

cultura

www.nordesteuropacultura.it Mensile - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1, comma 1, CNS PD



Ridisegniamo VENEZIA

Ri-colonizzare e ri-definire la Laguna nelle sue funzioni urbane, mutandone la destinazione d'uso e anche il suo futuro. Come? Eliminando il Ponte della libertà, costruendo nuove case, attraendo giovani, cambiando la mobilità. Un sogno-progetto che, a ruota, potrebbe investire anche Porto Marghera e la sua riconversione

**LA CITTÀ E LA CULTURA/13. TREVISO FA MODELLO A SÉ
EVENTI. MODIGLIANI AL MART - A CA' DEI CARRARESI «IL PITTORE E LA MODELLA»
NATALE. LA GUIDA AI MERCATINI DEL NORDEST**



www.porsche.it

Porsche Live. Le Notti. Pensieri e altri suoni. Edizione 2011.

Porsche Italia è lieta di condurvi alla scoperta della cultura brasiliana: in cinque serate potrete conoscere da vicino l'essenza artistica di questo Paese, in un percorso di narrazione, musica e danza lontano dai luoghi comuni. E sosterrete l'Associazione ONLUS Casa Priscilla di Padova.

Martedì 18 gennaio 2011

Q Restaurant Lounge Bar - ore 21.30
Ligia França in concerto

Giovedì 20 gennaio 2011

Caffè Pedrocchi Sala Rossini - ore 18.30

La storia e i protagonisti della musica popolare brasiliana

Con Monica Paes (giornalista di Radio Popolare), Paolo Meneghini (giornalista RAI International) e Salvatore Solimeno (esperto di cultura brasiliana e docente al DAMS di Padova).

Teatro Verdi - ore 21.15

Stefano Bollani e Convidados

Con Stefano Bollani (pianoforte), Barbara Casini (voce), Nico Gori (clarinetto), Mirko Guerrini (sassofoni), Nicola Stilo (flauto traverso).

Venerdì 21 gennaio 2011

Caffè Pedrocchi Sala Ottagonale - ore 18.30

Roberto Citran legge i grandi autori della letteratura brasiliana: da Jorge Amado a Miguel Jorge

Con la partecipazione di Rubinho Jacob (chitarra).

Teatro Verdi - ore 21.15

Musiche e danze dal Brasile: forró, samba, bossanova

Con Orquestra do Fubá:

Fernando do Cavaco (voce e cavaquinho),

Ricardo Herz (violino),

José Carlos Moura (accordione),

Natallino Neto (basso), Wander Pio (percussioni),

Mathieu Gramoli (percussioni)

e con la partecipazione del Grupo Muzenza de Capoeira.

Sabato 22 gennaio 2011

Caffè Pedrocchi Plateatico - ore 18.30

Street Parade per le vie del centro storico con la Scuola di Percussioni Brasiliane "Batuque Branko"

Teatro Verdi - ore 21.15

A noite das percussões: il Brasile incontra i ritmi del mondo

Con la partecipazione di: Batuque Branko

(scuola di percussioni brasiliane), Ernestico (Cuba),

Bataxal (Africa), Art Percussion Ensemble (Europa).

Domenica 23 gennaio 2011

Centro Porsche Padova - ore 12.00

Daniella Firpo e Praça Onze: la bossanova incontra i ritmi afro

Con Daniella Firpo (voce), Francesco Manna (flauto),

Chiqui Garcia (chitarra), Lilly Pitta (percussioni).

Per informazioni: attivita.culturali@porsche.it

editoriale

di FLAVIO ALBANESE

cultura

La Copertina L'ALBA DI UNA NUOVA VENEZIA di Martina Zambon	4
L'analisi UNA CITTÀ VIVA E HIGH TECH, NON UNA FOTO RICORDO di Pier Luigi Sacco	6
TUTTI A MARGHERA di Cristiano Segnanfreddo	8
Eventi Modigliani al Mart RARA SCULTURA di Eleonora Vallin	11
tamburino di Elena Lorenzetto	14
Eventi Il pittore e la modella DA MUSA A PROTAGONISTA di Eleonora Vallin	16
mutatis mutandis I TAGLI ALLA CULTURA SEGNANO LA FINE DI UN'EPOCA di Cesare De Michelis	19
Cultura&Territorio MODELLO TREVISO di Giambattista Marchetto	20
Cultura&Territorio ZIGZAGANDO PER BANCARELLE di Alice d'Este	24

Un laboratorio, un esperimento, un sogno

Ogni giorno il suolo incerto di Venezia è calpestato da oltre 196mila persone. Di queste, meno di 60mila abitano in città. Il resto sono transiti: non solo turisti ed escursionisti, ma anche – soprattutto – pendolari: studenti e lavoratori.

