



UNA NUOVA CAPITALE PER IL VENETO

Grandi opere

A VENEZIA

FABRIZIO BONOMO

Il capoluogo veneto vive, più che altre città italiane, un momento di profonda trasformazione, caratterizzato da numerosi e importanti interventi infrastrutturali e di sviluppo urbano, per un valore complessivo di almeno 11 miliardi di euro (oltre 21 mila miliardi di lire), che entro pochi anni cambieranno radicalmente l'immagine della città, sia nella sua componente storica, ormai quasi interamente recuperata, sia in quella di terraferma, dove gli interventi sono diffusi ovunque e per la loro portata prefigurano la costruzione di una nuova capitale per il Veneto



Venezia si conferma oggi una città di estremi, con un volto squisitamente internazionale da un lato e da grosso paesone di provincia dall'altro; interamente pedonale ma con uno dei maggiori livelli di motorizzazione del Paese e al centro di uno dei nodi autostradali più trafficati d'Europa; l'unica al mondo a proibire l'uso della bicicletta, ma con livelli da primato nella mobilità ciclabile; luogo turistico per antonomasia, al centro di uno dei sistemi ambientali più delicati del mondo, e al tempo stesso capitale di un'industria petrolchimica molto invasiva.

L'immaginario collettivo la vede destinata a perdere progressivamente funzioni e abitanti, che in effetti sull'isola continuano a scendere e oggi si assestano su circa 62 mila persone, molte delle quali anziane (nel 1966, anno dell'alluvione, erano 130 mila), alle quali vanno aggiunte le 31 mila delle varie isole della laguna, ma rimangono sostanzialmente stabili nell'intero territorio comunale, assestandosi su un totale di circa 269 mila abitanti.







La realtà dei fatti però mostra che la tendenza non è più verso la trasformazione in un guscio vuoto, frequentato solo da turisti e abbandonato al suo destino dalla terraferma, anzi.

Una trasformazione senza precedenti

Da alcuni anni si assiste a una profonda trasformazione urbanistica e infrastrutturale e oggi sono in corso o previsti interventi per almeno 11 miliardi di euro (oltre 21 mila miliardi di lire), che nell'arco di pochi anni cambieranno radicalmente il volto della città, in entrambe le sue componenti – le isole e la terraferma – sempre più legate fra loro, interdipendenti in modo tale da avviarsi ad essere un corpo unico, strutturalmente e culturalmente.

Un primo dato significativo rispetto al passato è proprio questo: i diversi tentativi per separare le due realtà, con quattro referendum successivi, l'ultimo nel 2004, sono sempre stati respinti dal voto dei cittadini, sia in terraferma che a Venezia, con una maggioranza progressivamente più ampia.

All'immagine di città statica e in declino si contrappongono i numerosi interventi realizzati negli ultimi anni, a partire dal parco di San Giuliano, uno dei più grandi d'Europa, creato bonificando e riqualificando un'area semi abbandonata di circa 700 mila metri quadrati all'imbocco del ponte per Venezia, utilizzata da anni come discarica di rifiuti industriali e urbani; il parco, realizzato fra 2001 e 2005 con un investimento di quasi 40 milioni di euro, è diventato rapidamente l'elemento comune, il baricentro sociale e culturale che unisce la terraferma con l'isola. Inoltre la città nel suo insieme ha visto la nascita di due nuovi poli universitari e l'insediamento di aziende e centri di ricerca di livello internazionale, oltre al sostanziale completamento dell'aeroporto e al riassetto delle strutture del porto.

- sistema stradale 
- sistema ferroviario 
- tram 
- SFMR 
- people mover 
- alta velocità 



Intervista a

Massimo Cacciari, Sindaco di Venezia**Come considera la situazione infrastrutturale e di sviluppo urbano di Venezia?**

La articolata complessità del territorio comunale veneziano – una città storica in un'isola, una città di terraferma, un polo industriale come Marghera, una laguna abitata – e la sua strettissima connessione con un territorio ben più vasto di quello comunale, in termini di area metropolitana, propone una articolata e complessa situazione sia infrastrutturale sia di sviluppo urbano. In estrema sintesi: se in premessa pensiamo che Venezia è, per posizione geografica e storia, "crocevia" tra

