazione. Oggi per le funzioni dell'edificio, le altezze interne sono troppo per un piano e troppo poco per ricavarne due. Quindi, la demolizione è inevitabile. A questo, si aggiunge il 20 % del piano casa più un altro 10% perché si produrrà energia alternativa per più di 3kw, quindi la nostra legge regionale su piano casa attribuisce un bonus incentivo. Il dato è disponibile. L'altro elemento è che parliamo di una ipotesi di distretto alberghiero, non solo di questo albergo, intorno alla stazione che contenga diverse offerte di ricettività e si porta dietro servizi adeguati rispetto ai servizi alberghieri e alle altre attività che complementano con altre funzioni (ristorativa, informativa e servizi ecc...). La stazione non può contenere centri commerciali o ipermercati quindi cerchiamo di sfruttare a quei fini altre aree, a sud.

- lo avrei una domanda sulle tecnologie da utilizzare, ci sono delle preclusioni e/o interferenze che vorreste segnalarmi?

**Giotto:** Nessuna pregiudiziale, non vedo nessuna preclusione.

**Micelli:** Penso che sia un esercizio dal quale noi ci aspettiamo molto e dal quale estrarremo stimoli, contributi e interventi su più temi, sull'urbanità, sulla densificazione del Polo della stazione, che è la sintesi di almeno due parti della città distinte. C'è un tema che voi sicuramente avete considerato nel corso della visita di stamattina: la realizzazione di dotazioni territoriali di cui questa parte di città è priva, penso al Parco, con la possibilità di estensione di un ambito residenziale in un *brownfield* che al momento non è richiesto ma che potrebbe esserlo nel futuro in termini di trasferimento e incremento di residenza. Non si è parlato degli aspetti sociali, ma oggi vi sono tensioni sociali che non vogliamo nascondere: questa è un'area in cui si registra la massima pressione extracomunitaria della città; è stata oggetto di inchieste anche da parte della magistratura per infiltrazioni mafiose della comunità cinese. C'è un disagio che non voglio enfatizzare ma che non voglio neanche sottostimare. Oggi siamo di fronte a un dibattito che apre alla molteplicità di riferimenti culturali e religiosi: vi sono molte comunità, oltre 80 diverse etnie e la città deve essere una sintesi tra la città dei ricchi e dei poveri. Credo che questi sono temi che voi potete approfondire e sviluppare. Nell'agenda dell'amministrazione ci sono chiaramente delle priorità ma l'area, in relazione al tema dell'adattabilità, si presta a più sperimentazioni e riflessioni. Vi chiedo di promuovere questi temi e sarà per me un motivo di onore il presupposto della presa d'atto che siamo in un mondo nuovo e che le coordinate di altre fasi recenti sono oramai superate. Dieci anni fa non avrei parlato di ricchi e poveri, di sintesi sociale e di densità. Il mio consiglio è di prendere e selezionare i temi dell'urbanità che secondo voi sono più interessanti.