

**OSSERVAZIONI ALLA
PROPOSTA DI ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RIQUALIFICAZIONE
DELLA STAZIONE FERROVIARIA DI MESTRE
E PER LA REALIZZAZIONE DI UNA STRUTTURA DI COLLEGAMENTO
TRA MESTRE E MARGHERA**

ASSOCIAZIONI proponenti :

EcoIstituto del Veneto, Urbanistica Democratica

ASSOCIAZIONI aderenti

**WWF, FIAB-Amici della Bicicletta, Amico Albero, Italia Nostra,
Movimento dei Consumatori, Venezia Cambia**

PREMESSA

L'Accordo di programma si giustifica solo se garantisce quanto si enuncia, ovverosia: 'la riqualificazione della stazione FS e collegamento tra Mestre-Marghera'.

Quindi le proposte di aumento delle volumetrie e delle funzioni rispetto ai diritti già acquisiti (volumetria dell'edificio ex poste e degli edifici della stazione) vanno valutate per verificare se sono in grado di migliorare adeguatamente

- 1) la qualità e la funzionalità complessiva della stazione Ferroviaria, oggi tra le più invivibili e congestionate d'Italia,**
- 2) la realizzazione della struttura di collegamento urbano tra Mestre e Marghera e la sostenibilità funzionale ed economica delle attività commerciali in essa collocate.**

A una prima sintetica valutazione non risultano garantiti gli investimenti pubblici necessari da parte delle Ferrovie dello Stato.

Inoltre, riguardo alle funzioni e gli investimenti privati concentrati nelle nuove volumetrie e attività (alberghiere-commerciali) non risulta garantito il livello minimo del beneficio pubblico come da regolamento vigente (51 %).

Andranno quindi preliminarmente approfondite le condizioni preliminari, funzionali economiche e giuridiche, procedurali per la validità e l'approvabilità dell'Accordo.

**CONSIDERAZIONI CRITICHE sul merito del Piano proposto per l'Accordo
E PROPOSTE DI CONTENUTI URBANISTICI, STRUTTURALI E FUNZIONALI
per un Piano che sia di effettiva riqualificazione urbanistica
dell'intero sistema e ambito della stazione ferroviaria di Mestre (e Marghera)**

Connettere Marghera e Mestre è certamente un grande e condivisibile obiettivo.

Ma l'attuale Accordo di programma mira in sostanza semplicemente a nuove, considerevolissime, cubature. L'obiettivo delle connessione diventa cioè strumentale per consentire nuovi grandi interventi attorno alla Stazione di Mestre piuttosto che per la Stazione di Mestre. Il programma non denota attenzione per migliorare la connessione della stazione con il contesto urbano, sia per le aree urbane immediatamente circostanti che per la dimensione metropolitana delle infrastrutture e della mobilità.

Con il presente documento i firmatari evidenziano le gravi criticità rilevate nella documentazione esaminata e suggeriscono, in linea generale, come poter ottenere un complesso di interventi davvero a vantaggio della comunità.

A questo proposito va fatta tuttavia chiarezza: il sindaco Brugnaro sembra dare per scontato, con le recenti maxi cubature su via Ca' Marcello, e con queste prossime, che il futuro economicamente più promettente per Venezia sia quello di assecondare l'industria turistica di massa: questo significa però portarsi più prossimi alla saturazione fisica della città antica e a un ulteriore impoverimento delle sue funzioni proprie di città complessa.

Quali sono allora le funzionalità che si possono davvero auspicare per i volumi edilizi attorno alla Stazione di Mestre e di Marghera? Cosa è possibile fare per attrarre insediamenti di attività altre? Oppure ci va bene che si tratti semplicemente di una stazione, turistica, per Venezia?

