

TERRITORIO DELLA RICERCA
SU INSEDIAMENTI E AMBIENTE
RIVISTA INTERNAZIONALE
DI CULTURA URBANISTICA

14

**se i vuoti non
si riempiono**



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.P.T.

Vol. 8 n. 1 (GIUGNO 2015)

print ISSN 1974-6849, e-ISSN 2281-4574

Direttore scientifico / Editor-in-Chief

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Condirettore / Coeditor-in-Chief

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Comitato scientifico / Scientific Committee

Robert-Max Antoni *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*
Rob Atkinson *University of West England (Regno Unito)*
Tuzin Baycan Levent *Università Tecnica di Istanbul (Turchia)*
Roberto Busi *Università degli Studi di Brescia (Italia)*
Sebastiano Cacciaguerra *Università degli Studi di Udine (Italia)*
Clara Cardia *Politecnico di Milano (Italia)*
Maurizio Carta *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Pietro Ciarlo *Università degli Studi di Cagliari (Italia)*
Biagio Cillo *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*
Massimo Clemente *CNR IRAT di Napoli (Italia)*
Giancarlo Consonni *Politecnico di Milano (Italia)*
Enrico Costa *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
Giulio Ernesti *Università Iuav di Venezia (Italia)*
Concetta Fallanca *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
José Fariña Tojo *ETSAM Univerdidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Francesco Forte *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Anna Maria Frallicciardi *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Patrizia Gabellini *Politecnico di Milano (Italia)*
Adriano Ghisetti Giavarina *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
Francesco Karrer *Università degli Studi di Roma La Sapienza (Italia)*
Giuseppe Las Casas *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
Giuliano N. Leone *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Francesco Lo Piccolo *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Oriol Nel.lo Colom *Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)*
Eugenio Ninios *Atene (Grecia)*
Rosario Pavia *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
Giorgio Piccinato *Università degli Studi di Roma Tre (Italia)*
Daniele Pini *Università di Ferrara (Italia)*
Piergiuseppe Pontrandolfi *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
Amerigo Restucci *IUAV di Venezia (Italia)*
Mosè Ricci *Università degli Studi di Genova (Italia)*
Ciro Robotti *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*
Jan Rosvall *Università di Göteborg (Svezia)*
Inés Sánchez de Madariaga *ETSAM Univerdidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Paula Santana *Università di Coimbra (Portogallo)*
Michael Schober *Università di Freising (Germania)*
Guglielmo Trupiano *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



Università degli Studi Federico II di Napoli

Centro Interdipartimentale di Ricerca L.U.P.T.
(Laboratorio di Urbanistica e Pianificazione Territoriale)
"R. D'Ambrosio"

Comitato centrale di redazione / Editorial Board

Antonio Acierno (*Caporedattore / Managing editor*), Teresa Boccia, Angelo Mazza (*Coord. relazioni internazionali / International relations*), Maria Cerreta, Antonella Cuccurullo, Candida Cuturi, Tiziana Coletta, Pasquale De Toro, Irene Ioffredo, Gianluca Lanzi, Emilio Luongo, Valeria Mauro, Ferdinando Musto, Raffaele Paciello, Francesca Pirozzi, Luigi Scarpa

Redattori sedi periferiche / Territorial Editors

Massimo Maria Brignoli (*Milano*); Michèle Pezzagno (*Brescia*); Gianluca Frediani (*Ferrara*); Michele Zazzi (*Parma*); Michele Ercolini (*Firenze*), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (*Roma*); Matteo Di Venosa (*Pescara*); Antonio Ranauro e Gianpiero Coletta (*Napoli*); Anna Abate, Francesco Pesce, Donato Viggiano (*Potenza*); Domenico Passarelli (*Reggio Calabria*); Giulia Bonafede (*Palermo*); Francesco Manfredi Selvaggi (*Campobasso*); Elena Marchigiani (*Trieste*); Beatriz Fernández Águeda (*Madrid*); Josep Antoni Báguena Latorre (*Barcellona*); Claudia Trillo (*Regno Unito*)

Responsabile amministrativo Centro L.U.P.T./ Administrative Manager LUPT Center

Maria Scognamiglio

Direttore responsabile: Mario Coletta | print ISSN 1974-6849 | electronic ISSN 2281-4574 | © 2008 | Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n° 46, 08/05/2008 | Rivista cartacea edita dalle Edizioni Scientifiche Italiane e rivista on line realizzata con Open Journal System e pubblicata dal Centro di Ateneo per le Biblioteche dell'Università di Napoli Federico II.

se i "vuoti" non si riempiono /if "voids" do not fill

Sommario

Sommario/ Table of contents

Editoriale/Editorial

Dall'*horror vacui* alla *recreatio urbis*. Libere considerazioni su "I vuoti", con particolare riferimento a quelli "urbani"; rendiconto di una interrotta sperimentazione rigenerativa/ *From horror vacui to recreatio urbis. Free thoughts on "voids", with particular reference to urban empty spaces; report on a broken off regenerative experimentation*

Mario COLETTA

Interventi/Papers

Teoria e prassi dei "vuoti urbani"/ *Theory and practice of "urban voids"*

Anna Maria FRALLICCIARDI, Marcello D'ANNA

23

La rigenerazione urbana e i processi di dismissione del patrimonio immobiliare pubblico e militare in Italia/ *Urban regeneration and processes of dismissal of public/military real estate in Italy*

Francesco GASTALDI, Federico CAMERIN

45

Spazi aperti, tra governo e progettazione del paesaggio/ *Open spaces, between government and landscape planning*

Michele ERCOLINI

59

Borghi antichi abbandonati: "nuovi vuoti" nelle città metropolitane. Il caso di Genova/ *Abandoned ancient villages: "new empties" in the Metropolitan Cities. The case of Genoa*

Francesca PIRLONE, Ilaria SPADARO

75

Le aree della stazione di Mestre: dal miglioramento funzionale a opportunità di rigenerazione urbana/ *The railway station areas of Mestre: from the functional improvement to the urban renewal*

Lucio RUBINI

89

"Vuoti urbani" e "suoli liberi" per la qualità ecologica. La rigenerazione post-sismica nel Comune dell'Aquila/ *Urban empty spaces and green fields for the ecological quality. The post-earthquake regeneration in the city of L'Aquila*

Bernardino ROMANO, Serena CIABÒ, Lorena FIORINI, Alessandro MARUCCI, Francesco ZULLO

