

Gruppo 1



Regole e Azioni per.....costruire e abitare

Il lavoro del gruppo: riguardando ex post al lavoro del gruppo si può notare la notevole difficoltà che i partecipanti hanno incontrato nel passaggio dal generale al concreto. Il tema da trattare era certo di notevole difficoltà ma, in generale, si può dire che: 1) per arrivare ad una maggiore concretezza sarebbero necessari tempi più lunghi ed un percorso più articolato; 2) che è sempre più facile rivendicare e criticare, che non esprimere chiaramente ciò che si desidererebbe.

Alcune prime indicazioni: uno dei tratti caratterizzanti dello scenario desiderato a cui si è lavorato la volta precedente, era la percezione diffusa di un bisogno di regole, ritenute necessarie per salvaguardare e migliorare l'aspetto fisico di Pellestrina e per evitare la perdita di quegli elementi di architettura tradizionale che sembrano essere un valore per tutti i partecipanti.

Sforzandoci per andare oltre la polemica sull'assurdità delle regole imposte dal precedente Piano Regolatore (in particolare in relazione ai limiti sulle altezze), si è individuata una grande distinzione tra **interventi sul già costruito** (restauri) e **nuova costruzione**. I due campi sono idealmente collegati dall'esigenza di individuare, nel patrimonio storico, dei tratti tipologici caratteristici che possano essere replicati (reinterpretati) nella realizzazione del nuovo (cfr. cartellone). Si individuano allora **due tipi base** delle case isolane: **la casa padronale e la 'casa povera'**, quest'ultima caratterizzata da due/tre piani più l'abbaino. Si riconosce inoltre che il profilo (in altezza) del costruito storico è vario (ma non supera l'altezza dei tre piani fuori terra), ed è appunto la varietà che va conservata, impedendo l'emergere di torri, ma anche evitando l'uniformità eccessiva. È convinzione diffusa che – anche nel riutilizzo delle tipologie tradizionali – vadano garantiti degli standard di vivibilità attuali ai quali nessuno è disposto a rinunciare (spazi minimi per persona, bagni, etc). Solo in questo modo i locali sarebbero disposti a mantenere la propria residenza nel patrimonio storico evitando quanto successo in tanti altri centri storici: case vecchie (ristrutturate) destinate all'uso turistico e residenti nelle case nuove. Il giudizio diffuso su questo esito possibile è negativo ma va rilevato che, la convinzione profonda di tanti abitanti è che – comunque – “se ho da spendere tanto per ristrutturare una casa vecchia, piuttosto costruisco nuovo”. Dunque il valore percepito del vecchio è comunque inferiore a quello del nuovo, nonostante la vicinanza dell'esempio veneziano (e di tantissimi altri documentabili), potrebbe convincere che il patrimonio antico – opportunamente adeguato alle esigenze contemporanee – può avere un valore estetico, culturale ed anche di mercato, ampiamente superiore a quello nuovo.

