

# SMART-A

Un progetto partecipato per un futuro  
condiviso per Santa Marta a Venezia



arch Matteo Pandolfo  
con il contributo dell'arch Gianluca Ballarin  
e la partecipazione di alcuni cittadini di Santa Marta

## Indice generale

Premessa.....	2
Storia dei luoghi in sintesi.....	3
Dimensione dell'area.....	7
I lavori in corso.....	9
Appunti di un progetto partecipato.....	10
Un progetto per Santa Marta accessibile (Gianluca Ballarin).....	14
La casa della partecipazione, l'urban centre.....	16

## Premessa

Chi deve decidere il futuro delle città? Questa la domanda che spesso ci poniamo da cittadini quando capita che grandi interessi privati o avidità politiche si apprestano trasformare o utilizzare parti del territorio per ottenere importanti rendite economiche.

La risposta sembra ovvia, il paesaggio fisico economico sociale dei luoghi abitati è un bene di tutti, anche se si tratta di confrontarsi sul futuro di una piccola parte della città, forse anche della posizione di una panchina. Abbiamo capito nel tempo che le azioni su un luogo ricadono inevitabilmente su un'area più vasta coinvolgendo ampie parti della popolazione.

Le cittadinanze più attive o quelle più coinvolte si allarmano quando vedono all'orizzonte grandi capitali privati che cercano amministratori pubblici propensi a voler accogliere opportunità di un buon investimento ignorando possibili disastri ambientali e sociali. Nel corso del tempo abbiamo visto sindaci srotolare tappeti rossi alle speculazioni che non sempre sono solo cattive, ma sono cattivi amministratori quelli che non riescono ad ottenere nulla in cambio per la città ovvero almeno impedire rigidità nell'assetto urbano che possano far danni alle future generazioni, perdendo i benefici della speculazione buona.

Quando le amministrazioni pubbliche dimostrano con i fatti di privilegiare la distruzione del proprio territorio invece di attivare buone politiche ambientali d'interesse comune, i cittadini iniziano ad organizzarsi in comitati o associazioni, promuovono flash mob incontri e convegni, progetti partecipati, inchieste.

Quando la popolazione di Santa Marta, già martoriata dai fumi e dai rumori delle grandi navi, ha visto l'inizio di lavori di scavo per le bonifiche nell'area Italgas e la costruzione di un nuovo parcheggio su area dei binari delle Ferrovie dello Stato ex platea lavaggi, con taglio di alberi e vegetazione ha chiesto quali fossero i progetti in

atto per quelle aree.

Nessuna risposta è pervenuta dalle pubbliche amministrazioni o meglio, la risposta del presidente dell'Autorità Portuale al presidente della Municipalità è stata che l'informazione non era dovuta ai cittadini, quanto di più incredibile e sconcertante possa accadere in uno stato democratico.

Ecco perché a seguito di un flash mob a difesa del verde pubblico, molti residenti di Santa Marta hanno chiesto di fare il punto della situazione, per denunciare le problematiche del quartiere e raccogliere idee per un futuro migliore più sostenibile ma soprattutto condiviso, quando la condivisione si sa che porta immancabilmente a risultati amministrativi migliori.

SMART-A è il risultato di questa esperienza di progettazione condivisa e partecipata.



## Storia dei luoghi in sintesi

Certamente la prima parte dello studio ha riguardato gli avvenimenti storici che hanno determinato le trasformazioni di questa particolarissima parte di città.

La penisola di Santa Marta è uno dei primi terreni emersi abitati che hanno costituito la prima forma urbana di Venezia, un lembo terra che costituiva il punto di



collegamento acqueo verso la terraferma, abitato da pescatori e rimorchianti.

