

# 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:



**Università Iuav  
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 Giovinnazi 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 Giovinnazi

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



Comitato Scientifico: Laura Facchinelli, Giovanni Seno, Oriana Giovinnazi

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



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

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](mailto:info@trasportiecultura.net)  
[laura.facchinelli@alice.it](mailto:laura.facchinelli@alice.it)

La rivista è pubblicata anche on-line  
nel sito [www.trasportiecultura.net](http://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



© LAND

## Marghera, ideas for the future

by Andreas Kipar

Urban regeneration, reduction of land-take, regional development: these topics are crucial today for politicians and urban developers. Cities cooperate and compete to attract new investments, inhabitants, users. To achieve these goals, they implement strategies to turn former industrial cities into centers for business and services, cultural and recreational hubs or even technological platforms.

The Ruhr region and Essen, the European Green Capital 2017, are a clear example of this trend. Territorial cooperation, planning formats and international cooperation: these factors have transformed the industrial basin of Europe into a benchmark laboratory for sustainable urban development.

In Italy Porto Marghera is emblematic: one of the most important natural and cultural heritage sites worldwide coexists with one of the Europe's largest industrial brownfields.

Considering how to regenerate this 2,000-ha urban sector, we developed an innovative approach with the VEGA Science and Technology Park of Venice to implement green infrastructures, for a radical change of perspective: "from grey to green".

The concept of our strategy is inspired by the structure of a tree, whose ancient roots delve into the historic city of Venice, while it develops its canopy over the productive mainland, a place for industry, innovation and science. The so-called Green Tree Strategy aims to bring fresh nourishment into brownfields and abandoned areas by promoting temporary functions and working with nature. Nature becomes the crucial resource to restore derelict landscapes and foster regional development in the direction of new cooperation research and financing opportunities.

Our landscape architecture offers a response to the challenges of today's sharing society. It never loses sight of the people, who are at the heart of our story. So, nature becomes a tangible reality where there is room for everyone's dreams.

# Marghera, idee per il futuro

di Andreas Kipar

Porto Marghera è uno dei territori in trasformazione più strategici e al contempo più critici del panorama nazionale. Tra le più grandi aree portuali-industriali europee, con i suoi quasi 1.500 ettari di aree produttive, chilometri di canali e infrastrutture, Porto Marghera è passata dai circa 35.000 occupati degli anni settanta del secolo scorso agli attuali 13.500 addetti, dei quali oltre il 50% è oggi occupato nei settori del terziario e della logistica. Questo cambiamento si è tradotto in una profonda trasformazione dal punto di vista della struttura sociale, del tessuto edilizio e delle dinamiche produttive, come del resto è accaduto in altri paesi europei a partire dagli anni '80.

Ciò che rende il caso di porto Marghera unico nel suo genere, particolarmente critico da un lato e fortemente potenziale dall'altro, è il contesto territoriale in cui si inserisce. Il sistema territoriale veneziano vede la coesistenza di uno dei più importanti e delicati patrimoni ambientali, artistici e culturali mondiali con una delle più vaste aree industriali europee, ad oggi dismessa e in cerca di una via di riconversione sia fisica che economica. Venezia e la sua laguna, patrimonio mondiale UNESCO, costituiscono un hotspot nel sistema ambientale regionale e, allo stesso tempo, si trovano al crocevia di infrastrutture di fondamentale importanza strategica (autostrade, ferrovie, aeroporti, porti, aree produttive), che con questo patrimonio devono coesistere in armonia.

Oggi, insieme alle grandi produzioni industriali, sembra anche essere finito il tempo delle grandi trasformazioni territoriali: alle politiche di conservazione e di trasformazione dei luoghi si contrappone la logica della "riscoperta", soprattutto per quanto riguarda gli spazi aperti ed il rapporto con il proprio paesaggio. La "riscoperta" nasce dalla necessità di mantenere un legame identitario tra la popolazione e un paesaggio industriale nato ai primi del '900, ormai parte integrante del territorio.