L'enorme dose quotidiana di individui che transitano a Venezia senza abitarla, che la consumano senza viverla, ha una logica: è la conseguenza della rinuncia all'eccezionalità urbana, all'insularità originaria, della scelta di connettersi con il mondo trasformandosi nel simbolo dell'industria turistica globale.

Nel numero di settembre di Nordesteuropa Cultura ho anticipato il nucleo del mio pensiero sulla questione-Venezia. Da parte mia e del mio studio, il tema di Venezia contemporanea è stato oggetto di studio e di analisi da oltre un decennio: nel tempo abbiamo prodotto workshop, progetti, interventi, articoli. Approfondendo il discorso sulla città, abbiamo individuato un punto focale al quale è riconducibile la trasformazione dell'attuale Venezia. Questo punctum è il Ponte della Libertà.

Il Ponte, come dice Régis Debray, ha rappresentato una radicale «rottura semiotica». Questa rottura, tuttavia non ha condotto alla modernizzazione della città, ma alla sua iper-simbolizzazione: Venezia come elegante e gigantesco parco tematico culturale e terminal turistico internazionale. Focalizziamo allora la nostra attenzione sugli spazi infrastrutturali a servizio dei flussi quotidiani verso la città. Il Tronchetto, la stazione ferroviaria di Santa Lucia, la desolata piazza d'armi di Piazzale Roma, il bacino della Stazione Marittima. Queste aree si presentano oggi come luoghi acefali, puramente funzionali, cul-de-sac veicolari estranei al corpus urbano della città. Spazi che, con quasi un chilometro quadrato, occupano una quota importante del suo perimetro urbano, peraltro limitato.

Cosa succederebbe se in queste aree anziché transitare visitatori e/o pendolari abitassero persone? Cosa accadrebbe se questa porzione di Venezia si facesse carico di ricollocare i germi di una contaminazione urbana contemporanea? Come sarebbe Venezia se le infrastrutture si concentrassero in terraferma, determinando per la città storica de-connessa un nuovo e splendido isolamento urbano? Il ripensamento di Venezia, la sua salvezza come città (e non come Museo a cielo aperto) può partire solo da una nuova, consapevole separazione.

Reloading Venice è l'esperimento progettuale con cui abbiamo delineato i contorni di questo scenario utopico. Se si tratta di utopia, questo progetto aspira a essere un'utopia concreta.

Abbiamo immaginato di arrestare come un tempo i transiti sul bordo della terraferma. Non più auto a Tronchetto, non più treni a Santa Lucia, non più navi da crociera lungo il Canal Grande. Abbiamo poi immaginato di riconvertire le aree infrastrutturali in nuovi incubatori abitativi, in residenze per quelle categorie espulse dal centro storico di Venezia: giovani famiglie, studenti, pendolari. Abbiamo ipotizzato che qui, a delle cifre fuori mercato, come accade oggi a Berlino, a Barcellona ieri e a Londra negli anni '70, una generazione di persone motivate, intraprendenti, con buone idee in testa, si stabilisca e metta radici a Venezia, invertendo l'emorragia di sangue fresco a cui si è assistito negli ultimi decenni.

Abbiamo approfondito questa immagine, sulla base della quale si è generata una duplice riflessione concettuale: una relativa a Venezia, l'altra a Porto Marghera.

NORDESTEUROPA CULTURA
nordesteuropa editore srl
via dei Borromeo 16 - 35137 Padova
tel. 049 8757589 - redazione@nordesteuropa.it

DIRETTORE RESPONSABILE

Roberto Morelli

VICE DIRETTORE

Eleonora Vallin

Registrata presso il Registro Stampa del Tribunale di Padova,

n. 2145, il 28.07.2008

PUBBLICITÀ

nordesteuropa editore srl

tel. 049 8757589 - pubblicita@nordesteuropa.it

ABBONAMENTI

info@nordesteuropa.it

DIREZIONE CREATIVA E MARKETING

Saverio Sbalchiero

PROGETTO GRAFICO

Sbalchiero & Partners - www.sbalchieropartners.com

UFFICIO STAMPA E R.P.