F. Guardi

La sagra di Santa Marta

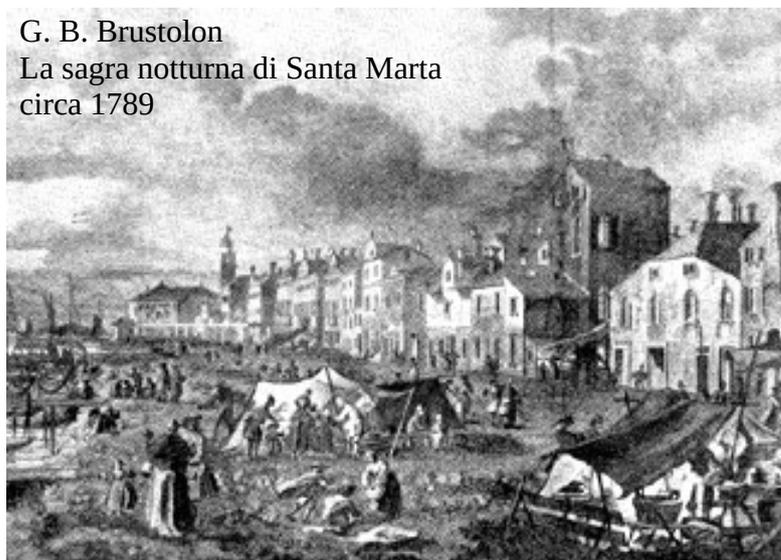
Circa 1755



G. B. Brustolon

La sagra notturna di Santa Marta

circa 1789



Nel 1300 veniva fondato il monastero monacale di Santa Marta soppresso e spostato nel 1805 a Santa Giustina, ora scuola Benedetti. Nel tardo '500 si ha notizia che le monache sovvenzionavano la festa di Santa Marta, sagra notturna che veniva festeggiata alla vigilia del patrono sulla spiaggia e che nel settecento viene dipinta dai famosi pittori dell'epoca G. B. Brustolon e F. Guardi.

La sagra venne estesa in tempi successivi a tutti i lunedì di Agosto, ed ha visto la grande partecipazione dei veneziani poveri e ricchi a feste che probabilmente erano molto divertenti, con cene a base di pesce cotto sulla sabbia e sogliole in saor, con il contorno delle barche ormeggiate ed illuminate di fronte alla spiaggia.

Durante e dopo il periodo delle dominazioni francese e austriaca (1797-1866) tutta l'area venne interessata da grandi trasformazioni. Dal 1828 venne imbonita con materiali di risulta l'area denominata Campo di Marte a nord della penisola, unendo alle terre emerse del centro storico tutta l'area compresa tra Sant'Andrea e la punta della Chiesa di Santa Marta.

Catasto austriaco 1840



In seguito vennero demoliti tutti gli edifici della ex penisola eccetto la Chiesa di Santa Marta, per dare spazio alla nuova area portuale, alle nuove costruzioni per la residenza e l'industria.

La costruzione del Cottonificio Veneziano inaugurato nel 1883 stravolge la conformazione urbana di tutta l'ex penisola, generando una strozzatura nell'accesso al costruendo nuovo quartiere residenziale dal resto del centro storico; viene imbonito anche il Rio dei Sechi e quindi l'intera area viene unita nella consistenza riscontrabile oggi. Il Cottonificio Veneziano cessa le sue attività nel 1960, e con gli anni novanta l'intero compendio immobiliare viene acquisito dalle università veneziane e trasformato per l'utilizzo scolastico.

Dopo il 1909 si espande nell'area dell'ex Campo di Marte la fabbrica della produzione del gas che durò almeno fino al 1922 quando si decise che l'illuminazione pubblica doveva essere alimentata con l'elettricità del Conte Volpi.

I primi decenni del novecento vedono la progressiva costruzione di un nuovo

quartiere residenziale ad opera delle Ferrovie dello Stato, di Istituto Autonomo case popolari e altri enti.