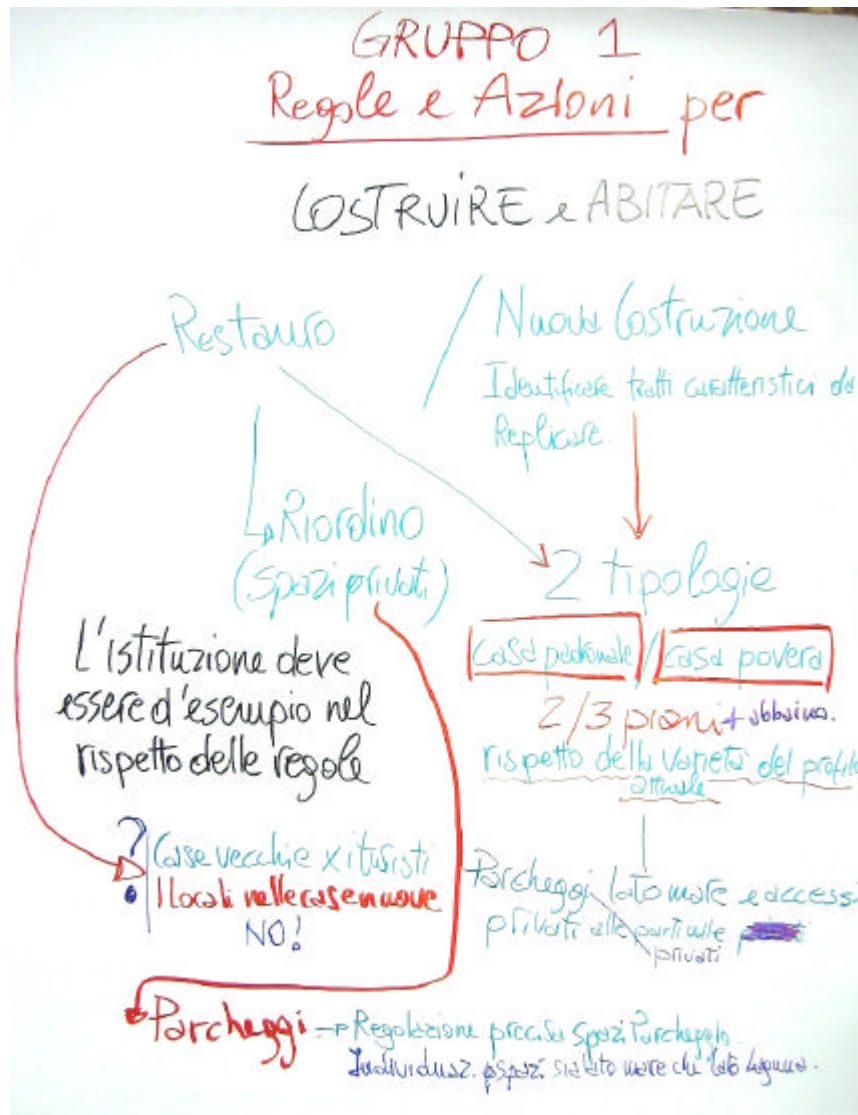
Cercando di individuare gli elementi cruciali rispetto all'obiettivo dell' “isola bella” sono poi emersi i temi del **riordino degli spazi privati e dei parcheggi**.

Riguardo al primo è evidente che il modo di tenere i cortili e gli spazi di pertinenza delle abitazioni incide pesantemente sull'aspetto complessivo dell'isola, vista la dimensione ridotta degli spazi, la mancanza (il più delle volte) di filtri visivi che separino lo spazio privato da quello pubblico e la stretta vicinanza dell'uno con l'altro. È sensazione diffusa che, su questo, bisognerebbe trovare il modo per intervenire, forse anche solo

sollecitando l'azione volontaria dei privati ed **incentivando a comportamenti virtuosi** che producano – sommati – l'effetto desiderato.

Sui parcheggi sembra necessaria prima di tutto una regolazione precisa degli spazi destinati a tale funzione. Bisogna individuare gli spazi-parcheggio sia sul lato mare che su quello laguna per evitare l'occupazione indiscriminata, specie sul versante più amato ed utilizzato dagli abitanti (quello laguna). Tutti sembrano d'accordo sulla necessità di attribuire spazi-parcheggio ad ogni abitazione, preferibilmente sul lato mare, e garantire spazi di accesso privato alle singole unità abitative.

Infine un'ultima nota polemica nei confronti dell'istituzione, presente solo con regole eccessivamente rigide ed incapace di essere, lei stessa, d'esempio nell'applicazione delle regole che propone. Tra i tanti c'è l'esempio del divieto (per i privati) di utilizzare gli infissi in alluminio anodizzato, tranquillamente usati per le finestre della scuola. "Se l'istituzione non rispetta le sue proprie regole perché dovremmo rispettarle noi?"



