



I TRE FUTURI DI VENEZIA

**MARGHERA, MESTRE E CITTÀ STORICA
PENSIERI SULLE TRASFORMAZIONI**

a cura di Laura Facchinelli
Oriana Giovinnazzi e Viviana Martini



Questo libro, pubblicato come supplemento della rivista *Trasporti & Cultura*, è stato realizzato in collaborazione con:



**ROTARY CLUB
VENEZIA MESTRE**



ATENEIO VENETO

Hanno concesso il patrocinio:

I
- - -
U
- - -
A
- - -
V
**Università luav
di Venezia**



**Università
Ca' Foscari
Venezia**



Ha contribuito:



**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA**

Questo libro trae origine dalle tre giornate di studio organizzate da Laura Facchinelli, direttrice della rivista *Trasporti & Cultura* e presidente del Rotary Club Venezia Mestre per l'anno 2016-2017, con Oriana Giovanazzi e Viviana Martini, con le quali ha curato anche la presente raccolta di contributi

Marghera. Riconversione, progetto, paesaggio
(30 settembre 2016, Marghera, Vega)



Comitato Scientifico: Laura Facchinelli, Tommaso Santini, Oriana Giovanazzi

Mestre. La ferrovia e la città
(27 gennaio 2017, Marghera, Vega)



Comitato Scientifico: Laura Facchinelli, Giovanni Seno, Oriana Giovanazzi

Venezia. Paesaggio urbano nel contemporaneo
(21 aprile 2017, Venezia, Ateneo Veneto)



Comitato Scientifico: Laura Facchinelli, Nicola Torricella, Viviana Martini, Oriana Giovanazzi

In copertina:

sullo sfondo di una veduta aerea del ponte translagunare stradale in costruzione (1933), le immagini delle tre "anime" di Venezia: Marghera, Mestre e la città storica.

I TRE FUTURI DI VENEZIA

**MARGHERA, MESTRE E CITTÀ STORICA
PENSIERI SULLE TRASFORMAZIONI**

a cura di Laura Facchinelli
Oriana Giovinazzi e Viviana Martini

© Copyright 2017
Supplemento della rivista *Trasporti & Cultura*
quadrimestrale di architettura delle infrastrutture nel paesaggio

Proprietario e direttore responsabile:
Laura Facchinelli

Direzione e redazione: Cannaregio 1980 - 30121 Venezia
email: info@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

La rivista è pubblicata anche on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443 dell'11.5.2001

ISSN 2280-3998

Responsabili del progetto editoriale:
Laura Facchinelli, Oriana Giovinazzi e Viviana Martini

Traduzioni in lingua inglese:
Olga Barmine ed Helen Tamara Matthews

Stampa: Grafiche Veneziane, Venezia

Gli autori sono responsabili dei contenuti dei loro elaborati ed attribuiscono, a titolo gratuito, alla rivista *Trasporti & Cultura* il diritto di pubblicarli e distribuirli, anche tramite i suoi supplementi.

Non è consentita l'utilizzazione degli elaborati da parte di terzi, per fini commerciali o comunque non autorizzati: qualsiasi riutilizzo, modifica o copia anche parziale dei contenuti senza preavviso è considerata violazione di copyright e perseguibile secondo i termini di legge. Sono consentite le citazioni, purché siano accompagnate dalle corrette indicazioni della fonte e della paternità originale del documento e riportino fedelmente le opinioni espresse dall'autore nel testo originario.

Tutto il materiale iconografico presente su *Trasporti & Cultura* e sui suoi supplementi ha il solo scopo di valorizzare, sul piano didattico-scientifico i contributi pubblicati.

INDICE

PRESENTAZIONI

- 8 Anna Buzzacchi, Presidente dell'Ordine degli Architetti P. P. C. della Provincia di Venezia
9 Gustavo Rui, Presidente della Fondazione Ingegneri della Provincia di Venezia

INTRODUZIONE

- 11 *Perchè i tre futuri di Venezia*
Le curatrici Laura Facchinelli, Oriana Giovinazzi e Viviana Martini

Prima sezione

MARGHERA. RICONVERSIONE, PROGETTO, PAESAGGIO

Coordinamento di Oriana Giovinazzi

- 19 *Marghera: cento anni guardando al futuro*
Introduzione di Gianfranco Bettin
23 *I cento anni di Marghera: l'utopia della Grande Venezia, i primi insediamenti, la città giardino*
Sergio Barizza