Vista da pallone areostatico del 1911

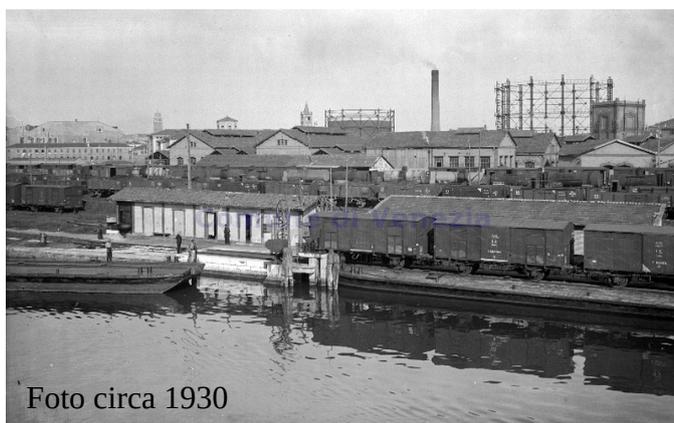


Foto circa 1930

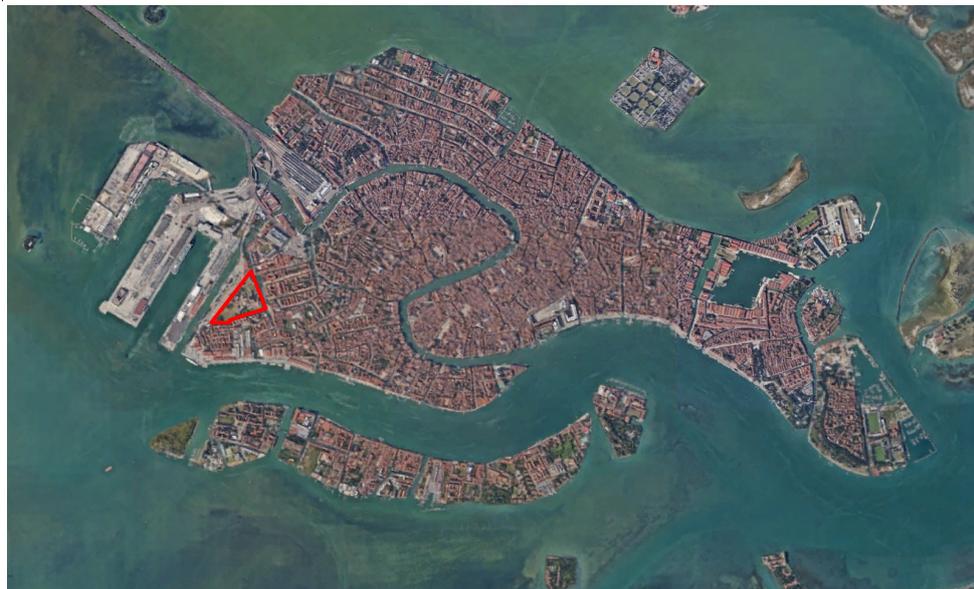


Foto circa 1930

## Dimensione dell'area

Guardando Venezia dall'alto si intuisce che non ci sono molte aree verdi pubbliche a disposizione dei cittadini nel centro storico, e non ci sono altre aree di pari dimensione su cui poter agire con trasformazioni che possano dare vitalità alla vita di questa città "saccheggiata" a partire dall'occupazione francese del 1789 per arrivare fino ad oggi ad una città svuotata con una popolazione residente nel centro storico di circa 59 mila abitanti. Senza il beneficio di una reale certezza io credo che nel centro storico potrebbe vivere normalmente una media di circa 100 mila abitanti residenti in una parte delle sue case ad uso residenziale se solo fossero messe a disposizione dalle azioni amministrative degli enti pubblici proprietari di parte di questo patrimonio immobiliare.

La dimensione del lotto denominato area Italgas di Santa Marta, come perimetrato dai muri di confine esistenti è di circa 4,96 ettari, mentre l'area definita dal Piano Particolareggiato PP5 di Santa Marta è di 10,58 ettari. La superficie del centro storico di Venezia è di 414.600 ettari. Le superfici dell'Arsenale di Venezia e del Forte Marghera sono di 48 ettari ciascuna. La superficie del Parco San Giuliano è di 74 ettari.



## Normativa urbanistica vigente

Il piano regolatore generale è stato dal 1949 fino al 2014 lo strumento con il quale venivano previste le trasformazioni urbane in Italia, il PRG del Comune di Venezia venne approvato nel 1962. Negli anni ottanta sono stati approvati i Piani Particolareggiati che costituivano la parte attuativa del piano urbanistico. Dal 2014 è attivo il PAT, piano di assetto del territorio, che ha sostituito il Prg quale strumento di

progettazione urbanistica del territorio.

Come strumento attuativo del Pat sono rimaste le previsioni del Prg in fase transitoria fino all'adozione del PI "Piano degli Interventi", a cui viene integrato un documento sindacale approvato dal consiglio comunale con durata di cinque anni, ovvero la durata del mandato politico.

Un piano particolareggiato interessa l'area Italgas e l'area ferroviaria denominata ex platea lavaggi, denominato "PP5 piazza d'armi", una serie di previsioni urbanistiche che oggi sono da ritenere superate.

L'obiettivo generale del PP5 è la "Rimozione dei collegamenti stradali e ferroviari provenienti dalla Marittima, per realizzare un ampliamento del quartiere residenziale di S. Marta e una zona di attrezzature pubbliche a servizio della parte occidentale della città antica."