Oriente e Occidente, tra Mediterraneo ed Europa – crocevia di persone, di merci, di idee – allora vediamo che il porto e l'aeroporto si sono attrezzati e adeguati allo sviluppo dei traffici, mentre è in ritardo e in sofferenza la situazione della viabilità, soprattutto quella stradale. Dopo la caduta del muro di Berlino, l'irrompere e l'aumento esponenziale dei traffici dall'Est Europa, soprattutto dei mezzi pesanti, ha reso pesantemente sottodimensionata la rete stradale, rendendo difficile anche la mobilità quotidiana – penso al drammatico problema della tangenziale di Mestre – e condizionando

le prospettive di rendere Venezia, in particolare l'area di Marghera, piattaforma di interscambio e di logistica di importanza europea.

Oggi, finalmente, si comincia ad affrontare il problema delle infrastrutture e della mobilità in termini di plurimodalità e di intermodalità: qualcosa si muove – penso al "passante" autostradale, alla piattaforma logistica di Fusina, al sistema ferroviario metropolitano regionale, per sommaria citazione – e quindi penso di poter dire che siamo a un momento di svolta, ma non c'è dubbio che

scontiamo pesanti ritardi.

Quanto allo sviluppo urbano, anche qui in estrema sintesi: nonostante Venezia e Mestre siano realtà distinte, finalmente si comincia a capire che il futuro dell'una dipende dal futuro dell'altra, e quindi a pensare e a costruire il loro futuro in termini unitari, ed è anche questo un importante momento di svolta. Risanamento e riconversione di Porto Marghera, soprattutto nella logistica; riqualificazione urbana di Mestre quale "nuova città" del Nord Est; la ristrutturazione, la riapertura alla città, il riutilizzo dell'Arsenale; il rilancio della produzione culturale nella città storica (per non ridurre le prospettive alla sola dimensione turistico-ricettiva) sono i grandi scenari sui quali si gioca lo sviluppo di Venezia e di Mestre, insieme, ripeto "insieme".

Come è stato risolto l'aspetto economico delle nuove opere?

Soprattutto sulla base di accordi di programma tra istituzioni, doverosi anche per la pluralità di enti territoriali coinvolti; e, per Venezia città storica e la laguna, con i fondi della legislazione speciale, oggi purtroppo sempre più limitati, con rischi assai forti per la stessa manutenzione della città.

Come viene affrontato il nodo del consenso e con quali costi?

Ho scelto come metodo di governo la concertazione, la massima concertazione con tutti i soggetti interessati, per portare avanti progetti condivisi, dall'idea iniziale fino alla realizzazione, ed è un metodo di governo che cerco di onorare nell'attività di ogni giorno, oltre che sui grandi progetti. Il grosso "nodo" del consenso non sta tanto nei vari Comitati territoriali o di categoria – spesso, purtroppo, schierati l'uno contro l'altro, strada contro strada, o addirittura contro le loro stesse rappresentanze istituzionali – nodo che pur esiste e rende difficoltoso l'iter anche di piccole pratiche; in un territorio come quello veneziano il primo, vero "nodo" è quello della pluralità di soggetti coinvolti: faccio un solo esempio, l'accordo di programma per la chimica a Marghera ha 35 – ripeto, 35 – firmatari! E le acque di Venezia sono sotto la competenza (e quindi anche le diverse normative) di



ben sette istituzioni pubbliche. E' chiaro che in queste condizioni il primo costo è quello dei tempi necessari per mettere d'accordo tutti...

Diverso è il discorso su due grandi opere: il sistema Mose per la chiusura mobile delle bocche di porto, i cui lavori sono in corso, e la sublagunare di collegamento tra Venezia e la terraferma, allo stato di progetto. Su ambedue è aperto il dibattito e il confronto, che ritengo debba restare aperto, lasciando perdere le posizioni ideologiche e i preconcetti, in termini concreti: di utilità, di sicurezza di funzionamento, di impatto e di compatibilità ambientale, di costi di realizzazione e di gestione, di accuratezza e precisione nella progettazione tecnica e nella programmazione economica, la correttezza delle procedure.

Quali sono i problemi ancora aperti?

