

# Il progetto dimenticato per uno stadio nel cuore della laguna

di Pietro Bortoluzzi

**U**na nuova, bella ed efficiente sede per il Diporto Velico Veneziano, con raddoppiati i posti-barca e migliorati i servizi; un nuovo porticciolo turistico, all'altezza del nome di Venezia. Un nuovo sistema di accessi, per rilanciare il ruolo fondamentale che nella storia lagunare ha sempre avuto l'acqua, attraverso la riapertura e la rotazione dell'ex area Celli e la posizionatura di nuovi approdi sul fronte est, previsti non distanti da una nuova darsena riservata alle imbarcazioni veneziane.

Questo e molto altro era stato ipotizzato per Sant'Elena, agli inizi degli anni '90; ma questo è quello che soprattutto è stato tenuto incredibilmente nascosto agli occhi dei veneziani e della pubblica opinione. Perché tutto ciò nasceva attorno al progetto di ristrutturazione dello storico stadio Pier Luigi Penzo, il più antico ed il più affascinante impianto del calcio professionistico italiano (costruito nel 1913 - vedi foto), vergognosamente tenuto da anni in una sorta di limbo, costoso e pre-funereo. Perché motivi elettoralistici di basso profilo esigevano, ed esigono ancora, di agitare piuttosto lo spettro taumaturgico del mitico stadio in terraferma, quasi fosse una teriacà che guarirà ogni male, e che farà vincere scudetti ad una squadra senza nome, senza storia, senza identità e con troppi colori, che dovrebbe però - non si sa perché - essere supportata su anonimi spalti, all'incrocio fra una tangenziale ed uno svincolo, da migliaia di tifosi.

Eppure l'ipotesi concretamente elaborata da tecnici del Comune di Venezia ormai quasi quindici anni fa vedeva saggiamente e profeticamente nell'area di Sant'Elena e nel rilancio del Penzo un fattore di rinascita concreta di venezianità, collegato anche ad un potenziamento di strutture indispensabili per mettere in moto un virtuoso meccanismo economico-sociale. Il tutto inserito in un quadro che aveva cominciato a delinearsi già dagli anni '80, e che puntava sulla pregiata ma abbandonata area della Certosa quale elemento catalizzatore, quale leva, quale fulcro per un ripensamento ecologicamente compatibile di una zona potenzialmente ricchissima, che avrebbe potuto, in contropiede, se ben utilizzata, porre le premesse per un'inversione di rotta necessaria: dalla tendenza alla morte, al ritorno a nuova vita, non solo per Sant'Elena, ma anche soprattutto per Venezia.

Servivano menti aperte ed amministratori volitivi; erano necessarie forme di comunicazione chiare ed efficaci, per supportare un grande disegno strategico che solo pochi con facilità vedevano aprirsi davanti al loro futuro di concreti sognatori veneziani, ultimi forse ad aver nelle loro vene ancora qualche rimasuglio dell'antico sangue dei fondatori della Serenissima, che seppero leggere millecinquecento anni fa, in un presente allora incerto di barene e di canali, il futuro di una città e di una Repubblica che dimostrò per più di mille anni che cosa significasse saper gestire bene uno stato.

Un nuovo impianto polifunzionale da 30 mila posti, splendidamente inserito dal punto di vista urbanistico e stilistico nella linea che si origina dalla chiesa di Sant'Elena,



all'avanguardia in tema di accessibilità e di rispetto dell'ambiente; sottoservizi per migliaia di metri quadri che avrebbero dato sfogo alle necessità associazionistiche e sportive di decine di sodalizi e di centinaia di cittadini; due palazzetti per lo sport; centinaia di metri lineari di sedi espositive per fiere e mostre mercato; un terreno da gioco riconvertibile in modo modulare, per dare risposta ad opportunità e a potenzialità organizzative che solo una miopia terrafermiera poteva non vedere. Il manto erboso del nuovo Penzo, infatti, era stato pensato come una struttura polifunzionale, capace di essere utilizzata, anche a settori, per le più svariate necessità: dai concerti, ai tornei internazionali di tennis; dal rugby, alle grandi manifestazioni culturali; dai meeting, agli eventi.

Il tutto in un contenitore bello e strategico; già predisposto, sin dalla progettazione, a dar risposta alle esigenze di riprese televisive indubabilmente suggestive; con telecamere messe in condizione di spaziare, da particolari postazioni sopraelevate, dal dischetto dell'area di rigore o dal palco del concerto, lungo tutto quell'incredibilmente spettacolare ed impagabile panorama che è costituito dalla laguna che si dipana liquida dalla bocca di porto di Lido, fino al bacino di San Marco...

Qualcuno, come me, quindici anni fa immaginava le potenzialità di una struttura così flessibile e così unica, che avrebbe consentito di utilizzare al meglio il nome e l'immagine di Venezia. Utilizzando il calcio come vero volano, per dar risposte anche a quello che il mondo che vive e che vorrebbe vivere Venezia anche dall'acqua avverte come indispensabile: porticcioli, strutture per



l'accoglienza di una nautica e di una diportistica eco-compatibile. Non solo: la forza veramente dirompente dell'operazione "Penzo Novo" – come venne all'epoca sagacemente battezzata una speranzosa associazione culturale, che sul restauro del vecchio stadio puntava per rilanciare la zona est della città – era forse quella legata alla sua messa in comodità, sfruttando come "mezzo di collegamento" quello più naturale, per Venezia: l'acqua! Purtroppo su questo fronte, decisivo e strategico, si naviga ancor oggi nel buio pesto di un trito e falso luogo comune, acquisito, ahimè!, come dogma incrollabile, eppure smaccatamente falso: quello dell'aprioristicamente asserita "scomodità" di Sant'Elena.