I temi della rigenerazione urbana, della riduzione del consumo di suolo e della più generale valorizzazione del territorio sono sempre più all'ordine del giorno nelle agende dei decisori politici e del dibattito pubblico. Per noi europei questo significa interrogarsi sostanzialmente sulle questioni demografiche, climatiche ed energetiche, sulle forme della convivenza, del lavoro, della formazione e della partecipazione alla vita pubblica. Una delle sfide da cogliere riguarda innanzitutto la valorizzazione del proprio patrimonio naturale e culturale che sempre più si manifesta nella ricerca di una convincente immagine da esportare, un marchio, un'identità che caratterizzi un territorio in modo strutturale e strategico.

Nel documento "Città del futuro - Sfide, idee, anticipazioni" (UE, 2011) l'Europa stabilisce che *"una città sostenibile deve disporre di spazi pubblici all'aperto che siano attrattivi e promuovere una mobilità sostenibile, inclusiva e sana"*.

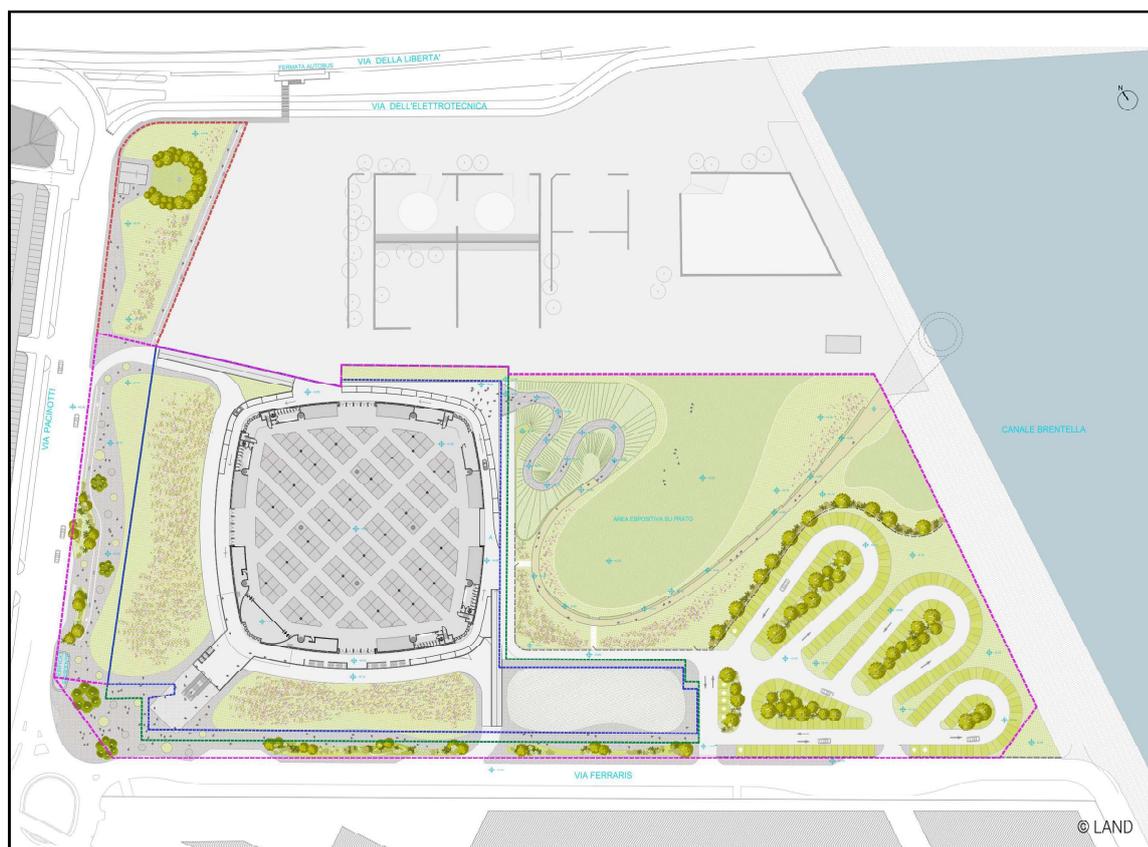
Proprio sul tema dello spazio pubblico LAND ha impostato le proprie strategie territoriali e i propri interventi, soprattutto per Porto Marghera. È stato durante la Biennale di Architettura del 2012 che il nostro *50x50 Venice Green Dream* si è manifestato come un inserto di pura coltivazione del suolo a favore di una ritrovata fertilità. Da lì nasce la metafora di un vecchio albero con le radici nella storia, un tronco ben solido, ma sofferente e con una chioma oramai secca.

