

# TRASPORTI

*& cultura*

41

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



**PORTI E CITTÀ**



Rivista quadrimestrale  
gennaio-aprile 2015  
anno XV, numero 41

Direttore responsabile  
Laura Facchinelli

Direzione e redazione  
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia  
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona  
e-mail: info@trasportiecultura.net  
laura.facchinelli@alice.it  
per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio  
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico  
Giuseppe Goisis  
Università Ca' Foscari, Venezia  
Massimo Guarascio  
Università La Sapienza, Roma  
Giuseppe Mazzeo  
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli  
Cristiana Mazzoni  
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,  
Strasbourg  
Marco Pasetto  
Università di Padova  
Franco Purini  
Università La Sapienza, Roma  
Enzo Siviero  
Università Luav, Venezia  
Zeila Tesoriere  
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais  
Maria Cristina Treu  
Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

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

2015 © Laura Facchinelli  
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli  
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2015

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443  
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

## TRASPORTI

### 5 PORTI E CITTÀ

di Laura Facchinelli

### 7 LE AREE PORTUALI DISMESSE: INTERAZIONI CON LA CITTÀ

di Oriana Giovinazzi

### 15 VENEZIA: IL PORTO COME RISORSA PER LO SVILUPPO ECONOMICO DELLA CITTÀ

di Paolo Costa

### 23 GENOVA E LA SPEZIA, DIFFICILI TRANSIZIONI PER SUPERARE IL '900 INDUSTRIALE

di Francesco Gastaldi

### 29 PERCORSI DI RIQUALIFICAZIONE: IL NUOVO WATERFRONT DI MARINA DI CARRARA

di Francesco Messineo e Sergio Beccarelli

### 37 CATANIA: VERSO UNA POSSIBILE INTEGRAZIONE PORTO-CITTÀ

di Elena Cocuzza, Matteo Ignaccolo e  
Giuseppe Inturri

### 45 PORTI ITALIANI, RUOLO NEL ME- DITERRANEO E SCENARI FUTURI

di Oriana Giovinazzi

### 53 LA RIGENERAZIONE URBANA DEL PORTO DI AMBURGO

di Chiara Mazzoleni

### 61 PROGETTI DI RECUPERO DI AREE INDUSTRIALI DISMESSE SULL'ESTUARIO DEL TAGO

di André Fernandes

### 69 LA RISCOPERTA DEL WATERFRONT DI ROTTERDAM

di Tom Daamen, Martin Aarts, Menno Huijs e  
Walter de Vries

### 77 BORDEAUX E LIONE: VALORIZZA- ZIONE DEL PATRIMONIO CULTU- RALE NELLA RIGENERAZIONE DEI WATERFRONT

di Assunta Martone, Marichela Sepe e Serena  
Micheletti

### 85 IL RIFLESSO DEL PORTO. IL PROGETTO TANGER PORT FRA PROMOZIONE POLITICA E FRAMMENTAZIONE URBANA

di Zeila Tesoriere

### 93 DINAMICHE SULL'OCEANO INDIANO: TRASFORMAZIONI SULL'INTERFACCIA CITTÀ/PORTO

di Annick Miquel

### 103 LA RELAZIONE TRA CITTÀ E PORTO IN ASIA

di Yves Boquet

### 111 CONFLITTI E SFIDE NELL'USO DEGLI SPAZI: IL COMPLESSO DI CAPUABA, PORTO DI VITÓRIA

di Flavia Nico Vasconcelos e Felipe Beltrane

## cultura

### 117 NEW YORK, CITTÀ E PORTO: QUALE FUTURO?

di Pierre Gras

### 125 DA DESPINA A VALDRADA, ETEROTOPIE DEL GOLFO PERSICO

di Cecilia Scoppetta

### 137 UN PORTO E UNA CITTÀ DEL BASSO CORSO DEL DANUBIO: BRĂILA

di Alexandru Damian

### 141 PORTO VECCHIO A TRIESTE, UN'ASSORDANTE CATTEDRALE DI SILENZIO

di Marta Moretti

### 145 CITTÀ SOTTERRANEA, CITTÀ SMART: IL CONVEGNO DI NAPOLI

di Giuseppe Mazzeo

### 149 LOGISTICA E TRASPORTO MARITTIMO. UN FOCUS GROUP DEI PROTAGONISTI CAMPANI

di Alessandro Panaro

### 151 TRASPORTI, CULTURA, ARCHITETTURA: PRESENTAZIONE DEL N. 38 DI T&C A PALERMO

di Zeila Tesoriere

### 155 PONTE SULLO STRETTO, PER VALORIZZARE IL MERIDIONE E RILANCIARE L'ECONOMIA ITA- LIANA. UN CONVEGNO A ROMA

di Laura Facchinelli

# Porti e città

di Laura Facchinelli