103

Rigenerazione urbana complessa attraverso processi informali/ *Urban complex regeneration of empty spaces through informal processes*

Alicia GÓMEZ NIETO

117

Riempire di creatività. La creatività temporanea negli spazi in abbandono/ *Filling the gap with creativity. Creative class and temporariness in vacant and abandoned land.*

Flavia DE GIROLAMO

129

Vuoti urbani e riuso sostenibile: l'ex Preventorio a Pozzuoli e Piazza Mercato a Napoli/ *Empty spaces and sustainable reuse: the ex Hospital in Pozzuoli and Piazza Mercato in Naples*

Stefania PALMENTIERI

139

Aree dismesse "post urbane" e vocazioni sinergiche contestualizzanti? / *Brownfield sites: urban crisis and their possible synergies with the context*

Piero PEDROCCO, Giulia DE PACE

155

<i>Are dismesse nel governo locale e metropolitano: la città industriale di Colferro (Roma)/ Brownfields in the local and metropolitan government: the company town of Colferro (Rome)</i> <i>Francesco FORTE, Francesco RUOCCO</i>	167
<i>Riempire le infrastrutture e i vuoti urbani: tipologie di aree verdi/Filling infrastructures and urban voids with nature: green areas typology</i> <i>Paolo CAMILLETTI</i>	183
<i>Riempire i vuoti con le infrastrutture verdi/ Filling voids with green infrastructure</i> <i>Antonio ACIERNO</i>	193

Rubriche/Sections

Recensioni/Book reviews	215
Mostre, Convegni, Eventi/Exhibitions, Conferences, Event	243
Studi, Piani e Progetti/Studies, Plans and Projects	257

Mestres
ab

The railway station areas of Mestre: from the functional improvement to the urban renewal

Lucio Rubini

Abstract

The project of requalification of Mestre's railway areas includes the station, the abandoned goods yard and part of the Piave quarter. These areas have been the subject of an international architecture competition called Europan12, which is part of the process leading to the Operating Agreement between the Municipality of Venice and Ferrovie dello Stato (the Italian Railway Operator). We evaluate the design of these areas and the access to this node. On the one hand, we study how the node relates to its context:



Fig. 1 – Stazione di Mestre. In secondo piano, il cavalcavia ferroviario e l'area di Porto Marghera

we investigate ways to recompose parts of the city that are currently separated by the rail infrastructure; and we consider the requalification of the Piave quarter through the design of new spaces and services. On the other hand, we analyze the functional improvement of the station as part of the High Speed extension and the implementation of the Regional Railway System.

KEYWORDS

Abandoned railway yards, urban redevelopment, Mestre, station, intermodality

Le aree della stazione di Mestre: dal miglioramento funzionale a opportunità di rigenerazione urbana

Le aree ferroviarie di Mestre sono al centro di un importante progetto di riqualificazione che include oltre alla stazione, l'area dismessa dell'ex scalo merci e una porzione del quartiere Piave. Le aree sono state recentemente oggetto del concorso di progettazione internazionale Europan12, all'interno del processo che condurrà all'Accordo di Programma tra Comune di Venezia e Ferrovie. La progettazione di queste aree viene quindi affrontata in stretta relazione alla dimensione di accessibilità del nodo. Da una parte il rapporto con il contesto: la ricomposizione di porzioni di città storicamente separate dall'infrastruttura ferroviaria e la riqualificazione della zona Piave, con la dotazione di nuovi servizi e spazi di quartiere. Dall'altra, il miglioramento funzionale della stazione nell'ambito dello sviluppo infrastrutturale del nodo, quale l'estensione dell'Alta Velocità e la piena operatività del Sistema Ferroviario Regionale.

PAROLE CHIAVE

Scali ferroviari abbandonati, riqualificazione urbana, Mestre, stazione, intermodalità

Le aree della stazione di Mestre: dal miglioramento funzionale a opportunità di rigenerazione urbana

Lucio Rubini

1. La rigenerazione degli ambiti ferroviari

Il sistema ferroviario ha riacquisito in anni recenti nuova centralità nello sviluppo delle reti di trasporto. Dall'altra parte il progressivo abbandono e riuso di aree ferroviarie pone questo ambito, e le stazioni in particolare, al centro di un interessante potenziale di riqualificazione che attiene sia al sistema degli spostamenti sia più in generale a quello della trasformazione urbana. Si è concordi nell'osservare che il sistema-stazione abbia gradualmente cambiato la ragione funzionale e simbolica originale per diventare uno spazio multifunzionale di una utenza più ampia. Gli scali ferroviari si connotano come un sistema urbanistico complesso che supera la semplice sequenza piazzale-fabbricato/viaggiatori-binari, slittando la funzionalità del nodo – quella “storica” ferrovia – verso l'affaccio esterno alla città, nella sua dimensione di interscambio (Bottino, 2004; Ventura 2004). Nell'ultimo periodo, tale processo ha subito un'ulteriore accelerazione nell'ambito del programma dell'Alta Velocità, con la rifunzionalizzazione degli scali esistenti, la costruzione di nuove stazioni passanti o esterne al nucleo centrale della città. Per il caso italiano, le prime realizzazioni (Stazione di Roma Tiburtina, Stazione di Torino Porta Susa, Stazione di Bologna Centrale, Stazione Mediopadana di Reggio Emilia) confermano l'opportunità per ripensare complessivamente la maglia infrastrutturale, a favore di una migliore interscambiabilità tra reti e modi di diverso livello. Il posizionamento di queste stazioni ha inoltre implicato nuove trasformabilità del territorio, attraendo significativi sviluppi insediativi più o meno coordinati in un generale ridisegno urbano (Baiocco & Giacomini, 2013). Questi fatti vanno relazionati parallelamente al graduale abbandono di parti del demanio ferroviario, fenomeno che si inserisce nel più ampio filone di dismissione del patrimonio pubblico (caserme, aree portuali, forti, ecc). A partire dagli '80, la trasformazione delle FFSS – azienda di stato – in ente e poi in SpA nel 1992 porta alla creazione di società per la gestione dei servizi commerciali e di valorizzazione del patrimonio immobiliare FS (Centostazioni, Grandi Stazioni, Metropolis / Ferservizi, FS Sistemi Urbani). La ferrovia e le stazioni si configurano quindi come realtà nuove: da “bene collettivo”, percepito come simbolo della comunità, a bene strumentale all'“impresa” ferroviaria. Ne deriva il ripensamento e la razionalizzazione di aree e servizi a cui si accompagna la “crisi” della logistica ferroviaria di fronte a nuove reti e grandi punti di interscambio portuale e interportuale che meglio rispondono a nuovi modelli di produzione e di approvvigionamento merci (delocalizzazione, distribuzione just in time, ecc). La conseguente ristrutturazione del sistema ferroviario causa una contrazione considerevole del numero di addetti (-100.000 unità tra la fine degli anni '80 e l'inizio dei '90) e la dismissione di una grande quantità di aree e manufatti (Mazzetto,