Dal *Venice Green Dream* si è poi passati al Venice Expo Gate, primo tassello di un nuovo waterfront urbano. Ora che anche Renzo Piano con il suo workshop sulle periferie accende una serie di fari su queste realtà, c'è speranza di un nuovo "fertilizzante cul-

1 - Applicazione della strategia Venice Green Tree all'area metropolitana di Venezia, LAND.

turale" che possa aiutare a far germogliare al meglio la piccola piantina della "Green Tree Strategy" elaborata da LAND a partire dal 2012 per Porto Marghera. Rafforzando il legame tra le persone e i luoghi che esse condividono, LAND promuove un processo collaborativo che dà forma agli spazi aperti e mette in luce il loro valore di condivisione. È ragionando intorno alle modalità di approccio alla riconversione di questa vasta porzione urbana di 2.000 ettari che, grazie alla sollecitazione del Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia-VEGA, si è pensato ad una strategia fondata sulle Infrastrutture Verdi e sul radicale cambio di paradigma che queste comportano, sintetizzato nello slogan "from Grey to Green". Il processo si è concretizzato proprio intorno alle aree che hanno ospitato l'evento Aquae Venezia 2015, collaterale di Expo Milano 2015, tenuto nel nuovo padiglione espositivo sulle aree del VEGA a Marghera, attraverso la costituzione di un nuovo bypass verde, il progetto "Primo Ramo". Un progetto di riqualificazione dello spazio pubblico per la creazione di un percorso tematico-esperienziale, un vero e proprio padiglione a cielo aperto per installazioni espositive ed eventi.

Ma quali sono ad oggi le prospettive di sviluppo a livello della pianificazione e dei programmi dei molti stakeholder coinvolti? Città e Ministero dell'Ambiente stanno ridefinendo la cosiddetta "Buffer Zone", la zona tampone per la protezione del sito che l'Unesco ha chiesto di rivedere: *"Il Comune di Venezia propone di includere diversi ambiti territoriali, dalla costa adriatica della Laguna di Venezia e del Delta del Po, al Bacino scoiante della Laguna di Venezia, fino alle Dolomiti, che sono a loro volta sito Unesco. Solo puntando a un progetto ecologicamente sostenibile a livello più ampio, che superi dunque i confini della Città Metropolitana, si potranno ottenere veramente risultati"* (31.01.2017). Questa visione a scala vasta del primo cittadino veneziano è incoraggiante, poiché vede il coinvolgimento di diverse dimensioni progettuali e una prospettiva che supera i meri confini amministrativi concentrandosi sulle problematiche a scala territoriale. Il percorso metropolitano della città di Venezia è un processo avviato da più di quarant'anni, che ha inizio nel 1973 con la definizione del Comprensorio di Comuni della Laguna di Venezia per il progetto di risanamento e tutela ambientale. Curioso che proprio il primo tentativo di agire insieme attraverso un sistema collaborativo di città sia stato sui temi ambientali. Temi sui quali potrebbe partire anche lo sviluppo del Piano Strategico della Città Metropolitana di Venezia, strumento fondamentale per rilanciare il territorio, ma che purtroppo non ha ancora visto la luce.



2 - Planimetria degli spazi aperti del Padiglione Aquae, inaugurato nel 2015, LAND.

