

Adola e il “parco acqueo urbano” fra Mestre e Venezia

di VITTORIO RESTO

“Guarda... il mare!” sussurra lei a lui. Sono una giovane coppia di turisti seduti accanto a me sull’autobus. Stiamo imboccando il ponte della

Libertà in direzione di Venezia, e siamo all’altezza di Punta San Giuliano. In effetti, per chi non sa che cosa sia la laguna, quel paesaggio rende proprio l’idea del mare. Anzi è stato un “mare”, almeno fino al 1846, data di costruzione del ponte ferroviario fra terraferma e Venezia. Un “braccio di mare” temuto per generazioni e generazioni, affrontato dai “barcari”, a remi o a vela, prima con partenza dal porto di Cavergnago, e quindi, dal 1350 fin quasi ai giorni nostri, dal Canal Salso, opera grandiosa del XIV secolo voluta dai veneziani alla stregua di un moderno scalo marittimo. Entrambi i luoghi sono ormai considerati “Mestre centro”.

Mestre è un pesce

La giovane coppia proveniva senz’altro da qualche albergo di Mestre, dove si spende la metà rispetto al centro storico. Mestre antitesi di Venezia, la città più brutta e la città più bella, divise proprio da quel tratto di “mare”. Qualcuno, nella prima metà del XX secolo, aveva tuttavia già cominciato a pensare che quella distesa acquee poteva anche unire, anziché dividere, le due città. Che “Venezia è un pesce”, forse non se n’è accorto solo Tiziano Scarpa¹: negli anni trenta c’era già il “pesce Mestre”², piano urbanistico per la terraferma, fotocopia un po’ ingrandita del centro storico, con la coda – l’area di San Giuliano – unita con la lenza (il ponte della Libertà) al pesce Venezia.

All’epoca, a San Giuliano, sulla coda del pesce Mestre, si pensava di far crescere quartieri e abitazioni; poi, un parere medico richiesto sulla salubrità della zona – imperversava la malaria – sconsigliò vivamente gli insediamenti. E non a caso negli anni cinquanta il Villaggio San Marco – nuova area di edilizia popolare mestrina – si ferma a rispettosa distanza dalla zona barenosa³, all’altezza di via Orlanda, strada caposaldo fra terra e barena

che dal 150 a.C. al medioevo si chiamava Annia, ed era magnifica e ampia strada consolare romana⁴.

San Giuliano, sulla schiena di Mestre

Negli anni sessanta migliaia di tonnellate di scorie industriali vengono riversate dalle fabbriche di Porto Marghera sulle barene della “coda” di Mestre. Su circa 50 ettari di quell’area si riscontrano oggi picchi di alta nocività per la presenza di metalli pesanti, con contaminazione delle acque di falda, e di fosfogessi, causa di radioemissioni gamma fino a 8 volte superiori alla norma⁵.

Negli anni settanta lo sciagurato scenario di San Giuliano è completato da una “stazione di smaltimento dei rifiuti solidi urbani”, più semplicemente un centro di stoccaggio per le immondizie di Venezia e Mestre. Al di là della laguna, Venezia insulare non era da meno, e sul lato prospiciente Mestre situava il macello e i depositi d’automobili. “Le città invece di guardarsi si davano la schiena” è l’efficace descrizione che nel 1996 l’assessore all’Urbanistica Roberto D’Agostino dava della situazione⁶.

In questo contesto la realizzazione del parco di San Giuliano – il primo colpo di piccone è del 1998 – avvia un radicale cambiamento della stessa concezione urbanistica del Comune di Venezia.

Le Società Nautiche Sportive

In quelle “schiene urbane” di Mestre e Venezia s’insediano a partire dagli anni settanta le prime esperienze associative di cittadini che, allontanati per molteplici motivi dal contatto con la laguna, intendono comunque conservare un rapporto vivo con le acque della città. Forse c’è di mezzo il Dna di generazioni anfibe; senz’altro c’è la naturale attrattiva verso un habitat acqueo che a Venezia è – senza alcun altro paragone – ricco e affascinante. Così a San Giobbe, tramontata l’idea di realizzare l’ospedale di Le Corbousier, le associazioni nautiche s’insediano nell’ex macello abbandonato. A Punta San Giuliano vengono riutilizzate l’ex dogana e l’ex colonia elioterapica, edifici dismessi e parzialmente in rovina, che ricevono dai cittadini delle



Il progetto per il parco di San Giuliano

associazioni le prime precarie cure e sistemazioni. Le attività principali sono la voga alla veneta e il canottaggio, ma in breve tempo si aggiungono la vela e la canoa. E negli anni ottanta, in base a esigenze specifiche, di ordine tecnico ma anche associativo, nascono nuovi sodalizi, che con molto spirito di adattamento riescono non solo a garantire le uscite in barca ai primi pochi associati, ma raggiungono in breve la capacità di organizzare corsi e iniziative volte ad allargare ad altri cittadini le conoscenze e competenze necessarie per poter esercitare la voga – alla veneta e all’inglese –, la vela o la canoa. Oggi nell’area tra Mestre e Venezia di cui si parla le società nautiche sono una dozzina, contano più di 2000 soci, hanno permesso e insegnato ad andare in barca ad almeno 10.000 cittadini, e detengono complessivamente una flotta di barche vicina alle 500 unità suddivisa nei principali settori, ossia vela, voga e canoa. Sono in buona parte mezzi di proprietà comune, resi disponibili agli associati a un costo sostenibile per qualsiasi fascia sociale.