2013). Perché diventa quindi rilevante la rigenerazione di questi ambiti? In primo luogo interessano aree molto accessibili, all'interno o appena ai limiti dei centri storici. Hanno inoltre una maggiore predisposizione alla riconversione: non presentano grandi volumi e, anche in termini ambientali, l'assenza di inquinanti al suolo renderebbero meno complesse e onerose le operazioni di bonifica (Battarra, 2010). La riqualificazione dei nodi e delle aree ferroviarie dismesse sembra per molti motivi essere quindi l'occasione giusta per intervenire nel ripensare ampie parti di città, con un approccio che può pienamente integrare la questione dell'accessibilità all'interno delle scelte sulle attività localizzabili e sui relativi pesi insediativi. Inserirle in contesti già ampiamente urbanizzati, offrono una ampia riserva di spazi per riequilibrare le dotazioni di attrezzature a favore della fruibilità pubblica, contenendo il consumo di suolo. Permettono di ripensare il rapporto tra centro e periferia, andando a ricomporre morfologicamente parti di città separate dalla barriera ferroviaria. In termini strettamente trasportistici, servono da motore per la dotazione di spazi e servizi a favore della mobilità sostenibile (trasporto pubblico, pedonalità, ciclabilità). Infine, non meno importante, la stazione e le aree vicine – luoghi per definizione problematici in termini di sicurezza e degrado – potrebbero trovare una risoluzione dal punto di vista dell'inclusione sociale. Quali quindi le questioni con cui rapportarsi? Dopo vent'anni dall'avvio del processo di privatizzazione delle ferrovie, si è concordi nel dire che le stazioni sono state migliorate, spesso però limitatamente agli spazi interni con la realizzazione di strutture commerciali, di servizio, accoglienza e svago. Il ridisegno dello spazio esterno, dove previsto, non ha avviato la sperata rifunzionalizzazione dei servizi a supporto degli utenti. In particolare rimangono sguarniti di dotazioni intermodali i fronti secondari, che invece offrono un'elevata potenzialità per il riequilibrio funzionale del nodo. L'altra questione riguarda invece i protagonisti in campo e i possibili strumenti di pianificazione da adottare. Le diverse società immobiliari all'interno della holding ferroviaria si affacciano in modo inedito e con un ruolo determinante nel dibattito sulla trasformazione urbana, in spazi che spesso escono dall'ambito ferroviario (è il caso della stazione Porta Garibaldi a Milano) (Savino, 2013). La novità comporta inevitabilmente criticità in termini di coordinamento istituzionale vista la varietà di operatori ed enti con cui il soggetto precedente si trova a dover interloquire. Rappresentati questi non solo dai soggetti territoriali deputati alla pianificazione della città (Comune e Regione), ma anche dall'esplosione dell'assetto proprietario dei suoli nelle aree di stazione e/o ferroviarie conseguenti alla trasformazione societaria di FF.SS. in più soggetti deputati alla gestione di beni e servizi ferroviari.

La stazione e le aree ferroviarie di Mestre sono un caso emblematico per tutti gli argomenti fin qui accennati. Rappresenta uno dei temi urbanistici non compiuti nello sviluppo novecentesco della città di Mestre, e tuttora in attesa di una soluzione. Negli ultimi anni, il dibattito su queste aree ha trovato nuovo slancio grazie alla volontà di Comune e Ferrovie di progettare questo ambito all'interno di un più vasto ridisegno che comprende oltre alla stazione, l'area dismessa dell'ex scalo merci e a una porzione del quartiere Piave. Nelle parti che seguono, si cercherà di comprendere i diversi temi che compongono la questione. In una prima parte, la ricostruzione delle vicende stori-

Fig. 2 – Stazione di Mestre, ingresso principale da P.le Favretti. Sullo sfondo, il quartiere di Marghera



co-urbanistiche esplorerà i significati della separazione tra il nucleo storico di Mestre e l'espansione del '900 a sud della infrastruttura ferroviaria attraverso l'interpretazione degli strumenti urbanistici che si sono succeduti. Successivamente, verrà descritto il valore trasportistico dell'area ferroviaria nel contesto attuale, delineando gli scenari infrastrutturali che potrebbero ulteriormente aumentare l'importanza di quest'ambito. Infine, si proverà a tracciare una prospettiva delle azioni fin qui avviate e di quelle prossime che permetteranno di riqualificare lo scalo ferroviario e a definire la vocazione futura del suo quartiere.

2. La stazione di Mestre: vicende storico-urbanistiche

Sotto il dominio austriaco, nel 1842, è conclusa la linea Padova-Marghera, in ordine di tempo la terza ferrovia in Italia. Di quattro anni più tardi è il ponte ferroviario translagunare che permetterà per la prima volta di collegare fisicamente la Venezia insulare con la terraferma. Nell'ambito di Mestre, viene preferito il disegno di un rettilineo ferrato a sud, distante 1 km dall'allora centro abitato, che rimarrà di fatto slegato dall'espansione nata attorno al nuovo tracciato, in particolare con la realizzazione nel 1880 del fabbricato passeggeri. Dopo l'istituzione nel 1905 delle Ferrovie dello Stato, viene deciso il potenziamento del nodo, attrezzando un nuovo Parco Ferroviario – all'epoca tra i più estesi del territorio nazionale – progressivamente ampliato assieme alla stazione dopo la fondazione di Porto Marghera. Questa scelta incide profondamente nella modernizzazione di Mestre anche a seguito della realizzazione di un vasto quartiere residenziale per i ferrovieri composto da 640 alloggi, lungo il quale si salderà lo sviluppo della città per tutto il '900 (Sarto, 2007). Dal 1925 – con la costruzione a sud della città-giardino di Marghera – a più riprese viene affrontata la questione di come unire il nuovo quartiere all'insediamento esistente a nord. Il superamento dell'infrastruttura ferroviaria viene già da allora riconosciuto come un elemento di criticità, tema ricorrente e leggibile in tutta la strumentazione urbanistica della terraferma, sin dal primo piano regolatore del