A

NEL PIANO PROPOSTO PER L'ACCORDO, VOLUMI ECCESSIVI E UNA INAMMISSIBILE EROSIONE DELLO SCARSO SUOLO PUBBLICO IN UN AMBITO GIÀ ASFITTICO E CONGESTIONATO

Lo spazio pubblico e i percorsi antistanti la stazione sono già ora assai stretti e congestionati; nessuna stazione non solo internazionale o nazionale, ma nemmeno di semplice capoluogo provinciale è così asfittica e sacrificata come la stazione di Mestre

[VEDI DOSSIER SUI PIAZZALI DI STAZIONE DEI CAPOLUOGHI NORD-EST]

Spazi e percorsi antistanti dovrebbero essere ampliati e adeguati a un'accessibilità confortevole e alle necessità di servizio funzionale dei suoi moltissimi utenti (viaggiatori ferroviari; e di pullman, tram e bus; e ciclisti) molti dei quali provenienti anche da lontano e che meritano un'adeguata e decorosa accoglienza in questa strategica e principale porta urbana.

Un responsabile piano per la Stazione deve riconoscere che accoglienza e servizi per i viaggiatori e per gli utenti di mobilità urbana necessitano di adeguati spazi pubblici e aperti con confortevoli possibilità di movimento, e assumere questo obiettivo come massima priorità funzionale, urbanistica, e anche architettonica.

1 - Invece l'Accordo proposto non propone alcuna attenzione e innovazione in questa direzione, e, , addirittura, all'opposto, se venisse approvato e attuato, gli attuali ristrettissimi spazi, già ora critici e assai congestionati verrebbero ulteriormente ridotti (perfino ristretti), e per di più caricati da altissime volumetrie e nuove funzioni non direttamente di servizio all'interscambio.

Per qualificare la stazione e il suo sistema di servizi occorre complessivamente aumentare, e non diminuire, i ridottissimi spazi liberi e aperti; e le eventuali volumetrie aggiuntive non devono ridurre alcun attuale spazio libero a terra già a uso pubblico.

2 – In particolare, in tutto l'ambito della zona stazione, le eventuali nuove volumetrie aggiuntive devono fornire alla collettività le superfici pubbliche o a uso pubblico richieste dalle leggi (aree a standard) senza sconti o deroghe, particolarmente inaccettabili in questo particolare caso di pregressa grave insufficienza. E nel soddisfare tali obblighi, le superfici già ora 'a pubblico servizio' (a standard' di quartiere o urbani), e come tali già computate come tali nel P.R.G. vigente, non vanno conteggiate un'altra volta (pena un'inammissibile doppio conteggio) [e ciò vale anche per le aree a servizi dell'ambito Piraghetto].

3 – Per tali motivi, e per non aumentare e peggiorare il sovraccarico di frequentazioni e accessi in spazi già gravemente ristretti e congestionate, le quantità di volumetrie aggiuntive (rispetto al PRG vigente) vanno drasticamente ridimensionate (eliminate o ridotte), entro una misura congrua e proporzionale con gli spazi liberi disponibili.

4 – In particolare, va eliminata totalmente la previsione di occupazione dell'attuale piazzale antistante l'edificio che attualmente ospita, tra altro, il distaccamento della Polizia. L'occupazione di quella superficie (per edificare l'edificio denominato P.U.3), ridurrebbe ben di un terzo l'ammontare attuale delle superficie di piazzale aperto, cancellandone in particolare proprio la parte dotata di maggiore profondità (18 m).

Volumetrie e superfici di pavimenti proposte per quel lotto vanno ridotte quanto meno alle quantità già formalmente riconosciute e accordate dai precedenti Accordi e atti perfezionati ed esecutivi. E le volumetrie ridotte che rimanesse concesse vanno distribuite, con elevazioni contenute, sui sedimi già occupati e 'coperti' dell'attuale complesso di stazione, senz alcuna erosione di alcuna parte di spazi liberi.

5 – Questa cancellazione del PU3 risulta opportuna e persino necessaria anche per le esigenze di equilibrata composizione spaziale, ovverosia di 'distanziamento' delle volumetrie aggiuntive rispetto agli edifici esistenti immediatamente prospicienti e di notevole altezza (11-14 piani) presenti sul bordo nord del piazzale ('Tritone' e 'Plaza').

IL P.U.3 infatti, collocandosi proprio di fronte a tali volumi e sopravanzando di molto il 'filo di fabbrica' dell'attuale edificio 'della polizia' per collocarsi 'a filo del bordo stradale', verrebbe a costituire per tutto quel lungo tratto uno 'stretto canyon' urbano, in cui gli alti edifici posti sui due lati della strada (senza più piazzale ne slargo), verrebbero a fronteggiarsi a stretto vis a vis, a una distanza minore dell'altezza di ciascuno dei due fronti.