Intanto gli stakeholder del mondo delle imprese producono visioni per il futuro post-industriale: Tommaso Santini, Amministratore Delegato di VEGA - Parco Scientifico Tecnologico di Venezia, parla di "ecologia dell'innovazione": *"Nel Paese, tra le Istituzioni e le imprese c'è ormai la convinzione che sia indispensabile creare un ecosistema per l'innovazione, un ambiente nel quale si generino le condizioni per la crescita delle imprese e dei territori"*. Due progetti disegnano già le linee guida verso cui la società si sta muovendo, non soltanto qui a Venezia ma anche in altre parti del mondo. "Venice Innovation Hub" è il progetto coordinato dall'Università Ca' Foscari in collaborazione con l'Università IUAV e VEGA - Parco Scientifico Tecnologico - che prevede la creazione a Venezia di un polo per l'innovazione e lo sviluppo strategico dei processi di trasferimento tecnologico e di condivisione di conoscenza. Sugli stessi principi si basa ad esempio l'idea per lo Human Technopole e il nuovo campus dell'Università degli Studi a Milano, sulle ex aree di Expo, testimoniando la tendenza diffusa a ripensare l'industria come contenitore di innovazione e condivisione culturale. "Vega Waterfront" è invece il nome di un ambizioso progetto di trasformazione urbana che riguarda lo sviluppo di un quadrante strategico della città di Venezia per i prossimi 20 anni: il waterfront della terraferma lagunare che si estende nella macro-isola nord di Porto Marghera attorno al VEGA.

La rinascita della città non è più affidata alla ristrutturazione urbanistica tout-court ma si sviluppa partendo da una rigenerazione ambientale in grado di creare un terreno fertile per accogliere nuove funzioni, senza negare le preesistenze industriali. Tali preesistenze trovano così un dialogo con lo spazio circostante tramite il progetto di un sistema unitario che riconnette i vuoti urbani e le aree sottoutilizzate per assegnare loro una nuova funzione di tipo ecologico-ambientale, aumentando in questo modo la permeabilità urbana e connettendo la città consolidata con il territorio circostante, incrementando la possibilità di fruizione dello spazio pubblico da parte di tutti. Il tema della riduzione del consumo del suolo e della rigenerazione urbana diventano un fattore trainante per le economie mature, dove l'esigenza di riconvertire e restaurare grandi complessi industriali e civili diviene indispensabile per chi amministra il territorio, nonché rappresenta un'opportunità di investimento per gli operatori privati. Si delinea infatti un quadro caratterizzato da interventi di riqualificazione e di rinnovo urbano sempre più legati all'azione congiunta di operatori pubblici e privati, dal momento che singolarmente non sarebbero in grado di disporre di risorse necessarie per attuare gli interventi.



L'attivazione di progetti di trasformazione urbana ha sempre più necessità di avviare processi che raccontino in chiave strategica il nuovo modello di città a cui si ambisce. Uno scenario di riferimento di lungo periodo che preveda al contempo azioni concrete a breve termine. Solo inserendo le trasformazioni puntuali nel loro contesto territoriale di riferimento si può mirare a concentrare le azioni e le diverse fonti di investimento all'interno di un grande processo strategico.



Le città cooperano e competono su vari fronti e in particolare per attrarre investimenti, nuovi abitanti e visitatori: da Barcellona a Bilbao, da Londra fino ad Amburgo e alla Ruhr, luoghi che negli ultimi decenni hanno dimostrato di sapersi reinventare. Per far ciò si sono messe in campo diverse strategie finalizzate a trasformare città di antica industrializzazione in centri del terziario e della finanza, della cultura e del tempo libero o ancora in poli di tecnologie verdi e high-tech. La Ruhr ad esempio sta raccogliendo i frutti di un processo ormai quasi trentennale di

