

### **MES3OVEST. LA TANGENZIALE COME OPPORTUNITA' DI TRASFORMAZIONE.**

MestreOvest inizia da un laboratorio dell'Università IUAV di Venezia nel 2005/2006, dedicato agli studenti come esercizio progettuale sul tema dei luoghi urbani complessi. Da allora il Dipartimento di Urbanistica, rappresentato dall'architetto Andrea Ferialdi, l'AGA.Ve – Associazione dei Giovani Architetti della provincia di Venezia, rappresentata dagli architetti Francesco Zanon e Andrea Pennisi, e NET-WORK, rappresentato dall'architetto Piero Faraguna, decidono di formulare un laboratorio di progettazione ad inviti, esterno all'università, che potesse successivamente dialogare con le amministrazioni locali. Dieci studi professionali italiani si riuniscono, dibattono e progettano dieci scenari diversi per la futura espansione ad ovest di Mestre. (5+1, MichieliZanatta, A+C, Caravatti, VAG, FG+F, Vaccarini, RBA, Metrogramma, Labics).

#### **Oggi**

Partendo dal presupposto che la realizzazione del Passante cambierà sensibilmente l'impatto del flusso di traffico sulla tangenziale, questa infrastruttura e tutto ciò che le sta attorno può diventare, se ripensata, un'opportunità di trasformazione per l'intera città.

Attualmente la tangenziale si presenta come la linea di confine tra la città densamente urbanizzata e le conurbazioni sviluppatesi sui percorsi radiali di Miranese, Castellana e Terraglio. La tangenziale è quella sottile linea rossa che separa Mestre da una possibile e quanto mai reale Mestre Ovest: cioè rappresenta un segmento autostradale che collega aree in forte espansione, come il Parco Commerciale del Panorama, via Giustizia - via Miranese, il quartiere della Gazzera e l'area commerciale della Castellana. Da ultimo il Nuovo Ospedale diverrà una polarità importante tra Terraglio e Zelarino.

#### **La questione vera**

Ad oggi viene da chiedersi: il problema è la Tangenziale in se, o, semmai, un sistema di trasformazioni urbanistiche, che attestandosi al deprecato viadotto potrebbero diventare città nei prossimi 10 - 20 anni? Ora il processo di espansione edilizia è già in atto, ma è ben lontano da poter essere definito urbano: dall'area del Panorama al Terraglio si snodano luoghi fortemente disorganici che contengono in se i semi di una periferia che tra vent'anni scopriremo essere "brutta" e insensata. Mitigando l'inquinamento, lasciando espandere le aree commerciali e residenziali, inseguendo le emergenze perderemo, l'occasione del ripensamento della tangenziale come possibile opportunità di trasformazione della città ad ovest.

Il problema vero è lasciare tali aree a "se stesse" e cioè alle generiche indicazioni delle Zone Omogenee della Variante al Piano Regolatore per Mestre e la Terraferma. Questi strumenti urbanistici non bastano: né per mitigare il problema urgente dell'inquinamento, né per evitare il generarsi di una nuova periferia.

### **Piano strategico della Tangenziale**

Mes3Ovest suggerisce di pensare ad un piano complessivo di tutta l'asta autostradale e alle sue aree limitrofe: servono strumenti per dedicare la tangenziale all'uso locale, e non internazionale; strumenti per governare l'espansione edilizia e le attività economiche; strumenti per collegare le aree verdi della tangenziale al Bosco di Mestre. In poche parole un Piano Strategico della tangenziale: cioè una pianificazione a scadenze pluriennali, che affronti problematiche diverse secondo gerarchie d'intervento, ma in modo organico.

I dieci progetti propongono di mantenere in uso la tangenziale, come asse stradale ad uso locale a scorrimento veloce e prefigurano dieci scenari diversi, che si possono raggruppare in tre tematiche di progetto:

1. Tangenziale come sistema di parchi urbani – un sistema verde che separa dalla tangenziale, ma unisce gli abitati.
2. Isole conglomerato – l'asse viario si consolida, ed è motivo di crescita pianificata della città sulla tangenziale, dove vi sorgono edifici adibiti ad attività economiche, culturali, sociali, ecc...
3. Utopie – Mestre appare come Pechino, Boston, Tokyo e diventa una vera metropoli che cambia la sua forma in tutte le sue parti.

Ci si domandi oggi, cosa vogliamo che Mestre diventi.