Una costipazione dello spazio così asfittica e soffocante comprometterebbe del tutto i 'piani alti' delle visuali libere, e quindi l'equilibrata composizione urbanistica dello slargo di stazione, ovverosia di quello spazio di distacco e di respiro tra la ferrovia/stazione e la città che gli si presenta di fronte che in tutte le stazioni ferroviarie è programmaticamente cercato e rispettato, sia per garantire un momento di compensazione, per i viaggiatori, della -quella sì, inevitabile- ristrettezza di spazi e di vedute sofferta durante il viaggio in treno (e nella parte della stazione 'lato ferro'), sia per dare ampiezza e sottolineatura all'effetto di 'stacco' e di confine, o meglio di 'porta urbana' che il piazzale di stazione ('lato città') costituisce per i viaggiatori arrivati in treno (specialmente per quelli 'foresti', in questa stazione numerosissimi per l'alta incidenza degli arrivi e partenze 'turistici').

6 - La cancellazione del Pu3, e della relativa torre, corrisponde infine all'esigenza di evitare che la torre proposta nel P.U.3 venga a fronteggiarsi vis a vis, perfettamente di fronte, all'altra torre, prevista nel P.U.2, con grande vicinanza (relativamente alle loro altezze) tra le due.

Prospicienza vicina e perfetta che in tutti i complessi multitorre viene sistematicamente e

attentamente evitata (sfalsando e ruotando parzialmente la pianta dei due corpi edilizi lungo il proprio asse verticale), e che invece nella configurazione spaziale di planimetrie e di indicazioni plani-volumetriche proposta nell'Accordo si verificherebbe senza alcuna prevenzione.

7 – La riduzione degli ingombri volumetrici massimi e la soddisfazione alla necessità di maggiori distanziamenti vanno attuate anche per le necessità di garantire le condizioni di sicurezza e di soccorso in situazioni di emergenza. Va inoltre verificata l'ammissibilità dell'incombenza diretta degli edifici (ed edifici di altissima elevazione) sui binari e sulle banchine rispetto alle normative vigenti.

B

NECESSITÀ DI RIQUALIFICARE L'INTERA FASCIA DELLA STAZIONE E DEGLI ISOLATI ADIACENTI LATO NORD (MESTRE), E QUINDI DI ALLARGARE L'AMBITO DI PIANO E IL PROGRAMMA DI INTERVENTI

La storia urbanistica dell'intero ambito della stazione di Mestre, del suo affaccio 'lato città', e dello sviluppo e dell'articolazione delle sue componenti, dei suoi piazzali e del suo intorno dal secondo dopoguerra è segnata da una serie sistematica di occasioni perdute, di sacrifici di progetti e di spazi, di promesse non mantenute, di rinunce ed abbandoni alla privatizzazione o di usi particolari sempre a spese dello scarso spazio residuo.

[Si veda nota storica in Appendice]

Anche gli ultimi episodi costruttivi o di sistemazioni a terra hanno tristemente confermato questa purtroppo sistematica trascuratezza, abbandonando alla privatizzazione e alla recinzione privata spazi preziosissimi spesso già vincolati alla pubblica utilità senza mai pretendere né tentare di concordare una riqualificazione e un incremento degli spazi aperti di libero transito (vedi recinzioni del garage multipiano, edificazioni a filo confine del recente silos in area FS senza spazi adeguati per pedoni né per la manovra delle auto, persino il restringimento dei spazi già liberi o pedonali di fronte agli alberghi Bologna e Plaza e ancor prima all'hotel Trieste).

Una profonda riqualificazione dell'intero ambito, che voglia riqualificare la dotazione, la qualità e la fruibilità confortevole degli spazi circostanti la stazione impone un piano necessariamente allargato agli isolati circostanti e al relativo sistema di viabilità. Ancora una volta è inaccettabile che, come purtroppo si è verificato dall'immediato dopoguerra in poi, si conceda nuove grandi edificabilità entro singoli lotti preesistenti in modo episodico e casuale secondo le aspettative di quello o quell'altro operatore (o speculatore immobiliare), senza un disegno urbanistico che pensi invece, soprattutto, alla trama d'insieme delle parti pubbliche e alla loro funzionalità.

