



Area Sviluppo del Territorio e Città Sostenibile  
Settore Ufficio di Piano

## RELAZIONE TECNICA

**Ai sensi della lettera a) del punto 2 dell'art. 79 delle Norme Tecniche del PTRC, i Comuni “possono modificare, a seguito di adeguata motivazione, l'elenco di cui al comma 1 e la relativa nomenclatura, dando comunicazione alla Regione dell'aggiornamento, a sensi dell'art. 82**

### **“07 Stazione Ferroviaria di Mestre”**



## RIFERIMENTI NORMATIVI

**Ai sensi della lettera a) del punto 2 dell'art. 79 delle Norme Tecniche del PTRC, i Comuni “possono modificare, a seguito di adeguata motivazione, l'elenco di cui al comma 1 e la relativa nomenclatura, dando comunicazione alla Regione dell'aggiornamento, a sensi dell'art. 82 [...]”.**

Alla luce del disposto normativo sopracitato, il presente documento propone la revisione dell'elenco delle Architetture del Novecento contenuto nell'allegato D “Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto” del PTRC, per quanto riguarda il manufatto con localizzazione 03 “Venezia terra ferma” con codice ambito 007 “Stazione Ferroviaria di Mestre”.

**Nello specifico, la proposta di modifica verte sulla rimozione dell'edificio denominato “Stazione Ferroviaria di Mestre” dall'elenco delle Architetture del Novecento al fine di agevolare azioni volte alla sua completa riqualificazione e trasformazione.** A supporto della proposta si propone di seguito una specifica analisi per il manufatto, mettendone in luce l'attuale condizione in termini estetico-funzionali che hanno comportato alla perdita dei caratteri identitari originali del manufatto e la necessità quindi di proporre una possibilità di rigenerazione dell'intera area.



## 1 IL MANUFATTO

### 1.1 L'EDIFICIO NELLE SCHEDE DEL PTRC

All'interno dell'atlante del PTRC il manufatto denominato "07 Stazione Ferroviaria di Mestre", facente parte del comune di Venezia viene così descritto:

*"L'edificio risulta particolarmente complesso in quanto si sviluppa su un sito troppo stretto compresso tra la città e i binari. Lunga circa 400m, la Stazione Ferroviaria è passante, ed è costituita da tre corpi di fabbrica e quattro pensiline metalliche lungo i binari. Il corpo principale è essenzialmente concepito come una grande pensilina sotto la quale si sviluppano a ovest i servizi e al centro la biglietteria, alcuni negozi e un grande portico passante, in asse con via Piave, che dal centro porta alla ferrovia. Verso est la palazzina degli uffici si elevata rispetto al livello della pensilina di altri tre piani. La copertura sulla pensilina presenta una serie di costolature di irrigidimento che sostengono da sopra gli sbalzi. La facciata principale sulla strada è sviluppata sul ritmo pieno e vuoto: servizi-biglietteria, uffici, portico, negozi. Le superfici di rivestimento sono in travertino "*

**Molti degli elementi architettonici** sopra citati che ne caratterizzano la struttura e la funzionalità **sono stati nel corso degli anni modificati o profondamente rimaneggiati** tanto da rendere **difficilmente riconoscibile la struttura** ed il pensiero originario intrinseco all'edificio.