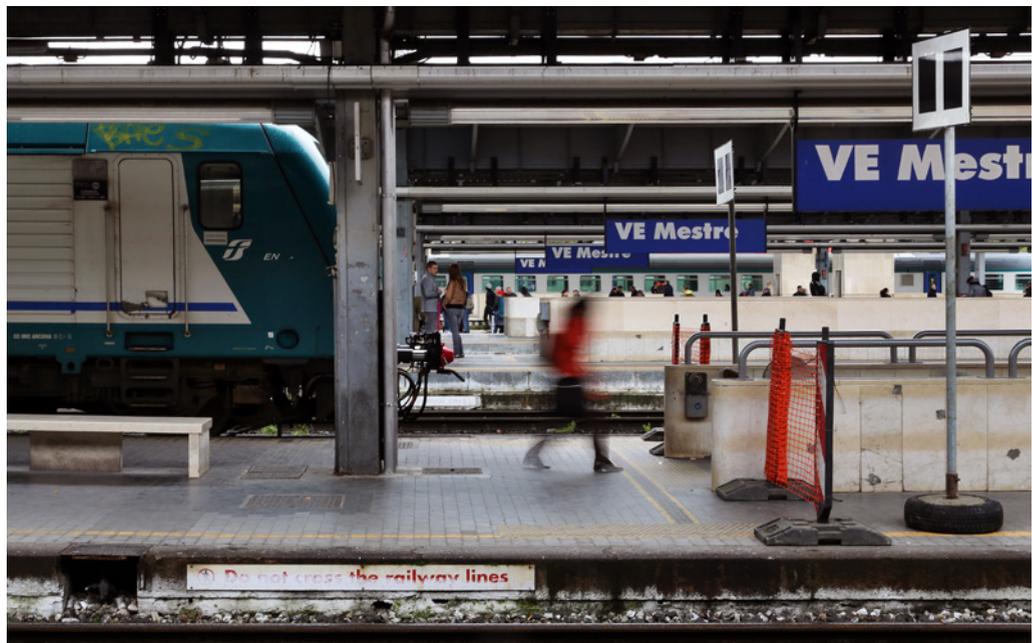
1962 e ancor prima dagli studi preliminari al P.R.G. In particolare quando il territorio di Mestre entra a far parte del comune di Venezia (1926) si apre la discussione per il “Piano Regolatore di massima per l’ampliamento ed il risanamento dell’abitato di Mestre”. Il piano e la successiva variante del ’42 non divennero operativi, ma già delineano la necessità di superare la barriera delle attrezzature ferroviarie; è rappresentata una sorta di genesi del tema del superamento della infrastruttura attraverso due elementi tracciati negli elaborati di progetto: un segno a prefigurazione del Cavalcavia di S. Giuliano e una infrastruttura ad ovest dell’edificio di stazione per il collegamento del quartiere Piave, e la città giardino oramai consolidata. Il piano di ricostruzione e di coordinamento dell’abitato di Mestre-Marghera, elaborato a partire dal ’46, denuncia l’esigenza di riconoscere ulteriori spazi pubblici, inibendo la costruzione o la non ricostruzione dei vuoti che a seguito del conflitto appena concluso si erano venuti a creare. Questi spazi rendevano possibile prevedere la realizzazione di un nuovo piazzale e di un viale alberato di fronte alla stazione ferroviaria. Lo scenario enunciato verrà attuato in minima parte. Il Piano, lasciato decadere nei primi anni cinquanta, avrà poca pregnanza sull’azione di ricostruzione postbellica, che invece fu affidata ai limiti e alle regole di sviluppo del Regolamento Edilizio allora vigente. Una complessa fase porterà, nel dicembre del ’62, all’approvazione del Piano Regolatore di Venezia. Il Piano ancora non riconosce la stazione, se non nella dimensione dello spazio da attraversare per collegare le due zone della città. In questo stesso periodo viene realizzato l’attuale principale fabbricato passeggeri, in sostituzione del precedente, che consegnerà in via pressoché definitiva l’attuale assetto della stazione. Solo alla fine degli anni ‘80 il Progetto preliminare al Piano Regolatore Generale per la città di Venezia si occupa di disegnare l’auspicabile trasformazione delle stazioni ferroviarie di Mestre e di Venezia. La discussione, relativa alla terraferma, porta a una revisione dell’idea di viabilità che diviene, nella sua accezione più ampia e attuale, esigenza di mobilità; si riorganizza il nuovo centro “della città bipolare” (Venezia e Mestre), che accentua il ruolo della stazione e affida all’area ferroviaria il compito di ricucitura della maglia urbana in cui è inserita. La scelta si orienta su un intervento forte a scala intercomunale servita dal futuro Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR), con la possibilità di coprire i binari per tutta la lunghezza, costruendo una piazza pedonale sopraelevata. È su questo solco che le Ferrovie dello Stato nel 1992 avviano un programma di rifacimento dello scalo di Mestre. Il progetto, rimasto sulla carta, è affidato a Renzo Piano e prevede una stazione a ponte e a doppio affaccio in funzione dell’attraversamento ferroviario, quale luogo di incontro e di servizi. Negli anni successivi, le varianti hanno mantenuto le indicazioni consegnate dalla V. P.R.G. “Benevolo” fino alla approvazione del vigente Piano di Assetto del Territorio (PAT) che per la prima volta individua la stazione quale contesto territoriale destinato “alla realizzazione dei programmi complessi ove la realizzazione degli interventi richiede l’azione integrata e coordinata di una pluralità di attori pubblici e/o privati. [...] Nella ‘zona di Stazione di Mestre’ il PAT individua uno dei principali nuclei di polarità urbana, che il sistema delle infrastrutture e dei servizi qualifica come luogo deputato di funzioni superiori. Le trasformazioni richiedono di destinare a questa finalità la disponibilità di spazi, riorganiz-

zando al contempo la funzionalità dell'area con importanti interventi di alleggerimento del traffico veicolare, di miglioramento degli spazi pedonali e dell'accessibilità ciclistica, di riconnessione dei tessuti urbani, di mitigazione dell'impatto delle infrastrutture”.