8 - Un piano per l'ambito della stazione di Mestre che voglia veramente riqualificare l'insieme deve comprendere gli isolati prospicienti, compresi tra via Venezia e via Cappuccina, provvedendo alla riqualificazione dell'intero sistema degli spazi pubblici fino a via Piave (giardino dei ferrovieri), via Cappuccina/Via CaMarcello e via Trento (fino ad oltre i nuovi park auto e bici).

9 - Anche con l'aiuto e il coinvolgimento dei rispettivi frontisti privati va composta una rete continua di percorsi pedonali coperti, che raggiunga tutte le fermate bus, i grandi alberghi, il verde di via Piave e di p.le Bainsizza, le aree di completamento urbanistico in via Dante e l'inizio di via

Cappuccina e di via Ca' Marcello.

La rete delle piste ciclabili, interrotta proprio lungo tutta via Stazione e Trento, va ricucita con un percorso di larghezza adeguata al notevole traffico, e un raccordo continuo e sicuro con il percorso in sottopasso da/per Marghera.

10 - Le fermate delle linee di trasporti pubblici (o anche di quelli in concessione) vanno dotate di superfici adeguate al grande affollamento e attrezzate con copertura, sedute, e confort minimi di informazione.

E vanno individuati e predisposti spazi adeguati, distribuiti rispetto le diverse direzioni urbane (Giustizia, Piave, Cappuccina) per la inversione e la sosta veloce di bus in rendez-vous e/o in capolinea

11 - Ma per realizzare tutto ciò è indispensabile ridurre il traffico di transito automobilistico privato in tutta la fascia lungo la stazione, addirittura eliminandone il traffico di attraversamento con la chiusura al libero transito automobilistico di tutta la zona prospiciente all'intero complesso dell'edificio di stazione.

- a) L'intera fascia degli spazi ora automobilistici va destinata, con interventi drastici di 'limitazione' (Z.T.L.) e di 'moderazione del traffico' (sistemazione delle superfici per un uso sicuro misto auto/pedoni, per pochi veicoli in transito a passo d'uomo) al servizio esclusivo della stazione e delle sue funzioni di interscambio, riservandolo al più al transito a bassa velocità dei bus di linea urbana, e all'inserimento, al bordo, di adeguate e attrezzate zone taxi per le diverse direzioni.
- b) Ridotte zone di park auto per 'kiss and ride' (fermata per accompagnamento senza parcheggio, o parcheggio brevissimo comunque a pagamento per appuntamento o accompagnamento alla stazione) vanno attestate ai bordi esterni di tale fascia (dove devono cominciare i percorsi pedonali coperti da/per la stazione).
- c) Da tali park 'al margine' va impedito alle auto private il proseguimento e l'attraversamento del piazzale di stazione. La penetrazione al quartiere Piave, e la connessione via Cappuccina-via Piave vanno realizzate discoste dalla stazione, spostate su un nuovo breve tratto stradale in prosecuzione dalla rampa del Cavalcavia, a cavallo di via Dante e infine al bordo sud delle case dei ferrovieri.
(tale tratto stradale è tuttora possibile sia rispetto al già realizzato nuovo hotel 'dietro al Plaza' sia rispetto alle previste nuove edificazioni su via Dante -con limitati adattamenti in planimetria senza detrimento di superfici o volumi, e anzi beneficiandoli di maggior visibilità e accessibilità -.)
- d) Realizzando tale connessione alternativa, e quindi liberando effettivamente l'intera fascia di stazione dalla presenza di traffico automobilistico ad essa estraneo, si potrà finalmente allargare e riqualificare lo scarsissimo spazio esistente alle necessità di movimento pedonale dei grandi numeri di utenti che fanno interscambio con la stazione (e con tram/bus/cicli), recuperando finalmente lo scarso spazio, ora consumato per il traffico automobilistico, per destinarlo a percorsi pedonali larghi, continui e coperti, per zone pedonali di sosta, e connessi con questi a piste ciclabili, ad aree e percorsi attrezzati per bus e taxi, a qualche area di arredo verde, e per realizzare eventuali tratti di galleria tra gli edifici esistenti (e eventuali nuovi) inserendovi percorsi e nuove attività anche a un secondo livello (in tal caso ammettendovi e favorendovi apposite ristrutturazioni e ridestinzioni d'uso da parte delle proprietà) integrato e/o connesso direttamente in quota al piano della piastra Mestre-Marghera).