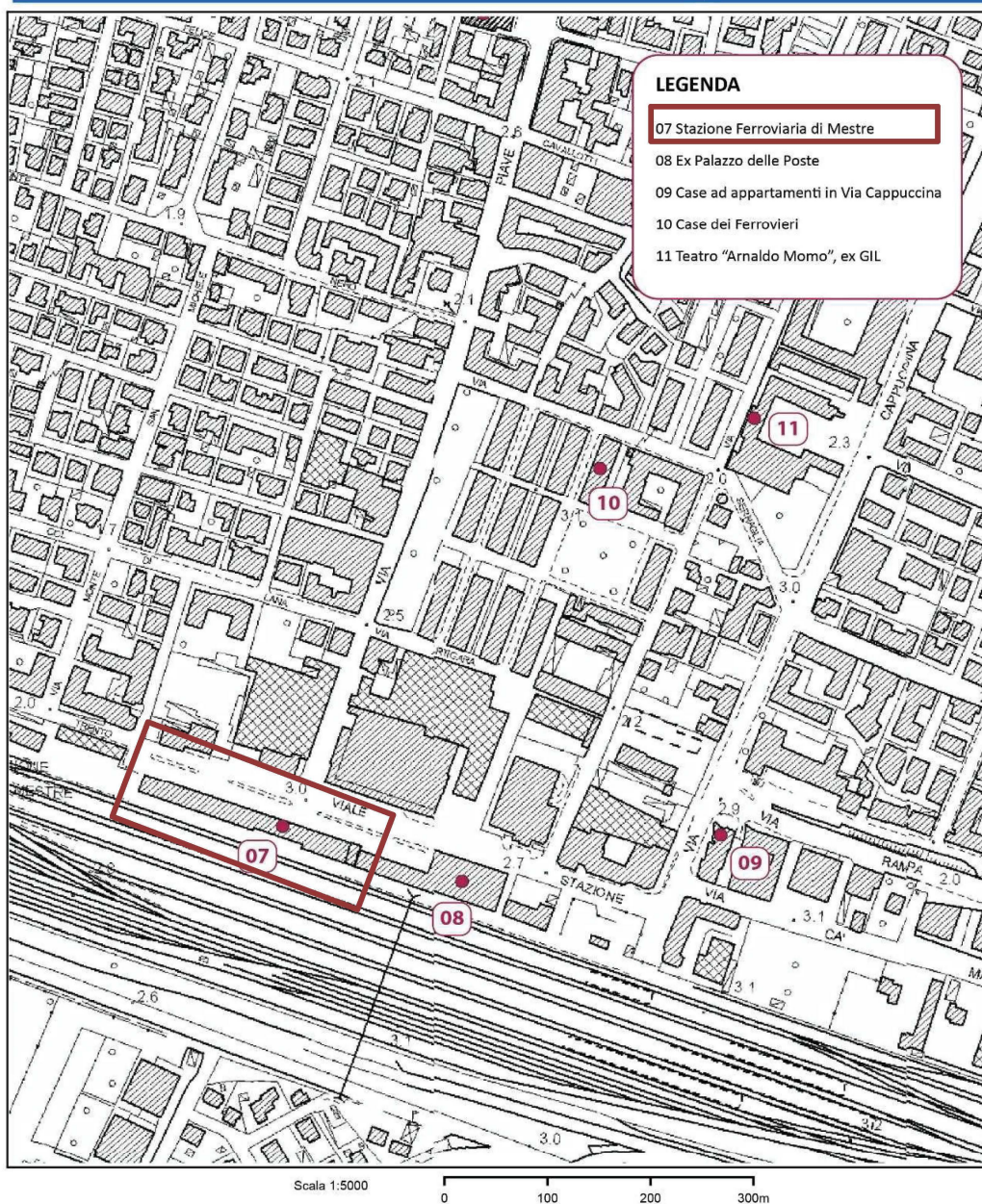


Figura 1 individuazione Architetture del Novecento nell'area in oggetto, estratto da [idt2.regione.veneto.it](http://idt2.regione.veneto.it)

[Il presente documento risulta firmato digitalmente ai sensi del C.A.D. D.lgs 82/2005 e s.m.i. ed è conservato nel sistema di gestione documentale del Comune di Venezia. L'eventuale copia del presente documento informatico viene resa ai sensi degli art. 22, 23, e 23 ter D.lgs 7/3/2005 n.82]





## 1.2 LE TRASFORMAZIONI

L'attuale edificio della stazione fu realizzato negli anni 60, in sostituzione di una precedente costruzione di fine 1800. La nuova stazione venne inaugurata nel 1963 in quanto il fabbricato originario era ritenuto obsoleto rispetto ai requisiti funzionali del dopoguerra.