*Il porto è una realtà complessa, una realtà che ha una fisionomia duplice, fra trasporto e città. Con riferimento alla prima dimensione, la presenza di un porto è un fattore economicamente rilevante: si pensi alla condizione fortunata delle città che si affacciano sul mare con un grande porto efficiente. Un porto è storia, è sviluppo delle infrastrutture e quindi trasformazione fisica del territorio. Ma proprio la presenza di banchine, magazzini, silos, impianti di sollevamento, binari, arterie stradali, operatori specializzati ha determinato, nel tempo, una condizione di separatezza dall'adiacente contesto urbano.*

*Riguardo alla città, la perimetrazione dell'area portuale è una condizione che chiude ed esclude. Il fronte mare è impedito allo sguardo, e questo ha determinato, negli abitanti, la consuetudine a considerare l'area-porto come solo operativa, non percorribile, con realtà umane difficilmente integrabili e un contesto residenziale, tutt'intorno, problematico, spesso in degrado.*

*Come si è sviluppata la situazione dei porti? Negli anni recenti c'è stata una rapida trasformazione tecnico-funzionale del trasporto marittimo, che ha visto un uso sempre più esteso del container e la costruzione di navi sempre più grandi per contenerne un numero crescente. Questo fenomeno ha comportato un ripensamento anche dei porti, per dimensioni e attrezzature. Così il porto ha abbandonato, spesso, gli spazi adiacenti all'abitato, divenuti troppo angusti, per trasferirsi in territori più adatti a un'espansione immediata, con potenzialità per un'ulteriore crescita in futuro. A queste dinamiche abbiamo dedicato approfondimenti nel n. 39 della rivista, dedicato alla logistica.*

*E dunque la città si è trovata con aree dismesse, configurate per funzioni ormai estranee, ma presenti nella memoria collettiva. Poco a poco la comunità ha ripreso possesso, fisicamente, ma anche psicologicamente di quegli spazi prima "vietati". E ha cominciato a progettarne un uso diverso, un uso legato alla vita della città.*

*Ecco, questo è il tema affrontato in questo numero. La curatrice ha scelto alcuni casi esemplari di riuso delle aree portuali, con lo sguardo aperto alle esperienze maturate non solo in Italia, ma anche in varie città di Europa, Asia, Nordafrica, Americhe. È un panorama fra i più vasti che siamo riusciti a concentrare in un unico numero della nostra rivista.*

*Lascio alla curatrice stessa delineare, nel suo testo introduttivo, le differenti realtà che sono state approfondite dagli autori degli articoli. Quello che vorrei sottolineare è, ancora una volta, l'importanza dell'intelligenza progettuale per ottenere un buon risultato sul piano della rielaborazione degli spazi ex-portuali: solo un buon disegno architettonico e un'idea matura e concreta sul piano urbanistico consentono di restituire alla città spazi piacevoli, vivibili, integrati. In equilibrio fra innovazione di spazi e forme, da un lato, e, dall'altro, la doverosa conservazione delle archeologie industriali che meritano di essere tramandate ai posteri.*

*Naturalmente, oltre all'idea progettuale, occorre anche capacità di buon governo sul piano politico-amministrativo: è, questa, una qualità che spesso sembra relegata al piano della teoria e delle intenzioni proclamate ma poi disattese. Il cittadino è deluso. Ma è anche disinformato e passivo. È questo il solito problema sul quale abbiamo spesso puntato il dito: il cittadino evoluto, colto e aggiornato sceglie gli amministratori giusti e controlla che il loro operato risponda agli interessi della città. Superando la scenografia dei nomi altisonanti e le banalità del "non importa come".*

*La cosa più bella, per una città di mare, è riprendere possesso del proprio waterfront ("fronte d'acqua", per usare la bella lingua italiana). È una rinascita sul piano paesaggistico, un nucleo urbano che si apre a nuove abitudini degli individui, con percorsi prima impossibili e inediti punti di vista. E il tutto ha avuto origine dalla distinzione, necessaria, finalmente attuata, fra la dimensione tecnica, funzionale, economica (quella del trasporto marittimo, appunto) e quella della vivibilità e bellezza. Benessere economico e benessere psico-fisico: due aspetti che solo in contesti separati, in questo caso, possono esprimersi compiutamente.*