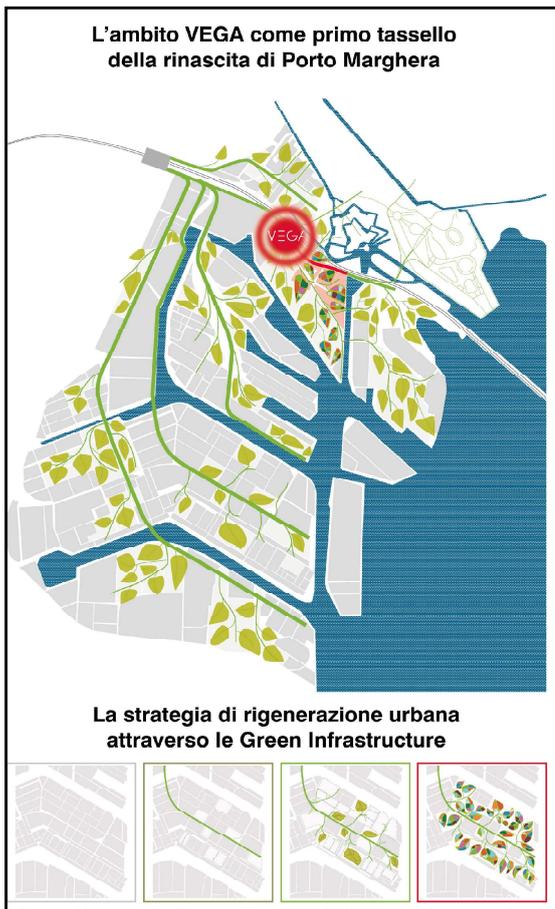


5 - La strategia territoriale Green Tree Strategy per Venezia e Porto Marghera, LAND.

riscoverta cura del proprio territorio. Nel 1989 è stata avviata la IBA Emscherpark, nel solco della tradizione d'Oltralpe delle esibizioni internazionali d'architettura, un format di progettazione decennale partecipata a più livelli istituzionali e su diverse tematiche. Obiettivo della IBA era la rigenerazione della valle del fiume Emscher a seguito di più di un secolo di attività estrattive e industriali che avevano degradato il territorio, sia dal punto di vista ambientale, sia da quello socio-economico. Questo enorme sforzo collettivo ha portato innanzitutto a un cambiamento radicale di prospettiva da parte degli abitanti, che hanno ricominciato a vedere il loro territorio come un ambiente che offre qualità di vita e opportunità di sviluppo. In secondo luogo il ripristino ambientale e la valorizzazione del paesaggio hanno portato nuovi investimenti e rinascita culturale, culminati nel 2010 con la nomina della Ruhr a Capitale Europea della Cultura. Nel 2017, mentre il complesso processo di rinaturalizzazione del fiume avviato dalla IBA proce-



6 - Una visione per Porto Marghera: creare bypass verdi nel denso tessuto industriale, LAND.



de verso il traguardo del 2020, Essen è Capitale Verde Europea, scardinando il suo ruolo di capitale dell'industria e proponendosi nello scenario internazionale come capitale delle scelte sostenibili. E si guarda sempre avanti: la Ruhr si prepara a inaugurare il Decennio Verde 2017-2027, dedicato alla sostenibilità e all'efficienza energetica, che porterà alla IGA 2027, esposizione universale di giardini e paesaggio che suggella la nuova vocazione di questo territorio.

L'esperienza della Ruhr è sicuramente un modello di cooperazione e rigenerazione territoriale da seguire, ma anche un laboratorio di sperimentazione di tendenze e buone pratiche. In quest'ottica, il paesaggio diventa la vera infrastruttura, un approccio in linea con la recente strategia della Commissione Europea sulle Green Infrastructures.