La tavola B3 del PP5 ancora oggi vigente nello strumento urbanistico



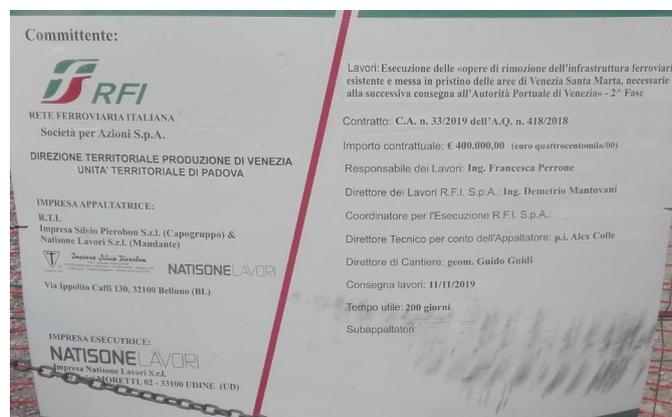
Nel documento del sindaco per il Piano degli Interventi del 2016 l'area ex Italgas di Santa Marta (a pag. 28) rientra tra quelle zone destinate per una espansione edilizia di

tipo residenziale ampliando ulteriormente la possibilità di avviare attività speculative da parte di soggetti privati.

## I lavori in corso

Al momento della studio (2020) sono attivi tre cantieri diversi.

1\_ La trasformazione di un'area di proprietà demaniale gestita dalle Ferrovie dello Stato che comporta l'arretramento dei binari e la cessione all'autorità portuale che intende realizzare un nuovo parcheggio.



La foto (settembre 2020) mostra come sia chiara ed evidente l'intenzione da parte del porto passeggeri di attivare una nuova attività speculativa, senza alcuna piantumazione, senza alcuna cura del territorio.

2\_ Nell'area Italgas il drenaggio delle acque sotterranee inquinate dalle attività di produzione del gas.



**IG Italgas Reti**

**LAVORI DI BONIFICA TERRENI CONTAMINATI**

Indirizzo cantiere: DORSODURO 2050, SANTA MARTA, VENEZIA

Committente: Italgas Reti S.p.A.  
REALINV/BONIFICHE  
Largo Regio Parco, 9 - 10121 TORINO (TO)  
Tel. 011 23941

Società Appaltatrice: R.T.I. - PETROLTECNICA S.p.A.  
- DAF COSTRUZIONI STRADALI S.r.l.

Numero di contratto: N. 5300000545 del 10/03/2018

RESPONSABILE DEI LAVORI: ING. MARCO MORANDO - NCE srl

DIRETTORE DEI LAVORI: ING. MARCO MORANDO - NCE srl

COORDINATORE DELLA SICUREZZA  
IN FASE ESECUTIVA (CSE): ING. MARCO MORANDO - NCE srl

DURATA DEI LAVORI: 441 giorni

IMPORTO DEI LAVORI: 4.846.510,00 + 244.000,00 ONERI SICUREZZA €

DIRETTORE TECNICO DI CANTIERE: DOTT. NATTA MAIRELLI - PETROLTECNICA S.p.A.

DATA CONSEGNA LAVORI: 10/03/2018

DATA DI INIZIO LAVORI: 27/03/2018

DATA DI FINE LAVORI: 24/04/2020

3\_ Nell'area Italgas lavori di bonifica dei terreni contaminati che hanno comportato tagli della vegetazione e scavi.

**IG Italgas Reti**

**LAVORI DI BONIFICA TERRENI CONTAMINATI**

Indirizzo cantiere: DORSODURO 2050, SANTA MARTA, VENEZIA

Committente: Italgas Reti S.p.A.  
REALINV/BONIFICHE  
Largo Regio Parco, 9 - 10121 TORINO (TO)  
Tel. 011 23941

Società Appaltatrice: R.T.I. - PETROLTECNICA S.p.A.  
- DAF COSTRUZIONI STRADALI S.r.l.

Numero di contratto: N. 5300000545 del 10/03/2018

RESPONSABILE DEI LAVORI: ING. MARCO MORANDO - NCE srl

DIRETTORE DEI LAVORI: ING. MARCO MORANDO - NCE srl

COORDINATORE DELLA SICUREZZA  
IN FASE ESECUTIVA (CSE): ING. MARCO MORANDO - NCE srl

DURATA DEI LAVORI: 441 giorni

IMPORTO DEI LAVORI: 4.846.510,00 + 244.000,00 ONERI SICUREZZA €

DIRETTORE TECNICO DI CANTIERE: DOTT. NATTA MAIRELLI - PETROLTECNICA S.p.A.

