

Rigenerazione urbana e innovazione in un territorio in transizione: il caso di Porto Marghera

di

Claudia Faraone, Università IUAV di Venezia

Luca Nicoletto, Università IUAV di Venezia

(i) Dismissione industriale e rigenerazione urbana

A partire dagli anni '80, in molte città europee la dismissione di grandi aree manifatturiere prossime alle aree urbane ha avviato processi di trasformazione che hanno portato nuove e diverse funzioni a installarsi nelle aree che avevano perso significato ed erano in attesa di nuove prospettive di sviluppo. Questo è avvenuto solo in parte a Porto Marghera, zona industriale dell'entroterra veneziano. Ad eccezione di una stagione di slancio attorno agli anni '90, sospinta da diversi interventi promossi dall'attore pubblico, ciò che ancor oggi caratterizza Porto Marghera – con maggiore evidenza negli ambiti ai margini con la città – è una condizione di forte inerzia al cambiamento. Qui una grande quantità di patrimonio industriale e infrastrutturale dismesso e abbandonato fatica a trovare un nuovo ciclo di vita (Fabian et al, 2017) che guardi alla stagione conclusa della manifattura tradizionale legata ai cicli della chimica e del petrolio, trovando una collocazione diversa nelle traiettorie di sviluppo economico legate al terziario avanzato, al manifatturiero innovativo, all'economia di servizi, come avvenuto in altri casi nazionali e internazionali.

Questa condizione di inerzia è effetto di diversi fattori di resistenza al cambiamento. Ne riportiamo alcuni che ci sembrano oggi più significativi, descrivendoli nelle loro diverse forme.

In primo luogo Porto Marghera è un'area in cui si sovrappongono settori produttivi, livelli istituzionali e forme di potere, sia in campo pubblico che privato, con obiettivi e scale di azione diverse e spesso contrastanti. Fin dalla sua nascita, questa zona è caratterizzata dalla presenza di industrie di rilevanza nazionale, prevalentemente nei settori dell'energia, dei servizi petroliferi e della lavorazione dei metalli, che si aggiungono alla presenza del porto commerciale e del settore della logistica ad esso connesso (Barizza et al, 2004). Le questioni della tutela della sicurezza sul lavoro e dell'inquinamento ambientale, poste come centrali a partire dalla fine degli anni '70, hanno determinato la dismissione di alcune produzioni della chimica e il declino di quei settori che non hanno saputo innovarsi verso cicli produttivi più ecologici e sicuri per la salute dei lavoratori. A queste ragioni, si aggiungono questioni economiche di natura globale, legate ad esempio a fenomeni di restructuring economico e offshoring di attività produttive verso altri paesi europei e globali.

In questo contesto di crisi, le politiche industriali di livello locale hanno avuto poche possibilità di incidere e offrire alternative possibili.

Figura 1: Fotopiano dell'entroterra veneziano, sono evidenziate le aree intermedie tra città e zona industriale con la grande presenza di infrastrutture



(ii) Forme di inerzia

Un altro fattore di inerzia è prevalentemente di natura spaziale, ed è legato alla netta separazione fisica tra le aree industriali e la città. Le aree che stanno al margine tra la zona urbana e quella produttiva, soffrono l'isolamento in termini di accessibilità locale dettato dallo spazio occupato dalle infrastrutture per i trasporti e la logistica, sia a Nord nei confronti della zona urbana di Mestre con il doppio fascio di infrastrutture ferroviarie e stradali, sia a Ovest dove via Fratelli Bandiera, con una sezione stradale a quattro corsie, le separa dalla Città Giardino di Marghera. Inoltre, la frammentazione dell'insediamento delle attività economiche in larghe isole, si riflette in una scarsa permeabilità e possibilità di attraversamento, rendendo difficile lo spostamento con forme di mobilità dolce e costringendo all'uso dell'automobile privata anche per piccoli tragitti.

Questa condizione di inerzia spaziale è legata anche alla scarsa presenza in queste aree di servizi, attrezzature collettive e spazi di relazione ad uso delle persone che lavorano a Porto Marghera, determinando una scarsa attrattività dell'area per l'insediamento di nuove attività. Se alcune delle maggiori industrie hanno in parte mantenuto alcuni servizi di welfare per i propri lavoratori, come mense e luoghi ricreativi, le piccole imprese scontano il ritrovarsi in un contesto dove sono presenti pochi luoghi di socialità al di fuori dall'ambiente di lavoro.