Il parco di San Giuliano

Con la loro quotidiana attività le associazioni nautiche di San Giuliano, inizialmente in modo inconsapevole, hanno suggerito ad amministratori e politici l’idea di un nuovo scenario per l’area frequentata.

Negli anni settanta vengono abbozzate in Consiglio comunale, capofila Gaetano Zorzetto, le prime proposte per un parco di gronda fra San Giuliano e Campalto. Nel 1989 è formalmente bandito il

“Concorso per la progettazione urbanistica del sistema per il tempo libero di San Giuliano, forte Marghera, Cavergnaghi”; nel 1992 è dichiarato vincitore del concorso l’arch. Di Mambro, e nel 1995 il relativo piano guida è approvato dal Consiglio comunale.

I lavori del parco di San Giuliano, “il più grande parco urbano d’Italia”⁷ vengono avviati nel gennaio del 1998, e vanno a costituire la svolta urbanistica di cui s’è detto. Nel progetto del parco viene inserito con particolare risalto un “polo nautico”, espressamente previsto per le associazioni nautiche della terraferma.

Ma nel marzo del 1999, quando sembrava che tutto procedesse con insolita celerità, il cantiere viene sequestrato per presunte anomalie sulla qualità dei materiali di riporto. Ha inizio un anno “horribilis” per le associazioni, che avevano da poco ricevuto autorevoli previsioni per il definitivo trasferimento nel polo nautico per il 2001.

Pochi mesi dopo, un inviato di anonimi imprenditori chiede alle Società Sportive disponibilità per stazionare yacht da diporto addirittura nel polo nautico, in cambio di finanziamenti per la costruzione del complesso. Ma giungono anche voci circa la trasformazione del parco in terminal turistico; viene aumentato il numero di posti barca per yacht a motore lungo il Canal Salso, e sullo stesso canale viene fatto sorgere un grande complesso direzionale che promette l’incremento dei collegamenti acquei turistici con Venezia, con ulteriore traffico motoristico e conseguente moto ondoso.

Il “parco acqueo urbano”

L'idea del “parco acqueo urbano” nasce nell'anno “horribilis”: le associazioni nautiche non potrebbero sopravvivere a un ulteriore aumento del traffico a motore nell'area. E lungo la gronda, per i cittadini di Mestre, non esistono luoghi alternativi per le attività nautiche.

Nel marzo 2000 le associazioni costituiscono il Movimento per l'adozione ambientale della laguna davanti San Giuliano e propongono che il parco di San Giuliano venga prolungato in laguna, fino a Cannaregio, in piena sintonia con una nuova concezione che finalmente interpreti la superficie della laguna alla stregua di “un pezzo di città”⁸.

L'area considerata per il parco acqueo ha inizio sulla linea di gronda fra San Giuliano e Campalto, e arriva fino al canale delle Sacche, su cui è affacciato il sestiere di Cannaregio. Verso ovest essa è delimitata dal canale di San Secondo, che corre parallelo e poco distante dal ponte della Libertà; a est è delimitata dai canali di Campalto e Tortolo.

Risultano così 600 ettari di laguna – un centesimo circa di tutta la sua superficie – sui quali, a parte qualche *seràgia* superstite, non è di fatto permessa alcuna attività, e sui quali, in base a ordinanze da sempre in vigore ma che ora si spera di far rispettare, è vietato il transito a motore.

Dove vivono i veneziani

Venezia è la città che dalla sua laguna ha tratto la nascita, le fortune e la fama mondiale; ed è di gran lunga la città che oggi, per estensione dei confini comunali e per numero di abitanti, può ben dire di rappresentare la laguna. Non è altrettanto noto che ben due terzi degli abitanti del Comune di Venezia, la larga maggioranza, risiedono in terraferma, a Mestre. Quando si parla di veneziani ci si riferisce in realtà a una popolazione che in larga maggioranza abita a Mestre, e che nella sostanza ignora la propria laguna, conoscendola tutt'al più dall'autobus o dal vaporetto.