C

QUALIFICAZIONE DEL 'LATO-CITTÀ' SUD (MARGHERA) PER UN'EFFETTIVA RI-CONNESSIONE URBANA

E UNA NUOVA ACCESSIBILITÀ DIRETTA ALLA STAZIONE DALLA GRANDE VIABILITÀ TERRITORIALE (TANGENZIALE)

Da molto tempo si discute e si ipotizza una (ri-) connessione diretta tra i due fronti e tessuti urbani a nord e a sud della stazione (tra Mestre e Marghera), a cavallo della fascia dei binari. Ma le concrete incertezze sono molte, sia per la notevole altezza cui dovrebbe porsi sopra i binari (9-10 ml sul 'piano del ferro'; in pratica, come fosse a un 3° piano), che la rende poco invitante e impegnativa da raggiungere, sia per il suo significativo costo a fronte di concreti timori di una realizzazione che attragga poco, non venga frequentata e quindi alla fine 'non funzioni'.

Coordinando e integrando le risorse e le attenzioni progettuali in campo nei due versanti e nell'area di stazione, l'operazione è praticabile e può funzionare, ma solo se rispetta condizioni e requisiti ineludibili.

12 - Per essere attrattiva, la connessione deve essere direttissima tra: - il nuovo piazzale (riqualificato) di stazione lato Mestre, - il sistema della stessa stazione ferroviaria ('fabbricato viaggiatori', con accessi diretti verticali alle attrezzature di stazione e alle banchine di tutti i binari), - la nuova piazza e i nuovi volumi e funzioni del nuovo complesso Ulloa/CITA, - un nuovo accesso di interscambio con la ferrovia lato sud funzionalmente aperto e praticabile da tutti modi di mobilità urbana e dall'intera rete stradale (non solo dalle zone sosta interne all'area Ulloa/Cita).

I progetti di riconnessione a ponte realizzati nelle altre città mostrano che per essere veramente funzionante, una connessione tale non può essere una passerella aggiuntiva estranea e postuma ai singoli separati progetti (e persino topograficamente marginale o discosta dai 'fuochi' di tali progetti –come invece risulta nelle recenti proposte); non può essere solo passaggio ma deve essere volumi, superfici, funzioni e architettura di saldatura, che vanno pensati strettamente integrati nei progetti dei nuovi edifici previsti sia a nord che a sud e nel progetto della stazione vera e propria (la 'macchina' dell'interscambio modale da e per i vari binari ferroviari).

13 - Va impedita e prevenuta la separazione proprietaria e soprattutto topografica, strutturale, di impresa e di cantierizzazione tra i nuovi volumi (privati, autonomi e subito) e la ipotesi di piastra (successiva e tutta a carico del pubblico), separazione totale che invece è ammessa e addirittura favorita nelle attuali ipotesi di accordi e piani.

Essa equivarrebbe alla morte certa di qualsiasi vera ipotesi di attuazione della riconnessione, prima ancora che si concretizzi alcun reale progetto di essa; in tal caso infatti nessun attore pubblico troverebbe convincimento, motivo, risorse e impegno per una realizzazione certo costosa e in sé poco redditizia, una volta che tutta la parte più speculativa dei progetti fosse già stata tutta concessa a privati, fosse fuoriuscita dall'impegno sul tema e avesse trovato separata, anticipata e lucrativa concretizzazione in volumi aggiuntivi privi di impegno alcuno verso la piastra.

14 - La connessione deve essere diretta cioè assiale, tra i veri fuochi dei due versanti urbani: deve essere cioè centrata tra il baricentro della stazione nord (zona incrocio di via Piave, attuali alti edifici ad alberghi), il cuore del sistema della stazione ferroviaria e l'asse (eventualmente obliquo) della nuova piazza e del nuovo complesso Ulloa/CITA, asse che direttamente deve guardare al limitrofo nuovo parco urbano e attraverso esso riconnettersi direttamente all'asse delle piazze centrali di Marghera.