Ebbene anche oggi è tutta da dimostrare codesta "scomodità", dato che è frutto solo di ragionamenti fatti sulla scorta di assiomi per nulla certi e non condivisibili, quali ad esempio quelli che relegano Piazza San Marco in periferia, reputando evidentemente come centro del Comune di Venezia forse Piazzetta Coin o via Torino; e considerato anche che, oggettivamente, ad oggi i tempi per il raggiungimento del Penzo, nonostante la pessima organizzazione dei servizi pubblici e degli accessi, non sono molto diversi da quelli che deve sobbarcarsi un tifoso padovano quando va all'Euganeo, o un udinese che si reca al Friuli.

Eppoi il vero punto forte del progettato restauro dello stadio di Sant'Elena risiedeva nel ripensamento e nella messa in funzione di un sistema di accessi innegabilmente più efficace, più rapido e più diversificato di quello di oggi. D'altronde il problema della scomodità è giocoforza relativo; legato però a dati oggettivi.

Che cos'è scomodo? Che cos'è comodo?

Sarebbe forse scomodo poter accedere in poco meno di mezzora da qualsiasi parte del territorio provinciale all'isola di Sant'Elena, utilizzando imbarcazioni confortevoli, che – magari anche gestite privatisticamente dalla società calcistica, o meglio ancora dall'holding che potrebbe organizzare, assieme al calcio, anche tutte le attività di spettacolo e di sport praticabili all'interno del Nuovo Penzo – garantissero un facile collegamento, grazie ai nuovi pontili

nell'ex area Celli, con il Cavallino e lo Jesolano, con l'aeroporto e Murano, con San Giuliano? E' forse scomodo arrivare a Sant'Elena dal Lido? Sarebbe forse scomodo accedere velocemente dal Tronchetto per chi usa i bus di linea da Mestre con vaporetto che portino in pineta? Sarebbe difficile e stressante montare su di una motonave a Chioggia, e sbarcare di fronte allo stadio? Sarebbe davvero così scomodo arrivare con la propria topa per vedere la partita, sapendo che c'è una darsena a disposizione? Stiamo parlando di tragitti, escluso quello da Chioggia, che si esaurirebbero nell'ordine dei 20-30 minuti, e con la certezza del rispetto dei tempi, grande pregio

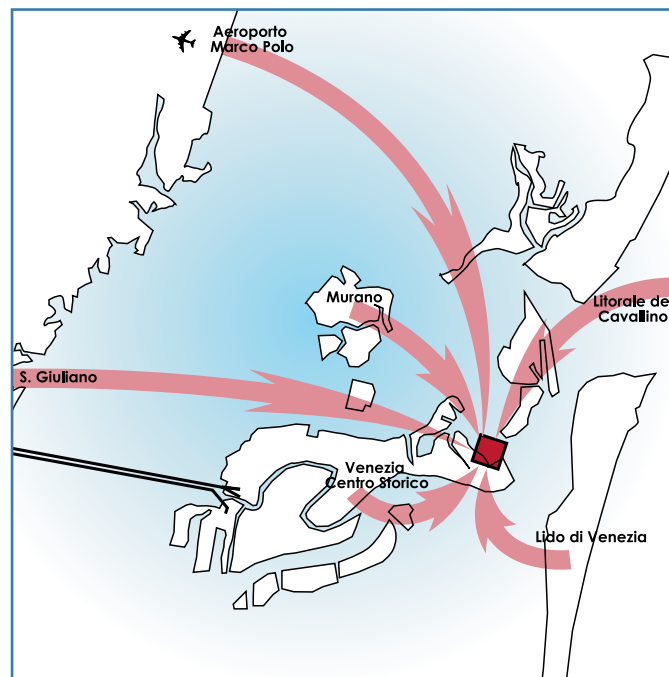
del collegamento sull'acqua.

Sarebbe invece comodo imbottigliarsi per ore nel traffico della tangenziale di Mestre, o del bretellone per l'aeroporto? Oppure sarebbe un piacevole svago stare in coda (di domenica!) lungo la Triestina, nel tratto che va da San Giuliano a Tesserà, passando per Campalto? Chiedetelo ad un veneziano che abita a Castello, oppure ad un residente di Pellestrina. Ma domandatelo anche a chi da Marghera o da Mira volesse giungere a Dese: non farebbe prima ad imbarcarsi a Fusina su di un comodo mezzo che lo portasse subito allo stadio, via canale della Giudecca?

Se poi pensiamo che l'attuale amministrazione ha annunciato la realizzazione del tram sublagunare da Tesserà ai gasometri della Vigna, o che già il sindaco-filosofo Massimo Cacciari aveva affermato che l'Arsenale

era il centro della provincia di Venezia, ed era facilmente accessibile, allora veramente quella della scomodità si palesa per quel che realmente è: una scusetta! Un pretesto per distorcere lo sguardo dalle vere poste in gioco.

Può darsi che agli amministratori del rilancio di Venezia insulare e di Sant'Elena non interessi tanto quanto interessa loro cercare qualche voto in più in terraferma? Abbiamo allora il coraggio di dirlo, ma non prendano più in giro i cittadini. Anche perché sapere che nei cassetti degli uffici comunali giace impolverato un piano ancor oggi così valido, come quello del nuovo Penzo, è un qualcosa di difficile da



digerirsi per chi ancora, come me, è conscio e fiero di esser veneziano. ■