

Centro provinciale di studi urbanistici di Venezia

con la collaborazione di

**Centri regionali di studi urbanistici del
Friuli Venezia Giulia e del Veneto**

e con il patrocinio di

Ordine e Collegio degli Ingegneri della provincia di Venezia

organizza un incontro su:

NODI STRATEGICI NELLE CITTÀ DEL NORD EST ITALIANO, LORO COLLEGAMENTO E LORO SVILUPPO

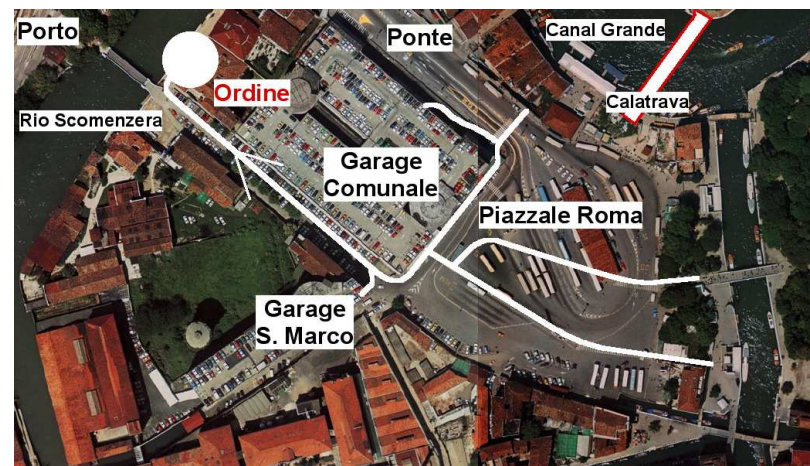
**L'ESEMPIO DEL *PEOPLE MOVER* TRA L'ISOLA DEL
TRONCHETTO E PIAZZALE ROMA A VENEZIA**



Giovedì 13 Marzo 2008 - ore 14,30

**Sala dell'Ordine dei Dottori Commercialisti
e degli Esperti Contabili**

Venezia - Santa Croce 494 - Piazzale Roma
(Fondamenta Santa Chiara a fianco dei lavori del People mover,
porta successiva a quella dell'Ordine degli Ingegneri)



I Parte: saluti e prologo

Oltre ai saluti dei Presidenti del Collegio e dell'Ordine degli ingegneri di Venezia, da sempre impegnati sulle più importanti tematiche che coinvolgono la città lagunare sia sotto l'aspetto tecnico politico che culturale, la prima parte contiene un intervento del presidente del Centro Nazionale di Studi urbanistici ing. Dionisio Vianello e un intervento dell'ing. Piero Pedrocco, presidente del Centro provinciale di Venezia. Verrà quindi presentato, ad opera di tecnici e funzionari della ditta Doppelmayr il progetto in corso di realizzazione di un *people mover* tra l'isola del Tronchetto e Piazzale Roma a Venezia.

14,30	Saluti di Franco Pianon <i>Presidente del Collegio degli ingegneri di Venezia</i>
14,40	Saluti di Vito Saccarola <i>Presidente dell'Ordine degli ingegneri di Venezia</i>
14,50	Introduzione al convegno di Dionisio Vianello <i>Presidente del Centro Nazionale di Studi Urbanistici</i>
15,10	Le "buone pratiche" urbane e l'accessibilità ai nodi della città post-industriale Piero Pedrocco <i>Presidente del Centro provinciale di studi urbanistici di Venezia</i>
15,30	Il <i>people moover</i> tra l'Isola del Tronchetto e Piazzale Roma: un sistema innovativo di trasporto a fune tra nodi urbani attrattori Thomas Pichler <i>Direttore commerciale Doppelmayr Italia</i>

16,00 Coffee break

II Parte: tavola rotonda dedicata agli Enti locali

La seconda parte del convegno è dedicata ad una tavola rotonda tra assessori all'urbanistica di diversi Enti locali di importanti realtà urbane del Nord Est d'Italia. In essa si svilupperà un'arena, per potersi reciprocamente stimolare e interrogare circa la propria realtà di provenienza e per poter dibattere sul tema dei trasporti locali di "quartiere", ovvero di breve gittata a supporto di situazioni particolari. Simili esigenze e necessità sembrano manifestarsi sempre più sul territorio della città post industriale, tra differenti poli di afflusso di persone che necessitano di essere qualificati dal punto di vista urbanistico, e che per fare ciò necessitano di connessione e interconnessione tra differenti modi di trasporto.