Medialab, Vicenza - www.agenziamedialab.com

STAMPA

Grafiche Gemma srl

Via Carbonara, 10 - 35010 Borgoricco (PD)

DISTRIBUZIONE NAZIONALE

M-DIS Distribuzione Media spa

Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano

Nordesteuropa Cultura - n. 12, dicembre 2010

Mensile - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale

D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1, comma 1, CNS PD



Comune di Padova
Assessorato alla Cultura



Provincia di Padova
Assessorato alla Cultura



PORSCHE

segue a pagina 26



L'alba di una NUOVA VENEZIA

Venezia e Marghera nel progetto di asa studioalbanese

Il disegno dell'architetto Albanese è semplice ma rivoluzionario: fare spazio a nuove costruzioni per ripopolare il centro di giovani, traslocando sulla terraferma i parcheggi del Tronchetto e piazzale Roma, riconfigurando la mobilità e abbattendo il Ponte della Libertà (o trasformandolo in ciclabile). I vantaggi? Costo competitivo del metro quadro, niente auto, nessuna dispersione nelle "campagne"

C'è una certa tradizione nel tracciare i propri progetti più arditi sull'inconfondibile taccuino nero Moleskine. Qualche tratto di penna e si

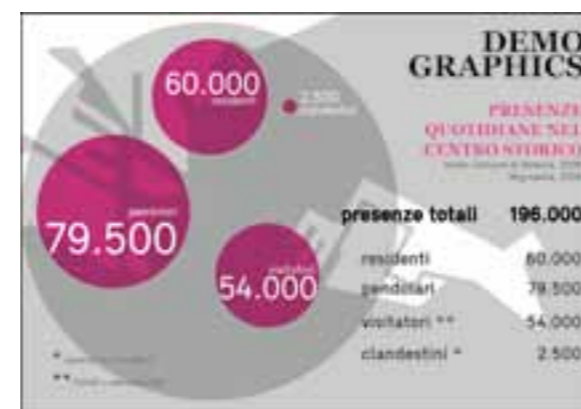
fissa un sogno. Stavolta, però, l'architetto Flavio Albanese ha deciso di trasferire il sogno dal dominio dell'utopia a quello del possibile. Il sogno in questione è demolire il Ponte della Libertà e "liberare" Venezia dall'assedio delle auto per arrivare ad acciuffare la chimera di una città nuovamente popolata dai suoi abitanti e non più soltanto da eserciti di turisti sfiancati da calli e masegni.

Follia? Forse, ma i primi dati dello studio di fattibilità condotto da Emanuele Teti dell'Università Bocconi di Milano, «iniziano a fornire qualche numero significativo che, seppure preliminare e non da assumere come certo, offrono tuttavia già un'indicazione del possibile sviluppo economico e finanziario del progetto».

Dai primi tratti di penna sulla Moleskine è nata, in questi mesi, una mostra itinerante attualmente a Pechino. Tutto è partito, però, dal workshop tenuto all'Università Iuav di Venezia «Urban delta». Da lì, dalle idee libere degli studenti di architettura si è cominciato a valutare la possibilità di una concretizzazione di una «nuova Venezia» finalmente abitata dai veneziani.

L'IDEA DI PARTENZA È SEMPLICE: FARE SPAZIO PER NUOVE COSTRUZIONI che possano ospitare in centro storico giovani residenti. Ecco allora l'inevitabile trasloco sulla gronda lagunare, quindi in terraferma, dei parcheggi attualmente al Tronchetto e a Piazzale Roma. Dovrebbe fare fagotto anche la stazione di

Santa Lucia e pure la Stazione Marittima. La zona liberata viene ripopolata con elementi densi della stessa tipologia di quelli veneziani per richiamare in centro storico gli 85mila pendolari che ogni giorno attraversano il Ponte. Per arrivare a questo è inevitabile una vera e propria rivoluzione sul fronte dei trasporti. Ferrovia e Tav a Mestre e una riconsiderazione radicale del modus residenziale di Venezia. «La città è piena di cubature vuote - spiega Giuseppe Santonocito del team di Flavio Albanese - e si deve ripristinare una residenzialità creativa e giovane che viva al di là del consumo turistico. Le azioni congiunte sono molte: abbassare i livelli impazziti dei costi di affitto e compravendita, restituire Venezia a una dimensione urbana. Servono anche riflessioni sui comportamenti dei transiti e su che cosa significhi avere a un chilometro in linea d'aria dalla basilica di San Marco, migliaia di auto».