3. Prospettive di funzionalità del nodo

Al nodo ferroviario di Mestre confluiscono alcune importanti direttrici nazionali (Milano-Venezia e Venezia-Bologna-Roma), le principali linee interregionali (Venezia-Trieste e Venezia-Udine) e tutte le linee di interesse locale del Veneto. Come tale rappresenta, nell'area del nord-est, il più importante snodo di traffico ferroviario a lungo percorso – prevalentemente passeggeri – sulla direttrice Est/Ovest e verso Sud e costituisce il fondamentale punto d'integrazione con il trasporto metropolitano e regionale. Tra il 2006 e il 2012 è realizzato il quadruplicamento della tratta Padova-Mestre ed il potenziamento della stazione di Mestre che ha consentito la separazione dei flussi di traffico per direttrice e per livello di offerta, riducendo i conflitti tra le varie tipologie dei treni. Tali interventi infrastrutturali, insieme al potenziamento tecnologico dell'impianto, hanno permesso una forte espansione di capacità di trasporto della stazione e, più in generale, di tutte le linee afferenti al nodo.

Fig. 3 – Stazione di Mestre, vista sui binari



Storicamente, le costrizioni spaziali obbligano l'area della stazione in una lunga e sottile striscia bordo strada, adiacente a una viabilità urbana portante. Questi fattori hanno compromesso non solo la capacità di essere luogo rappresentativo, landmark urbano, porta di accesso alla città, ma tutto quello che è connesso alla funzione di “macchina” di relazione tra sistemi di trasporto. Questo pesante deficit ha portato negli anni alla

formazione di un fronte edilizio discontinuo e alla stratificazione lineare delle funzioni (terminal autobus, aree per la sosta e per l'accompagnamento, bicipark). Se per questi servizi le aree dedicate spesso risultano sottodimensionate, a soffrirne maggiormente è la permeabilità pedonale tra le diverse funzioni e la stazione stessa, in conflitto con il traffico veicolare immediatamente contiguo. A supporto di queste valutazioni, vengono in aiuto una serie di attività realizzate dal Comune di Venezia nell'ambito del progetto comunitario RailHuc (Railway Hub Cities and Ten-T Network – programma Central Europe). Le analisi confermano alcune considerazioni e forniscono dei suggerimenti interessanti:

- Il primo di questi interessa l'utilizzo della stazione e l'importante ruolo di interscambio del nodo (infografica fig. 4): a fronte del numero di passeggeri rilevati ai varchi di accesso (22.600), c'è una quota altrettanto significativa (19.400) che utilizza la stazione di Mestre come punto di trasferimento tra due treni, portando complessivamente a 42.000 il numero di passeggeri/giorno.
- Nella fascia oraria mattutina, il numero di utenti in uscita supera quelli in entrata. Il valore indica quindi un maggior utilizzo della stazione come punto di arrivo piuttosto che di partenza, confermando il ruolo di polo attrattore di Mestre nelle relazioni ferroviarie regionali.
- In relazione alla frequenza, l'utenza è equamente distribuita tra chi accede alla stazione in modo sistematico, ovvero ripetuto almeno 2-3 giorni alla settimana (53,2%) e chi ha uno spostamento di tipo occasionale (46,8%). Per quel che riguarda i modi di arrivo, sono prevalenti le modalità di accesso sostenibili (piedi, mezzi pubblico, bicicletta) rispetto all'auto privata, in particolare per chi si sposta quotidianamente per lavoro e studio.

Se da un lato quindi si è colmato un gap conoscitivo con i dati appena commentati, su alcune delle criticità descritte si è cercato di mettere mano con risultati importanti, certamente ancora parziali, che fanno della stazione di Mestre il fulcro di un numero interessante di azioni per il miglioramento della mobilità urbana. Su tutte, l'attivazione del passaggio in tunnel del sistema tranviario e la fermata ipogea di collegamento ai binari. Il nuovo assetto completa il collegamento tranviario tra la parte centrale di Mestre a nord e il quartiere di Marghera a sud. Ne ridisegna il rapporto, la percezione di unità tra due aree importanti della città e segna un salto in avanti nell'offerta di trasporto pubblico e nella facilità di connessione tra la rete urbana (tram) e le reti regionali-nazionali (treno). A margine di questo, la conclusione dei lavori al fabbricato passeggeri, l'apertura del nuovo BiciPark (800 stalli in struttura) e la sistemazione del terminal corriere completano un quadro di efficientamento dei servizi in termini di integrazione modale.

Per quanto riguarda il futuro ruolo dell'hub mestrino nella rete nazionale e internazionale, questo pare legato all'estensione della rete ad alta velocità verso Trieste. Il progetto del 2010 – la cosiddetta ipotesi "litoranea" il cui tracciato interessava appunto il margine costiero adriatico – avrebbe comportato un importante riassetto del nodo. Fortemente discusso dalle amministrazioni locali e in seguito abbandonato anche dai

due enti regionali interessati, viene superato nel 2012 da una alternativa progettuale in affiancamento alla linea esistente Venezia-Trieste, sul quale dovrà essere avviato lo studio di fattibilità e il progetto preliminare da sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale. Se da una parte quindi pare allontanarsi – almeno in un orizzonte di medio periodo – un collegamento di tipo ad Alta Velocità verso Trieste, si concretizzano parallelamente una serie di progetti funzionali all’ammodernamento tecnologico della rete esistente, in grado entro due anni di aumentare la velocità dagli odierni 150 ai 200 km/h, con percorrenze minime tra Mestre e Trieste di circa un’ora ed un quarto, a dispetto dell’ora e 35 minuti attuali. In parte allacciato a queste vicende, ma di per sé importante in una visione di hub “allargato” che contenga i diversi terminal di accesso alla regione, è il collegamento ferroviario tra la stazione di Mestre e l’Aeroporto Marco Polo di Tessera. Lo scalo veneziano ha avanzato un piano di sviluppo che prevede, tra le altre, la creazione di una nuova stazione ferroviaria ipogea cui si connette un complesso di infrastrutture di trasporto.