# Venezia: il porto come risorsa per lo sviluppo economico della città

di Paolo Costa

Dal dopoguerra ad oggi sono occorse profonde trasformazioni dell'intero sistema urbano italiano, di tutte le sue grandi città e, quindi, anche di Venezia. All'inizio degli anni '70 la crisi economica mondiale innestata dal primo shock petrolifero chiudeva il periodo, che durava sin dal 1950, di più intenso sviluppo economico e di più rapida crescita urbana della storia del nostro Paese. In quel periodo "dorato" i sistemi urbani nazionali erano passati prima attraverso una fase di urbanizzazione spinta (concentrazione sia dei posti di lavoro sia delle residenze nelle città più grandi e nei centri delle città funzionali) e poi sempre più verso forme di suburbanizzazione (diffusione nelle città di medie dimensioni e nell'hinterland delle grandi città, della residenza prima, e dei posti di lavoro, dopo).

Questo quadro è stato alterato dalle crisi economiche succedutesi a partire dal primo shock petrolifero del 1973 ma, soprattutto, è stato messo in discussione dalla crisi epocale, ben più profonda e duratura, del passaggio - nel mondo sviluppato e, quindi, in Europa e in Italia - dalla fase di sviluppo di lungo periodo fondato sull'industrializzazione a una nuova fase di sviluppo post-industriale.

La società post-industriale, caratterizzata dall'emergere di attività connesse con la produzione, lo stoccaggio, la logistica e la distribuzione - tutte attività e produzioni ad alto contenuto di innovazione e di incertezza e, quindi, a localizzazione tendenzialmente urbana - era ed è destinata a condizionare il ruolo produttivo delle città, soprattutto di quelle grandi. La conseguente ristrutturazione produttiva, profonda e molto più rapida del passato, di tutti i sistemi economici occidentali ha messo in crisi la gerarchia delle città, qualunque fosse il loro stadio di sviluppo urbano. La base economica di ogni città è cambiata profondamente. Modificandosi le specializzazioni delle singole città e le loro funzioni nei confronti dell'economia nazionale ed europea, si sono modificati i vantaggi comparati delle diverse aree urbane. La crescita, o il declino, di ogni città è da quel momento dipesa molto più dalla capacità relativa di muoversi verso le specializzazioni vincenti che non dallo stadio del ciclo di sviluppo urbano nel quale si trovava collocata.

## L'evoluzione fra salvaguardia fisica e ambientale e attività produttive

Venezia non è rimasta estranea a questo processo: l'evoluzione della sua posizione lungo il ciclo degli stadi di sviluppo si è intrecciata, e continua ad

## Venice, the port as a resource for the economic development of the city

by Paolo Costa

After a detailed account of the profound transformations that have taken place in the Italian urban system, and in Venice in particular, the author distinguishes two spheres of activity in the Venetian port: one in Porto Marghera, the area that contains port activities, logistics, and residual chemical and manufacturing industries, the other at the passenger terminal of the Marittima. A more ample concept must be considered for Porto Marghera, namely that the future of Italian ports either is "European" or isn't, taking into account, obviously, the profound revolution that production in Marghera has undergone since the 1970s. This is the context for the project to develop the port of Venice, focused on the construction of an off-shore deep-water port platform located eight miles off the shore of Malamocco, which will make it possible for the port in Venice to contribute to the growth of the upper-Adriatic port system, expanding its capacity by at least one million containers (TEU) per year.

The other asset of the Venetian port system is the cruise sector. While it is important now to find a solution for the environmental damage caused by cruise ships as they navigate through the Bacino di San Marco and the Giudecca Canal, this solution must necessarily contemplate the continuity of this rapidly expanding sector, which offers a valid economic base as an alternative to the tourist monoculture. This means providing a new access route to the passenger port by completing the Contorta-Sant'Angelo Canal.

Nella pagina a fianco: terminal crociere (in alto) e terminal container (in basso) del porto di Venezia. Fonte: Autorità Portuale di Venezia.

intrecciarsi, con la trasformazione della sua base economica. Questo comprende la ri-definizione del suo "centro" e del suo "hinterland", e quindi della sua dimensione funzionale, la dinamica della specializzazione delle diverse parti del suo sistema urbano, i rapporti di competizione/collaborazione tra "centro" e "hinterland" nelle fasi, riconoscibili, di suburbanizzazione e disurbanizzazione che Venezia ha vissuto dai primi anni '70 ad oggi.