LO STUDIO DI FATTIBILITÀ SI OCCUPERÀ DI VALUTARE CONCRETAMENTE i costi dei trasferimenti a Marghera delle funzioni legate ai mezzi su ferro e su gomma, ma anche il costo delle nuove architetture e quello di tutti i servizi che andrebbero costruiti, a partire da uno shuttle-navetta per i collegamenti con la terraferma. Insomma, si può parlare, a ragione, di un'utopia concreta con il Ponte della Libertà demolito o, al massimo, riconvertito in ampia pista ciclabile. Per contro, i vecchi binari di Marghera potrebbero trasformarsi in importanti snodi di servizio.

«Il progetto dello studio dell'architetto Albanese - spiega Emanuele Teti - prevede, per quel che concerne gli investimenti residenziali, la realizzazione di due tipologie di edifici, una standard e una di tipo studentesco. Queste case avranno caratteristiche e costi differenti, ma quel che più conta, riteniamo in ogni caso siano entrambe particolarmente incentivanti in termini economici per il fine ultimo del progetto, la ripopolazione dell'area». Il costo per metro quadrato è previsto intorno ai 1.500 euro per le residenze standard e 800 per le residenze studentesche, con un possibile prezzo di vendita al metro quadro rispettivamente di circa 3.500 euro e 3.000/2.500 euro, prezzi alquanto accessibili se confrontati a quelli delle zone centrali più vicine quali Dorsoduro o S.Croce, che sebbene ufficialmente si attestino intorno ai 6.500-7.000 euro/mq di media (secondo

dati dell'agenzia del territorio), in realtà hanno dei valori di contrattazione ben più alti (a San Marco, realisticamente, intorno a 18.000 euro/mq, altrove in media circa 10.000 euro/mq).

UN PROGETTO IMMENSO, IMPEGNATIVO A DIR POCO, AUDACE ma solo in apparenza visionario perché il problema di una città che sta morendo, al di là dei luoghi comuni, sussiste davvero. Nel 1871, anno del primo censimento preciso e documentato, il centro storico poteva vantare 128.787 abitanti. Un dato in costante crescita fino al 1952 quando si toccò il record di 174.448 residenti (e si parla del solo centro storico, isole escluse). Da allora il calo è stato inesorabile e costante. Nel '78 si scese sotto la soglia dei 100mila. L'annus horribilis è il 2009 quando si sfondò, al ribasso, un'altra soglia, quella dei 60mila arrivando a 59.942 residenti. In compenso, è cresciuto costantemente il numero dei turisti che ogni anno sbarcano in città arrivando, sempre nel 2009, all'esorbitante quota di 20 milioni. Si discute da tempo di ticket d'accesso e addirittura di numero chiuso data la fragilità congenita di una città costruita sull'acqua. Il problema vero, però, è lo spopolamento inarrestabile. Non occorre ricordare i 120mila abitanti di Venezia nel '200 o il picco delle serie storiche del '500 quando si arrivò a 150mila abitanti (la seconda metropoli più abitata d'Europa, dopo Londra), bastano i desolanti dati di oggi per capire che una soluzione



drastica potrebbe essere più che plausibile.

EVIDENTI ANCHE LE CAUSE DELLA TRISTE MIGRAZIONE DEI VENEZIANI "in campagna" (a Mestre e nei comuni limitrofi): su tutti il caro affitti. Le previsioni più pessimistiche dicono che entro 30-40 anni Venezia non avrà più abitanti ma solo turisti in visita. Vale a dire il fantasma di una Disneyland storica svuotata di un cuore pulsante, la sua gente. «Il progetto è particolarmente stimolante e oggettivamente impegnativo - continua Teti - considerando che gli studi indicano un coinvolgimento di un'area totale di circa 997.200 metri quadri, di cui circa 887.000 afferenti a riconversione delle zone esistenti e circa 100 mila a nuova superficie territoriale costruita. Con lo studio di fattibilità finanziaria il gruppo di lavoro cercherà di comprendere se l'ambizioso progetto di ridare Venezia in mano ai veneziani sia supportato pienamente in termini economici. Lo studio condurrà le analisi le più rigorose e oggettive possibili per poter dare risposta a questo quesito».

