



I TRE FUTURI DI VENEZIA

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

a cura di Laura Facchinelli
Oriana Giovinnazzi e Viviana Martini



TRASPORTI *& cultura*

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

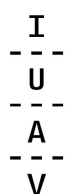


**ROTARY CLUB
VENEZIA MESTRE**



ATENEO 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 Giovinnazzi 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 Giovinnazzi

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



Comitato Scientifico: Laura Facchinelli, Giovanni Seno,
Oriana Giovinnazzi

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



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

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 Giovinnazzi 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 *Perché i tre futuri di Venezia*
Le curatrici Laura Facchinelli, Oriana Giovinnazzi e Viviana Martini

Prima sezione

MARGHERA. RICONVERSIONE, PROGETTO, PAESAGGIO

Coordinamento di Oriana Giovinnazzi

- 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 Giovinnazzi
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 Giovinnazzi

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



Porto Marghera, possible development. Reconversion and waterfront by Tommaso Santini

Porto Marghera, one of Europe's largest port-industrial areas, needs an effective comprehensive strategic plan that can map out real guidelines for development over the next 15-20-50 years. A plan that starts with the existing condition and builds on potential development, taking into account the complex environmental and urban situation, the industrial context, the European corridors and global routes.

The opportunity to delineate a strategy for the future of Porto Marghera has come with the review of the Port Master Plan being conducted by the Port Authority: a planning tool that must mesh with the Action Plan developed by the City of Venice, which includes the revitalization of its port and industry, as well as the urban regeneration of the buffer zones between Porto Marghera and the city.

Today, Porto Marghera must change to replace its productive model with a new one built around manufacturing and logistics. The strategic plan must reconsider the use of its one hundred hectares, which are often severely polluted, starting from the relationship with the port and other infrastructure. The future of Porto Marghera must be reconsidered by intercepting the real needs of local businesses in the wider area and the Veneto region.

A complex, long-term project with a broad scope is Venice Waterfront, an urban-environmental transformation to develop a strategic quadrant of the city of Venice: the waterfront of the mainland along the lagoon, that extends between the areas of the Pili, the Macroisola Nord of Porto Marghera at the Parco Scientifico Tecnologico of Venice, San Giuliano, Forte Marghera and the University Campus in Via Torino, which together can constitute a "service and leisure hub" as delineated in the Master Plan.

Porto Marghera, lo sviluppo possibile. Riconversione e waterfront

di Tommaso Santini

A partire dal 1907 con l'emanazione della legge sui porti a cui seguì nel 1917 la sottoscrizione della Convenzione tra Stato, Comune di Venezia e Società Porto Industriale, nasce e viene avviata la realizzazione dell'area industriale di Porto Marghera. Essa è considerata una delle più grandi aree portuali - industriali europee con i suoi 1.447 ettari, oltre a 662 ettari di canali, strade e ferrovie servite da banchine raggiungibili da navi con pescaggi fino a 11,5 metri, dotate di raccordi stradali e di 135 km di raccordi ferroviari. Essendo dunque un'articolata piattaforma portuale - industriale, Porto Marghera necessita di un piano strategico unico ed efficace, in grado di delineare le reali linee di sviluppo per i prossimi 15-20-50 anni.

Un piano che parta dalla situazione esistente e aggiunga lo sviluppo possibile tenuto conto della complessa situazione ambientale ed urbanistica, del contesto produttivo, dei corridoi europei e delle direttrici globali. Ed è proprio con la revisione del Piano Regolatore Portuale, in corso quest'anno da parte dell'Autorità Portuale, che si presenta l'occasione per delineare la strategia del futuro per Porto Marghera. Uno strumento di pianificazione che deve integrarsi con il Piano degli Interventi predisposto dal Comune di Venezia che prevede per l'area di Porto Marghera il rilancio industriale e portuale accompagnato dalla rigenerazione urbana delle fasce di confine tra Porto Marghera e la città. Accantonato un passato produttivo caratterizzato dall'industria di base, oggi Porto Marghera deve cambiare "pelle" lasciando spazio a un diverso modello produttivo da costruire attorno alla manifattura e alla logistica, per andare incontro alla globalizzazione dei mercati e al ridisegno delle catene logistiche globali e regionali. Questo cambio di paradigma presuppone il coinvolgimento e lo sforzo di ogni impresa dell'area vasta veneta a riconsiderare la propria localizzazione al fine di ottimizzarla. Il riferimento è dunque alle oltre 15.000 imprese venete del manifatturiero che nel 2015 hanno esportato per 56 miliardi di Euro e che costituiscono la più importante piattaforma manifatturiera d'Italia e tra le principali d'Europa.