Demagogicamente parlando si potrebbe abbattere la tangenziale. E' una proposta che certamente accontenterebbe i cittadini nei prossimi cinque o dieci anni. Ma l'aumento del traffico entrante e di quello locale urbano allontanerebbero Mestre da un'idea di sviluppo reale. Il tema della tangenziale, il suo futuro prossimo, è strettamente legato alle aspettative per la città a venire: si vuole che Mestre diventi polarità emergente dell'area metropolitana regionale oppure che prenda a modello una cittadina di provincia?

Dagli anni cinquanta Mestre ha tentato di proiettarsi verso il futuro come città dei servizi dell'area portuale, ma la sua morfologia e l'edilizia caotica dimostrano il contrario.

Tuttavia oggi Mestre gode di un nuovo desiderio di identità, con un tessuto sociale più solido, supportata da nuove condizioni economiche: dista qualche chilometro dal Porto Industriale e dal terzo Aeroporto Italiano; si trova sul Corridoio V. Mestre fa parte di una rete regionale per quanto riguarda la Sanità; con Venezia può divenire un centro di produzione culturale a livello regionale o nazionale. Per posizione geografica ed economica, la città è destinata ad essere protagonista della area metropolitana veneta, dove una strada a tre corsie per senso di marcia non può stupire, ne spaventare. Basti pensare ad altre città europee, non capitali, in fase di ristrutturazione dove il primo passo per una crescita economica e sociale è stata la qualità delle infrastrutture. Se la tangenziale ha esaurito il ciclo di esercizio come infrastruttura, non basta pensare di demolirla; bisogna pensare a come sostituirla con i nuovi criteri

## [MES3 OVEST]

---

(vedasi Boston, Amsterdam Sud, Saint Denis - Paris) e far si che l'infrastruttura conviva con la città e ne dia forza.

Perciò vogliamo veramente rottamare la tangenziale?

### **Condivisione**

Il laboratorio di progettazione Mestre Ovest è una base concreta per una possibile discussione sul futuro di Mestre e della tangenziale. Per questo l'iniziativa è rivolta agli attori che governano il territorio: Regione, Provincia, Comune, Veneto strade, Autostrada Venezia Padova e a chiunque volesse dare un contributo per definire le linee guida per la crescita della città di Mestre, quindi alle associazioni di categoria come gli albergatori con AVA e lo stesso Co.Ci.T.

Con tali obiettivi, questo laboratorio si è concretizzato in due convegni-seminario il 15.09.2006 e il 17.05.2007. Confrontarsi per dialogare e determinare con la partecipazione collettiva un modello di azione: e cioè offrire un metodo di intervento alla soluzione di una area urbana complessa come quella della tangenziale di Mestre su cui insite una moltitudine di istanze problematiche.

Ben vengano i convegni e le discussioni sul tema della tangenziale, ma per proporre un'alternativa seria e reale per lo sviluppo della città e non per la sola sopravvivenza.

Mestre, 19.09.2007

---

## [MES3 OVEST]

### **UNIVERSITA' IUAV DI VENEZIA**

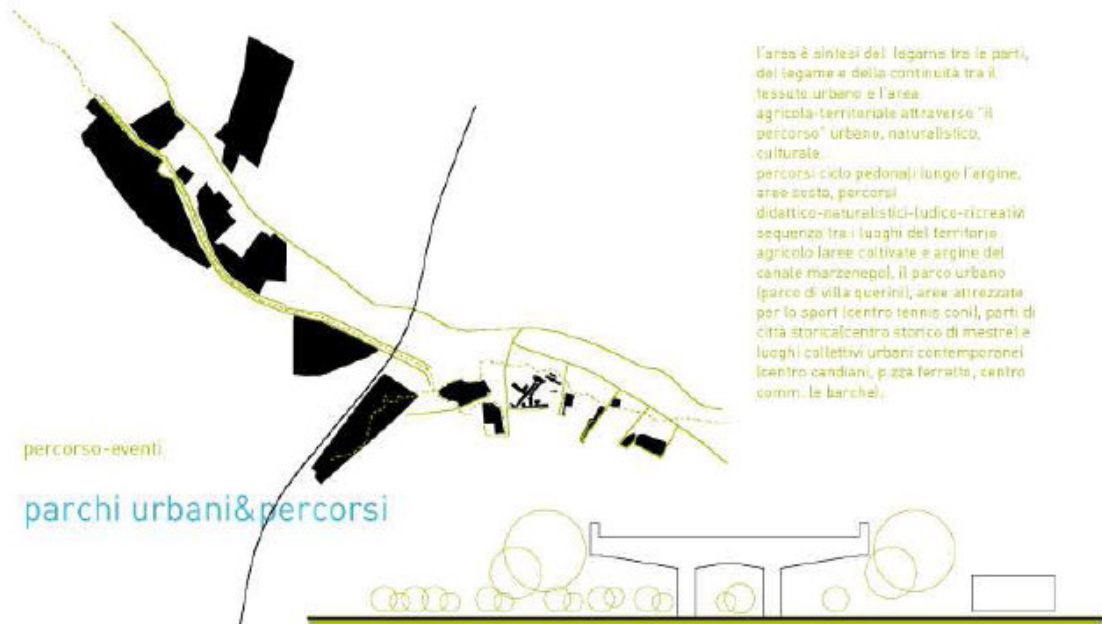
arch. Andrea Ferialdi  
Dorsoduro 2206,  
30123 Venezia  
tel. 349 2588698  
[ferialdi@iuav.it](mailto:ferialdi@iuav.it)