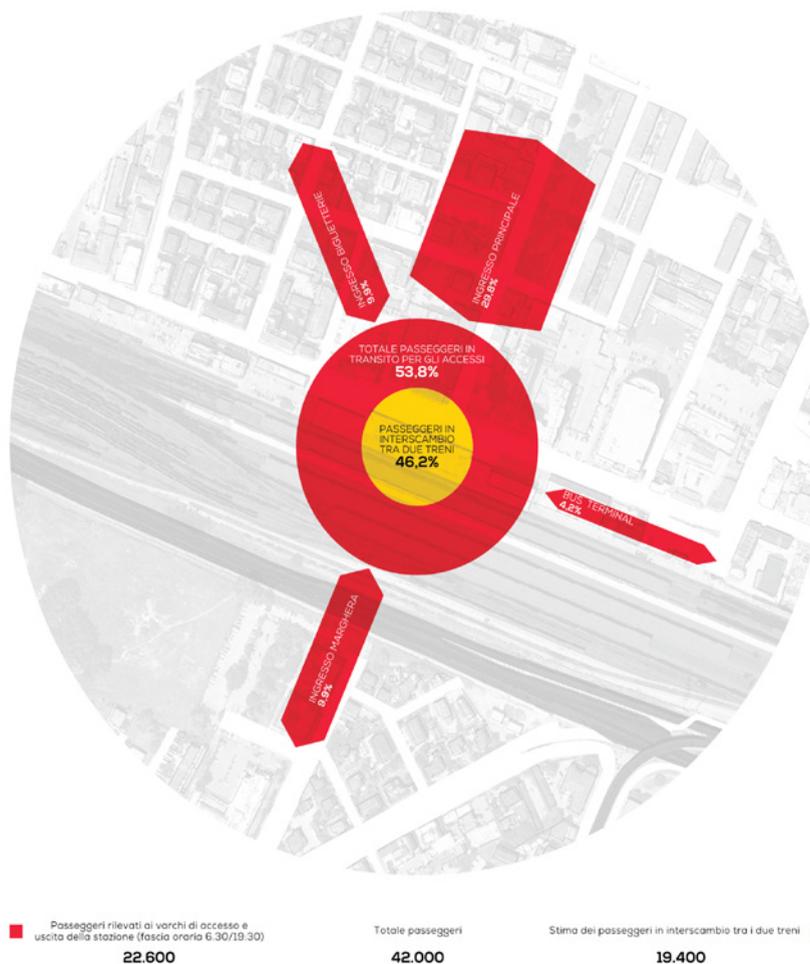


Fig. 4 – Utenti complessivi della stazione di Mestre

Il collegamento, a margine delle diverse ipotesi verso Trieste, è stato recentemente rilanciato nelle strategie nazionali di infrastrutturazione ferroviaria dei tre principali hub aeroportuali italiani (Roma, Milano, Venezia). L'assetto del sistema ferroviario subirebbe importanti variazioni e aprirebbe di fatto la catchment area aeroportuale, e di riflesso l'utilizzo della stazione di Mestre, alla rete ferroviaria regionale, nazionale (Lombardia, Friuli, Emilia-Romagna) e transnazionale (Slovenia, Austria). Un ulteriore aspetto da tenere in considerazione riguarda la prospettiva infrastrutturale del servizio regionale. Da dicembre 2013, è avviata la prima fase del SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) che ha interessato una riorganizzazione del servizio, basata sull'applicazione a tutte le linee dei principi dell'orario cadenzato simmetrico. Nell'ambito del comune di Venezia e della prima cintura urbana, il nuovo assetto prevede l'operatività di 8 stazioni suburbane, una di queste – stazione di Olimpia, in fase di realizzazione – situata ad una distanza dal centro di Mestre inferiore rispetto alla stazione principale (800 m a dispetto dei 1.600 attuali). Una struttura così impostata, con grande permeabilità del treno nell'ambiente urbano, porta con sé delle interessanti valutazioni circa il possibile utilizzo del vettore ferroviario per alcune relazioni di mobilità locale. A maggior ragione questo può rivelarsi di grande importanza: il servizio ferroviario è attualmente sottoutilizzato rispetto a quello automobilistico urbano ed extraurbano soprattutto nel collegamento tra l'area della stazione di Mestre e Venezia, che vede sovrapposti lungo i paralleli ponti ferroviari e stradale un numero elevatissimo di corse, con indubbio eccesso di offerta rispetto alla domanda servita, in particolare quella ferroviaria. In questa visione,

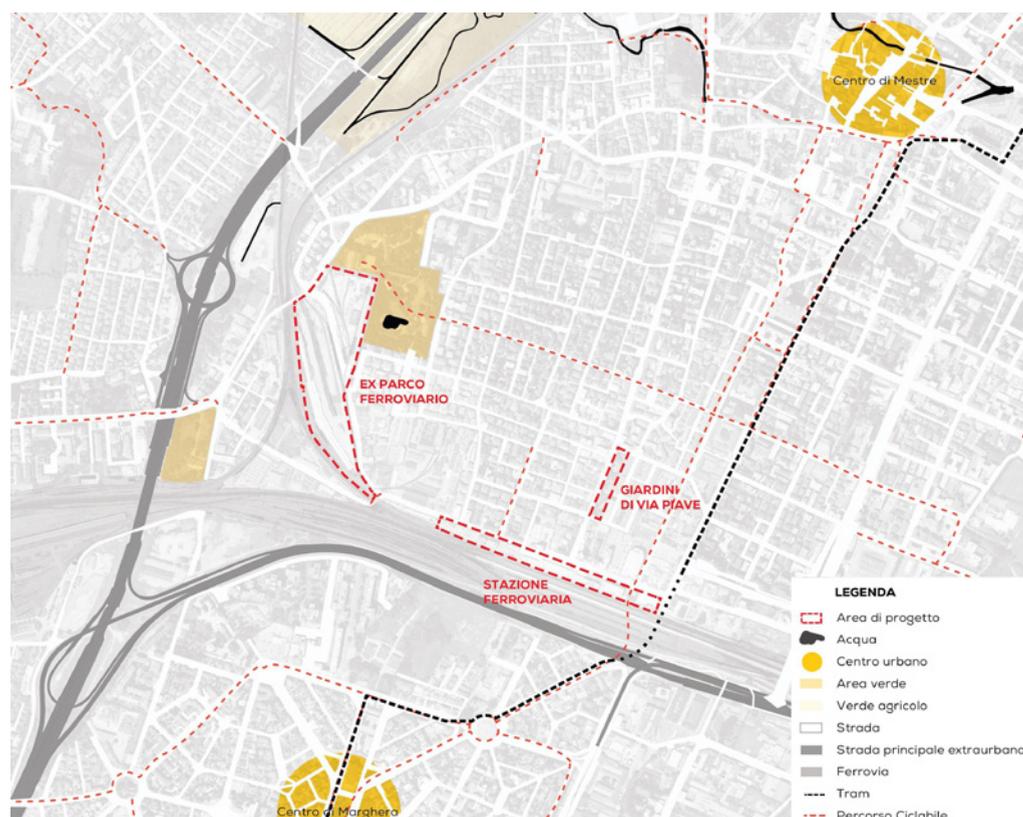


Fig. 5–Planimetri di inquadramento e le 3 aree di progetto

le potenzialità che si intravedono possono felicemente porre le basi, o essere condizione necessaria, per il raggiungimento di un sistema tariffario integrato tra servizi ferroviari suburbani e regionali e il servizio urbano su gomma. Da tempo discusso a livello regionale, questo potrebbe essere studiato e testato a livello comunale e dare un importante incentivo all'utilizzo del mezzo pubblico, a discapito di quello privato, sgravando così alcune relazioni di traffico.