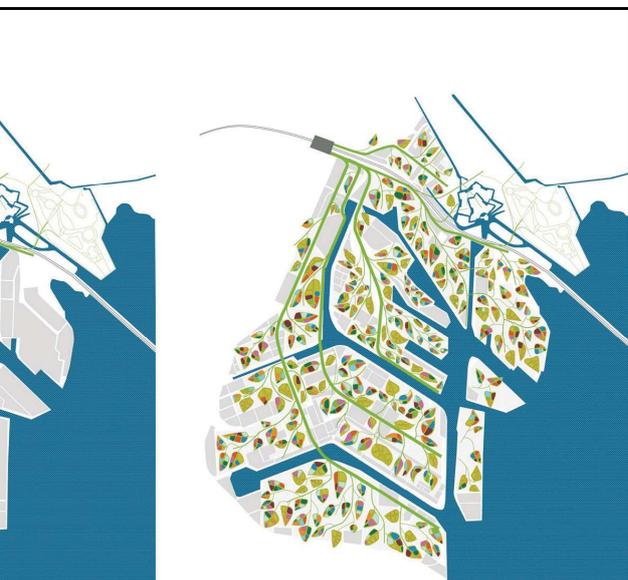
Infatti la comunicazione sulle Green Infrastructures tende a collegare quello che pochi anni fa era impensabile: la prevenzione del rischio idrogeologico e l'aumento della biodiversità, la protezione della natura e lo sviluppo economico, la lotta ai cambiamenti climatici e il miglioramento

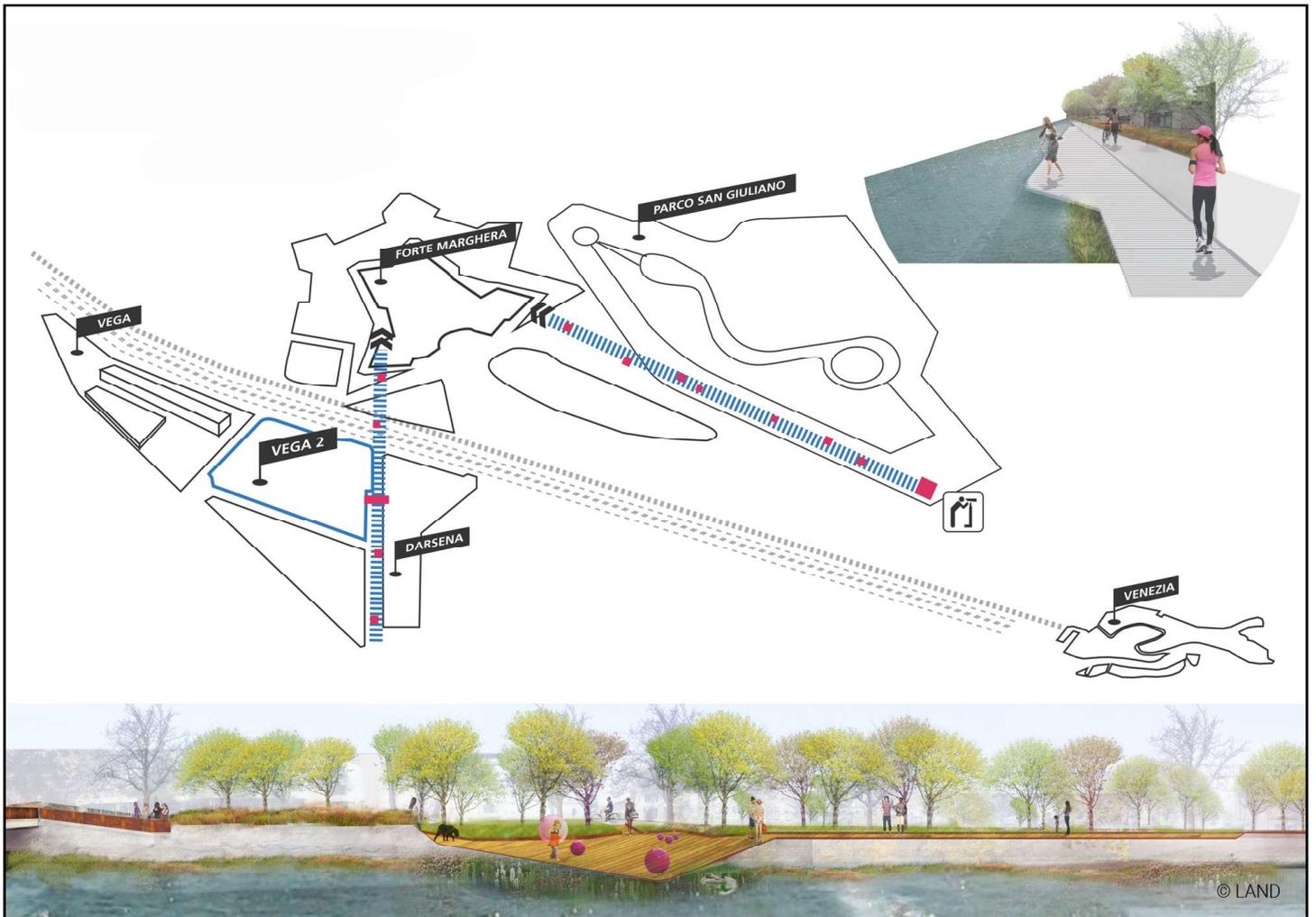
7 - In alto: concept del progetto Primo Ramo, il primo step locale di una più vasta rigenerazione territoriale, LAND.