UNO SGUARDO ALLE ESPERIENZE

- 33 *Il caso Bagnoli*
Massimo Pica Ciamarra
41 *Dal Porto Antico alla Fiera del Mare: idee e proposte progettuali per il waterfront di Genova*
Oriana Giovinazzi
49 *Rigenerazione urbana, qualità insediativa e sostenibilità sociale delle trasformazioni:
l'insegnamento di Amburgo*
Chiara Mazzoleni
57 *Lands of opportunities: rigenerazione urbana a Londra*
Michelangelo Savino e Martina Concordia
65 *Lyon Confluence, riqualificazione urbana dell'ex area industriale di Lione alla confluenza tra
il Rodano e la Saona*
Paolo Alberti e Gabriele Scicolone

MARGHERA, VISIONI FUTURE E PROTAGONISTI

- 73 *Marghera, idee per il futuro*
Andreas Kipar
81 *Porto Marghera, lo sviluppo possibile. Riconversione e waterfront*
Tommaso Santini
87 *Scenari per Marghera, fra sfide e paradossi*
Maria Chiara Tosi
93 *Venezia, il futuro del Porto*
Intervista a Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico
Settentrionale a cura di Laura Facchinelli e Oriana Giovinazzi

Seconda sezione

MESTRE. LA FERROVIA E LA CITTÀ

Coordinamento di Laura Facchinelli

- 103 *Il nodo ferroviario e la stazione di Mestre*
Introduzione di Agostino Cappelli
- 107 *Breve storia della ferrovia a Mestre. Dalla stazione ottocentesca al grande nodo del traffico ferroviario e della vita urbana*
Laura Facchinelli

CONFRONTI E ANALISI DEL PROBLEMA

- 115 *Torino: la trasformazione lungo la ferrovia*
Matteo Tabasso e Michela Barosio
- 123 *L'infrastruttura scomparsa. Il nuovo suolo della stazione Sagrera Alta Velocità a Barcellona*
Zeila Tesoriere
- 131 *La nuova stazione centrale di Berlino, nodo strategico della città riunificata*
Giulia Melilli
- 139 *Processi di rigenerazione urbana, gli scali di Milano*
Carlo De Vito, Sara Iacoella e Marina Marcuz

MESTRE, LE PROSPETTIVE FUTURE

- 147 *Il nodo ferroviario di Venezia Mestre alla luce del nuovo codice degli appalti e della pianificazione nazionale dei trasporti*
Andrea Sardena
- 155 *Ferrovie, il nodo di Venezia Mestre e l'Alta Capacità*
Carmelo Abbadessa
- 161 *Servizi per la mobilità dei viaggiatori*
Giovanni Seno

Terza sezione

VENEZIA. PAESAGGIO URBANO NEL CONTEMPORANEO

Coordinamento di Viviana Martini

- 169 *Conflitti e convergenze fra il nuovo e l'antico*
Introduzione di Guido Vittorio Zucconi

NOVECENTO. SPINTE AL RINNOVAMENTO, RICHIAMI ALLA CONSERVAZIONE

- 173 *La Venezia di Eugenio Miozzi*
Riccardo Domenichini
- 181 *Un discorso interpretativo e poetico su Venezia: Carlo Scarpa alla Fondazione Querini Stampalia*
Orietta Lanzarini

189 *La ricostruzione del Teatro La Fenice: l'occasione perduta*
Sergio Pratali Maffei

197 *L'evoluzione delle aree portuali del centro storico*
Nicola Torricella e Federica Bosello

205 *Il Campus di San Giobbe, nel cuore di Cannaregio*
Vittorio Spigai

RESPONSABILITÀ DELLE SCELTE

213 *Santiago Calatrava a Venezia: un ponte tra armonia, realtà e sogno*
Enzo Siviero

219 *La conservazione dell'edilizia storica veneziana*
Mario Piana

225 *L'inserimento del nuovo nel patrimonio storico*
Viviana Martini

231 *L'Unesco per Venezia, Venezia per l'Unesco*
Paolo Costa

237 *L'architettura moderna a Venezia*
Clemens Kusch

243 *Variante al Piano Regolatore Generale per la Città Antica di Venezia: e la conservazione?*
Giorgio Nubar Gianighian