4. Prospettive di trasformazione: verso l'Accordo di Programma

Il quadro di analisi pone chiaramente in luce le molteplici questioni, di interesse nazionale fino a quello locale, che attengono la rigenerazione delle aree ferroviarie di Mestre. Nelle parti che seguono si cercherà di delineare le azioni intraprese fino ad ora dai soggetti interessati, e quali gli scenari possibili dell'area-stazione, nella sua geografia più ampia. L'“Accordo di Programma per la riqualificazione delle aree della Stazione di Mestre”, inizia con la firma del “Protocollo d'Intesa per il potenziamento dei sistemi di interscambio modale e la riqualificazione urbana delle aree ferroviarie di Mestre” del 2010. I soggetti firmatari del protocollo d'intesa, oltre al Comune di Venezia, sono stati Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) e FS Sistemi Urbani. Il Comune di Venezia, dalla firma del Protocollo d'Intesa, ha sviluppato i temi di progetto, arrivando a definire uno scenario di trasformazioni più dettagliato rispetto a quello iniziale. È nell'ambito di questo percorso che i soggetti firmatari hanno scelto di inserire il caso studio di Mestre tra i siti oggetto del bando European12, concorso europeo rivolto a progettisti under-40. L'intento è stato quello di attivare un percorso di esplorazione progettuale delle questioni

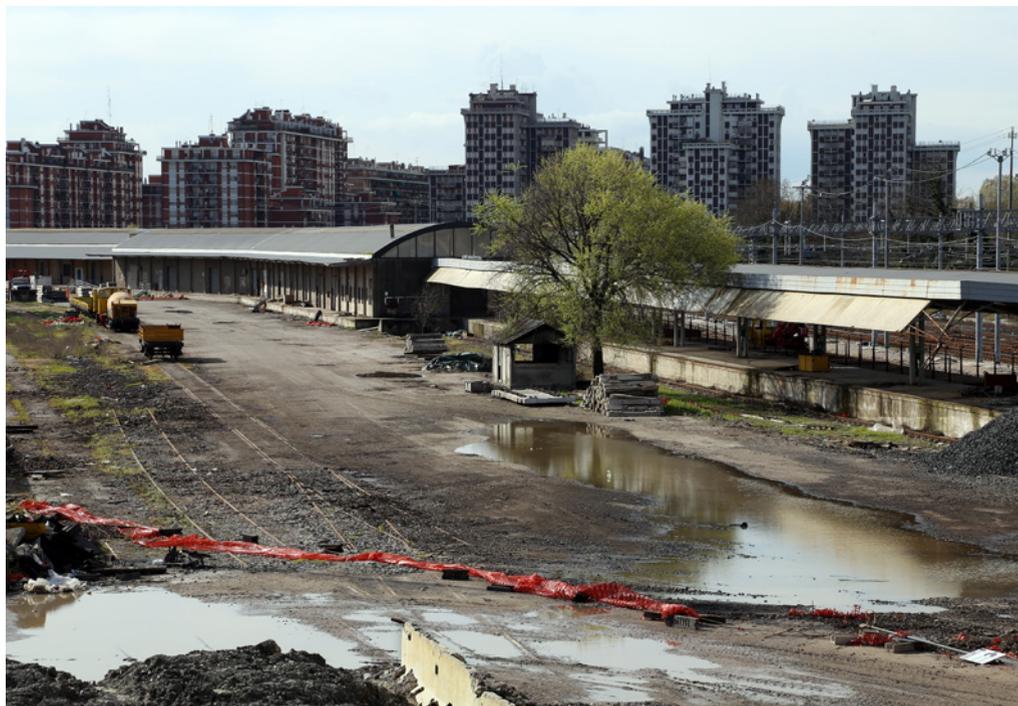


Fig. 6 – Area ex scalo merci

fin qui richiamate, che attivasse un dibattito pubblico sui temi progettuali per condurre a soluzioni condivise anche con la cittadinanza tutta. Al contempo si è sentita l'esigenza di affrontare la complessità delle problematiche urbane poste dai siti di stazione, con idee progettuali innovative e di qualità, capaci di attirare l'interesse pubblico e privato con degli approcci progettuali di livello europeo.

Sotto questo profilo, il tema (inclusivo) della “città adattabile” proposto dal Programma European12, assicurava uno scenario di trasformazione attento alla riqualificazione socio-economica di un tessuto urbano caratterizzato da rilevanti fenomeni di disagio sociale, senza dimenticare la sostenibilità degli interventi sotto il profilo economico e ambientale evitando così il consumo di nuovo suolo. Tre le aree interessate dal bando di progettazione (fig. 5 e 7):



Fig. 7 – Funzioni previste all'intero delle 3 aree di progetto

- 1 L'attuale area della Stazione FS di fronte a Piazzale Favretti che prevede il progetto della stazione con tutti i relativi servizi e la conversione dell'edificio “ex Poste” (di proprietà privata) a una destinazione ricettivo-alberghiera.
- 2 L'area ex scalo ferroviario (fig. 6), complessivamente 7,5 ettari, che prevede residenza, nuovi servizi, il potenziamento degli standard urbanistici e l'espansione dell'area verde del contiguo Parco del Piraghetto.
- 3 I giardini di via Piave, area di proprietà di Metropolis (società mandataria Ferrovie dello Stato) con la realizzazione di un progetto di opera pubblica attraverso il modello dei Farmers Market che restituisca i giardini all'uso della città, favorendo processi di auto-progettualità di vicinato.