In pratica una continua ricerca di equilibrio partita con la crisi delle attività chimiche di Marghera, proseguita con il rafforzarsi delle attività legate al turismo, fino agli sforzi - via via sempre più rilevanti e tuttora in corso - di individuare una base economica, nello sviluppo della portualità commerciale, nelle attività logistiche e nel terziario post-industriale a Porto Marghera, solida e alternativa al solo turismo.

Come conseguenza di queste evoluzioni la città funzionale veneziana ha assunto strutture differenti: negli anni '70 si è sviluppata in due stadi. Un primo stadio organizzato sul nodo occupazionale principale del Centro storico, che trova riferimenti residenziali, oltre che negli insediamenti lagunari, prevalentemente a Mestre, e un secondo stadio organizzato dal duplice nodo occupazionale di Marghera e Mestre, con riferimento residenziale in un'area di 15-20 comuni della cintura. Su questa struttura portante del "sistema urbano giornaliero di Venezia" si sono poi innestate le relazioni, ancora giornaliera, di scala superiore con i centri di Padova e Treviso, che segnano la presenza di relazioni metropolitane centro-venete. A questi fenomeni non è stata data la necessaria attenzione perché:

- la dimensione funzionale di Venezia è più difficile da percepire di quella di altre grandi città. Venezia storica suggerisce un'idea di compiutezza difficile da superare. La separazione che la laguna interpone e il clamoroso contrasto di forme tra il costruito degli insediamenti lagunari e il costruito della terraferma, dettano perentoriamente l'idea di una città lagunare tanto diversa da non aver nulla da spartire con gli insediamenti ad essa più vicini. Eppure oggi parlando di Venezia ci si può legittimamente riferire, alternativamente, alla sola città storica lagunare, alla città a cavallo della laguna compresa entro il confine amministrativo del Comune attuale, al sistema urbano giornaliero che, oltre al comune capoluogo, comprende almeno un'altra ventina di comuni che gli fanno da cintura, o, addirittura, all'area metropolitana che, nella condivisione di funzioni centrali per l'intero Veneto, se non per tutto il Nord-Est, si estende fino a comprendere i capoluoghi di Padova e Treviso;
- si è verificata un'oggettiva subordinazione di ogni aspetto socio-economico e di sviluppo del "problema di Venezia" ai suoi aspetti di "salvaguardia" fisica, così come sono state etichettate - nel gergo proprio del dibattito veneziano avviatosi dopo "l'acqua alta" eccezionale del 4 novembre 1966 che mise a repentaglio la stessa sopravvivenza fisica di Venezia storica - le necessità di difendere il Centro storico di Venezia dalle possibili offese del mare, di risanare la laguna inquinata e di restaurare il patrimonio storico-artistico della città. Una necessità tanto impellente - quella di salvare il "monumento" Venezia - da oscurare l'inscindibilità dei destini dell'urbs e della civitas; per questo i problemi di "sviluppo" non avevano alcuna rilevanza: la



"salvaguardia" esauriva in sé ogni obiettivo venendo a coincidere con la specifica ipotesi di "sviluppo" che chiede a Venezia di esistere e nient'altro.

Ma, se la necessità di por mano immediatamente, nel 1966, agli interventi di "salvaguardia" aveva reso trascurabile il fatto che a Venezia operasse, e volesse svilupparsi, una comunità sottoposta a sollecitazioni non diverse da quelle agenti in tutte le altre grandi città italiane, il persistere di questo atteggiamento doveva, disgraziatamente, procrastinare il momento della presa di coscienza dell'impossibilità di dare soluzione stabile ai problemi di "salvaguardia" senza una contemporanea soluzione dei problemi di "sviluppo".

Se Venezia doveva sopravvivere come città, e non solo come insieme di monumenti consumati da frotte di visitatori sempre più frettolosi, allora non aveva alcun senso porsi problemi di sviluppo della civitas, se la stessa esistenza dell'urbs era in dubbio. Ad oggi tuttavia, se, come ci si augura, gli interventi di salvaguardia dell'urbs possono dirsi acquisiti - nonostante molto sia ancora da fare, agendo in primis sulla laguna centrale che, così come stabilisce anche il Piano Morfologico della Laguna di Venezia, soffre di progressiva marinizzazione e perdita di sedimenti - non altrettanto si può dire degli interventi di salvaguardia della civitas: di questo disinteresse, di questa sottovalutazione del (man-



cato o distorto) "sviluppo", ci si è cominciati a preoccupare solo quando, da qualche anno, hanno anch'essi assunto i caratteri dell'emergenza.