Imprese che a monte della loro filiera produttiva hanno bisogno di approvvigionarsi di materie prime e semilavorati mentre a valle di portare i loro prodotti nei mercati di sbocco a costi competitivi e con processi logistici efficienti. In tale contesto, Venezia e il suo sistema portuale, quello dell'Alto Adriatico, è riferimento non solo per i corridoi europei del Mediterraneo, dell'Adriatico, del Baltico e del Brennero, ma oggi e sempre più domani, anche dell'Asia ed in particolare della Cina che, attraverso Suez, vede Venezia quale terminale occidentale della Via della Seta. Porto Marghera quindi rappresenta un fattore localizzativo strategico per questo importante bacino manifatturiero che deve tradursi in vantaggio economico per le imprese a cui si rivolge.

Il piano strategico per la Porto Marghera del domani deve ripensare all'utilizzo dei centinaia di ettari di aree che la compongono, spesso profondamente inquinate nel suolo e nelle falde, proprio partendo dalla sua relazione con il porto e con le altre infrastrutture, quali la rete stradale, ferroviaria e le loro interconnessioni, per garantire un sistema di intermodalità in grado di generare un vantaggio competitivo per il trasporto delle merci e per le aziende manifatturiere coinvolte.

Il quadro di riferimento nazionale²

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta predisponendo il Piano generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), che contiene le linee strategiche delle politiche per la

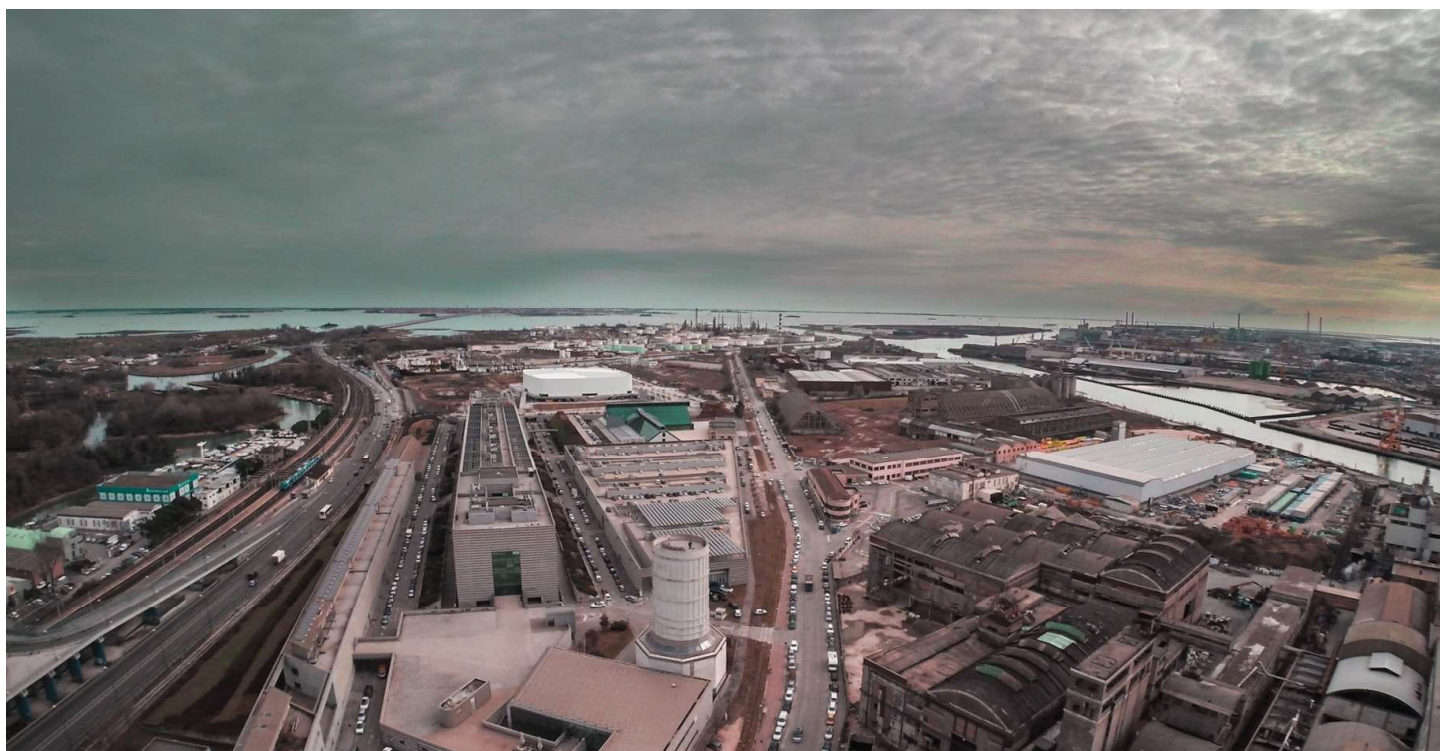
¹ e ² - Due vedute del complesso del VEGA.

mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo infrastrutturale del Paese. Il nuovo processo di pianificazione infrastrutturale dovrà definire un quadro del sistema delle infrastrutture nazionale unitario e quanto più possibile condiviso, in base al quale verranno definiti i fabbisogni nazionali di infrastrutture, verranno individuate le priorità in funzione della utilità e della fattibilità delle singole opere e delle risorse disponibili. Tale approccio alla realizzazione delle opere, parte dalla definizione degli obiettivi e delle strategie, che definiscono la *vision* di medio-lungo periodo verso cui far tendere la politica dei trasporti nazionale e tracciano un quadro unitario entro il quale dovrà essere redatto il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, che costituisce il primo passo per l'avvio della nuova stagione di pianificazione, che parta dall'analisi critica del contesto attuale e dei principali trend in atto, definisca gli obiettivi da perseguire e individui le strategie e le relative linee d'azione per il raggiungimento di tali obiettivi. Le infrastrutture di trasporto non sono fini a sé stesse ma costituiscono lo strumento per realizzare servizi di trasporto necessari per soddisfare i fabbisogni di accessibilità e mobilità e per rilanciare lo sviluppo delle diverse aree del Paese, attraverso un nuovo approccio che privilegi la programmazione di investimenti realmente utili al Paese. In tale contesto è essenziale l'utilizzo di strumenti di valutazione quantitativa per la previsione della domanda di mobilità e del livello di utilizzo delle infrastrutture. L'intero processo di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche nel nostro Paese, nonché il ruolo che ha avuto la valutazione nell'allocatione delle risorse pubbliche negli anni hanno mostrato evidenti limiti ed hanno comportato la proliferazione di opere strategiche a fronte di una mancanza di disponibilità di risorse pubbliche a copertura delle stesse. Il portafoglio di progetti così individuato, si caratterizza per una grande enfasi sulle infrastrutture (spesso si tratta di grandi opere) da realizzare, spesso con un legame non evidente con i servizi necessari e i reali fabbisogni di mobilità e accessibilità che la singola opera deve contribuire a soddisfare e la cui genesi spesso è caratterizzata da rapporti conflittuali con i territori e dall'incertezza sull'utilità delle opere.