Poiché – come dicevo – siamo a un momento di svolta per la situazione delle infrastrutture e per lo sviluppo urbano, potrei rispondere che tutti i problemi cui ho accennato sono tuttora aperti. Ma credo che per Venezia, posta allo snodo tra ambiti territoriali vastissimi e crocevia di traffici

internazionali – anzi, intercontinentali – in continua evoluzione (penso a Venezia quale porta occidentale delle grandi emergenti economie orientali), ci saranno sempre nuovi problemi aperti, da affrontare e da risolvere: come del resto sempre è stato, nella sua storia.

Quali sono gli scenari futuri dello sviluppo urbanistico e infrastrutturale della città?

Al di là dei mutamenti in corso e dei problemi aperti di cui dicevo prima, gli scenari a più lunga distanza saranno quelli che la città saprà contribuire a creare, rimanendo se stessa, recuperando e aggiornando le "ragioni", i "valori", le "vocazioni" per i quali è stata costruita ed è diventata la città-simbolo che il mondo conosce. Per far questo, bisogna che tutti i veneziani, gli amministratori per primi, sappiano cogliere le straordinarie opportunità e potenzialità che il territorio offre, nella ricchezza delle diversità e nella complementarietà delle funzioni delle sue diverse parti: potenzialità e opportunità che sono risorse enormi e, a mio giudizio, singolarmente idonee ad affrontare il futuro.

Principali infrastrutture in corso o previste a Venezia

Fonti di finanziamento / Promotori	Milioni di euro	Intervento	Inizio	Fine	
Strade					
Totale		1.725,03			
Comune di Venezia	6,72	Quarto ponte sul Canal Grande	2004	2008	
Apv Investimenti (Autorità portuale)	63,23	01 Parcheggio Stazione Marittima			
Comune e privati	10,33	Tunnel di piazzale Roma	2008	2009	
Anas Spa	864,26	02 Passante di Mestre e opere complementari	2004	2008	
	40,00	03 Passante verde			
Comune, Provincia, Venezia-Padova	10,00	04 Riambientalizzazione Tangenziale di Mestre			
Veneto Strade, Comune, Provincia	30,20	Riqualificazione Via Martiri della Libertà	2006	2009	
Anas, Veneto Strade, Comune, Provincia	33,00	Cavalcavia di San Giuliano	2008	2011	
Provincia, Comune	40,00	Strada dei Bivi			
Legge Obiettivo	400,00	Collegamenti per le Autostrade del mare			
Vari	36,00	05 Sistemazione del nodo di Malcontenta	2008	2016	
Comune di Venezia, Porto	11,30	Riqualificazione Via dell'Elettricità	2007	2009	
Comune di Venezia	21,00	Viabilità nuovo ospedale	2005	2007	
Comune di Venezia	30,00	Nuova via Vallenari	2008	2010	
Comune di Venezia	13,80	Via Torino - riqualificazione e nuovo ponte	2006	2008	
Anas	11,50	Bypass di Campalto	2008	2009	
Comune di Venezia	38,19	06 Viabilità Tessera e aeroporto	2008	2009	
Comune di Venezia	0,50	Piazza Ferretto - Passerella (primo lotto)	2006	2007	
Comune di Venezia	20,00	Piazza Barche - Riqualificazione	2008		
Comune di Venezia (Asm)	15,00	Percorsi ciclabili	2007	2010	
Regione Veneto	4,50	Cinta muraria - Riqualificazione			
Privati/Comune (Asm)	12,00	Parcheeggi nel centro di Mestre		2009	
Regione Veneto/Comune (Asm)	11,00	Parcheeggi scambiatori nella periferia di Mestre			
Ferrovie		Totale	982,00		
Legge Obiettivo	224,00	Raccordo AV con l'aeroporto			
Rfi	700,00	Sistemazione nodo di Mestre		2010	
Rfi	10,00	Impianto formazione treno a Mestre			
		48,00	Eliminazione passaggi a livello	2001	2009
Comune di Venezia	15,60				
Regione Veneto e Rfi	32,40				
Sviluppo urbano		Totale	589,00		
Trasporto pubblico	Totale	653,20			
		163,70	Tram	2006	2011
Legge 211/92	98,22				
Sanità		Totale	305,00		
Regione e Asl 12	119,60	260,00	Nuovo ospedale di Mestre	2004	2008
Veneta Sanitaria Finanza di Progetto	140,40				
		45,00	Nuovo padiglione Jona dell'ospedale di Venezia	2008	
Asl 12	20,20				
Privati	24,80				