È emblematico in proposito il risultato dell'inchiesta che il prof. Franceschini – docente degli Istituti Superiori – ha effettuato nel 2000 fra gli studenti del liceo scientifico “Giordano Bruno” di Mestre. Su 1050 studenti intervistati oltre 1000 non sapevano né che Mestre fosse bagnata dalla laguna, né che vi fosse possibile svolgere attività di vela, voga o canoa; che fosse cioè possibile “vivere” la laguna, e sentirla propria.

Laguna, acqua di conquiste

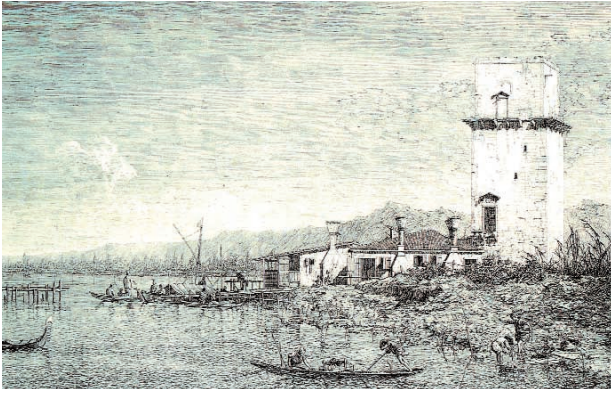
Oggi il fascino della laguna è tale che molto facilmente si possono rastrellare migliaia di turisti disposti comunque a visitarla, un affare di cui è indice il preoccupante incremento del traffico acqueo. Continuasse così, fra non molto navi, motonavi, vaporetti, taxi acquei, lancioni, drifting e barchini, saturato lo spazio esistente, potranno solo ammirare se stessi e il proprio fracasso, odorare le reciproche puzze degli scappamenti, e soffrire un moto ondoso perpetuo. Tutto questo è stato denunciato all'opinione pubblica infinite volte da numerosi soggetti, e riguarda la totalità della superficie lagunare: è la guerra più difficile mai combattuta dalla Serenissima, con il nemico che agisce dall'interno e parla perfettamente in “venessian”. Una guerra che riguarda anche il “parco acqueo urbano” fra Mestre e Venezia e il futuro possibile rapporto fra la laguna e la maggior parte dei “veneziani”.

Il pericolo è forte perché proprio il nuovo “pezzo anfibio” di Mestre, che sta crescendo a San Giuliano, comodamente accessibile in auto, a cinque minuti da aeroporto e Casinò, rischia di diventare così attraente da suscitare gli appetiti del turismo senza qualità. Non sorprende constatare che nuovi soggetti abbiano già messo gli occhi sul parco di San Giuliano, e che la creazione in questi luoghi di una “Miami Beach” veneziana, popolata di yacht a motore, traghetti e motonavi, sia vista come un'occasione di profitto per imprenditori e operatori turistici, in barba a quanto previsto dai consolidati indirizzi urbanistici⁹. Oggi è tutt'altro che scontato che il territorio del parco di San Giuliano rimanga quell'oasi di verde, acqua e pace così scrupolosamente descritta dal bando del progetto internazionale, e tante volte riproposta in articoli e pubblicazioni.

Adola – Movimento per l'adozione ambientale della laguna davanti San Giuliano

Il “parco acqueo urbano”, che comprende le tre isole di Campalto, San Giuliano e San Secondo, si trova proprio nel cuore della città metropolitana, raggiungibile letteralmente in dieci minuti sia dal centro di Mestre sia dal centro di Venezia.

Potrà diventare uno spazio acqueo fruibile per le attività nautiche sportive – le federazioni di vela e canoa ne condividono il progetto – ma soprattutto potrà quotidianamente essere la meta di giovani e meno giovani che intendano trascorrere qualche ora speciale fra acqua e cielo. Un luogo dunque in grado



La Torre di San Giuliano in una vecchia stampa

di rinverdire, soprattutto nelle nuove generazioni, la tradizione e il piacere dell'andar per acqua, sicuramente il solo modo efficace per vivificare e sentire propria la laguna.

Adola è l'acronimo del "movimento per l'adozione ambientale della laguna davanti San Giuliano", e oggi esprime la volontà, oltre che dei 2000 soci delle società sportive che la costituiscono, anche delle istituzioni, federazioni e associazioni – ambientaliste, sportive e culturali – che ne condividono l'idea e le finalità.

Il parco acqueo non è ancora riconosciuto come tale dagli strumenti urbanistici in vigore, ma esistono a riguardo formali pronunciamenti da parte dei tre Consigli di Quartiere con competenza nell'area¹⁰, un ordine del giorno votato all'unanimità dal Consiglio comunale di Venezia¹¹ e soprattutto è considerato con precisione nel testo provvisorio della variante al piano regolatore per la laguna, testo già licenziato dalla Giunta comunale nel marzo 2001¹², primo atto d'approvazione del lungo e difficile iter previsto da ogni piano urbanistico.