DATA CONSEGNA LAVORI: 10/03/2018

DATA DI INIZIO LAVORI: 27/03/2018

DATA DI FINE LAVORI: 24/04/2020



## Appunti di un progetto partecipato

Dopo il flashmob del 2 luglio 2020 viene convocata una assemblea cittadina per discutere sul futuro dell'area, e protestare contro il silenzio delle istituzioni a fronte dell'avvio di questi cantieri così impattanti sul quartiere di Santa Marta, partiti senza informare o condividere prospettive di futuro utilizzo o progetti.

La riunione per discutere di progettazione partecipata tra cittadini è convocata il 20 luglio alle ore 17,00 presso il Centro Anziani di Santa Marta gestito da Marco Forieri

che ha ospitato l'iniziativa.

I facilitatori Matteo Pandolfo e Gianluca Ballarin prima descrivono la storia e la situazione attuale dell'area, e poi annotano su un grande foglio le indicazioni progettuali dei cittadini.

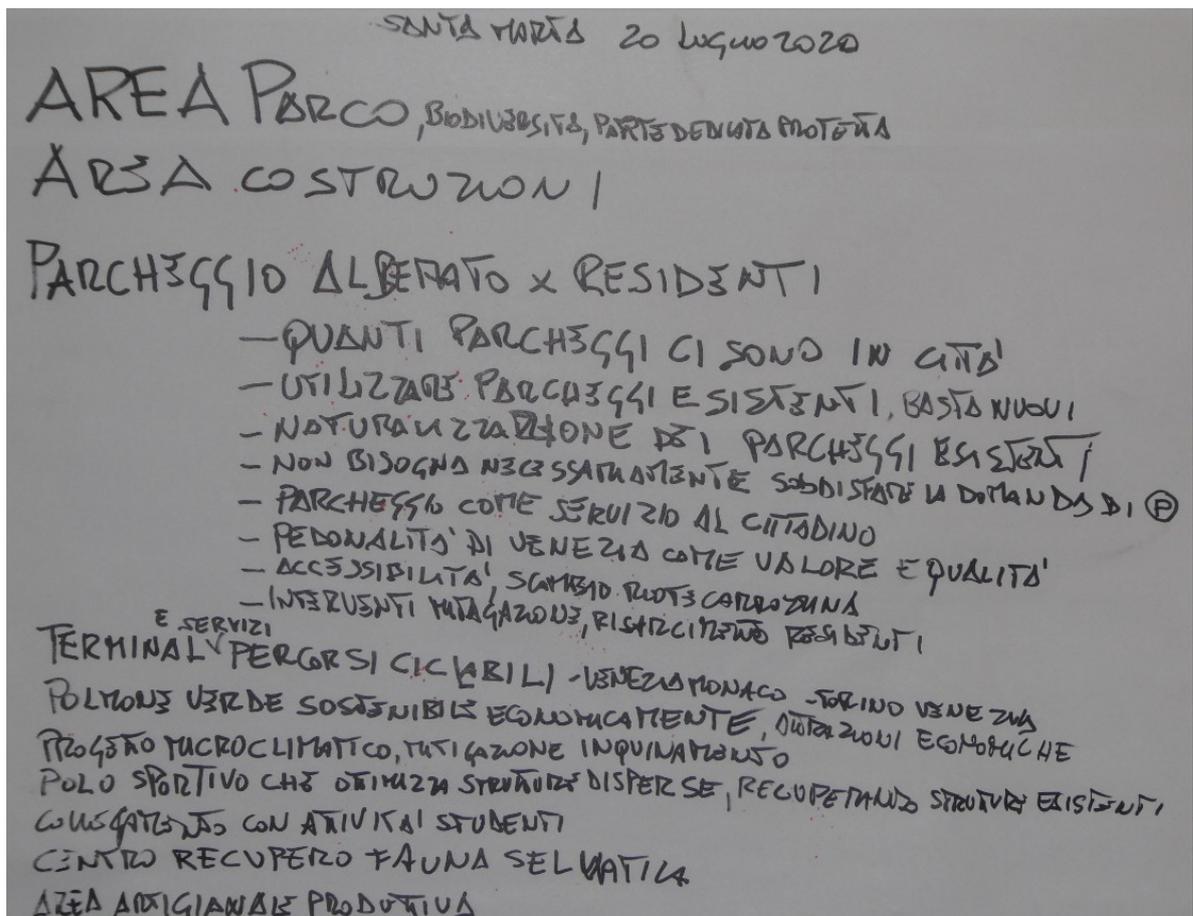
Le preoccupazioni maggiori riguardano il taglio degli alberi e della vegetazione durante le opere di bonifica e la realizzazione del nuovo parcheggio che probabilmente diventerà parte delle attività speculative dell'autorità portuale.