Una città viva e high tech, NON UNA FOTO RICORDO

A molti l'idea di buttare giù il ponte della Libertà e di trasformare la destinazione d'uso dei grandi spazi che verrebbero lasciati liberi nella città insulare grazie all'eliminazione dell'area ferroviaria e dei parcheggi potrà sembrare un'idea estrema e irrealizzabile. È curioso sostenere questo, però, di fronte a una modalità attuale di uso della città che ha ormai passato la soglia di non riproduzione demografica, che la sta trasformando in un unico, gigantesco mix tra il *bed and breakfast* e il parco tematico, e che produce quotidianamente un vero e proprio logorio del patrimonio fisico di Venezia dovuto al carico di flussi turistici di dimensione insostenibile per una città con queste caratteristiche urbanistiche, ambientali, storico-culturali. Questa opzione - che equivale di fatto, nel tempo, a buttare giù l'intera città, provocando un danno irreversibile alla cultura umana - sembra invece realistica e fattibile, e la ragione è chiara: i suoi effetti deleteri si producono attraverso uno smottamento impercettibile, un tanto al giorno, e allora si può fare finta di ignorarli o più banalmente di procrastinare le decisioni importanti in merito.

SE SI PROVA A RAGIONARE SUL FUTURO DI VENEZIA CON IL GIUSTO DISTACCO, nella giusta prospettiva storica, non c'è bisogno di molta riflessione per convincersi che fare di Venezia la libera prateria in cui far scorrazzare un turismo di massa invasivo e generalista per estrarre da questo finché è possibile, finché dura l'elevata rendita che esso assicura,



Ipotesi progettuale per l'area di Tronchetto, Stazione Marittima e S. Lucia

Venezia non ha bisogno del turismo ma di essere uno spazio abitato in permanenza da una comunità di professionisti creativi che produce valore economico e sociale. Per questo deve essere ri-colonizzata e ri-definita nelle sue funzioni urbane, mutandone la destinazione d'uso e anche il suo futuro

equivale più o meno a fare legna per il camino con una *boiserie* Luigi XV. Distruggere Venezia perché milioni di turisti paganti a caro prezzo possano utilizzarla come sfondo per le foto ricordo è semplicemente una follia, è questa l'idea estrema, insensata. L'unico futuro sensato e sostenibile di Venezia è quello di farne un spazio abitato in permanenza da una comunità che produca valore economico e sociale attraverso la conservazione e il mantenimento della città, e non la sua progressiva, inesorabile dissoluzione.

Il modo più efficace di fare questo è quello di trasformare Venezia in un polo globale della produzione culturale e creativa: una funzione per la quale la città sembra fatta apposta, e rispetto alla quale, malgrado le crescenti opportunità offerte da una geografia di luoghi sempre più vivaci e attrattivi per i professionisti dell'immaginazione e dei contenuti, mantiene un fascino e una seduttività praticamente senza rivali. Se Venezia divenisse una città con queste caratteristiche ci sarebbe una vera e propria gara internazionale ad assicurarsi una possibilità di viverci e di lavorarci, a investire nel potenziamento del suo sistema infrastrutturale e della sua connettività, a riconvertirne gli spazi di terraferma per farne uno dei più importanti poli mondiali di produzione di contenuti creativi. Se non a Venezia, dove?

IN QUESTA PROSPETTIVA, L'IPOTESI DI RIDEFINIRE GLI SPAZI DELLA CITTÀ offrendo residenze a basso costo a un bacino globale di possibili occupanti professionalmente qualificati e che si impegnano a fare della città la propria residenza permanente diventa una soluzione semplice e brillante, persino quasi scontata nella sua linearità logica. È soltanto tornando a far sì che la città venga ri-colonizzata e ri-definita nelle sue funzioni urbane che diviene possibile mutarne in modo tanto radicale la destinazione d'uso e la sorte futura. E questo mutamento di destinazione ha bisogno di alcuni fattori chiave: lo

spazio per ospitare residenze e laboratori di produzione - e non si pensi al recupero nostalgico-oleografico di vecchie botteghe artigiane, anche perché uno dei nodi cruciali del nuovo modello di sviluppo sarebbe quello di recuperare in senso decisamente più design-oriented i saperi produttivi tradizionali: Venezia potrebbe molto verosimilmente diventare una delle città più *high tech* del mondo; la ricostituzione del tessuto di servizi di prossimità che rende una città vivibile; il controllo degli accessi a un organismo urbano che ha una capacità di carico limitata e che siede su un ecosistema estremamente complesso e delicato.