Gli elaborati del Piano Regolatore del 1962 consentono di cogliere i **cambiamenti** che si sono succeduti attraverso gli anni **non solo all'edificio della stazione ma anche al suo contesto urbano di riferimento.** (figura 3)

In particolare, il fabbricato della stazione evidenzia una **sagoma diversa**, più piccola rispetto a quella attuale così come mostrato nell'ortofoto (figura 4). Non sono presenti né l'edificio delle poste ad est, né il parcheggio multipiano ad ovest.

Successivamente negli ultimi anni sono stati realizzati interventi di ammodernamento riguardanti le finiture edili e le componenti impiantistiche. La modifica più incisiva ha interessato la distribuzione interna, compreso il sistema degli accessi. (figura 2) **Queste trasformazioni hanno di fatto profondamente modificato il fronte verso la città dell'edificio andando a conferire un diverso aspetto all'edificio nel suo complesso.**

A sostegno di ciò appare evidente dal confronto delle due immagini (figura 5/6) come quest'ultimo intervento abbia fortemente influenzato la riduzione del fronte vetrato, **conferendo all'edificio una maggiore chiusura del prospetto verso la città.**

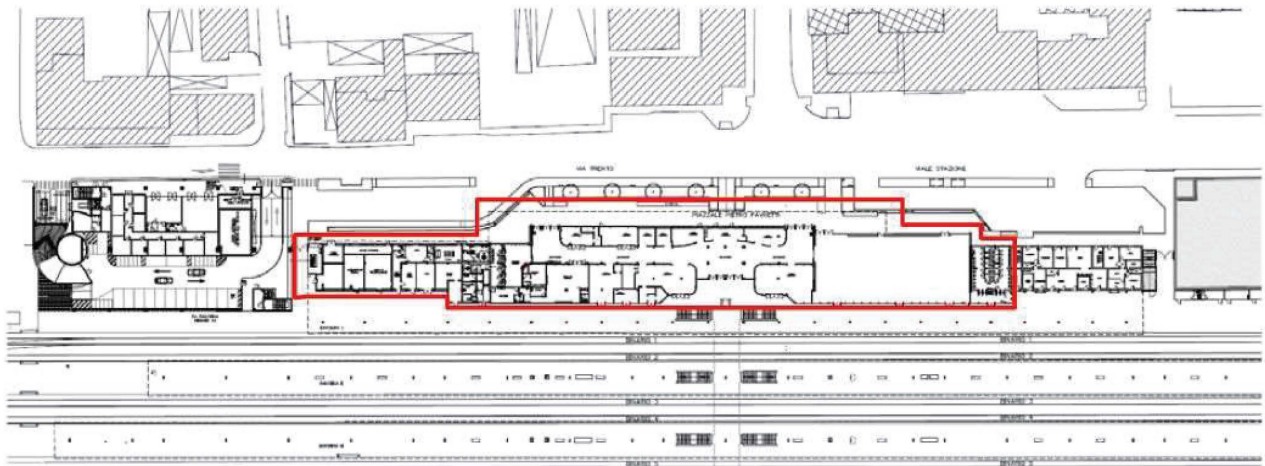


Figura 2 planimetria della stazione allo stato attuale



Area Sviluppo del Territorio e Città Sostenibile  
Settore Ufficio di Piano

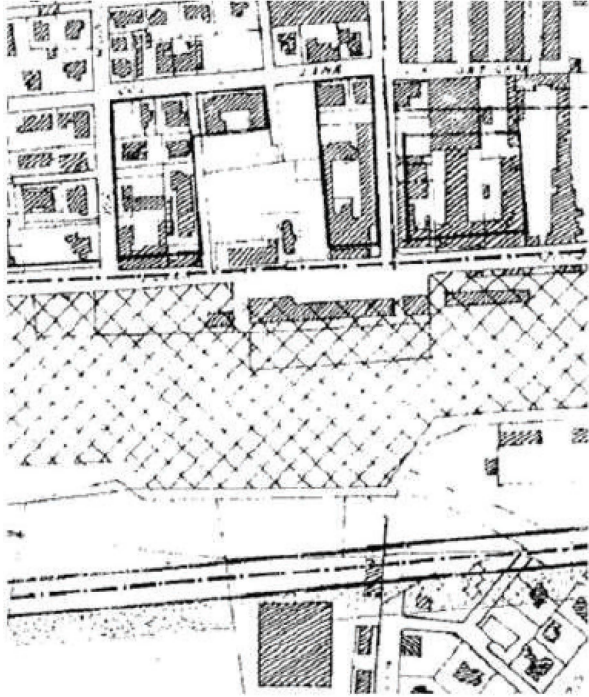


Figura 3 in estratto PRG 1962



Figura 4 ortofoto 2018



Figura 5/6 comparazione del fronte verso la città





## 2 MOTIVAZIONI DELLA PROPOSTA

### 2.1 LA PERDITÀ D'IDENTITÀ

Le motivazioni, per la quale il presente documento propone la rimozione dell'edificio "Stazione Ferroviaria di Mestre" dall'elenco delle opere appartenenti alla categoria "architettura del 900", può essere riassunto nei seguenti punti:

**Architettonicamente** l'edificio si presenta ad oggi molto diverso rispetto al progetto originario. Le modifiche e le successive superfetazioni che hanno interessato la planimetria ed il prospetto ne hanno drasticamente alterato la funzionalità spaziale. Ad oggi non è più riconoscibile il carattere di "stazione passante" in quanto il corpo centrale non è più pensato come una "grande pensilina lungo la quale si sviluppano a ovest i servizi ed al centro la biglietteria" ma anzi, per via delle diverse modifiche apportate, l'edificio oggi si presenta come un fronte compatto privo del ritmo di pieni e vuoti che ne caratterizzava l'aspetto originario.