Le conseguenze sono che oggi, accanto a un problema di salvaguardia fisica e ambientale della laguna e di conservazione del patrimonio storico-artistico, esiste per Venezia un problema - altrettanto grave - di sopravvivenza attiva della comunità insediata, peraltro sola condizione di trasformazione di un insieme di valori ambientali e storici inestimabili in una città ancora miracolosamente viva. Paradossalmente appare legittima oggi per la civitas veneziana quella domanda "Venezia, fino a quando?" che all'indomani della grande mareggiata del 1966 si era, invece, sollevata per l'urbs lagunare.

La Venezia-civitas (la comunità insediata nella città funzionale cuore dell'area metropolitana centro-veneta), con la ricostruzione della base economica attorno alla quale deve al più presto organizzarsi per vivere, potrà anche assolvere al compito storico di tramandare alle future generazioni quella Venezia-urbs (il costruito storico veneziano fatto di edifici e di laguna) sempre meno sostenuta dalle finanze statali e da quelle del mondo, che pure la sente propria.

Per farlo è necessario sfuggire alla monocultura turistica, unica base economica ad oggi operante in città. È evidente infatti che oggi il differenziale di rendita spinge ogni giorno - *gutta cavat lapidem*

- qualche abitazione a trasformarsi in bed and breakfast, qualche palazzo in un nuovo albergo e ogni attività produttiva non turistica a chiudere i battenti. Il tutto aiutato dalla crisi economica che dal 2008 ad oggi ha accelerato il processo risparmiando solo il turismo a Venezia e ha fatto di questo un ammortizzatore sociale dalla doppia faccia. Ha salvato il livello di benessere della comunità veneziana - rendendo meno dolorosa perfino la scomparsa della vecchia Marghera industriale - ma ha spinto sempre più gran parte di Venezia verso una monocultura che oggi sta presentando il conto sotto forma di un'alternativa radicale non più rinviabile.

La prima alternativa coincide con "il fingere di non vedere" di questi anni e col lasciare che si completi il processo di definitiva trasformazione di Venezia storica in una destinazione turistica pura, liberata dal "fastidio" dei suoi ultimi residenti e ridotta a una collezione di attrattori culturali ed ambientali e dei, pochi, servizi a loro funzionali. Una prospettiva non più paradossale, meno lontana di quanto non si creda (2030? 2040?) e ineluttabile in mancanza di uno scatto d'orgoglio dei veneziani e dell'Italia tutta.

La seconda alternativa, difficile e dolorosa, come tutte le cure di disintossicazione, è perseguibile solo da una volontà politica stabile e coesa per almeno un decennio, passa prima di tutto per la decisione di far rispettare la capacità massima di

1 - Veduta dall'alto della Stazione Marittima e della città di Venezia. Fonte: Venezia Terminal Passeggeri.



2 - Alcuni yacht in sosta davanti alla Punta della Dogana. Le foto di questa pagina e di quella seguente sono di Venezia Terminal Passeggeri.

accoglienza turistica di Venezia storica. Il come, con le tecnologie delle quali si dispone oggi, è problema quasi irrilevante. Inconfrontabile con il vero nodo: quello della conseguente contrazione dell'offerta.

Se, come è ragionevole, si dovesse immaginare di ridurre del 30% la pressione attuale (16 milioni di visitatori/anno), questo implicherebbe una pari riduzione dell'offerta turistica (30% in meno di posti letto, 30% in meno di posti ristorante, etc). Un obiettivo sostenibile solo se parallelamente assistito da una politica di ri-costruzione di una base economica alternativa, capace di far vincere a Venezia la concorrenza sempre più serrata con gli altri nodi urbani europei.

Porto (in sé e come fattore di localizzazione per la nuova industria di Marghera), aeroporto (in sé e come fattore di localizzazione di un terziario direzionale di respiro globale, che potrebbe avvalersi

dell'ambiente Venezia, se reso accessibile da un trasporto locale meno obsoleto), università (come catalizzatore di formazione superiore "di mercato" e di ricerca capace di tradursi in progettazione e nuova tecnologia) sono alcuni dei, pochi, blocchi produttivi che, aggiunti a un turismo di qualità, più legato alla valorizzazione degli attrattori culturali (Biennale, Fenice, etc), possono far sperare di riavviare un circuito virtuoso oggi inceppato.

## Una prospettiva di sviluppo a scala europea per il porto

Limitandosi alla sola portualità si possono individuare almeno due ambiti di azione: l'uno a Porto Marghera, area dove sono insediate le attività portuali, logistiche e – residualmente – industriali e



3 - Imbarcazione in transito nel Bacino di San Marco.