Uno scenario possibile e sostenibile

Ripensare a Porto Marghera intercettando i reali bisogni delle imprese del territorio dell'area vasta e del Veneto. Ripensare a quest'ampia area industriale e portuale quale piattaforma infrastrutturale che si rivolge alle imprese che producono o usano semilavorati manifatturieri, alla manifattura leggera, alla "quasi manifattura" (come l'industria degli assemblaggi) dove il valore aggiunto della progettualità italiana rappresenta un'eccellenza riconosciuta a livello globale.

3 - Veduta d'insieme di Marghera e del VEGA.



Imprese che sono caratterizzate da flussi in entrata e uscita di materie prime, merci e prodotti sempre più provenienti o destinati ai mercati di Paesi emergenti a scala globale che presentano elevati tassi di crescita in controtendenza ai paesi europei. Porto Marghera, ma più in generale le grandi aree portuali ex industriali contaminate e da riconvertire, può quindi trasformarsi in una piattaforma per la logistica integrata sfruttando il fattore localizzativo "portocentrico"³.

La Marghera del secolo scorso, quella dell'industria di base, si era sviluppata grazie a tre fattori localizzativi: manodopera a basso prezzo, energia a basso costo e la vicinanza al mare. Oggi né Marghera né alcun'altra localizzazione costiera italiana è in grado di offrire vantaggi localizzativi provenienti da basso costo del lavoro e dell'energia.

Pertanto, alla Marghera di oggi e a quella del futuro resta solamente la vicinanza al mare, quale porta di accesso per i mercati globali. Un fattore localizzativo da sfruttare al meglio con un paziente lavoro di attrazione selettiva delle industrie maggiormente proiettate all'esportazione globale. Gli scenari evolutivi non possono quindi non tenere conto di questo nuovo modello produttivo di Porto Marghera che può svilupparsi quale "piattaforma infrastrutturale" per le imprese manifatturiere venete. Gli interventi e gli investimenti necessari devono di conseguenza essere progettati e programmati per rendere il sistema di infrastrutture idoneo a far diventare Porto Marghera attrattiva e competitiva per le aziende, coerentemente con le linee strategiche che il Governo sta predisponendo per lo sviluppo infrastrutturale del Paese.

Da questo punto di vista, è indispensabile che le realtà produttive già operanti a Porto Marghera nella manifattura, "quasi manifattura" e logistica vengano seguite e facilitate con particolare cura e attenzione, e che attorno a loro, per concentrazione ed aggregazione, si crei un vero e proprio sistema integrato di logistica collegato ai principali mercati del mondo.

Una Porto Marghera per le imprese del manifatturiero nella quale è possibile pensare anche ad un rinnovamento e rilancio della chimica in sinergia con il tessuto produttivo. I dati dei traffici del Porto di Venezia attestano una crescita consolidata: nel 2015 sono state movimentate oltre 25 milioni di tonnellate di merci e 560 mila TEU, quasi raddoppiando il traffico container nell'ultimo decennio. Ma se si amplia la prospettiva oltre Venezia anche ai vicini porti di Trieste, Fiume e Capodistria, i dati (2015) sui traffici complessivi sono una conferma di un vero e proprio sistema portuale del Nord Adriatico: 102 milioni di tonnellate di merci e oltre 2 milioni di TEU movimentati.

Tutto ciò necessita di essere messo a sistema affinché diventi un'infrastruttura strategica per le imprese ancor prima che per il Paese e l'Europa.



4 - Venezia, Marghera e Mestre in una veduta dall'alto.

Venice waterfront

Venice Waterfront è la trasformazione urbanistico-ambientale 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 tra le aree dei Pili, la Macroisola Nord di Porto Marghera a partire dall'ambito urbanistico del Parco Scientifico Tecnologico di Venezia, San Giuliano, il Forte di Marghera e la zona del Campus universitario di via Torino che concorrono alla costituzione del "polo dei servizi e del tempo libero" come previsto dallo strumento urbanistico.