### **NET-WORK**

arch. Piero Faraguna  
S. Marco 1052, 30124 Venezia  
tel 041 5229455  
fax 041 2414878  
[faraguna.girotto@virgilio.it](mailto:faraguna.girotto@virgilio.it)

### **AGA.VE**

Associazione Giovani  
Architetti Provincia di Venezia  
arch. Francesco Zanon  
arch. A. Pennisi  
tel. 348 9143046  
[info@agavenezia.it](mailto:info@agavenezia.it)



l'area è sintesi del legame tra le parti, del legame e della continuità tra il tessuto urbano e l'area agricola-territoriale attraverso "il percorso" urbano, naturalistico, culturale, percorsi ciclo pedonali lungo l'argine, aree sosta, percorsi didattico-naturalistici-ludico-ricreativi sequenza tra i luoghi del territorio agricolo (aree coltivate e argine del canale marzenego), il parco urbano (parco di villa querini), aree attrezzate per lo sport (centro tennis con), parti di città storica (centro storico di Mestre) e luoghi collettivi urbani contemporanei (centro candiani, piazza ferrato, centro comm. le barche).

5+1

[MES3 OVEST]

t 03

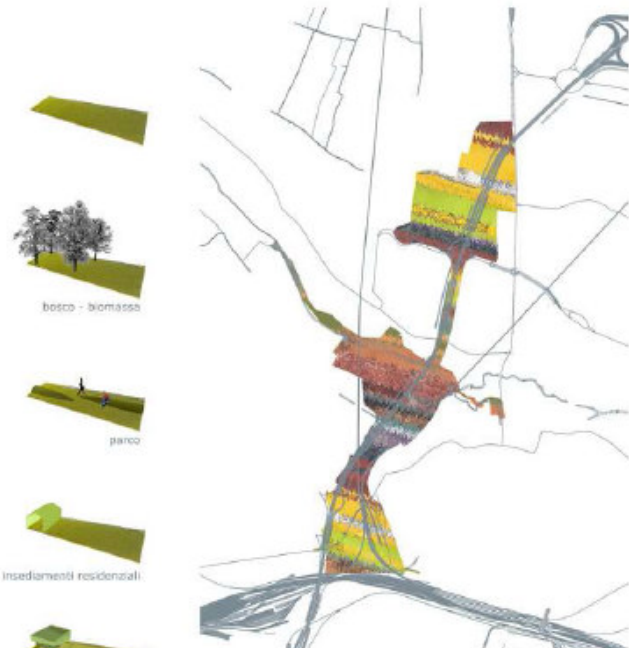
*MES3 ovest, multicoloured landscape*  
insieme di nuove regole di insediamento nel paesaggio di Mestre