Le operazioni di trasformazione delle aree passano attraverso la necessità di modificare alcune previsioni della Variante al P.R.G. per la Terraferma vigente per le operazioni di trasferimenti di volume, altezze degli edifici, assegnazione di nuova superficie



Fig. 8 – Concorso European12: “Innesti Urbani” (Studio Glass – progetto segnalato ex aequo)

di rigenerazione urbana che ne sono scaturite hanno visto l’assegnazione del primo posto ex aequo a tre progetti, a sottolineare l’impegno notevole in cui si sono dovuti approfondire per modificare le funzioni e gli usi di questa parte di città al fine di renderla più vitale, congruente e integrata con il resto del tessuto urbano. Sotto questo profilo gli spunti più suggestivi emersi dalle proposte di concorso riguardano la rigenerazione dell’ambito di stazione. Senza negare lo stato di fatto, attraverso operazioni di restyling e rifunzionalizzazione anche dei volumi esistenti, oltre a quelli di nuova realizzazione, è stata proposta una trasformazione radicale di questa polarità urbana e delle funzioni che essa stessa svolge.

Gli esiti del concorso concorrono quindi a definire la duplice prospettiva di cambiamento dell’area. Da una parte, la riqualificazione “minima”: la funzionalità del sistema-stazione, l’efficienza intermodale, la massima accessibilità a favore di modalità sostenibili, la qualità degli ambienti esterni e interni. Dall’altra, l’opportunità che da qui può partire nel definire la futura vocazione dell’area. Su questo livello di progetto, il primo elemento critico con cui rapportarsi sembra essere la risoluzione della conflittualità sociale presente nel quartiere di via Piave, a nord della stazione. L’area è stata caratterizzata per tutta la prima decade del 2000 da una forte immigrazione e il rapido cambiamento demografico ne ha modificato, in un tempo rapidissimo, il tessuto sociale. Da qui l’acuirsi di un disagio diffuso, in cui la necessità di ristabilire un ordine pubblico

lorda e che saranno definite all’interno dell’Accordo di Programma attivato tra i soggetti promotori. L’area di Stazione (sito 1) troverà valorizzazione, oltre che nella conferma della volumetria già esistente, attraverso nuova allocazione di superfici lorde. Le superfici corrispondenti all’area ex scalo ferroviario (sito 2) saranno cedute da Rete Ferroviaria Italiana al Comune di Venezia assieme a tutti gli edifici sovrastanti da demolire. L’intervento di demolizione e nuova costruzione del comparto dovrà perseguire il miglioramento della qualità architettonica e della dotazione di standard di quartiere. L’area dei giardini (sito 3) verrà ceduta dalla società Metropolis al Comune di Venezia.

Con queste indicazioni si sono misurati i 29 gruppi di giovani architetti che hanno sviluppato le loro idee all’interno del concorso European. Le proposte

sembra passare per una riqualificazione spaziale prima ancora che sociale. Due sembrano le ipotesi possibili. La prima prevede lo sviluppo di un distretto direzionale in grado di beneficiare della grande accessibilità dell'area. L'ipotesi presenta una scelta funzionale logica che però si scontra con l'evidenza di una contrazione, soprattutto in prospettiva futura, di investimenti a carattere direzionale, sia privati che pubblici, che possano sostenere questa visione. La seconda ipotesi ha invece a che fare con il possibile potenziamento di Mestre all'interno del sistema turistico di Venezia. In questo scenario l'area stazione può funzionare da distretto alberghiero – già in parte esistente – con la concentrazione e specializzazione di servizi in grado di sfruttare la velocità dei collegamenti via treno con Venezia. Questo può essere doppiamente strategico se inserito nel tema più complesso del governo degli accessi turistici al centro storico di Venezia, che potrebbe trovare nell'area stazione di Mestre un modello interessante di re-distribuzione della pressione turistica su porzioni più ampie del territorio.

REFERENCES

- Baiocco Ruben, Giacomini Carlo, “Il potenziale di urbanità delle aree ferroviarie. Il caso di Venezia-Mestre”, *Urbanistica Informazioni*, 249-250, Maggio-Agosto 2013, Roma, INU Edizioni, pp 23-26
- Battarra Rosaria, “Le aree ferroviarie dismesse di Milano e Firenze”, *TeMA-Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 3, 04/2010, Napoli, Università degli Studi di Napoli “Federico II”, pp 17-26
- Bottino Felicia, “Il rinnovo delle stazioni come occasione di riqualificazione urbana” in AAVV Stazioni ferroviarie e riqualificazione urbana, a cura di Pini Daniele e Boschi Filippo, Bologna, Editrice Compositori, 2004, pp 8-12
- Mazzetto Franco, “La stazione ferroviaria: da contenitore multifunzionale a occasione di rigenerazione urbana”, in *Nuove opere di mobilità e riqualificazione urbana*, convegno Biennale dello Spazio Pubblico, Roma 17 maggio 2013. <http://www.biennespaziopubblico.it/blog/blog/author/test/page/2/>
- Sarto Giorgio, “Mestre Novecento. Il secolo breve della città di terraferma. Profilo delle trasformazioni urbane”, in AAVV Mestre Novecento. Il secolo breve della città di terraferma, a cura di Barbiani Elia e Sarto Giorgio, Venezia, Marsilio, 2007, pp 17-33
- Savino Michelangelo, “La magnifica opportunità! Tra modernizzazione della città e riqualificazione urbana”, *Urbanistica Informazioni*, 249-250, Maggio-Agosto 2013, Roma, INU Edizioni, pp 10-11
- Ventura Paolo, *Città e stazione ferroviaria*, Firenze, Firenze University Press, 2004

IMAGES SOURCES

Figure n. 1, 2, 3, 6: Giorgio Bombieri

Figure n. 4, 5, 7: Filippo Lovato

Figura n. 8: Studio Glass

Lucio Rubini

lucio.rubini@gmail.com, luciorubini.it

Lucio Rubini (1981), expert in transport and land use planning. Graduated in Architecture at University IUAV of Venice, he has participated in several urban and regional masterplans and research on demand analysis of passengers and freight. Currently he deals with EU projects concerned with sustainability in urban mobility and transnational transport policies.

Hanno collaborato Valentina Bassato e per la ricerca storica Alessandra Cattelan, Manuela Loiola, Betti Tombolato (Comune di Venezia, Direzione Sviluppo del Territorio).