SI POTREBBE OSSERVARE CHE DOPOTUTTO, SE IL PROBLEMA È QUELLO DI RIPORTARE a Venezia una popolazione stabile di professionisti creativi - e di canalizzare gli investimenti internazionali che questa scelta presumibilmente attirerebbe se effettuata all'interno di un modello di sviluppo a lungo termine chiaro, ben formulato e credibile da parte delle pubbliche amministrazioni locali - tutto sommato è possibile individuare spazi da riconvertire anche senza buttare giù il ponte della Libertà. E anzi è questo l'effetto più realistico che il dibattito innescato da questa provocatoria proposta potrebbe produrre nel migliore dei casi. E per quanto questa sarebbe già una possibilità altamente desiderabile, che potrebbe esercitare qualche effetto benefico sulla sostenibilità socio-economico-ambientale della città, bisogna sempre ricordare che il problema principale non è quello di trovare spazio per qualcos'altro di buono e interessante da fare a Venezia, quanto piuttosto di sottrarre spazio a quello che di deleterio e insostenibile oggi si fa. E per interrompere davvero questo circolo vizioso di dissoluzione attraverso un modello di sviluppo miope e controproducente c'è bisogno di soluzioni radicali come quella che viene proposta qui. Si dirà: ma è troppo complicato. Risponderò con un'altra domanda: è più complicato questo, oppure decidere di costruire, con una tecnologia rudimentale rispetto a quella oggi disponibile, un'intera, meravigliosa città nel mezzo di una laguna, in mare aperto, issando letteralmente gli edifici su un sistema di pali infissi nel limo? Giudicate voi. E giudicate se è giusto che un'opera umana di questa portata, di questa lungimiranza, di questa straordinaria potenza immaginativa debba finire così, a far legna per il camino perché oggi l'unica cosa che sappiamo fare per dare forma al nostro futuro è governare lo status quo attraverso una sequenza infinita di mediocri, pavidhi compromessi. Giudicate voi. E magari, fateci sapere che cosa ne pensate.

Tutti a MARGHERA

La sfida possibile è unire Venezia e l'ex area chimica nel nome della contemporaneità, creando in Laguna un duopolio creativo unico al mondo: con vita vera e nuovi abitanti attivi su una incredibile piattaforma storico-artistica e le migliori risorse creative nell'ex polo industriale, mettendo a regime servizi e logistica

«Nella zona industriale di Porto Marghera troveranno posto prevalentemente quegli impianti che diffondono fumo, polvere, esalazioni dannose alla vita umana, che scaricano nell'acqua sostanze velenose, che producono vibrazioni e rumori».

Sembra un pezzo di una mancata o possibile sceneggiatura di Ridley Scott su una Venezia apocalittica. Una minaccia alla città più bella del mondo fatta da un oscuro personaggio che tiene gli umani in ostaggio morale e fisico.

In realtà, la realtà è molto più semplice e meno letteraria. Questo è l'articolo 15, comma III, delle Norme tecniche di attuazione del Piano regolatore Generale di Venezia del 1962. Poche righe per dare un destino chiaro e preciso: quella grande landa sarà il polo chimico italiano, tanto da arrivare, nel suo splendore negli anni sessanta a più di duecento aziende e 35mila lavoratori.

Questa è la Marghera che conosciamo. Questa una Marghera su cui tanto, tantissimo è stato scritto. E che ancora oggi vede quotidiane battaglie davanti alle ultime fabbriche chimiche, per salvare posti di lavoro difficilmente riconvertibili. Una Marghera che, ancora oggi, crea quel tetro quanto affascinante skyline al tramonto per i turisti che se ne stanno a Venezia e che approdano all'Hilton Mulino Stucky.

C'È PERÒ UNA NUOVA MARGHERA. SEMBRA FACILE A DIRSI. MA C'È. Una Marghera partita dal basso. Con effetto bottom-up. Non una Marghera inventata da un piano regolatore o da complesse strategie di urbanistica socio-ambiental culturale, ma una Marghera che si è reinventata sulla base delle sue stesse caratteristiche. Che si è ricostruita in modo endogeno grazie ai suoi grandi spazi, al costo bassissimo a metro quadro, ai collegamenti ferroviari, viari e aerei molto vicini. Compreso il fatto di starsene in terraferma, a due passi

nell'operoso e dinamico Nordest.

Un mix attrattivo e unico considerando che a cinque minuti ci sta la sensuale e forse inavvicinabile Venezia.

Sono passati quasi dieci anni quando Luca Massimo Barbero, allora giovane curatore del Guggenheim di Venezia, oggi direttore al Macro di Roma, mi disse che si sarebbe comprato uno spazio a Marghera.