A questi fattori si aggiunge la mancanza di visione politica e capacità di coordinamento degli interventi. Se guardiamo alle politiche pubbliche, ai progetti e ai piani che hanno preso forma a partire dalla fine degli anni '80, contestualmente all'inizio di quel cambiamento strutturale nella produzione di Marghera di cui abbiamo accennato prima, possiamo riconoscere alcuni fenomeni che sembrano aver orientato più di altri le azioni messe in campo anche se con un approccio parziale e frammentato. In primo luogo la questione ambientale, strettamente legata alla progressiva dismissione del comparto della chimica e, al contempo, alla necessità di intervenire rispetto al pesante inquinamento di suoli e acque sotterranee, ha orientato gran parte delle risorse e degli investimenti verso piani di bonifica (2003 Fabbri). Un altro importante capitolo di investimento settoriale delle politiche pubbliche ha riguardato lo sviluppo delle attività del porto e delle attività legate al comparto della logistica. Alcuni interventi hanno cercato di limitare le intersezioni tra il traffico dei mezzi pesanti, che trasportano le merci in entrata e in uscita dal porto, con il traffico cittadino.

Se guardiamo a questi interventi riconosciamo però una certa difficoltà di incidere come leve per una rigenerazione più ampia che coinvolga anche edifici ed economie. In prossimità di questi interventi di carattere infrastrutturale non si è verificato per ora un cambiamento, se non in piccola misura, nemmeno in quegli spazi ed edifici abbandonati che, pur presenti in grande quantità, solo in episodi sporadici sono stati ri-abitati da nuove economie. Forse anche per effetto di politiche a livello regionale che nei confronti delle attività economiche hanno guardato più all'innovazione dei processi produttivi tradizionali con incentivi diretti alle imprese per innovare strumentazioni e macchinari, che alla possibilità di innovare attraverso la riqualificazione di ambiti urbani capaci di sviluppare nuove reti e fornire possibili spazi di relazione e moltiplicazione delle opportunità di produzione e scambi già presenti.

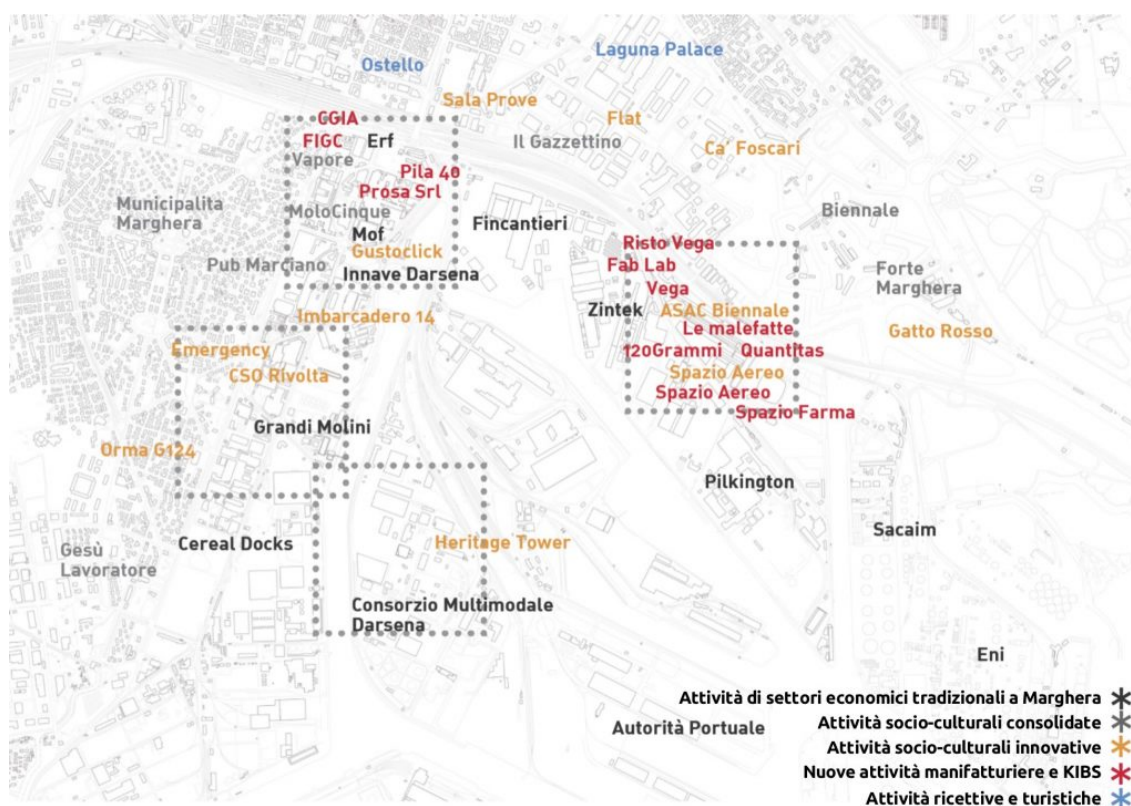
La mancanza di strategie ben definite e orientate alla rigenerazione della zona produttiva come parte integrante del tessuto urbano, insieme alla cacofonia di visioni contrastanti e multiformi per il futuro dell'area, sta portando oggi all'affermazione e all'insediamento di attività più robuste in termini di investimenti e risorse come la logistica e trasporti insieme al settore turistico e alberghiero. Questo andamento sta mettendo a rischio il tessuto di piccole e medie imprese che nel tempo si erano insediate nella zona e ancor oggi resistono con segnali positivi, anche se deboli, in termini occupazionali, ma che per la pressione di altri settori egemoni rischiano di abbandonare il campo a svantaggio della competitività del sistema locale del lavoro veneziano che è direttamente connesso al crescente tasso di varietà delle attività insediate (Gambarotto et al. 2018).