Trasporto pubblico		Totale 653,20				
		163,70		Tram	2006	2011
Legge 211/92	98,22					
Comune di Venezia (Pmv)	65,48					
		22,70		People mover	2007	2009
Legge 211/92	9,29					
Comune di Venezia (Asm Spa)	13,41					
Finanza di progetto		343,15	07	Metrò sublagunare		
		48,00	08	Terminal di Fusina	2008	2011
		75,65	09	Terminal di Tesserà		
			10	Nuovo imbarcadero del Lido		

Sviluppo urbano		Totale 1.094,34				
		107,00	11	Arsenale - Riassetto	2004	2009
Comando Marina Militare	9,30					
Comune di Venezia	1,00					
Biennale di Venezia	16,00					
Magistrato alle Acque	63,49					
Cnr	12,66					
Unesco	0,15					
Arzanà 2000 Scarl	4,40					
		96,32		Cittadella della Giustizia	2004	2007
Ministero della Giustizia	45,34					
Comune di Venezia	11,36					
		100,00		Nuovo palazzetto del cinema al Lido		
Ministero dei Beni culturali	20,00					
Porto e Comune di Venezia			12	Strutture alberghiere e commerciali alla Marittima	2007	2008
François Pinault Foundation		20,00		Centro d'arte contemporanea a Punta della Dogana	2007	2009
Privati		41,32	13	Centro giovani sull'isola di Poveglia		
Progetto Venezia Srl		52,68	14	Complesso turistico alberghiero di Sacca Sessola	2000	
Comune di Venezia		17,60	15	Nuova biblioteca a villa Erizzo		
				Nuovo museo di Mestre		
Comune di Venezia				Riconversione area ex ospedale Umberto I	2008	2018
			16	Cel-Ana		
				Via Torino - Università		
Pmv Spa		60,94		Via Torino - Ex Actv		
				Sede unica Uffici comunali		
Todini Spa		47,98		Complesso via Ulloa		
				Nuovo mercato ortofrutticolo	2008	
		140,00	17	Quadrante Tesserà (stadion, casinò, uffici)		
Fondi strutturali UE	40,00			Vega - Parco scientifico e tecnologico	1995	2010
		100,00	18	Fincantieri - ampliamento		
Regione del Veneto	2,44			Interporto - ampliamento	2001	2008
Ministero dei trasporti	28,54					
Interporto di Venezia Spa	60,46					

Ambiente		Totale 6.162,95				
Cipe		4.271,63		Mose	2003	2011
		391,32		Programma Vallone Morazzani	2007	2013
Ministero dell'Ambiente	13,00					
Magistrato alle Acque	24,73					
Regione Veneto	35,63					
Provincia di Venezia	15,00					
Comune di Venezia	3,00					
Autorità portuale	64,50					
Terna	50,00					
San Marco Petroli	4,00					
Solvay	1,00					
Vendita fanghi e altro	180,46					
		1.500,00		Bonifiche aree di Porto Marghera		

Totale investimenti minimi previsti 10.617,52

Fonte: elaborazioni su dati di Comune di Venezia, Urban Center di Venezia, ministero delle Infrastrutture, Cipe, Cortei dei Conti, Rfi, Tav, Asl 12, Autorità portuale di Venezia, Save, Consorzio Venezia Nuova.

Note
01. Parcheggio in struttura da 2.200 posti, integrato da spazi alberghieri e commerciali e sevito da una stazione del nuovo people mover.
02. Compresa le opere complementari di raccordo alla viabilità locale.
03. Proposta della Coldiretti per la creazione di un parco lineare ai due lati del Passante.
04. Messa in sicurezza ambientale e inserimento di fasce a verde.
05. Parte integrante dell'accordo "Vallone Morazzani" per la sistemazione di tutta l'area sud di Porto Marghera.
06. Progetto ancora alla fase di studio e indagine.
07. Ipotesi di project financing presente nei documenti del Comune, nei documenti programmatici della Legge Obiettivo si parla di 600 milioni di euro.
08. Stima di massima prima della revisione in corso del progetto.
09. Ipotesi iniziale basata su un progetto ancora in fase di studio.
10. Costruzione di una vera e propria stazione, con servizi di vario tipo, al posto dei due appalti esistenti.