La vegetazione cresciuta naturalmente costituiva una mitigazione all'inquinamento provocato dalle grandi navi ormeggiate poco distante, e venendo meno questa presenza arborea tutti propendono a proporre la ricostituzione di un'area verde.

La discussione ampia e molto produttiva riportata sul tabellone viene qui descritta.

Le principali aree tematiche vengono declinate in concrete proposte di utilizzo dell'area, e certamente bisogna precisare che la discussione non è facilmente riconducibile ad un testo scritto.

Il tabellone:



Le tre aree tematiche principali definite e discusse sono Area parco, Area costruzioni, Parcheggio alberato per residenti. Seguono note generali che riportano temi e proposte della discussione libera.

Si riporta il testo del cartellone e ulteriormente meglio spiegata la sintesi.

#### AREA PARCO

Viene indicata la biodiversità quale parametro fondamentale di un progetto ambientale correttamente affrontato

Si richiede che sia prevista una zona verde per la protezione delle residenze dai fumi inquinanti e dai rumori provenienti dal porto, causati dalle grandi navi, per migliorare il microclima dell'area.

#### AREA COSTRUZIONI

Non viene esclusa la possibilità di realizzare nuove costruzioni, che sicuramente dovrebbero prevedere attrezzature per lo sport, una area artigianale produttiva direttamente collegata alle sponde dei percorsi acquei, servizi per il terminal della mobilità ciclabile.

#### PARCHEGGIO ALBERATO PER RESIDENTI

I residenti del centro storico chiedono parcheggi dedicati ed esclusivi, per rimediare alle difficili condizioni di collegamento auto con la terraferma. I veneziani pagano a caro prezzo il possesso di un'auto spesso necessaria per lavoro.

Un parcheggio innovativo e ambientalmente sostenibile deve essere alberato, dotato di superfici permeabili.

#### NOTE

Si ribadisce la necessità per Venezia di dotarsi di un terminal di percorsi ciclabili a livello europeo che partono da Monaco o da Torino, che preveda una attività di riparazione e manutenzione delle biciclette.

Certamente va riqualificata la zona con la previsione di un polmone verde che possa mitigare l'inquinamento, generando un microclima che migliora la vita in città, ma senza per questo escludere una previsione di attività artigianali produttive favorite dalla possibilità di avere un facile scambio tra acqua e terra, che facilita l'approvvigionamento di materiali, l'intermodalità ed i trasporti etc etc, per dare la possibilità alle attività di essere concorrenziali sul mercato.

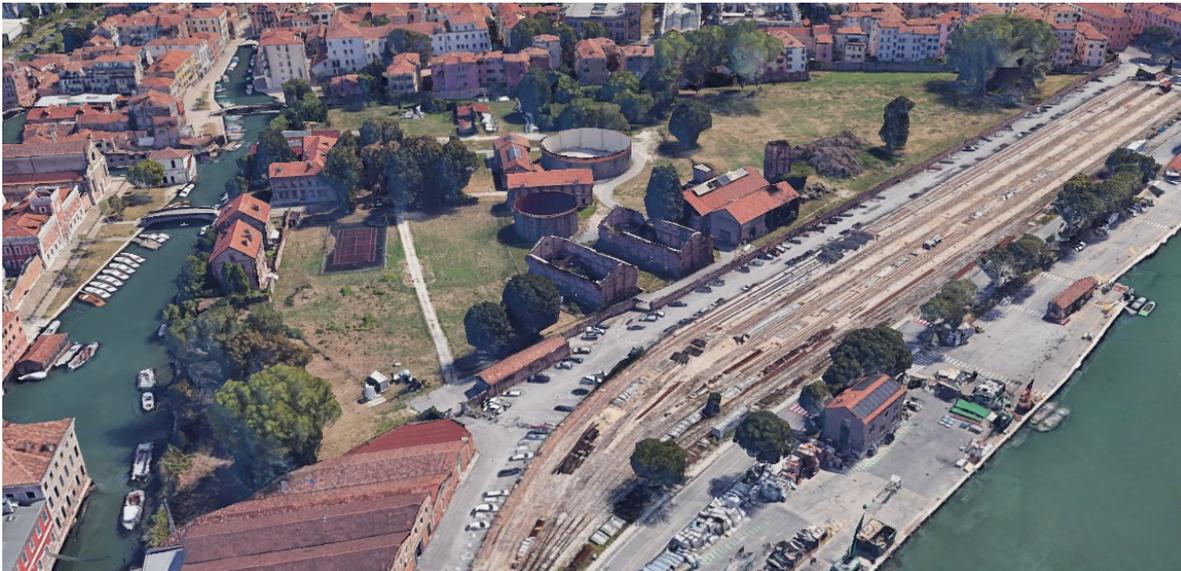
Si potranno prevedere attrezzature sportive raggiungibili dal centro storico pedonale e dalla terraferma per agevolare l'arrivo e la partenza delle squadre e del pubblico.