4 - Veduta del Canale della Giudecca: sullo sfondo una nave in uscita dal porto.

chimiche; l'altro al terminal passeggeri della Marittima.

Per quanto riguarda Porto Marghera bisogna combinare un concetto ampio, ovvero che "il futuro della portualità italiana è europeo o non è", con una evidenza locale, ovvero che Marghera ha subito, a partire dagli anni '70 del secolo scorso, una profonda rivoluzione produttiva.

Il concetto ampio. L'alternativa "nazionale" di una portualità fatta di tanti scali che servono ognuno il proprio hinterland più o meno protetto dalla concorrenza esiste. Ma, oltre che molto meno ambiziosa, è un'alternativa fortemente a rischio di vedere i propri mercati più ricchi contesi e conquistati dalle portualità concorrenti: quelle mediterranee (slovena e croata da un lato, francese e spagnola dall'altro) e soprattutto quelle nordiche e baltiche. In un mercato globale dominato dalla frammentazione spaziale della produzione che ha il suo duale nell'integrazione logistica verticale molto spinta non c'è alternativa alla concorrenza, perché nessun mercato "locale" può considerarsi ormai più naturalmente protetto e quindi non contendibile. Nessun futuro dunque per la portualità italiana che non sia di livello europeo, ovvero in grado di competere globalmente.

Una coazione a competere che è un vincolo ma che può diventare anche un'occasione, una grande occasione, per una serie di motivi concomitanti; motivi connessi soprattutto al rafforzarsi della centralità asiatica nell'economia mondiale (un'economia che va caratterizzandosi sempre più non solo come polo produttivo e manifatturiero ma anche come vasto mercato di consumo), al possibile sviluppo delle sponde meridionale e orientale del Mediterraneo, allo spostamento a est del baricentro del mercato europeo - dentro e fuori i confini attuali dell'Unione - e alla ridefinizione della geografia manifatturiera europea, anch'essa tendente a est e sud-est. Tutti fenomeni che rafforzano il vantaggio "geografico" dell'Italia, e dei suoi porti più vicini al cuore dell'Europa, quale appunto è Venezia, sia lungo la più importante delle cate-

ne logistiche globali, quella che va dall'Estremo Oriente all'Europa e viceversa, sia per tutti i traffici da e per la "sponda sud" del Mediterraneo, dal Marocco alla Turchia. Un vantaggio "geografico" che attende adeguate politiche per essere trasformato in vantaggio "economico".

A questo bisogna aggiungere che, volenti o nolenti, la Marghera industriale e chimica non esiste più (o meglio, non è più solo questo). Infatti Marghera sta già cambiando da sola, senza le indicazioni di un progetto strategico, ma seguendo le forze imposte dall'economia e dai mercati.

Analizzando i dati dell'Osservatorio su Porto Marghera (raccolti da Comune di Venezia, Autorità Portuale ed Ente Zona Industriale), si può notare quanto il profilo economico-produttivo del polo industriale di Marghera sia radicalmente mutato rispetto al profilo metallurgico e petrolchimico originario, con una accelerazione "portocentrica" negli ultimi anni.

Oggi Porto Marghera vede circa 950 imprese insediate, di cui oltre 300 operanti nei settori portuali. Imprese che danno lavoro a oltre 11.500 addetti (tra imprese ed istituzioni), 6.100 dei quali sono addetti portuali (agenzie marittime, spedizionieri, terminal, servizi portuali, ecc.). Anche dal solo confronto con i dati del 2012, si evidenzia che il settore portuale è l'unico comparto a mantenere stabili i livelli occupazionali (+1.1%), contro una riduzione del 14.6% del resto delle attività produttive.

Guardando in avanti, poi, si nota come nei prossimi anni le imprese di Porto Marghera, che hanno un diretto coinvolgimento in attività portuali, investiranno oltre 350 milioni di euro in strutture e infrastrutture che possano migliorare la qualità dei servizi offerti dallo scalo veneziano. Altri 90 milioni di euro saranno investiti da imprese che hanno sede a Porto Marghera, ma la cui attività non è strettamente portuale: si tratta di imprese che si servono del porto e che hanno scelto di stabilirsi (e di restare) a Marghera (dati Ente Zona Industriale).