**Urbanisticamente** per come si è sviluppata la città e per il contesto urbano limitrofo all'area, ad oggi la stazione ferroviaria di Mestre ha perso la sua forza consolidando nel tempo il suo ruolo marginale all'interno della scena urbana di Mestre. Inoltre, via Piave, di cui la stazione era quinta scenica provenendo dal centro di Mestre, ha nel tempo tramutato i suoi connotati lasciando spazio a situazioni di degrado sociale che vedrebbero nella possibilità di un nuovo progetto per la stazione ferroviaria, delle possibili opportunità di rigenerazione.

**Funzionalmente**, per quanto pesantemente modificata, la stazione non risulta sufficientemente adeguata in termini di spazi e qualità architettonica a far fronte ai flussi turistici generati da Venezia, soprattutto ora che il tessuto urbano vicino alla stazione presenta numerose attività alberghiere.





## 2.2 POSSIBILITÀ DI RIGENERARE

In un contesto dove il Comune di Venezia ricopre un ruolo fondamentale all'interno del contesto provinciale, grazie alle infrastrutture presenti (aeroporto, porto e alta velocità) e alla dotazione di servizi del cittadino (centri commerciali, strutture di vendita, strutture ospedaliere, strutture scolastiche), oltre che i recenti investimenti sulla forestazione, aree verdi e sul miglioramento complessivo della qualità urbana (parchi, giardini, aree sportive, piste ciclabili), **un progetto di rigenerazione di una delle porte principali del territorio è indispensabile.**

Il bisogno di identità e di ricerca di **un landmark** che sia in grado di competere e dare identità alla città, pone il tema di come questa struttura possa essere ripensata e rigenerata.

Una stazione che non sia solo un luogo di passaggio purtroppo molto spesso soggetto a degrado, ma un luogo dove sostare ed aspettare in totale armonia.

IL DIRIGENTE  
Marco Bordin