Si tratta quindi di un progetto di ampio respiro e di lungo periodo, che presenta un elevato grado di complessità in ragione delle quantità in gioco, della molteplicità di attori coinvolti, delle condizioni mutevoli di mercato che nasce dalla necessità di adattarsi ai ritmi veloci del cambiamento e dal bisogno di cogliere nuovi vantaggi competitivi attraverso un approccio innovativo, "finanziarizzato" e sostenibile, in grado di far cogliere in modo chiaro e trasparente ai potenziali investitori i rischi e le opportunità che lo caratterizzano. Riqualificazione ambientale, valore fondiario, creazione di posti di lavoro e innovazione sociale devono guidare le scelte progettuali di oggi e di domani.

Il tema urbanistico infatti è soltanto uno degli aspetti in questa delicata e complessa iniziativa di sviluppo. Una trasformazione urbana necessita di una visione d'insieme dell'intero ambito: quella logica di "messa a sistema" di viabilità, mobilità, reti infrastrutturali, bonifiche ambientali, landscape, pianificazione urbanistica ma soprattutto l'esigenza di un piano economico finanziario sostenibile e di una governance praticabile, tutti aspetti senza i quali non si riattiva un processo economico su un pezzo di città.

I waterfront come tema europeo e globale rappresentano veri e propri luoghi di valorizzazione urbanistica e conseguentemente immobiliare, acquisendo valore in alcuni casi anche superiori al tessuto storico della città (es. Hafencity di Amburgo).

Tutto ciò passa per la condivisione con i *landlord* e tutti gli *stakeholder* coinvolti, di una strategia chiara e perseguibile: un piano degli interventi che deve essere attivato da subito e che può vedere nell'Amministrazione il principale soggetto in grado di gestire questa complessa partita in una logica unitaria e attraverso un processo partecipativo. Si tratta di un'area che mette in gioco oltre mezzo milione di metri quadri di superfici edificabili e che va necessariamente pensata come un unicum attraverso l'individuazione di uno o più scenari di lungo periodo da cui discenderanno gli scenari di medio/breve termine. Coerentemente con il Piano del Sindaco è indispensabile pensare ad uno strumento urbanistico a "maglie larghe" che consenta lo sviluppo delle destinazioni d'uso della cosiddetta "area urbana", senza porre troppi vincoli a volumetrie e aree di sviluppo, prevedendo un complessivo riequilibrio tra costruito/costruendo e urbanizzazioni, oltre a un adeguato livello di dotazione infrastrutturale. Costituiscono variabili determinanti nella previsione degli scenari di lungo periodo lo sviluppo dei seguenti progetti nelle aree del Waterfront: il nuovo *homeport* per le crociere, l'hub di interscambio integrato ad un sistema di mobilità pubblica, la presenza di attività produttive (tra le quali va tenuto conto dell'eventuale spostamento della raffineria dell'ENI), la creazione di un campus dell'innovazione (Competence Center).

Per la valorizzazione delle singole aree d'intervento all'interno del Venice Waterfront, in linea generale vale la "regola del mercato" salvo tener conto dei vincoli ambientali e funzionali eventualmente in essere su ciascun comparto: cambi di destinazione d'uso, premialità edificatorie, perequazioni e altri meccanismi compensativi potranno essere previsti mediante accordo pubblico-privato con l'Amministrazione, definendo il beneficio pubblico di ciascuna iniziativa.

La questione culturale come motore dello sviluppo economico della città

"Le città e i territori del dopo moderno chiedono di essere scoperti per nuove forme di percezione e non tanto per nuove forme di progettazione" (James Hillman).

È necessario per l'amministrazione veneziana pensare ad un nuovo "modello di business" non solo per il soddisfacimento delle esigenze attuali ma soprattutto per una complessiva politica di rilancio di Venezia come volano per un rinnovato sviluppo socio-economico in grado di attrarre nuovi investimenti, concorrere ad una progressiva crescita demografica e di benessere.