della qualità della vita, come si può leggere bene da un estratto della Comunicazione della Commissione del 2013 Infrastrutture verdi – Rafforzare il capitale naturale in Europa: *"Le infrastrutture verdi si basano sul principio che l'esigenza di proteggere e migliorare la natura e i processi naturali, nonché i molteplici benefici che la società umana può trarne, sia consapevolmente integrata nella pianificazione e nello sviluppo territoriali. Realizzare elementi di infrastrutture verdi nelle aree urbane rafforza il senso di comunità, consolida i legami con azioni su base volontaria promosse dalla società civile e contribuisce a contrastare l'esclusione e l'isolamento sociale. Questo approccio giova ai singoli cittadini e alla comunità sul piano fisico, psicologico, emotivo e socio-economico. Le infrastrutture verdi forniscono opportunità di collegamento tra le aree urbane e creano spazi in cui è piacevole vivere e lavorare."*

Il paesaggio assume quindi il ruolo di catalizzatore della trasformazione, attraverso l'attivazione di un processo culturale articolato e in continuo divenire, offrendo un'occasione per ripensare il rapporto tra la città storica, la città consolidata e la città della trasformazione.

Questo "rinascimento urbano" parte dal ripensamento dello spazio non costruito, del "vuoto", dello spazio pubblico; Venezia ed il suo waterfront costituiscono un campo di applicazione straordinario legato all'attuale riconversione delle aree produttive di Porto Marghera che vede al centro del processo di rigenerazione il Parco Scientifico e Tecnologico - VEGA. Legandosi alla cultura del cambiamento sviluppata in altri laboratori urbani, nei quali la riqualificazione dei waterfront ha portato alla trasformazione di vecchie aree portuali o industriali in luoghi vivi e





8 - La rigenerazione parte dagli spazi aperti: nuovi waterfront, LAND.

9 - Suggestione progettuale per il futuro waterfront, LAND.

centrali della città, Venezia trova in Porto Marghera il suo nuovo polo di rinascita. Da Porto Marghera prende avvio un processo di trasformazione in grado di coinvolgere l'intera area veneziana, con l'obiettivo di creare un sistema urbano in grado di valorizzare luoghi che gravitano intorno al polo attrattore di Venezia e di ricercare una rinnovata qualità del vivere e una nuova urbanità.

La strategia per la rigenerazione in chiave urbanistico-ambientale punta all'evoluzione della struttura urbana attraverso la rottura progressiva dell'assetto industriale esistente, tramite la creazione di connessioni verdi in grado di ridefinire sia fisicamente che

funzionalmente la natura stessa di Porto Marghera.