Gruppo 2



Regole e azioni per.... muoversi sull'isola

Il lavoro del gruppo: l'obiettivo proposto per questo incontro era quello di esplorare le regole e le azioni attraverso le quali trattare il problema della mobilità interna all'isola e il modo per realizzare alcune idee emerse nell'incontro precedente per migliorare la vivibilità e l'estetica dell'isola.

Per quanto concerne il tema della mobilità sono state prese in considerazione le misure segnalate negli incontri precedenti nei diversi gruppi che riguardavano: la pedonalizzazione della strada lagunare; il people mover (o navetta interna all'isola); una maggiore disponibilità di parcheggi. Mentre tra gli obiettivi di sfondo inerenti al tema si potevano riconoscere: l'esigenza di avere un'isola 'bella', 'pulita' e 'ordinata'; qualità ambientale; equilibrio tra tradizione e innovazione.

Quali regole e quali azioni? I problemi legati alla mobilità in isola possono essere affrontati – secondo il gruppo di partecipanti – principalmente mediante la dotazione di un adeguato numero di parcheggi, in modo da liberare gli spazi sul lato laguna ora occupati dai veicoli in sosta e da rendere possibile la trasformazione della riva in isola pedonale, almeno in alcune ore.

Il **ricorso ai mezzi pubblici**, agli autobus e ai servizi navetta prospettati da altri gruppi negli incontri precedenti, **non è visto come soluzione**, nemmeno nell'ipotesi di un loro massiccio rafforzamento. La gente dell'isola, si dice, non è abituata a pensare all'autobus per spostarsi sull'isola; l'autobus è il mezzo per recarsi al Lido; ormai ogni famiglia ha una o più automobili e vuole utilizzarle almeno per gli spostamenti interni all'isola e per raggiungere i punti di attracco del ferry boat o del vaporetto per Chioggia; l'Actv, del resto ha tariffe vantaggiose per chi si muove in auto: se un normale biglietto per andare da Lido a Pellestrina costa 1,5 euro, un residente sull'isola spende 2 euro per mettere la propria auto sul ferry, indipendentemente da quanti passeggeri vi siano a bordo.

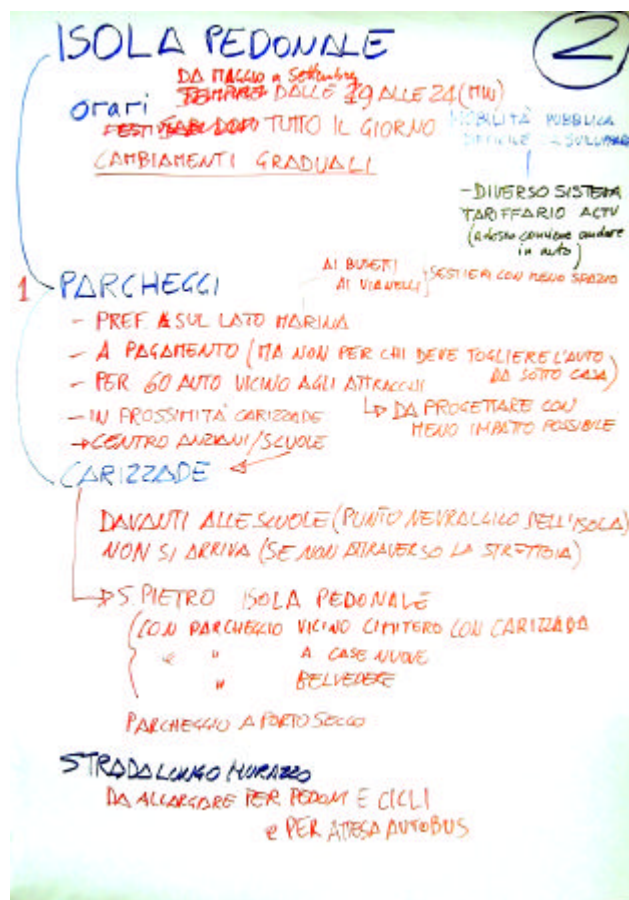
I **parcheggi**, dunque, dovrebbero avere le seguenti caratteristiche:

- collocati preferibilmente sul lato marina – in particolare, 'ai busetti' e 'ai vianelli', i sestieri con meno spazi verso la laguna e tra le case; e in prossimità delle carizzate esistenti o di quelle che si potrebbero aprire (per la frazione di S. Pietro in Volta ad esempio si indica la possibilità di realizzare una zona parcheggio con nuova carizzata vicino al cimitero; oltre che in prossimità delle località Case Nuove, Belvedere e Porto Secco);
- di dimensioni adeguate a seconda delle funzioni o delle attività presenti in una data zona (presenza di chiese, scuole, cimitero, pronto soccorso e altri servizi). In prossimità degli attracchi di S. M. del Mare e P.le Caduti del Giudecca, la dimensione adeguata è stata individuata in ca. 60 posti auto, da progettare con un'attenzione particolare all'impatto visivo generato;
- a pagamento, secondo un sistema tariffario da studiare, che comunque privilegi gli abitanti del lato laguna, costretti a togliere la propria auto dal luogo in cui sono soliti parcheggiare e si basi sul tipo di servizio offerto (parcheggio coperto, parcheggio riservato, spazio di sosta momentaneo, ecc.).

Solo dopo aver disposto un adeguato numero di posti auto è pensabile un'isola pedonale che si estenda per l'intera lunghezza dell'isola. L'idea della pedonalizzazione deve comunque trovare un graduale sviluppo: può essere sperimentata partendo da qualche ora al giorno e per una zona limitata, per poi essere eventualmente estesa a periodi e zone più grandi. Un'ipotesi è quella di provare inizialmente con un blocco del traffico dalle 19 alle 24 nei giorni feriali e dell'intera giornata in quelli festivi per il solo periodo estivo.

Il punto nevralgico per il traffico in isola, per il quale saranno da valutare attentamente diverse ipotesi di soluzione è quello del piazzale davanti alle scuole e del relativo accesso automobilistico attraverso la strettoia davanti alla sala giochi. Sul piazzale, ora in gran parte occupato da una grande aiuola spartitraffico, e nelle zone limitrofe si affacciano, oltre alle scuole, anche il centro anziani e svariati esercizi pubblici. La grande affluenza verso questo spazio dovrebbe quindi essere facilitata con l'apertura di un accesso verso il lato marina oppure si potrebbero pensare alternative per dirottare o fermare all'esterno almeno una parte del traffico.

È infine stata toccata la questione della strada lungo il muraio: per essa le indicazioni sono per l'allargamento così da favorirne la fruizione per pedoni e ciclisti, oltre che per dare maggiore sicurezza a chi attende l'autobus e ai portatori di handicap.



Gruppo 3



Regole e azioni per...lavorare

Il lavoro del gruppo: negli incontri precedenti sono emerse con forza alcune idee condivise da tutti i gruppi rispetto allo sviluppo delle attività economiche pensato come un insieme di interventi da progettare, da un lato valorizzando la tradizione, dall'altro introducendo attività e processi che crescano su di essa riuscendo ad innovarla e valorizzarla.

Tra le proposte ricordiamo la **promozione di un turismo rispettoso dell'ambiente e a misura dell'isola** (come modello "l'agriturismo toscano"), la **valorizzazione della pesca** e delle altre attività tradizionali dell'isola, **l'ipotesi di un'area dedicata alle attività produttive**, ...

All'inizio di questo incontro si è deciso di procedere, data la vastità dell'argomento da sviluppare, definendo l'ordine di priorità tra i punti da trattare come segue: turismo, area per le attività produttive, valorizzazione della pesca e delle altre attività tradizionali, nuove attività da promuovere.