Cifre che si interpretano nella volontà delle imprese (portuali e non) di investire sulle aree e sulle at-

tività svolte a Marghera per la sua peculiarità. Investimenti che si vanno ad aggiungere agli oltre 245 milioni di euro investiti direttamente dall'Autorità Portuale con fondi propri o tramite project financing in bonifiche, dragaggi, ampliamento del parco ferroviario e marginamenti ambientali. Questi dati assumono ancor più valore se si considera che a livello regionale (dati Unioncamere Veneto 2013) gli investimenti segnano una contrazione del -4.6% nel 2013 (-7.4% nel 2012), dettata dalla congiuntura economica poco favorevole e dalla crisi.

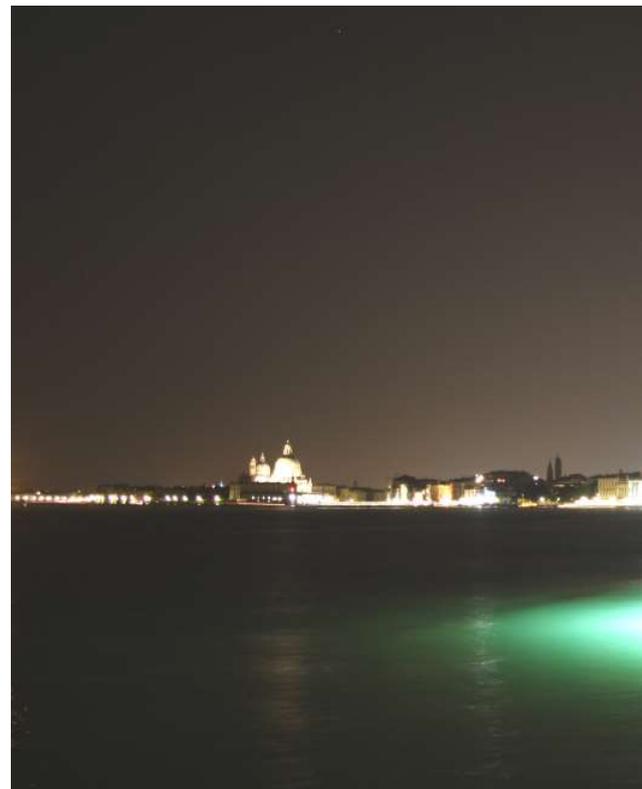
È in questo quadro che si colloca il progetto di sviluppo del porto di Venezia che fa perno sulla realizzazione di una piattaforma portuale d'altura in acque profonde (almeno -20 metri di fondale) collocata a otto miglia al largo di Malamocco, e che punta a mettere lo scalo lagunare in grado di contribuire alla crescita della portualità alto-adriatica con una capacità aggiuntiva di almeno un milione di container (TEU) all'anno.

Il progetto veneziano peraltro ha anche l'ambizione e le potenzialità di mettere a disposizione della portualità italiana ed europea una "macchina portuale" innovativa, capace di recuperare molti dei ritardi tecnologici accumulati dalle infrastrutture portuali italiane.

Una "macchina portuale" originariamente concepita per superare un handicap, come spesso è accaduto nella storia veneziana, di continua, obbligata, ricerca di uno sviluppo economico sostenibile e compatibile con l'ambiente lagunare: l'handicap della modesta accessibilità nautica che andava costituendo il limite fisico allo sviluppo del porto lagunare a Porto Marghera. Trasformando un vincolo in un'opportunità, il sistema offshore-onshore diventa il punto di forza di un progetto di trasformazione infrastrutturale e logistica di interesse strategico per il Veneto, il Nord Est italiano, l'alto Adriatico, l'Italia e l'Unione Europea. Un sistema ad alta innovazione che promette performance comparabili con quelle dei più avanzati porti al mondo perché coniuga innovazioni tecnologiche e innovazioni di processo che consentono l'uso di un terminale in acque profonde, evitando - e qui sta la vera novità - lo stoccaggio intermedio dei container in altura.

L'altro asset della portualità Veneziana che rappresenta una valida base economica alternativa alla monocultura turistica riguarda il settore crociere. Un'evidenza misconosciuta a causa di un equivoco, e l'equivoco sta nel fatto che la crociera è turismo, la forma oggi più dinamica di turismo i cui clienti crescono del 7% medio annuo da oltre un ventennio senza conoscere crisi, ma è un turismo che impiega sempre più il suo tempo libero in nave e, comunque, lontano da Venezia.