Nuovi circuiti anfibi per il tempo libero

Domenica 21 ottobre 2001, nel primo pomeriggio, percorrendo in auto il ponte della Libertà, nell'area del "parco acqueo" si potevano contare un'ottantina di piccole barche a vela. Era in pieno svolgimento la regata Optimist per le XXXIV Venetiadi, solo l'ultima di tante manifestazioni ospitate nel 2001 nella distesa lagunare. Fra queste c'era stata la simbolica "inaugurazione popolare del Parco Acqueo fra Mestre e Venezia", voluta e celebrata da Adola il 6 maggio al largo di San Giuliano, alla presenza del Prosindaco di Mestre¹³, fra studenti e sportivi, e in compagnia di Gobius, il pesciolino-mascotte protagonista, in un racconto di Alessandro Voltolina, di piccole avventure in una laguna che rapisce

facilmente le fantasie dei ragazzi.

Nel 2002 questo territorio anfibio ha visto nuovamente, oltre alle tante regate e attività consolidate, i corsi di voga e canoa – programmati in orario scolastico – per gli studenti degli Istituti Superiori. Nel primo anno i ragazzi interessati sono stati 40 ma nell'anno scolastico appena concluso erano ben 1400. Un'altra novità per il nuovo anno sarà data dall'arrivo delle scolaresche delle scuole elementari e medie, che visiteranno questi luoghi – "ancora fuori dai circuiti del tempo libero"¹⁴ – guidati dai responsabili degli Itinerari Educativi della Pubblica Istruzione del Comune di Venezia. È in corso di completamento, da parte del Magistrato delle Acque, la banchina del polo nautico, un'opera importante e di notevole impatto visivo, ideata dall'arch. Di Mambro, progettista del parco di San Giuliano, in stretta collaborazione con le società sportive destinatarie dell'opera: 500 m di candida banchina in pietra d'Istria che potrebbe presto tingersi con i colori vivaci di kayak e spinnaker, così come il luminoso scenario del "mare" fra Mestre e Venezia.

¹ T. Scarpa, *Venezia è un pesce*, Feltrinelli, Milano 2000.

² G. Pilla, conferenza "La laguna fra S. Giuliano e Venezia, le acque del parco", nell'ambito di *La laguna a Mestre*, Comune di Venezia, assessorato alla Pubblica Istruzione – Itinerari Educativi, 12 novembre 2000.

³ S. Barizza, conferenza "Punta S. Giuliano fra '800 e '900", nell'ambito di *La laguna a Mestre*, Comune di Venezia, assessorato alla Pubblica Istruzione – Itinerari Educativi, 5 novembre 2001.

⁴ L. Brunello, *Mestre, il Porto, il Castello*, Mestre 1971.

⁵ Assessorato alle politiche ambientali della Provincia di Venezia, *Provincia di Venezia rapporto sullo stato dell'ambiente 2000*, pp. 134-142.

⁶ R. D'Agostino, assessore all'Urbanistica del Comune di Venezia, intervento nel dibattito pubblico "Tra Parco e laguna le Società Nautiche", Municipio di Mestre, 11 ottobre 1996.

⁷ A. Di Mambro, *Le sfide della realizzazione e manutenzione del parco di San Giuliano*, in "Insula Quaderni", 8, settembre 2001, pp. 96-98.

⁸ R. D'Agostino, assessore all'Urbanistica del Comune di Venezia, intervento nel dibattito pubblico "Tra Parco e laguna le Società Nautiche", Municipio di Mestre, 11 ottobre 1996.

⁹ AA.VV., *Un Parco per San Giuliano, Concorso Internazionale di progettazione del sistema per il tempo libero di San Giuliano, Forte Marghera, Cavergnaghi*, Comune di Venezia, assessorato all'Urbanistica, 1992.

¹⁰ Comune Venezia: Consiglio di Quartiere 10 (Terraglio San Lorenzo XXV Aprile Piave), OdG n. 3196 dell'11 settembre 2000; Consiglio di Quartiere 1 (San Marco Castello Sant'Elena Cannaregio), OdG n. 3393 del 15 novembre 2000; Consiglio di Quartiere (Favaro Veneto), OdG n. 592/IV L del 26 gennaio 2001.

¹¹ OdG n. 86 del 14 gennaio 2002.

¹² Silvio Testa, *La laguna diventa oasi protetta – da una dichiarazione dell'assessore alla pianificazione Strategica Roberto D'Agostino*, in "Il Gazzettino", edizione di Venezia, 29 marzo 2001.

¹³ *Trenta barche a S. Giuliano per l'inaugurazione del parco*, in "La Nuova Venezia", 10 maggio 2001.

¹⁴ Comune di Venezia, assessorato alla Pubblica Istruzione, invito alla conferenza "La Laguna a Mestre", 5-26 novembre 2001.