Riguardo al turismo da subito è stato proposto il modello "isolaturismo", intendendo con questo *slogan* un modello di turismo declinato in base alle caratteristiche dell'isola e quindi:

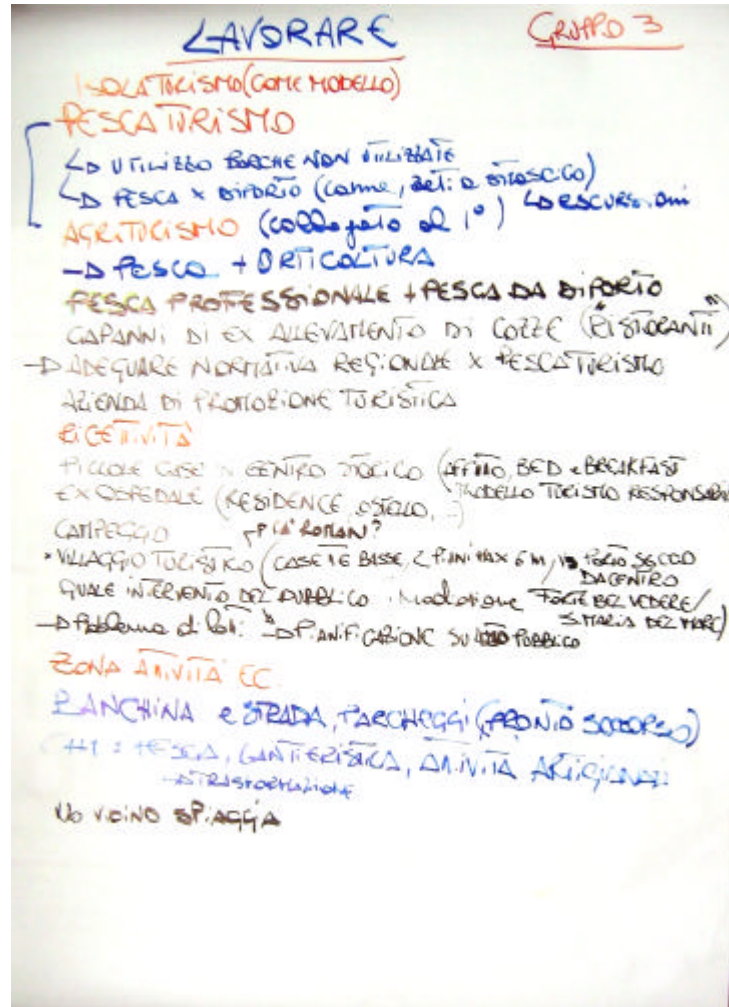
- valorizzando l'ambiente come risorsa per la proposta di attività sportive e ricreative;
- rendendo il turismo complementare all'attività della pesca (pescaturismo), utilizzando, ad esempio, le barche dismesse per la pesca professionale per la pesca da diporto, i capanni un tempo utilizzati per l'allevamento di cozze come punti di ristoro;
- riscoprendo l'orticoltura e quindi promuovendo anche forme di agriturismo;
- realizzando forme di ricettività a partire dalle strutture già presenti sul territorio (ad esempio affittare per turismo o utilizzare come bed&breakfast le case troppo piccole per gli abitanti, riconvertire in ostello e residence l'ex ospedale) o progettando realtà nuove (vedi villaggio turistico) secondo lo stile presente nell'isola;
- valorizzando la presenza di siti storici rilevanti e di attività tradizionali come risorse per la costruzione di itinerari storico-culturali sfruttando anche la vicinanza con Venezia e le altre isole.

A tal fine si è ritenuto opportuno richiedere un intervento pubblico per:

- l'adeguamento della normativa regionale sulla pescaturismo in linea con quella già emessa sull'agriturismo;
- per la creazione di una azienda di promozione turistica che si occupi di promuovere l'isola nelle reti nazionali e internazionali del settore turistico
- infine per una mediazione sulla definizione dei lotti per l'edificazione di nuove strutture ricettive.