15 - Percorsi, funzioni e spazi interni alla piastra devono integrarsi strettamente con i livelli elevati (livelli 2 e 3) di tali nuovi volumi sia del lato nord che del lato sud, e attraverso questi deve trovare modo di riconnettersi al livello base (terra), con volumi e impianti di scale (mobili e fisse) che allarghino l'architettura coinvolgendo il resto dei nuovi volumi e degli spazi (eventualmente anche gradonati a più livelli degradanti) delle due piazze.

Invece connessioni verticali tra i diversi livelli che risultassero chiuse, strette e non aperte sulle

piazze (coperte e scoperte) isolerebbero la piastra dal contesto, facendola morire sul nascere.

16 – Un nuovo accesso lato sud per la stazione ferroviaria che si apra e sia funzionale all'intero sistema della mobilità urbana e territoriale (e non solo al nuovo complesso Ulloa/Cita) chiede l'inserimento sul bordo sud della fascia ferroviaria di un nuovo nodo complesso di interscambio e accesso alla stazione.

Tale nodo di manovra e di interscambio con la piastra della stazione (ma che può risolvere al contempo alle necessità di entrata/uscita anche per il nuovo complesso di via Ulloa/CITA, a manovre complete da/per Tangenziale e da/per Circonvallazione Est e Venezia, senza entrata nella viabilità interna del Quartiere Urbano di Marghera) è realizzabile collocando direttamente in superficie una rotatoria lungo l'attuale raccordo autostradale Tangenziale-cavalcavia di Mestre (dopo averne messo in sottopasso un breve tratto per la continuità del 'traffico di attraversamento', realizzabile rispettando l'attuale sottopasso pedonale di stazione), nel punto esattamente al di sotto della piastra di stazione e di connessione pedonale Mestre-Marghera (correttamente posizionata in collegamento assiale diretto con il complesso e la nuova piazza dell'area Ulloa/CITA, se necessario anche 'in obliquo' rispetto al fascio di binari).

Un raccordo diretto di tale livello di superficie, tramite ascensori e scale mobili, con la sovrastante 'piastra' pedonale della stazione, e l'inserimento presso e ai margini di tale rotatoria di apposite banchine e spazi per la fermata e la sosta stradale brevissima, renderebbe possibile, e anzi molto rapido e funzionale, l'accesso diretto della stazione ferroviaria (e di tutti i servizi e attività terziarie ad esse integrate) per l'interscambio diretto con auto private, taxi, bus urbani ed extraurbani, linee in concessione e pullman turistici, da/per la Tangenziale (e gli interi quadranti territoriali sud) senza che questi debbano più entrare nella viabilità interna di Mestre.

Nessuna altra stazione ferroviaria di treni Alta Velocità e collegamenti nazionali e internazionali in tutta Italia potrebbe vantare un collegamento così rapido della stazione centrale con il sistema delle autostrade, senza dover entrare in città.

Sono condizioni e requisiti impegnativi, che chiedono alte qualità e impegni progettuali adeguati e dedicati al tema sin dall'inizio.

La superficialità, al limite dell'ingenuità, con cui risulta invece posto il problema e abbozzata la proposta risolutiva, lascia intravedere invece alte probabilità che non solo poi fallisca, ma addirittura che gli stessi proponenti non ne siano affatto convinti e impegnati.

Venezia-Mestre, 18 febbraio 2019

APPENDICE 1

Stazione di Mestre e città. Storia e riqualificazione urbana

Nel 1908 il Regno d'Italia, dopo la nazionalizzazione delle ferrovie del 1905, decide a Mestre il principale nodo ferroviario del nord est e approva il grande "Piano regolatore della stazione di Mestre" (fig.1), con il *Parco ferroviario* a ovest e la *Darsena carboni* a est che doveva costituire l'ampliamento in terraferma del porto di Venezia, primo atto del già delineato progetto di Porto Marghera che verrà perfezionato e sancito nel 1917.