L'area dovrà essere attraversata da percorsi che collegano le varie parti di città, che

abbreviano i tempi per raggiungere piazzale Roma e la Ferrovia, che collegano l'area universitaria dell'ex cotonificio dove da poco è stata inaugurata una residenza studentesca, l'ex chiesa di Santa Marta che è un contenitore restaurato ora poco utilizzato.

Fra le attività proposte si potrà anche dare spazio ad un centro di cura e studio della fauna selvatica che manca nell'area vasta costituita dall'intero comprensorio lagunare.





## **Un progetto per Santa Marta accessibile** (Gianluca Ballarin)

La rigenerazione dell'area favorisce la realizzazione di una vasta parte accessibile del centro storico che parte dalla Ferrovia e arriva alla Salute. L'immagine evidenzia in verde tutte quelle isole che potrebbero diventare direttamente accessibili dal terminal di Santa Marta, senza necessità di mezzi pubblici.



L'accessibilità al Centro Storico per i portatori di disabilità non è MAI stato risolto. Non ci sono state nuove proposte che hanno fatto seguito alla decisione di rimuovere l'ovovia dal Ponte della Costituzione (20 minuti di attraversamento) per superare la barriera architettonica costituita dal Canal Grande.

L'area Italgas è direttamente interconnessa alla stazione ferroviaria da un percorso ferroviario oggi sottoutilizzato lungo circa 1200 ml che potrebbe consentire ai

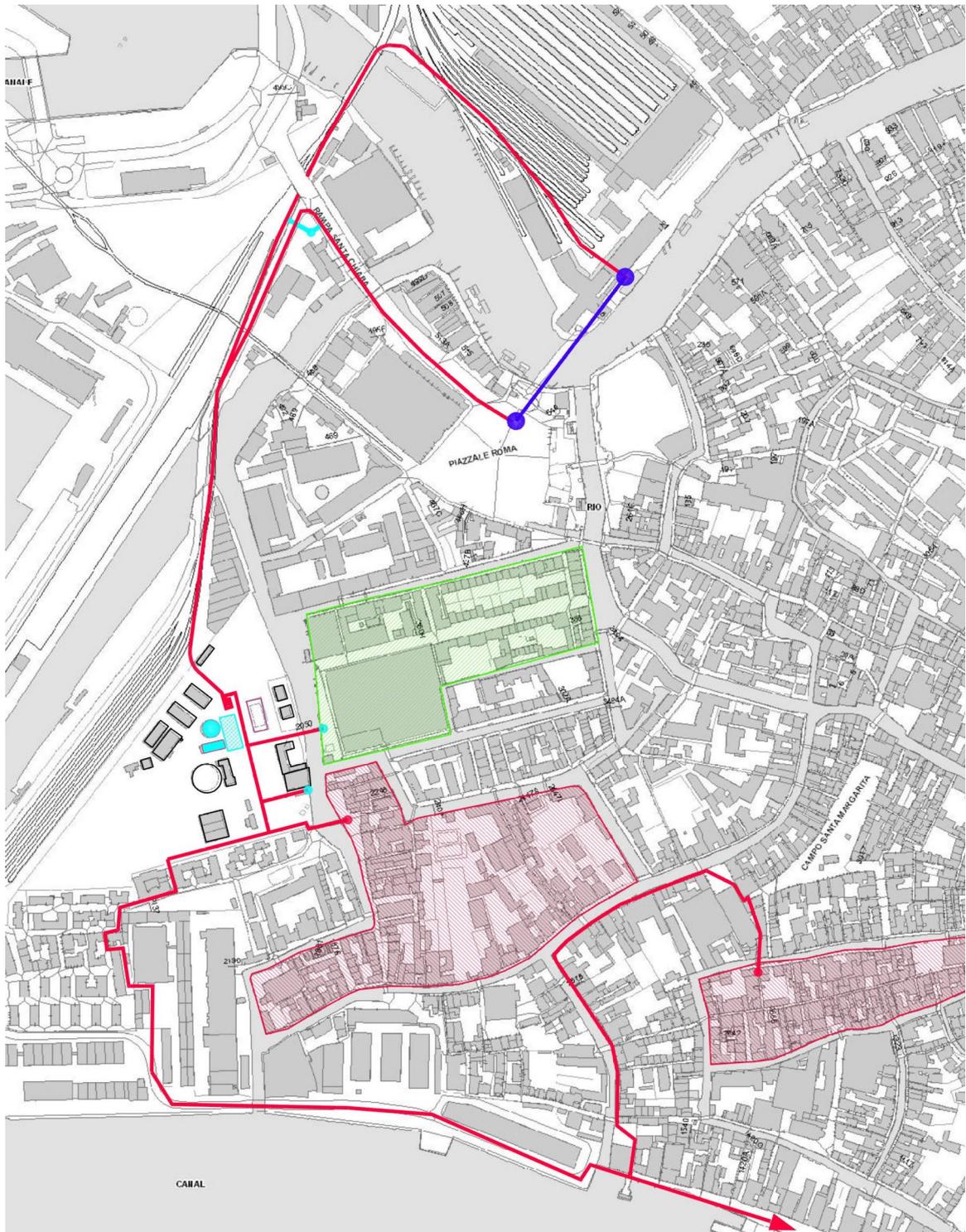
portatori di disabilità l'attraversamento del Canal Grande anche su mezzo proprio, risolvendo una volta per tutte l'accessibilità alla parte Est di Venezia.