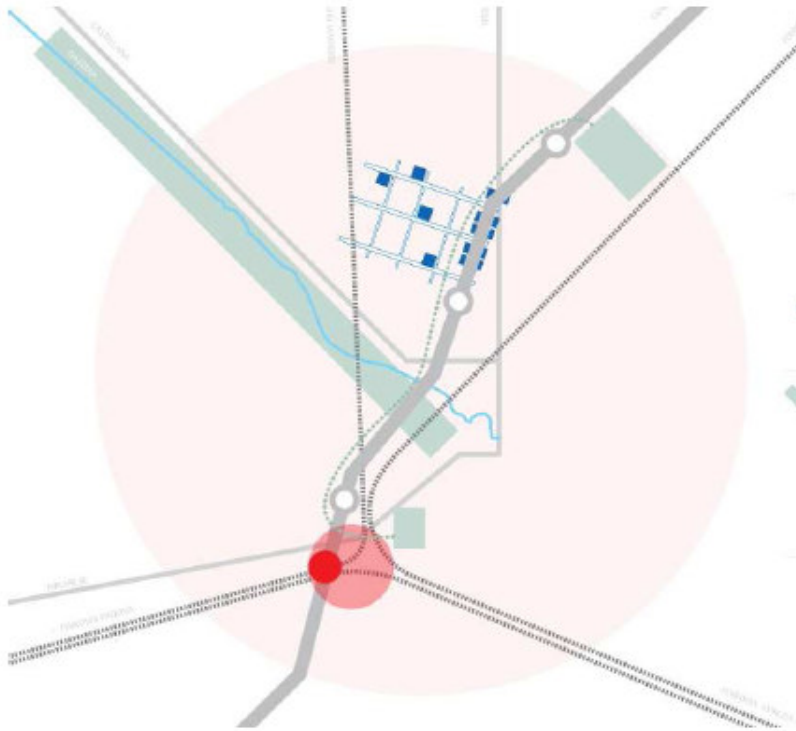
La tangenziale e la trama infrastrutturale si trasformano da strutture di servizio a canali privilegiati di lettura del paesaggio contemporaneo, da barriere a cerniere all'interno dell'arcipelago metropolitano

Cosa insediare o dove insediare sono falsi problemi. La vera questione è **come** orientare lo sviluppo

L'infrastruttura da elemento funzionale si trasforma in risorsa acquisendo una nuova centralità

Un progetto di paesaggio a risarcimento di un passato recente e un presente attuale





LA PRESENZA DEL "MANDATO" TANGENZIALE, PRIMAIO DELLA SUA ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE, PONE IL PROBLEMA DELLA PROFFUSA BENVENIGLIANZA ALL'INTERNO DI UN TERRITORIO COMPLESSAMENTE DEDICATO A TUTTI GLI EFFETTI DELLA CITTÀ. LA TANGENZIALE FORDE IL PROPRIO CARATTERE DI "INAVVICINABILITÀ", OLTRE LO SPUNTO E LO SPADDO FISICO PER RIPENSARE, PORDIZIONE, IL TERRITORIO AL SUO INTERNO.

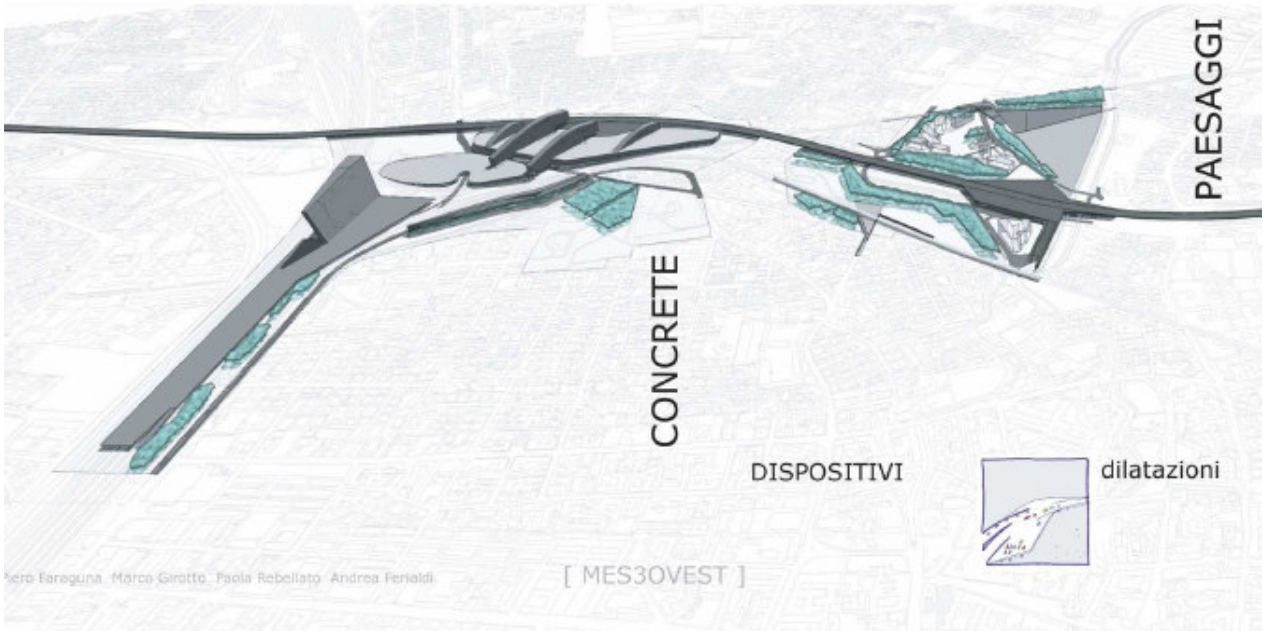
UN PROGETTO PER ORDINARE LE ATTIVITÀ, COME FOGLI DISPRESI ATTORNO ALLA TANGENZIALE. UNA MAGLIA REGOLARE DI STRADE, LA TANGENZIALE COME BIFRANGENTE, LA SEZIONE COME SPAZIO DI RICUPERO PER ATTIVITÀ PRODUTTIVE E COMMERCIALI.