251 LE CURATRICI, GLI AUTORI

Marghera: cento anni guardando al futuro

di Gianfranco Bettin

Nell'anno del centenario della sua fondazione, Porto Marghera si presenta come una realtà stratificata, fatta di vecchio e di nuovo, di cose in via di esaurimento - e in certi casi segnate dal degrado e foriere di rischio - e di attività innovative e in via di sviluppo (anche dal grande potenziale industriale, come l'ecodistretto del riciclo e dell'energia, con al centro Veritas e le altre aziende che con la multiutility pubblica collaborano, o di risanamento, come il progetto del Vallone Moranzani, ora però purtroppo fermo, si spera solo temporaneamente).

È anche un crocevia di epoche, con differenze sostanziali tra la prima e la seconda zona industriale (e all'interno stesso delle due grandi zone).

La prima, la più vecchia, è quella sinora meglio rigenerata, con iniziative competitive dal punto di vista tecnologico e scientifico (soprattutto dentro e attorno al VEGA), con aziende innovative nel campo dell'e-commerce e dell'e-engineering e, più tradizionalmente, ma tenendo bene il passo con i tempi sia in termini di impianti che di prodotti, dell'agroalimentare, della metalmeccanica e della siderurgia, e ovviamente della portualità (il cui spazio va progressivamente espandendosi, avendo occupato ampi terreni dell'ex polo chimico).

La seconda zona, ancora oggi caratterizzata dalla petrolchimica (ma l'importante raffineria sta nella prima), è invece in forte empasse (comprese le aree ex Eni cedute alla nuova società costituita in origine tra Regione e Comune, società ora dal destino incerto, specie dopo che la Regione ha abbandonato la partita e il Comune sembra fermo, al punto che quelle aree rischiano di tornare a Eni e di essere messe genericamente sul mercato, mentre avrebbero dovuto rappresentare la dotazione iniziale di uno strumento nuovo per rilanciare e attirare investimenti).

Questa articolata e perfino contraddittoria situazione ci dà indicazioni precise su come bisognerebbe agire, e su cosa invece bisogna evitare di fare, anche alla luce del passato e delle sue lezioni. Una speranza non velleitaria, in questo senso, è stata suscitata dal progetto di "chimica verde" avanzato da qualche tempo da Eni, e accolto dalle forze sociali e dalle istituzioni locali molto positivamente.

Un paio d'anni fa, quando Eni ha presentato il progetto, sembrava qualcosa in più delle chiacchiere troppo spesso profuse in passato sul rilancio e la riconversione di Porto Marghera, che sono per lo più servite a trascinare una crisi interminabile, certo gestita quasi sempre con ammortizzatori sociali che hanno ridotto al minimo i costi sociali dell'esaurirsi del grande ciclo della chimica soprattutto, ma che non sono serviti a creare nuove prospettive, ad aprire nuovi orizzonti industriali e di mercato.

Invece, questa volta sembrava davvero di essere in presenza di investimenti e progetti in grado di far compiere al polo industriale un salto di qualità. Eni aveva presentato proposte precise, con un forte investimento conseguente. Soprattutto, con idee chiare su come trasformare il cracking, ovvero il cuore del vecchio petrolchimico, in collegamento con la riconversione della stessa raffineria e con le altre attività residue ma ancora significative sopravvissute al vecchio ciclo.

Per la prima volta, dunque, sembrava di essere davanti a un progetto che non puntava a rattoppare il presente, tanto per evitare traumi occupazionali o economici, ma che guardava davvero avanti e che avrebbe finalmente consentito a Porto Marghera di rigenerarsi sia dal punto di vista produttivo che da quello logistico e ambientale, dopo quasi trent'anni di declino.

Da allora, però, l'azienda ha compiuto scelte contraddittorie, come la ricerca di improbabili investitori stranieri, o l'affitto a terzi dei vecchi impianti del cracking (e non la loro riconversione radicale) perché le condizioni di mercato ne rendevano favorevole l'uso nelle stesse vetuste condizioni. Di recente, però, anche dopo alcuni guasti spettacolari che hanno allarmato l'opinione pubblica e le istituzioni, Eni ha confermato la propria volontà di procedere sulla strada nuova.