Ferrovia e stazione sono determinanti per la crescita della città di terraferma: non solo per la fondazione e sviluppo di Porto Marghera, ma anche per la direttrice di espansione di Mestre ove è l'intervento pianificato del quartiere dei ferrovieri con i suoi 643 alloggi che sancisce l'unione del centro alla stazione.

La stazione del primo periodo del 900 è caratterizzata dalla grande doppia tettoia che copre i binari sostenuta dalle alte colonne rastremate di ghisa; scambia con l'area urbana tramite il tram e poi la filovia e si collega a Marghera dal 1932 con passerella pedonale sopra i binari; negli spazi ancora ampi verso Mestre emerge il capolavoro architettonico liberty del garage Marcon di Duilio Torres e poi del pregevole Touring che si è conservato fino ad oggi.

Negli anni '40, con il progetto di grande piazza qualificata da calibrati edifici (fig 2), c'è la possibilità di ristrutturare la stazione dal lato Mestre con spazi urbani e architettonici adeguati alla sua importanza funzionale, ma questa occasione viene perduta e, in luogo di una lungimirante azione di interesse pubblico, si assiste alla continua occupazione privatistica degli spazi ancora liberi con massicce edificazioni. La stazione come crocevia locale e nazionale che progressivamente annoda la raggera di 5 rami ferroviari diventa supporto dello sviluppo produttivo e epicentro di relazioni, anche nel corso delle due guerre e nelle memorie individuali, collettive e letterarie. In contrasto con la sua importanza e con l'essere la maggiore del nord est anche per numero di passeggeri, la storia urbanistica dell'intero ambito della stazione di Mestre, del suo affaccio 'lato città', e dello sviluppo e dell'articolazione delle sue componenti, dei suoi piazzali e del suo intorno dal secondo dopoguerra è segnata da una serie sistematica di occasioni perdute, di sacrifici di progetti e di spazi, di promesse non mantenute, di rinunce ed abbandoni alla privatizzazione o di usi particolari sempre a spese dello scarso spazio residuo.

Nel 1993 vi è il progetto di "Stazione a ponte" (fig. 3) commissionato da Grandi Stazioni a Renzo Piano workshop: la stazione recupera, in una configurazione calibrata e attraente, spazio sopra i binari unendo con un doppio affaccio Mestre-via Piave a Marghera-via Ulloa dove si profila un parco, già in PRG, ad est della Cita e nuova edificazione multipiano.

Anche questa occasione non viene colta dall'azione pubblica e si arriva così all'Accordo di programma del 2004 e a quello attuale, rispetto al quale si presentano osservazioni, sia per la modifica di singoli elementi che non si ritengono in grado di risolvere complessivamente i problemi accumulati e il subentrato degrado, sia per indicare la necessità di trasformare la stazione e il suo vasto ambito di Mestre e Marghera in un nuovo comparto qualificato e sostenibile della città di terraferma.

APPENDICE 2

STATISTICA PASSEGGERI FERROVIARI – Grandi e Medie Stazioni Nord Est

Venezia-Mestre è in assoluto la principale, più affollata stazione dell'intero Nord Est!

Stazione	pass./g.	pass./a.	fonte
Bologna Centrale		58.000.000	GS 2008
(Roma Tiburtina		51.000.000	GS 2014)
Venezia-Mestre	85.000	31.000.000	GS ≤2014
Venezia S.Lucia	82.000	30.000.000	GS ≤2014
Verona Porta Nuova	68.000	25.000.000	GS ≤2014
Padova		18.500.000	
Vicenza		7.700.000	
Udine		7.200.000	
Treviso Centrale		7.200.000	
Trieste Centrale		6.000.000	
Bolzano		5.500.000	
Ravenna		5.200.000	(sf)
Ferrara		5.000.000	
Trento		5.000.000	
Reggio Emilia		4.000.000	
Rovigo		3.600.000	
Castelfranco		3.200.000	
Pordenone			
Belluno			

Fonti :

- 'GS' : 'GrandiStazioni.it' (anni vari) ripreso da Wikipedia
- '(sf)' : fonte non indicata ripreso da Wikipedia
- nessuna indicazione 'CentoStazioni.it' ≤ 2005 ripreso da Wikipedia