A Venezia il 91% dei crocieristi del 2015 si imbarcherà all'inizio della crociera e vi sbarcherà alla fine. Per la città e il suo porto il crocierista passa, come ogni altra "merce" in partenza o in arrivo. Con in più il fatto che a Venezia le navi caricano le provviste per l'intera crociera e vi acquistano i servizi e le manutenzioni. Se si ferma negli alberghi di Venezia il crocierista lo fa prima o dopo la crociera e a prescindere da questa. Nel 2015 resterà, è vero, un 9% di "crocieristi giornalieri" sbarcati da navi di passaggio, quelle partite dal Pireo o da altri porti del Mediterraneo orientale, ma si tratta di poco più di 150.000 visitatori anno: briciole nei confronti dei 24 (27?) milioni o più dei visitatori annui di Venezia e, queste sì, briciole alle quali si può facilmente rinunciare per concentrare tutto sulle fun-



5 - Yacht attraccato lungo la riva dei Sette Martiri. Fonte: Venezia Terminal Passeggeri.



6 - Operazioni nel terminal container di Venezia. Fonte: Autorità Portuale di Venezia.

zioni di porto capolinea di crociere. Un equivoco, quello che confonde i crocieristi con i turisti che visitano Venezia, che ha conseguenze perniciose se non drammatiche. Quand'anche eliminassimo l'intero comparto crocieristico a Venezia - con conseguenze drammatiche per l'economia della città e per l'intera crocieristica italiana ed adriatica - la pressione turistica su Venezia non diminuirebbe in nessuna misura apprezzabile.



desta anche se molto qualificata, che le crociere portano a Venezia, ma è il ruolo speciale - conquistato anche grazie alle skill organizzative che il terminal di Venezia esporta in tutto il mondo - di porto capolinea che Venezia in questo momento svolge. Nel porto capolinea la nave viene sottoposta alle necessarie manutenzioni e viene rifornita di tutto il necessario per passeggeri ed equipaggio per l'intero viaggio, attivando un'economia di fornitura di centinaia di milioni di euro/anno che coinvolge imprese sparse in tutto l'hinterland veneziano e oltre.

Una decisione non attentamente ponderata potrebbe mettere a rischio proprio tale economia e, qualora il mondo delle crociere decidesse di spostare l'homeport da Venezia, questo si dirigerebbe verso uno degli altri capisaldi storici del Mediterraneo orientale: Atene o Istanbul. Oggi l'accoppiata aeroporto internazionale Marco Polo-Stazione Marittima ci fa vincere una concorrenza che possiamo perdere solo rinunciando, da provinciali, alla competizione.

Stazione Marittima e settore crociere da salvaguardare dunque; ma Stazione Marittima che è raggiungibile anche senza passare davanti San Marco e settore crociere che è sempre più compatibile con il Centro storico grazie alla tecnologia applicata, agli accordi volontari che auto-impongono l'uso di carburanti a basso contenuto di zolfo, come in nessun altro porto italiano, a stringenti obblighi di sicurezza (2 rimorchiatori e 2 piloti che accompagnano il comandante nelle manovre) e naturalmente alla morfologia lagunare che impone alle navi di seguire una "rotaia-canale" sottomarina, impedendo qualsiasi avvicinamento pericoloso - volontario o meno - alle rive.

L'alternativa proposta dall'Autorità Portuale di Venezia - che, ricordiamo, nasce dalla necessità statale di applicare nel più breve tempo possibile il decreto Clini-Passera, individuando una via alternativa di accesso al porto passeggeri che allontani le grandi navi da San Marco, salvaguardando nel contempo l'eccellenza portuale crocieristica veneziana e italiana - è la realizzazione del Canale Contorta-Sant'Angelo capace di cancellare in un paio d'anni "l'emergenza grandi navi". Nel frattempo si studieranno soluzioni di lungo periodo e di possibile ri-localizzazione della Stazione Marittima, d'intesa con i Comuni di Venezia, di Mira e di Cavallino-Treporti, e inserite all'interno del progetto di revisione del Piano Regolatore Portuale.

Tutte iniziative che si pongono nell'interesse di una diversificazione dell'economia veneziana rispetto alla monocultura turistica e, soprattutto, nell'interesse del Paese che non ha nessun bisogno di rinunciare anche a questa eccellenza.

Riproduzione riservata ©

È pur vero che risulta oggi necessario, a fronte di espresse richieste governative (il Decreto Clini-Passera) porre rimedio al disagio paesistico che le navi da crociera provocano nel passaggio attraverso il Bacino di San Marco e il Canale della Giudecca. Ma è necessario trovare una soluzione che consenta di "non buttare il bambino con l'acqua sporca". E il bambino - l'eccellenza crocieristica veneziana - non è l'aggiunta di turisti, molto mo-