11. Finanziamenti stanziati sino ad oggi. Gli interventi nell'area dell'Arsenale prevedono la creazione di un Polo della ricerca, Polo produttivo, Istituto Studi Militari Marittimi e Polo della cultura.
12. Investimento già considerato nella parte stradale.
13. Il progetto di messa in sicurezza procede, ma attualmente non ci sono prospettive per un intervento di recupero e rifunzionalizzazione.
14. I lavori sono sospesi in seguito a una serie di avvicendamenti della proprietà.
15. Di cui 8 per l'acquisto, 1,6 di Iva e 8 per la ristrutturazione.
16. Intervento di nuova edificazione finalizzato anche a liberare una delle torri della cinta muraria del Forte di Mestre, demolendo il vicino negozio di Cel-ana
17. Progetto promosso dal Comune per una grande area dello sport e dello svago centrata sulla nuova sede del casinò di Venezia, ma attualmente in fase di stallo presso la Regione.
18. Progetto per estendere il cantiere di altri 150 mila metri quadrati rispetto ai 110 mila metri attuali.

Rinascita di Venezia e delle isole della laguna

Nel centro, gli ultimi dieci anni hanno visto il recupero dell'isola della Giudecca (compreso Molino Stucky, parzialmente distrutto da un incendio nel 2003), così come il restauro di gran parte dei palazzi storici, sia pubblici che privati, il riuso di aree industriali e militari dismesse, il consolidamento delle rive e dei ponti, lo scavo dei rii, il risanamento dei collettori fognari, il rinforzo delle difese a mare.

Le isole della laguna, molte delle quali erano in stato di abbandono, oggi sono rinate; alcune nel modo più facile per Venezia, costruendo alberghi e spazi ricettivi, come San Clemente, altre con interventi più complessi e innovativi, come San Servolo, l'ex ospedale psichiatrico di Venezia, che da alcuni anni ospita un'università di fama internazionale, la Venice international university, diventando un centro di cultura e formazione consolidato, con livelli di presenze notevoli (sembra che almeno 2 mila studenti cinesi partecipino ogni anno a percorsi di formazione e stage di due mesi).

Per il futuro del centro storico lagunare la città guarda ad alcuni grandi progetti di riqualificazione funzionale e fisica, attraverso i quali creare una maggiore diversificazione economica e sociale rispetto a quella dominata dal turismo di massa. Fra questi ne spiccano due: l'Arsenale e il Lido.

Il primo è stato parzialmente restituito alla città, anche in questo caso dopo decenni di discussioni, e oggi è in corso un progetto di riuso, concepito non solo come conservazione ma anche di sviluppo, mirato soprattutto alle aziende in grado di produrre innovazione e processi strategici, come avviene già con Thetis, un'importante realtà internazionale che ha sede nella parte nord dell'Arsenale.

Il Lido rappresenta una risorsa che la città ritiene non sia ancora sfruttata, dove è possibile sviluppare progetti di alto valore aggiunto, come il nuovo Palazzo del cinema, una serie di strutture ricettive qualificate sulle aree dell'ex Ospedale al mare, il recupero delle spiagge e delle attrezzature sportive (come un campo



Vista del corpo principale del nuovo ospedale di Mestre

da golf), senza contare le opportunità offerte dall'aeroporto Nicelli, appena rinnovato e con ambizioni di diventare uno scalo turistico d'élite, attorno al quale si trovano molte aree da valorizzare e dovrebbe trovare spazio anche un porticciolo turistico.

Ci sono comunque evidenti problemi economico-sociali da affrontare – sottolinea Laura Fincato, assessore al Piano strategico – in particolare di vivibilità di alcune isole, di fruibilità della laguna e di riqualificazione del centro, che non deve essere lasciato all'uso veloce di quasi 20 milioni di turisti ma tornare a essere un luogo di funzioni diverse, così come le altre isole, specie Murano e Sant'Erasmo, che devono rimanere luoghi di produzione (agricoltura, vetro, ecc.).

