

PARCO SAN GIULIANO, MESTRE-VENEZIA

COMMITTENTE: COMUNE DI VENEZIA

**Dipartimento Salvaguardia dell'Ambiente e
Sviluppo Socio-Economico del Territorio
Direttore: Ing. Salvatore VENTO**

Responsabile del Procedimento: Ing. Paolo Monni

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

Progettista, Antonio Di Mambro, *FAIA*
Urbanistica, Architettura, Paesaggistica: Antonio Di Mambro + Associates, Inc.

Ecologia e Botanica: Dott. Bruno Dell'Era

Geologia e Messa in Sicurezza: Dott. Aldo Sbrana
Ing. Ermanno Calcinati

Ingegneria Strutturale: Ing. Giovanni Cocco
Ing. Gian Domenico Cocco
Ing. Mauro Bono
Ing. Andrea Cantarini

Redesco s.r.l.
Ing. Gian Carlo Giuliani
Ing. Mauro Giuliani

Infrastrutture: Digigrafica s.r.l.

Impianti: M & L Progetti

Consulenze Specifiche: Arch. Riccardo Mazza de' Piccioli
Arch. Amedeo Petrilli

DIREZIONE DEI LAVORI

Direttore dei Lavori: Arch. Antonio Di Mambro, *FAIA*
Direttore Operativo: Ing. Agostino Croff

PARCO SAN GIULIANO, MESTRE-VENEZIA

CRONISTORIA DEL PROGETTO

- 1990** Viene indetto il concorso internazionale per la progettazione del sistema del tempo libero per l' area comprendente la penisola di San Giuliano, Forte Maghera, Pili, Cavergnaghi e la gronda lagunare fino a Passo Campalto.
- 1991** Il Comune di Venezia conferisce all' architetto Antonio Di Mambro l'incarico per la progettazione del Parco San Giuliano
- 1996** L' Amministrazione Comunale approva il Piano Guida per il Parco San Giuliano
- 1997** Approvato il Progetto Esecutivo dell'area B del primo stralcio e viene indetta la gara d'appalto per il primo lotto (B1) finanziata con i fondi stanziati dall'iniziativa comunitaria denominata "Urban Italia"
- 2000** Approvato e appaltato il progetto esecutivo dell'area A2 del primo stralcio
- 2004** Apertura al pubblico delle opere realizzate del progetto

PARCO SAN GIULIANO, MESTRE-VENEZIA

RELAZIONE GENERALE DESCRITTIVA DELL'INTERVENTO

Introduzione

Un tempo zona paludosa, San Giuliano è diventato un importante punto di accesso alla vita commerciale e culturale di Venezia. Vittima dell'industrializzazione del XX secolo, questa è diventata negli anni 1970-1980 una zona in rovina, un'isolata discarica di rifiuti tossici con problemi di traffico, di degrado fisico, di inquinamento evidente. Dopo anni di pianificazione e progettazione, oggi il Parco di San Giuliano è una delle opere pubbliche più importanti promosse dal Comune di Venezia. È il più grande parco cittadino mai progettato in Italia, con fini ambiziosi: correggere gli errori urbanistici e ambientali del passato; agire da catalizzatore per lo sviluppo di nuove sinergie e di nuove opportunità economiche per le città gemelle; creare una nuova immagine del luogo che rispetti e si basi sulla cultura locale e che sia sensibile al delicato ecosistema lagunare. In quanto parte di una prospettiva strategica di Venezia e del suo contesto, il progetto presenta un approccio esauriente agli usi del waterfront che integra cinque componenti: natura, ecologia, cultura, ricreazione e trasporto – in modo da rinsaldare il tessuto urbano e da riorganizzare le aree non urbanizzate e le paludi che sono predominanti nelle zone di margine della laguna.

Realizzazioni

Il progetto complessivo comprende un'area di 700 ettari sulle sponde della laguna. La realizzazione del parco ha richiesto un incondizionato impegno politico e una flessibilità progettuale che ne permette lo sviluppo per fasi. Oggi i cittadini di Mestre e Venezia usufruiscono dei primi risultati della trasformazione territoriale in atto. L'area interessata dal primo stralcio è di circa 72 ettari e comprende due lotti di attuazione A2 e B1. I lavori completati includono:

1. La messa in sicurezza dell'Ex Discarica di San Giuliano di circa 19 ettari. Questa complessa opera ha richiesto movimentazione di circa 700,000 m³ di terreno e la costruzione di una paratia perimetrale di contenimento di circa 1600 ml.
2. La costruzione di un ponte ciclo-pedonale (140 ml) che collega Mestre con il bordo lagunare.
3. La realizzazione di aree parcheggio, strutture sportive (campo da calcio e centro pattinaggio), un centro di accoglienza visitatori ed utenti (Porta Nord)
4. Percorsi pedonali e ciclabili per 10 Km.

5. Infrastrutture varie e sottoservizi.
6. Spazi verdi alberati e a prato per circa 45 ettari.
7. Zone umide ed ecologiche per circa 10 ettari.

La forma architettonica dei manufatti e i materiali usati sono emersi da una ricerca visiva e estetica del contesto che comprende cantieri navali e le attività della nautica tradizionale nella laguna veneta. Inoltre, i requisiti programmatici e le esigenze di tempistica di realizzazione hanno richiesto che la maggior parte delle costruzioni venisse realizzata in officine e poi assemblato in sito. Questa ha reso inevitabile la scelta dell'acciaio come materiale di base e unificante sia del ponte ciclo-pedonale che della Porta Nord. Queste architetture si distinguono per la loro leggerezza, trasparenza, modernità e funzionalità.

Risultati, Valutazioni, e Considerazioni Conclusive

Queste opere sono state aperte al pubblico nella primavera del 2004. I cittadini se ne sono immediatamente appropriati e usano il luogo costantemente.

Il progetto ha avuto anche enorme successo di critica. L'Architectural Record (05/97) lo definisce come "l'atto più coraggioso che Venezia abbia compiuto nell'ultimo secolo, catalizzatore della trasformazione dei servizi di trasporto dell'ecologia e della vita culturale della regione."

Il ponte ciclo-pedonale strallato è già considerato una nuova icona nel paesaggio mestrino. La Porta Nord, un edificio-scultura che, come un grande schermo trasparente, costituisce un setto diafano tra il costruito della città e il verde del bordo lagunare, è diventato un punto di ritrovo e socializzazione dei cittadini dell'area veneziana.

Fasi Future

L'Amministrazione Comunale ha già programmato le prossime fasi di attuazione del progetto che comprendono:

1. Opere di arredo e di completamento dei servizi.
2. La costruzione del Polo Nautico in un'area di 12 ettari.
3. La ristrutturazione dell' isola Ex-Polveriera Manin nel Canale Osellino.
4. L'espansione del parco su un area di 29 ettari tra il Canale Scomaltore e Campalto.

Risorse Impegnate

La realizzazione delle opere nel primo stralcio del progetto è stata finanziata con contributi dell'Unione Europea, della Regione Veneto, del Comune di Venezia, del Magistrato alle Acque (Ministero LL.PP. poi Ministero Infrastrutture e Trasporti).
La spesa complessiva è stata di circa 50 milioni di Euro.