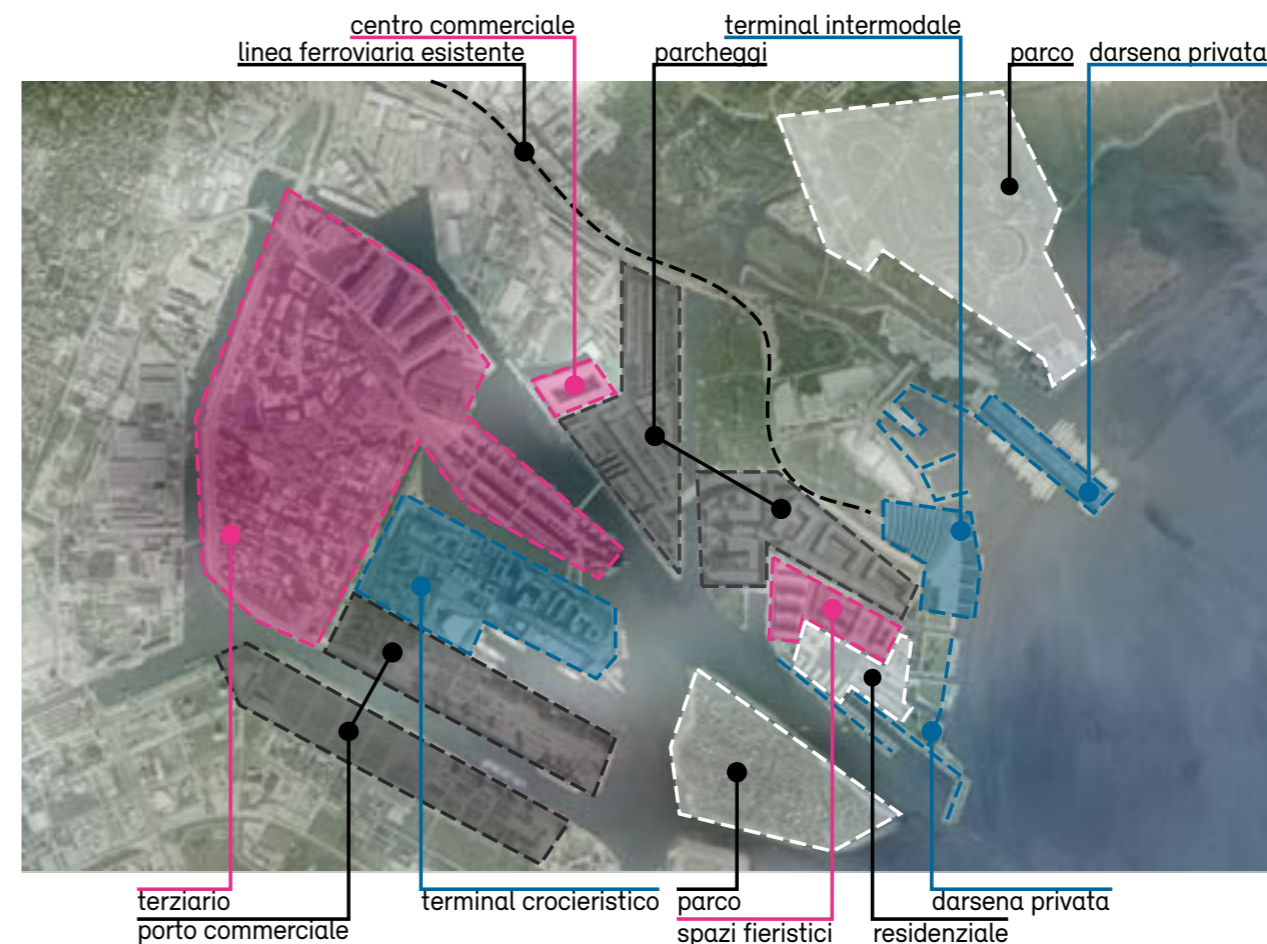
«A Marghera? e che ci farai?»

«Ci trasferisco biblioteca e archivio, oltre che studio».

Quando me ne parlava sembrava un atto dandy e radical chic. In realtà aprì una nuova possibilità per Marghera. Barbero si trasferì in un ex opificio degli anni '50 e portò così una nuova chimica, che, in poco tempo sarebbe stata fatale per molti artisti, designer, creative industries, architetti e giovani famiglie. E così l'ormai famosa via della Pila, è un luogo ad alta densità di creativi che ricorda le community di Williamsburg, quartiere newyorkese.