(iii) Traiettorie di cambiamento

All'interno di questo paesaggio in transizione riconosciamo alcune esperienze che provano a rompere questa condizione di inerzia e si inseriscono complementariamente nel carattere di varietà delle attività economiche insediate nelle aree di bordo, mostrando nuove direzioni possibili per la rigenerazione di tessuti urbani produttivi. Nello specifico, l'osservazione e ricognizione di alcune esperienze di trasformazione e di progettualità in atto nelle aree di interfaccia tra Porto Marghera e la città, restituisce una condizione di avvicinamento a quest'ultima, seppur mantenendo stretti legami con le attività produttive. In maniera diversa, si riconoscono alcune esperienze esemplari di rigenerazione urbana attraverso l'innovazione sociale, tecnologica e spaziale, che costituiscono casi studio utili per future politiche urbanistiche ed elementi da tenere in considerazione per successivi sviluppi urbani.

Con l'obiettivo di intercettare le pratiche più innovative che mostrano possibili traiettorie di cambiamento e far emergere il punto di vista specifico di chi in quest'area ha investito energie e risorse, tra ottobre e maggio 2017 sono state svolte venti interviste, aperte e semistrutturate. Sono state individuate cinque categorie significative di interlocutori privilegiati: attori istituzionali coinvolti a diverso titolo nei processi di rigenerazione avvenuti a Porto Marghera; attori provenienti da attività economiche appartenenti a settori tradizionalmente presenti in queste aree e di dimensioni rilevanti; piccole imprese innovative nei settori dei servizi all'impresa; imprese sociali, alcune legate ad una manifattura inclusiva verso persone svantaggiate e a diverso titolo non competitive nel mercato del lavoro, altre che promuovono servizi di welfare per lavoratori e abitanti; imprese che lavorano nel settore della produzione culturale e creativa.

Figura 2: Geografia degli attori e localizzazione dei 4 casi studio



Un primo caso riguarda la riqualificazione e riuso di un insieme di edifici in via della Pila che ospitavano un tempo imprese legate alla logistica e ai trasporti, mentre oggi contengono attività di produzione culturale e creativa. L'operazione di trasformazione è stata condotta dai proprietari stessi degli immobili che hanno messo a valore lo stretto legame con Venezia e le sue attività culturali, con la disponibilità di spazi ampi da offrire. La trasformazione in chiave culturale ha avuto un riverbero nel riuso degli edifici circostanti e ha influito sull'aspetto simbolico di questa porzione di città, collocando 'Pila 40' nelle mappe mentali dei cittadini e amministratori come di un piccolo distretto culturale.

Un secondo caso è la trasformazione d'uso di un edificio industriale, un esempio prezioso di ingegneria e archeologia industriale che da torre di raffreddamento inutilizzata è stata trasformata in 'Venice Heritage Tower', spazio espositivo, auditorium, centro di servizi alle imprese, belvedere su Porto Marghera. Grazie alla volontà e all'investimento di risorse e progettualità da parte del consorzio di imprese logistiche più grande di Porto Marghera, il Consorzio Multimodale Darsena, questa trasformazione guidata da soggetti privati ospiterà alcuni servizi per le imprese e diventerà luogo di rappresentanza della cultura del lavoro e dell'impresa.