16,20	<i>Chairman</i> Flavio Piva <i>Presidente del Centro regionale di studi urbanistici del Friuli Venezia Giulia</i>
16,30	Gianfranco Vecchiato <i>Assessore all'urbanistica del Comune di Venezia</i>
16,50	Luigi Mariani <i>Assessore all'urbanistica del Comune di Padova</i>
17,10	Giorgio Cavallo <i>Assessore all'urbanistica del Comune di Udine</i>
17,30	Carlo Perini <i>Assessore all'urbanistica del Comune di Chioggia</i>
17,50	<i>Comune di Trieste</i>
18,10	Conclusioni Giovanni Montresor <i>Presidente del Centro regionale di studi urbanistici del Veneto</i>
18,30	Interventi e Dibattito

19,00 Chiusura convegno

Nodi strategici nelle città del Nord est italiano, loro collegamento e loro sviluppo. L'esempio del *people mover* tra l'Isola del Tronchetto e Piazzale Roma a Venezia

Il tema del trasporto pubblico locale viene in questo breve convegno declinato secondo l'ottica della città post industriale e delle ricadute urbanistiche che in essa supporta ed innesca il sistema dei trasporti collettivi.

Il caso dell'isola del Tronchetto, viene assunto come esempio di trasporto urbano, fra i molti possibili, tra poli in fase di qualificazione, caratterizzati da ingente afflusso di persone.

L'avvento della città post industriale, con la produzione di nuove centralità interagenti con le preesistenze della città consolidata, genera nuovi assetti rispetto alla città del recente passato.

Da un lato la riqualificazione di molte parti centrali delle città minori o di recente sviluppo, supportata da domanda d'omologazione ai preesistenti modelli, ormai in decadenza, innesca processi di trasformazione e morfogenesi datata ma imminente.

Dall'altro, la nascita delle nuove centralità della globalizzazione e della 'città infinita', 'coalescete', 'flessibile' e con deboli *limes*, intervengono a modificare sostanzialmente le attese e le necessità di spostamento della popolazione, che debordano dalle linee di forza tradizionalmente concepite tra le città dal trasporto collettivo novecentesco.

Vengono meno gli orari di punta, i flussi centro-periferia e le dinamiche ordinate della produzione fordista, mentre la domanda di mobilità si sposta nell'interspazio urbano, oltre le periferie, nella città diffusa e spesso disorganizzata e dispersa.

Questa 'città di mezzo', figlia nel nostro Paese di mille compromessi post bellici, favoriti dallo spontaneismo dello *sprowl* e dalla mancanza di *governance* intercomunale ed interprovinciale, porta con sé la vera sfida della connessione tra le nuove centralità e le preesistenze.

Aeroporti, porti, nuovi grandi *maal*, piazze e strade mercato, centri direzionali, grandi parchi a tema e grandi centri sportivi, nuovi *campus* universitari, grandi stazioni ferroviarie, fiere e nuovi impianti speciali di ogni genere, divengono formidabili attrattori di domanda e luoghi della rottura dei carichi merceologici e umani nei trasporti. Atti a generare economie di agglomerazione, essi si spargono nel mal identificato territorio dei nodi tra le grandi infrastrutture.

Nel climaterio del Post industriale, il disegno dei nodi delle infrastrutture dovrebbe pertanto poter dialogare opportunamente col disegno degli assetti per lo svolgimento delle innumerevoli 'nuove' e 'vecchie' attività sulla larga scala del territorio metropolitano.

Ma nel passaggio tra nodi delle reti di trasporto e nuovi e vecchi nodi dell'attrattività metropolitana si insinua lo iato della incongruenza formale e della irrisolutezza morfologica. La città si perde e si disperde, le reti si ricompongono e si rompono non ottemperando alle vecchie funzioni banali di trasporto orientato tra luogo e luogo. La mobilità si fa erratica, con spostamenti imprevedibili e incoercibili all'interno della madrepora post industriale, senza che questa trovi un suo disegno definito.

I molti nuovi nodi dell'attrazione urbana, richiedono nuove soluzioni di trasporto, interconnesse con elevata frequenza con le linee di forza del trasporto pubblico locale. Queste ultime presentano però linee radiali rispetto alle città originanti, le quali non intersecano necessariamente le aree di sviluppo delle nuove centralità interurbane, sorte su nodi viabilistici recenti o in prossimità di strutture di trasporto maggiori, con scala dimensionale ingente e con spazi difficilmente percorribili a piedi.

Chiedersi se il trasporto 'super locale', generabile attraverso modi simili a quello tra il Tronchetto, la Marittima e Piazzale Roma, che in molte altre realtà urbane e peri-urbane sta assumendo ruoli variabili tra il trasporto di quartiere (mini-metrò) e di *hub* (porti-aeroporti), sia funzionale alla riqualificazione delle aree di nuova centralità e alla mobilità erratica che da esse promana sul territorio tutto della regione metropolitana e della città, diventa allora fondamentale.

E ciò, ancor più che per il settore dei trasporti, per la stessa urbanistica e per la conformazione di uno spazio cittadino futuro, non dato e non riconducibile banalmente ai paradigmi storici e alle idee ricevute, ma alimentato da una morfogenesi complessa, di cui ormai si cominciano a vedere difetti e qualità, e con la quale necessita misurarsi e interagire improrogabilmente.