Il tempo di percorrenza del percorso varia tra 10/12 minuti a piedi a 5/6 minuti in carrozzina elettrica, 2/3 minuti in bicicletta o monopattino.



L' area Italgas può essere essere raggiungibile via gomma, via ferro, via acqua e a piedi, è pertanto un luogo ideale per **DIVENTARE UN TERMINAL PER LA DISABILITÀ.**

Nel grafico che segue viene indicato il percorso senza barriere architettoniche che collega la zona Est che comprende Santa Marta, Zattere, Santa Margherita, Piazzale Roma, San Barnaba, con la zona Ferrovia, San Giobbe, San Geremia



## La casa della partecipazione, l'urban centre

La vicinanza tra pubbliche amministrazioni che decidono e informano sulle trasformazioni del territorio, sulle misure da intraprendere per la sicurezza di una piazza o di un quartiere, per dare risposta a problemi e conflitti materiali o

immateriale, si misura con le strutture e le capacità politiche di una amministrazione locale, luogo politico vero di incontro tra cittadinanza residente fissa o anche temporanea.

La volontà politica del dare risposte alle opportunità offerte dalla partecipazione si misura proprio da quanto le istituzioni investono in attenzione ascolto e sensibilità amministrativa.

La partecipazione ha bisogno di regole certe, tempi, canali di comunicazione fra cittadini e istituzioni.

I luoghi della partecipazione possono essere gestiti dall'amministrazione a costo zero, possono avere uno spazio istituzionale in rete o in luoghi fisici spesso recuperati da usi temporanei, da luoghi poco utilizzati, che si auspica siano collocati il più vicino possibile ai luoghi dell'istituzione.

In tempi passati non era raro organizzare eventi nella sala del consiglio, ricordo particolarmente la presentazione del progetto per il parco della laguna nord, in seguito affondato dall'attuale giunta.

Molto spesso venivano utilizzate le sale consiliari per le riunioni.

Una definizione dell'Urban Center che intendiamo adottare:

**“L'Urban Center** ha come scopo quello di osservare la città, e il suo cambiamento, favorire l'incontro tra i luoghi politici delle decisioni consiliari e i cittadini, per promuovere la partecipazione e dare spazi fisici ai processi progettuali anche itineranti che potranno trovare concreta risposta attraverso l'istruzione di proposte e di concorsi pubblici sulla rigenerazione degli spazi della città.

Si occuperà di approfondire fenomeni multipli, apparentemente disomogenei, che in vero restituiscono la complessità propria di un contesto in costante cambiamento.

L'Urban Center raccoglierà idee, proposte, suggestioni ed osservazioni, sarà luogo di studio, ricerca e di confronto, con l'intento di coinvolgere le persone e di produrre un processo virtuoso di partecipazione e condivisione”.