La rivoluzione in corso per Mestre capitale

Nella terraferma è iniziato il riequilibrio infrastrutturale e funzionale di Mestre e delle aree industriali di Porto Marghera.

In particolare, a ridosso del parco di San Giuliano, è operativo da alcuni anni il primo nucleo del cosiddetto Vega, uno dei più importanti parchi tecnologici e scientifici d'Italia, creato sulle aree industriali dismesse a sud della ferrovia, all'imbocco del ponte per Venezia, su circa 94 mila metri quadrati, su un totale di 350 mila del progetto complessivo.

Dall'altra parte della ferrovia è iniziata la trasformazione dei magazzini e dei depositi attorno a via Torino, dove si è insediata fra l'altro una delle nuove università. Di fatto, dopo vent'anni di discussioni Venezia è uscita da una situazione di stallo, un po' volontariamente un po' perché i nodi cominciano ad arrivare ad pettine, specie quelli infrastrutturali, pur restando ancora bloccata su progetti di cui si discute da anni, come il terminal di Tessera per un collegamento via acqua

a Venezia da nord (quello di Fusina, a sud, sembra essersi sbloccato) oppure lo stadio, che si sposta da una parte all'altra della città senza trovare una collocazione definitiva.

La vera rivoluzione di Venezia è quindi in corso sulla terraferma, riletta in chiave moderna e con ampie potenzialità di sviluppo, con interventi che in pochi anni potrebbero ribaltare situazioni di evidenti difficoltà, come la Mestre soffocata dal traffico e Porto Marghera inquinata da un'industria petrolchimica in declino e con enormi aree industriali dismesse.

Qui sta nascendo una nuova capitale del Veneto, economicamente dinamica, risanata dal punto di vista ambientale e con un centro riconoscibile e di qualità.

Come spiegano in Comune, quello che si legge nella programmazione, nell'azione congiunta di più livelli di governo (dallo Stato a tutti gli Enti locali), negli interventi che via via si concretizzano è la consapevolezza che il Veneto ha bisogno più che mai di una capitale, che è ovviamente Venezia per la sua capacità di essere espressione di una regione, però deve trovare in Mestre il complementare moderno, in grado di legarsi maggiormente al territorio con spazi, funzioni e servizi. I fatti mostrano che sono in corso o previsti progetti infrastrutturali e di trasformazione urbana che da un lato vanno oltre la scala locale e dall'altro non si fermano al recupero di alcune aree ma puntano alla creazione di una identità propria per Mestre, nata come città-giardino nel retroterra di Venezia e poi cresciuta disordinatamente fino alla fine degli anni Ottanta.

Fra globale e locale

Oggi a Mestre si sta costruendo un sistema viario nuovo, con tangenziali interne e nuovi assi in grado dare un assetto coerente per una città che non è più solo da attraversare.



Allo stesso modo, le due linee tranviarie in costruzione e una rete ciclabile molto estesa permettono di offrire un sistema di mobilità alternativo, in grado di ridurre il peso dell'auto, aumentare le zone pedonali e creare un centro riconoscibile (ben al di là della piccola piazza Ferretto di oggi), con un museo, una biblioteca e una serie di funzioni abitative, terziarie, commerciali e di servizio.

Queste ultime sono previste al posto dell'ex ospedale Umberto I, trasferito in un complesso moderno inaugurato recentemente nella periferia nord, dotato di strutture, spazi e capacità di servizio che non sono riducibili alla sola realtà comunale. Inoltre, la nuova università insediata in via Torino si integra al Vega, che è dall'altra parte della ferrovia, e crea un polo della ricerca a scala regionale, mentre vicino alla stazione è in progetto un grande insediamento terziario la cui ragion d'essere sta solo nell'ipotesi di un forte sviluppo economico del territorio mestrino.

Lo stesso vale per le aree di Tessera, fortemente infrastrutturata, oggi con l'aeroporto e le autostrade e in futuro con la ferrovia (è prevista anche una stazione dell'Alta velocità), dove è programmato



Posa del binario del nuovo tram di Mestre

uno dei maggiori interventi di sviluppo della città, con la creazione di quella che viene chiamata la Las Vegas di Venezia, con la nuova sede del Casinò, un area del divertimento, lo stadio, alberghi, ecc.