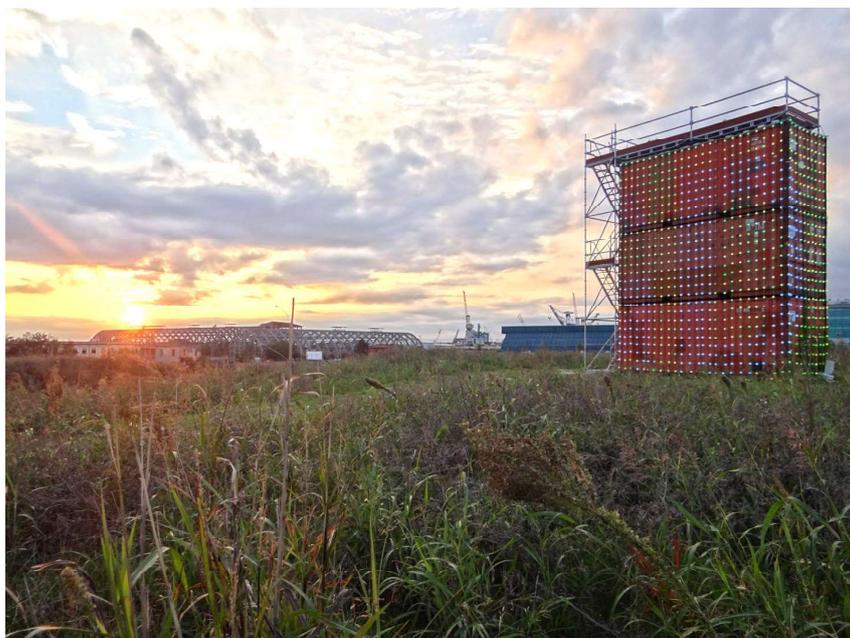
Ancor di più in questo periodo di crisi economica e riassetto dei sistemi produttivi e relazionali, le infrastrutture verdi diventano un'opportunità unica di crescita sostenibile, sia per il loro carattere multifunzionale e a basso costo di mantenimento (rispetto alle infrastrutture tradizionali), sia per le possibilità di finanziamento ad esse collegate. Molte città hanno investito in progetti europei che promuovono la ricerca e la realizzazione di soluzioni naturali e approcci sostenibili agli effetti del cambiamento climatico e alla rigenerazione di ecosistemi degradati. Uno di questi programmi di finanziamento, Horizon 2020, crea l'opportunità di lavorare con amministrazioni, istituti di ricerca e professionisti, condividere conoscenze e sviluppare soluzioni comuni. Sul tema dello sviluppo sostenibile esistono anche le iniziative European Green Capital e European Green Leaf, un riconoscimento che premia le città più virtuose nell'applicazione di politiche e progetti di sviluppo sostenibile.

Questi format costituiscono una preziosa occasione di visibilità internazionale e di scambio di conoscenze, oltre che di rinnovata autoconsapevolezza ambientale e identitaria dei cittadini e delle amministrazioni locali.

Il capitale naturale viene interpretato dunque come motore della crescita, come testimonia il fortunato caso di Essen. Immaginiamo Venezia come primo laboratorio italiano di un approccio alla rigenerazione urbana basato sui servizi ecosistemici e sulla pianificazione partecipata, che possa ampliare le relazioni tra la laguna e la terraferma, tra le diverse parti che compongono la città e il suo contesto territoriale, tra il passato e il futuro verso una nuova immagine per Venezia Metropolitana più contemporanea, inclusiva, verde e sostenibile.

Più che un progetto si avvia un processo che da buoni giardinieri vorremmo vedere carico di coltivazione e di riposo, di utilizzi temporanei e di ampia accessibilità per fruitori e idee di una nuova industria 4.0 che non solo non inquina più, ma nel mentre si sviluppa, rimedia e bonifica le tante disattenzioni del passato.

In linea con questa visione, la nostra architettura del paesaggio fornisce risposte efficaci alle sfide di una società sempre più interconnessa, non perdendo mai di vista il protagonista del nostro racconto: l'uomo. Così la natura diventa una realtà tangibile e capace di dare spazio ai sogni di ciascuno.



10 - Osservatorio delle trasformazioni urbane creato nell'ambito della Biennale 2012, LAND.

11 - Intervento di preverdissement 50x50 Venice Green Dream per la Biennale di Venezia del 2012, LAND.