Il caso del Centro Sociale Rivolta invece si colloca tra le esperienze di riuso di uno spazio produttivo dismesso attraverso attività di tipo volontario. Protagonista è un'associazione di cittadini e attivisti che offre servizi dal basso attraverso fund-raising e attività commerciali autofinanziati, che soddisfano le istanze e i bisogni dei lavoratori più fragili di Porto Marghera, e offre una dotazione di servizi nello spazio del quotidiano per i cittadini di Marghera Villaggio Urbano.

Infine il caso del Parco Scientifico Tecnologico di Venezia, VEGA – VENice GATeway, esito della trasformazione pianificata, condotta negli anni '90 nelle aree di prima industrializzazione di Porto Marghera, voluta e coordinata dall'amministrazione pubblica. Il successivo ritirarsi degli investimenti e della gestione pubblica ha portato a un sottoutilizzo del comparto (Tosi, Franzese e Paronuzzi, 2017), che attualmente rappresenta un caso in fieri – da monitorare – di commistione tra attività di terziario avanzato, servizi alle imprese e nuove attività di manifattura urbana, che qui si ricollocano per disponibilità di spazi e accessibilità, due fattori essenziali per le attività manifatturiere che necessitano di rimanere in città per questioni di inclusione sociale, di reti relazionali e di scambio con altre attività produttive.

(iv) Questioni aperte

In questo contesto, come abbiamo detto complesso e stratificato, prodotto soprattutto da iniziative individuali ed estemporanee, sembra mancare uno sguardo strategico d'insieme, capace di assumersi il ruolo di regia e di mettere a sistema interventi che sembrano rimanere settoriali, volti alla risoluzione di problematiche specifiche e lasciati all'iniziativa dei singoli proprietari e delle loro capacità di investimento e visione. Questa ipotesi è rafforzata anche dal racconto di alcuni attori, interni agli enti e alle istituzioni che esprimono in questo momento storico la necessità di provare a coordinare le possibili visioni che sono emerse, per orientare con maggior chiarezza il futuro della città.

Il Piano Periferie ad esempio, riconosce la necessità di intervenire in questa porzione di territorio che può essere importante alla scala metropolitana. La stazione di Porto Marghera finanziata dal Piano può diventare la cerniera tra le economie localizzate sulla parte urbana dell'interfaccia lungo via Torino con università, ricerca e servizi e il Forte Marghera con il polo del VEGA a sud di Via delle Libertà, ricucendo le relazioni di un possibile ecosistema. Allo stesso tempo si manifesta però tutta la difficoltà da parte delle istituzioni di coordinare un progetto che interessa diversi enti e attori, senza riuscire a farne davvero una sintesi e intervenire in maniera unitaria.

Il rischio più evidente è quello di inseguire e far coesistere, e talvolta sostenere, progetti e visioni contrastanti, in alcuni casi velleitarie, o che rischiano di abbagliare per la loro forza evocativa ma che, come chimere, non rispondono con progetti coerenti alle istanze che il contesto socio-economico attuale richiederebbe.

Riferimenti Bibliografici

- Barbiani E., Sarto G. (a cura di, 2007), *Mestre Novecento. Il secolo breve della città di terraferma*, Venezia: Marsilio.
- Barizza S., Resini D. (a cura di, 2004), *Porto Marghera. Il Novecento industriale a Venezia*, Treviso: Vianello Libri.
- Fabian L., Munarin S. (a cura di, 2017), *Re-Cycle Italy. Atlante*, Siracusa: Lettera 22.
- Fabrizi F. (2003), *Porto Marghera e la Laguna di Venezia: vita, morte, miracoli*, Milano: Jaca book.
- Facchinelli L., Giovinazzi O., Martini V. (a cura di, 2017) *I tre futuri di Venezia. Marghera, Mestre e città storica: pensieri sulle trasformazioni*, Venezia: Grafiche Veneziane.
- Gambarotto F., Leoncini R., Pedrini G. (2018), Nuove prospettive per la manifattura urbana, *EyesReg*, 8, 4: 103-107.
- Tosi M.C., Franzese A., Paronuzzi M. (2017), Rigenerazione urbana e riattivazione economica del Parco scientifico tecnologico di Venezia, Background Paper del Rapporto sulle città 2017, Mind the gap, Il distacco tra politiche e città, Urban@it.