Per fare ciò è necessario cambiare modo di pensare a Venezia, porsi in una prospettiva dinamica che tenga conto dei cambiamenti in atto a livello globale prima ancora che europeo e metropolitano: riflettere sul concetto di *creative culture* come volano per la crescita demografica. Come può Venezia e la sua area “vasta”, al pari di Berlino, Copenaghen ed altre città europee e del mondo attrarre le nuove generazioni?

Semplice: è necessario dare a questi nuovi utenti le stesse condizioni in termini di attrattività e dinamicità che hanno le altre città di successo.

La terraferma sta a Venezia come la periferia sta a Berlino: i giovani possono stare in terraferma con la residenza ed i servizi, l'importante è che mantengano l'idea di stare nell'“isola”. Risiedere in terraferma e lavorare o passare il tempo libero a Venezia in un ambiente lagunare che offre mille diversivi (cultura, formazione, leisure, green, food, acqua). Accessibilità, alloggi e *facilities* a basso costo con in più la possibilità di avere una finestra su una città unica, fatta non solo di offerta statica (il patrimonio artistico) ma anche di proposte dinamiche (formazione, innovazione, opportunità di business).

E come si può convincere queste nuove generazioni a scegliere Venezia come loro meta? Come direbbe il Rifkin, attraverso la contrapposizione al *Mainstream*. Evitare ciò che è scontato e correre incontro alle tendenze che le nuove generazioni rincorrono. La ricerca di ambienti atipici. Chi più dei giovani può essere pioniere di una nuova periferia?

Solo così da una miniera nasce un pensatoio, che poi diventa una *start up* e che si trasforma in una nuova impresa. E il ciclo continua.

E seguendo questa logica quale luogo migliore di Porto Marghera per esempio, al centro del dibattito nazionale per la riconversione del polo industriale petrolchimico, può prestarsi ad un nuovo processo economico conseguente ad una trasformazione urbana? Un esempio che dimostra la possibilità di nuove forme di convivenza tra industria e ambiente, come occasione per ripensare a nuove forme di sviluppo sostenibile, all'interno del quale il capitale umano e l'innovazione sono fattori chiave per l'attivazione di un processo di crescita endogeno, che faccia leva sulle risorse locali esistenti.

Una delle sfide da cogliere riguarda innanzitutto la valorizzazione del proprio patrimonio naturale, artistico 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. A fianco di questo scenario è evidente e centrale l'interesse da parte della popolazione locale ed in particolare delle giovani generazioni per la partecipazione attiva verso il proprio territorio di appartenenza.

L'importanza di un'infrastruttura per l'innovazione delle start up

L'innovazione portata dalle start up in campo immobiliare sembra essere un fattore fondamentale dell'analisi delle previsioni sulla situazione internazionale del real estate. Un recente studio del fondo internazionale Catella ha identificato 3.515 start up, operanti in sei regioni europee, analizzandone il ruolo nello sviluppo del mercato immobiliare di riferimento.

I risultati dell'indagine hanno messo in evidenza che il numero di queste nuove società e lo sviluppo di un'infrastruttura appropriata sono molto importanti all'interno della competizione sul mercato europeo. Mentre le regioni più attive - come Parigi, Francoforte e Stoccolma - registrano la presenza di un numero limitato di queste nuove iniziative imprenditoriali, nei contesti più piccoli si trova la maggiore concentrazione di questo tipo di società. A Dublino ad esempio operano 1.220 start up, contro le 718 di Parigi o le 289 di Francoforte.

Un ecosistema di questo tipo, carico di capacità di innovare, adattarsi e resistere alle condizioni del mercato, contribuisce a formare le fondamenta sulle quali un'area promettente può svilupparsi negli anni a venire.

© Riproduzione riservata

Note

1 Dati Autorità Portuale di Venezia.

2 Tratto da Documento di Economia e Finanza 2016 - Allegato “strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica” redatto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, Aprile 2016.

3 definizione di Paolo Costa, Presidente Autorità Portuale di Venezia.