Che Mestre abbia un destino da capitale lo ha fatto capire chiaramente il Presidente della Regione Veneto, Giancarlo Galan, che nel novembre scorso ha rivelato di augurarsi la nascita di una Manhattan a

Porto Marghera, d'accordo con il verde Gianfranco Bettin che da sempre critica il petrolchimico.

La prospettiva è forse un po' forzata, ma è indubbio che Porto Marghera – l'area post industriale più grande d'Europa – sia in una fase di profonda trasformazione, dove il porto e l'industria petrolchimica non scompaiono ma si trasformano e danno spazio a nuove funzioni economiche legate ai grandi temi dell'innovazione, della logistica, della portualità, in un quadro di risanamento e di sostenibilità ambientale. I primi passi sono stati compiuti con il Vega, ma nei mesi scorsi si è avuta un'accelerazione, con una serie di accordi territoriali fra i quali spicca quello per il cosiddetto Vallone Moranzani, un grande parco lineare di circa 3 chilometri da realizzare lungo il confine meridionale della città, utilizzata oggi come discarica, che porterà alla bonifica e al ridisegno di tutta l'area e dello stesso Porto.

Riposizionamento strategico

Su Mestre stanno scommettendo in molti, non è un'idea fantomatica – si sottolinea in Comune – e ormai non si parla più di territorio comunale ma di area mestrina, baricentrica rispetto a tanti processi.

Non a caso il ministero delle Infrastrutture ha individuato Venezia come uno dei poli strategici del Paese e ha affidato al Comune di Venezia uno studio sulle potenzialità di riposizionamento competitivo di Venezia nel Nord-Est (la consegna è fissata per il marzo 2008). Il risultato dovrebbe essere una serie di ipotesi di intervento, articolate in strategie, politiche e azioni, dove si individuano i progetti di livello sovraterritoriali, dalla cui realizzazione ne guadagna il territorio nel suo insieme, e li si propone a tutti gli Enti e i soggetti interessati per un finanziamento.

Secondo le prime anticipazioni, per Venezia significa puntare ulteriormente sulla logistica, che già sta crescendo, sul risanamento ambientale e sulla riconversio-

ne di Porto Marghera, su Mestre come città dinamica e moderna, ottimale per localizzarvi funzioni urbane di eccellenza, e infine sulla capacità del sistema veneziano di muoversi a livello internazionale e costruire relazioni con altri sistemi territoriali.

Economia e consenso

In questo quadro di forte dinamismo spicca il fatto che i notevoli investimenti in corso o previsti coinvolgano una molteplicità di soggetti (mentre altrove sono uno o due, soprattutto le ferrovie), fra cui domina il pubblico ma hanno un peso significativo anche i capitali privati.

Il filo conduttore è quello degli accordi di programma tra tutti i soggetti interessati – spiega Massimo Cacciari, Sindaco di Venezia – che a volte sono decine, vista la pluralità di Enti territoriali e di realtà economiche presenti sul territorio comunale, e questo vale sia per il finanziamento delle opere sia per l'acquisizione del consenso. Del resto il nodo principale del consenso non sembra essere tanto nei vari Comitati territoriali o di categoria, ma in un territorio come quello veneziano pesa soprattutto la pluralità di soggetti coinvolti: l'accordo di programma per la chimica, che ha dato il via agli attuali processi di trasformazione di Porto Marghera, è stato siglato da ben 35 soggetti, per il Vallone Moranzani ne sono stati coinvolti 13. Sul territorio poi vanno fatti sempre più patti di quartiere – precisa Enrico Mingardi, assessore alla Mobilità del Comune di Venezia – perchè è il quartiere che fa vivere il commerciante ed è più che mai necessario coinvolgere la popolazione, con una politica dell'ascolto che, ad esempio per il tram, ha portato a migliorare il progetto e a farne comprendere l'importanza; poi però è necessario anche decidere, per mostrare che si crede nelle proprie scelte e si sta veramente imboccando una strada per migliorare la città.