UN PROGETTO PER CONNETTERE LE AREE VINDI SCONNETTATE PER WESTER. LA CARREGGIATA DELLA TANGENZIALE PER OSPITARE UNA CONNESSIONE "LENTA" TRA LE AREE VINDI.

UN PROGETTO PER SEGNARE LA PARTENZA DEL NUOVO "SOCCLETO" DELLA CITTÀ. UN'AREA ORIZZONTALE AD ALTA DENSITÀ, PENSATA COME NUOVO LUOGO RAPPRESENTATIVO DI MESTRE. LA TANGENZIALE COME PARTI DI UN SO TEMA COMPLESSO DI AREE.

emilio caravatti

FG+F



Marco Faraguna, Marco Girotto, Paola Rebollato, Andrea Ferialdi

[ MES3OVEST ]

Nel rispetto delle previsioni di piano per il tratto di tangenziale che attraversa e/o lambisce le aree di Miranese, Gazzera e Castellana, si intende generare **nuovi nodi** ove collocare **attività e servizi** rimanendo al **livello sopraelevato** della tangenziale e preservando in questo modo il **verde** sottostante da destinare a parco urbano.



labics

metrogramma

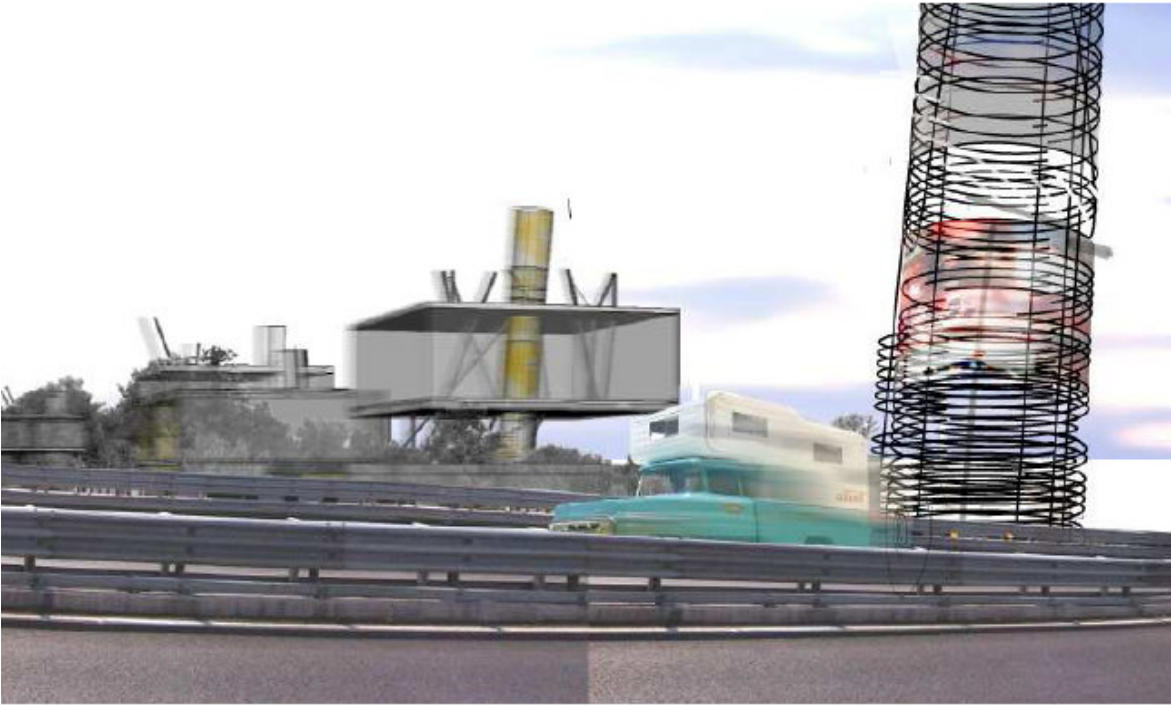


METROGRAMMA



[MES3 OVEST] 03<sub>bit</sub>





vaccarini

vag

