

LES MERVEILLES DU MONDE: 345 PARCO SAN GIULIANO:**MISTERI E BUGIE (terza puntata)**

Carissima Compagnia Gongolante,

nella scorsa mail abbiamo parlato delle ditte produttive e del loro impatto collettivo ed individuale , attuale e futuro, sul canale di San Giuliano.

Questa settimana andremo a vedere il loro impatto presente e futuro sul parco e sulle attività sportive riunite nel Nuovo Polo Nautico della Punta di San Giuliano che con le attività produttive condividono la viabilità.

All'imbocco di via San Giuliano, subito dopo l'omonimo cavalcavia, la situazione è quella di un parcheggio selvaggio



che prosegue sulla sinistra



e sulla destra addirittura a pettine con, sullo sfondo, un preannuncio dell'invasività delle attività produttive sotto forma di un muletto a centro strada.



Per le attività attualmente installate lungo via san Giuliano, lato canale, è evidente che l'area di deposito si estende anche fuori dalle recinzioni delle attività.



Sull'altro lato di via San Giuliano è visibile l'area umida profonda circa 120 metri che si trova fra via San Giuliano e l'attuale recinzione del Parco di San Giuliano



in cui si vedono ancora presenti dei piccoli canali che la percorrono ed innervano.



Per gli smemorati ricordo che nel piano guida del Parco, redatto dall'arch. Di Mambro ed approvato nel 1995, quest'area, come del resto tutta la riviera San Giuliano, è parte integrante del parco ed è evidenziata dal laghetto circolare che vedete nella immagine tratta dal piano guida stesso.



Proseguendo su via San Giuliano si conferma che l'attività di carico-scarico dei mezzi pesanti si svolge in strada



e di traverso alla strada stessa.



Se non fosse pericoloso sarebbe ridicolo il parcheggio lungo la strada anche da parte delle barche



che invadono pure la sede stradale



mentre un incauto ciclista deve avanzare evitando tutti i mezzi a margine della strada tallonato da un imminente mezzo pesante.



Non è ancora finita perché un po' più avanti si arriva all'accoppiata container più camion che si prende mezza carreggiata costringendo i passanti a transitare sulla mezzera contraria.



Il tris deposito merce, parcheggio e camion chiude la rassegna



anche se, *dulcis in fundo* , non possiamo non chiudere con un bel muletto a bordo strada.



L'accordo di programma, come abbiamo appreso dal dirigente arch. Gerotto durante il sopralluogo, di cui vi ho riferito nella [mail 342](#), ha avuto come scopo la soluzione del problema della sicurezza dei lavoratori e per fare ciò ha previsto che l'area occupata dalle attività passi dai 10 metri attuali, dal canale di San Giuliano alla strada, ai 38 metri futuri sempre dal canale di San Giuliano alla strada. (5 metri lungo il canale + 25 metri del fabbricato + 8 metri dal fabbricato alla strada).

Dopo la recinzione ci sarà un marciapiede di 2 metri e un parcheggio lineare di 2,5 metri, il sedime stradale di m 7,5, un parcheggio a pettine per 5 m. una pista pedonale di 1,5 m e, affiancata, una pista ciclabile di 2,5 metri per un totale di 21,10 metri anche se nel disegno è scritto 21,06 (?).

Quindi la strada vera e propria rimane uguale all'attuale con la convivenza del traffico pesante dei camion con quello delle vetture come ben evidenziato dal disegno in cui si vede il retro di un camion e il muso di una vettura.



Non credo che i 2000 sportivi che frequentano il Nuovo Polo Nautico saranno contenti atteso che a loro è stato detto che avrebbero avuto un accesso riservato e separato da quello delle attività produttive.

Se gli sportivi piangono i frequentatori del parco non ridono se dobbiamo pensare che dall'attuale occupazione di metri 17,50 (10,00 per le attività e 7,50 per la strada) si passerà alla futura occupazione di metri 59,10 (ovvero 38 metri per le attività e 21,10 metri per parcheggi e viabilità).

La differenza fra quanto attualmente occupato da attività e viabilità e quanto sarà occupato in futuro (41,60 metri) andrà a scapito dell'area umida che si vedrà privata di una fascia pari ad un terzo della sua attuale estensione.

Riassumendo: per la sicurezza di 45 addetti (dopo la verifica dell'ultimo bilancio depositato delle società di capitali i dipendenti sono scesi da 49 a 45) a 9 ditte (un'altra ditta è scomparsa da via San Giuliano), le strutture esistenti verranno ampliate di quasi quattro volte come superficie, alzate fino ad otto metri (quella attualmente più alta arriva al massimo ai sei metri, anche se quasi tutte sono ad un piano) con una spesa di 12 milioni di euro per realizzare viabilità e 15 capannoni.

Fatti i conti della serva sono 1.333.333,33 € per ditta, o meglio, dato che si parla di sicurezza dei lavoratori, sono 266.666,66 € di investimento in sicurezza per ogni lavoratore attualmente occupato.

Un esempio indubbiamente virtuoso che ci spinge a voler conoscere di persona imprenditori con tanta coscienza civica e professionale, cosa che faremo la prossima settimana.

Basi grandi

Carletto da Camisan diventano venexian metropolitan