Un altro elemento di speranza deriva dal programma Italia 4.0, che vede il VEGA al centro di progetti che coinvolgono imprese e mondo scientifico, a cominciare dalle università del territorio. È davvero una sfida cruciale, questa, affascinante culturalmente e scientificamente, ma anche imprenditorialmente, foriera di conseguenze concrete, che possono avere una grande e positiva portata.

Analogamente, va considerato il ruolo chiave, potente, del porto, in particolare di quello commerciale e industriale (senza sottovalutare ciò che attiene invece al porto passeggeri, per altri versi). In questo senso, sarà decisiva la strategia della nuova autorità portuale, le sue scelte in merito al riordino delle attività nelle aree tradizionali, le valutazioni a proposito della prospettiva off-shore, le nuove rotte alle quali il porto veneziano si offrirà come meta, nella sua singolare integrazione di porto e industria (le banchine davanti alle fabbriche, uno dei segreti della Marghera storica, del suo successo) e di scalo commerciale e industriale che convive con la città che ha inventato il turismo di massa (crocieristica compresa) e che oggi sconta, di quest'ultimo, le contraddizioni (oltre che giovare delle entrate che garantisce).

Accanto a tre pilastri come la (nuova, potenziale) chimica verde, il VEGA con Industria 4.0, il porto, altre attività di dimensioni minori ma dall'impatto locale e globale molto significativo sono sorte in questi anni, scavandosi nicchie e magari poi allargando la propria presenza, o hanno rinnovato e a volte consolidato una presenza storica (come nel settore agri-alimentare e nella carpenteria e meccanica e negli stessi settore dell'energia e del riciclo e trattamento dei rifiuti organizzati per filiere di valorizzazione).

Porto Marghera è stata per quasi un secolo un polo avanzato dal punto di vista tecnologico e scientifico, dove si sono sperimentati e inventati sia nuovi materiali strategici sia molti prodotti usati nella vita quotidiana moderna. Poi, per un trentennio o più, è entrata in crisi ed è stata gestita senza un'idea di rinnovamento credibile, che prima di tutto avrebbe dovuto - e dovrebbe essere tuttora - di politica industriale.

La crisi di Porto Marghera, però, e l'opacità e l'inanità delle strategie di contrasto, riflettono la mancanza di una strategia industriale che caratterizza l'Italia almeno dagli anni Ottanta. Abbiamo perso industrie importanti: la farmaceutica, l'informatica, la chimica per l'appunto, che avevano visto l'Italia all'avanguardia nel Novecento.

Per questo una strategia per Porto Marghera non può che avere carattere nazionale, essere supportata da strumenti di legge (ad esempio, in materia di bonifiche, con procedure da semplificare e rendere più trasparenti) e da risorse nazionali da investire: il polo industriale, portuale ed energetico di Marghera è servito a tutto il paese e oggi la comunità locale, l'ecosistema stesso, pagano per questo costi che non possono sostenere da soli, e le risorse di cui necessita una riconversione, con preliminare bonifica e/o messa in sicurezza e marginamento delle aree da riusare e dell'ambiente da ripulire, non sono alla portata delle istituzioni locali e degli eventuali investitori. Se non si riavvia un ciclo industriale globale, dunque, anche Porto Marghera non

troverà nuovo spazio perché è un'area che deve stare dentro a una strategia nazionale, forse europea, e che ha bisogno di un forte investimento - economico, ma anche politico! - per rigenerarsi.

Se ciò non avvenisse, accadrà che fatalmente una parte delle attività ancora presenti continuerà a declinare sino alla scomparsa, mentre alcuni segmenti troveranno forse una strada per rigenerarsi da sé. È già successo con alcuni rami del Petrolchimico, diventati industrie autonome, conquistando nicchie o vere e proprie fette di mercato. Ed è successo anche nella prima zona industriale, dove si sono reinventate industrie anche storiche, oltre alle nuove nate. Senza una regia politico-istituzionale sopravvivrà solo chi ce la farà da solo, ma questo renderebbe Porto Marghera meno vitale e anche meno utile alla città, allo stesso Nordest e all'intero Sistema Italia.

Il centenario dalla fondazione potrebbe essere una buona occasione per ripensare a questa grande e drammatica storia, ma guardando avanti.