Rispetto alla realizzazione di una **area dedicata alle attività economico-produttive**, seppure ritenuto un intervento particolarmente importante dalla maggior parte del gruppo, dopo l'individuazione dei soggetti da insediare (attività di trasformazione della pesca, cantieristica, attività artigianali, ...) e di alcuni elementi ritenuti essenziali per lo svolgimento delle attività (banchina attrezzata, sbocco sulla strada lato mare,

parcheggi e pronto soccorso), si è scatenata una discussione molto accesa sui criteri di individuazione e di assegnazione dei lotti su cui edificare sulla quale il gruppo si è soffermato fino alla fine del proprio lavoro.



Come realizzare lo scenario auspicato?: Considerazioni conclusive

Una riflessione generale su questo terzo incontro: per la prima volta è stato davvero difficile mantenere, durante la discussione, il riferimento alla visione globale degli scenari individuata nei precedenti incontri, e sono riemerse con forza visioni basate su interessi particolari. È importante essere consapevoli del fatto che, il soddisfacimento degli interessi individuali fuori da una cornice di riferimento comune, porta al risultato “isola sciatta e brutta” che, negli incontri precedenti, tutti hanno detto di non volere.

In generale è evidente che sui temi proposti il lavoro che si è potuto affrontare nei gruppi è molto parziale e richiederebbe tempi ben più lunghi di quelli a disposizione per raggiungere un livello sufficiente di completezza. Tuttavia in ogni gruppo sono emerse con sufficiente chiarezza delle indicazioni di massima, dei ‘modi di vedere’, delle fantasie di soluzione dei problemi, che sono sostanzialmente ciò che l’ufficio tecnico di redazione dello strumento urbanistico aveva necessità di sollecitare e conoscere. Per altro in tutti i gruppi è emersa con forza la difficoltà di passare dal livello generale dello scenario a quello dell’individuazione di azioni concrete su temi specifici. Di fronte a questo compito difficile emerge il desiderio che “i tecnici” ri-prendano in mano la situazione e che l’istituzione pubblica si faccia mediatore tra i diversi interessi privati contrapposti. L’importante è che – nel procedere alla scrittura delle regole e alla definizione delle possibili soluzioni – essi sappiano ascoltare il pensiero, le aspirazioni, i bisogni espressi dagli abitanti. Come è stato ripetuto più volte nel corso degli incontri “tutto questo è molto bello, però speriamo che alla fine il Comune ne tenga conto”. Se si saprà mettere a frutto questo patrimonio si potrebbe arrivare alla definizione di regole e azioni molto più legittimate - e quindi potenzialmente più efficaci – di quanto solitamente non succeda.

Come procedere:

I punti listati qui sotto ci sembrano i più scottanti tra quelli emersi negli incontri ed impegneranno il gruppo di lavoro (ufficio Urbanistica, laboratorio l’Ombrello, altri settori comunali competenti) in uno sforzo di precisazione prioritario.

Temi caldi:

- chi costruisce e dove? (quali aree di espansione residenziale e quali completamenti interstiziali)
- riordino spazi privati (come creare incentivi per comportamenti virtuosi?)
- quale politica sui parcheggi? (es. politica tariffaria; assegnare un posto auto ad ogni auto/residente e far pagare cara l’occupazione di altri posti auto?....)
- dimensionamento parcheggi (occupare tutti gli spazi vuoti con parcheggi?)
- uso dell’area davanti alle scuole
- ridisegno della strada lungo il murazzo (allargamento o trasformazioni nei modi d’uso?)
- apertura nuove carrizade
- minimizzare l’uso dell’auto in isola
- pedonalizzazioni

allegati

- quale modello di turismo per l'isola (uso della spiaggia, modello ricettivo, valorizzazione caroman non fine a se stessa...)
- individuazione area attività produttive (criteri di assegnazione lotti)

Nella prossima assemblea pubblica del 6 dicembre, con la presenza dell'assessore all'Urbanistica, si presenteranno ad un ampio pubblico il lavoro fatto di definizione degli scenari e di prima definizione degli orientamenti programmatici dello strumento di piano derivati dall'ascolto della popolazione.