QUESTO IL PARAGONE DEL DUO CREATIVO ZAVEN, coppia di designer di riferimento di una generazione, che annota come tra i capannoni «ci si ritrovi al bar a mangiare un panino al fianco di operai, manager, ferrovieri, camionisti, pittori, architetti che condividono spicchi di quotidianità in una periferia urbana variegata ed affascinante». Diversità, che scacciata quasi ovunque, è fonte di dialogo e vita vera.

A Marghera si fa sentire meno il peso delle zone creative studiate a tavolino. E che poi non funzionano perché sono semplici speculazioni edilizie. Sulle stesse corde anche il designer Luca Nichetto, che ha impiantato il suo studio all'ultimo piano dell'ex Vetrocok. «Ho scelto Marghera come sede del mio studio perché Marghera sta a Venezia come il ferro sta all'oro, questa è la formula proporzionale che mi ha convinto. Marghera è l'altra faccia di Venezia, la faccia nascosta che di solito non si vede o non si vuole mostrare. Qui la creatività è di casa ed è necessaria



Schema funzionale di Porto Marghera

era tempo di trasferirci tutti a Marghera. Ognuno con un grande spazio e di fare veramente il nuovo polo creativo-artistico-industriale, di quel Veneto dell'innovazione soprannominato Innovetion Valley. Mi diceva «Che ci vuole? È vicino, te ne torni a casa la sera, da tutto il Veneto».

In effetti che ci vuole? Partendo da Vicenza, Padova o Treviso, in macchina o treno sono il corrispondente di 5-6 fermate di metro ATM a Milano. Fatto il Passante, fatta una parte di abitanti, trovati gli investitori, create le condizioni ambientali di fattibilità, adesso ci vuole un progetto. Integro e multilayer che si colleghi necessariamente a Venezia.

L'utopia realizzabile di Flavio Albanese significa la nascita di una nuova Venezia.

UNA VENEZIA CONTEMPORANEA, NEL SENSO DI UNA CITTÀ DI OGGI, con persone che conducono una vita oggi. Il piano mi pare semplice (ops) e fattibile: liberare Venezia città dai lacci e laccioli delle grandi aree demaniali per portare vita vera e nuovi abitanti attivi su una incredibile piattaforma storico-artistica. Potenziare Marghera e la sua capacità attrattiva già dimostrata, mettendo a regime servizi e logistica. Si creerebbe un duopolio creativo che ne farebbe un polo unico al mondo. Fermata Marghera-Venezia vs Fermata Williamsburg-Manhattan. Ma volete mettere?

per viverci e lavorare: trae la sua forza dalla storia. Si potrebbe addirittura farla diventare una nuova Rotterdam, investendoci correttamente».

IN TANTI, IN MODO FORSE DISORDINATO E DISARTICOLATO LO STANNO FACENDO. Piccole e grandi realtà, dalle Associazioni di categoria, tutte, alla Camera di commercio di Venezia, dal duo di stilisti del marchio Golden Goose alla mitica e venezianissima Rubelli all'informatica Activa. Oltre evidentemente alla grande area del Vega, del suo parco scientifico, il più grande d'Italia, con i prossimi ampliamenti di Vega 2, 3 e 4. E pure Enel che ha da poco inaugurato la più grande centrale ad idrogeno del mondo a Fusina, paesino dove Scarpa diede vita a uno straordinario campeggio. La cosa ormai è un dato di fatto.

Durante il Salone del Mobile di Milano Paola Buziol, proprietaria di Replay e ispiratrice dell'omonima Fondazione veneziana, mi diceva che

di FLAVIO ALBANESE

segue da pagina 3

Venezia. L'area infrastrutturale oggi copre una superficie di quasi un chilometro quadrato. Si tratta di una quota notevole. Se a essa applichiamo un rapporto metri cubi/metri quadri pari ai valori rilevati nella città antica, saremmo in grado di ospitare un numero di persone comprese tra le 70mila e le 80mila. Mi rendo conto che la cifra può impressionare, ma essa in realtà ripropone la matrice storica di Venezia, la sua struttura, che è da sempre quella di una città densissima di

manufatti. Trasponendo nella Venezia reloaded la matrice abitativa di quella vecchia, con le opzioni di contemporaneizzazione oggi necessarie, abbiamo la possibilità di garantire oltre 22mila nuove abitazioni, offerte a un costo di molto inferiore a quello di mercato.

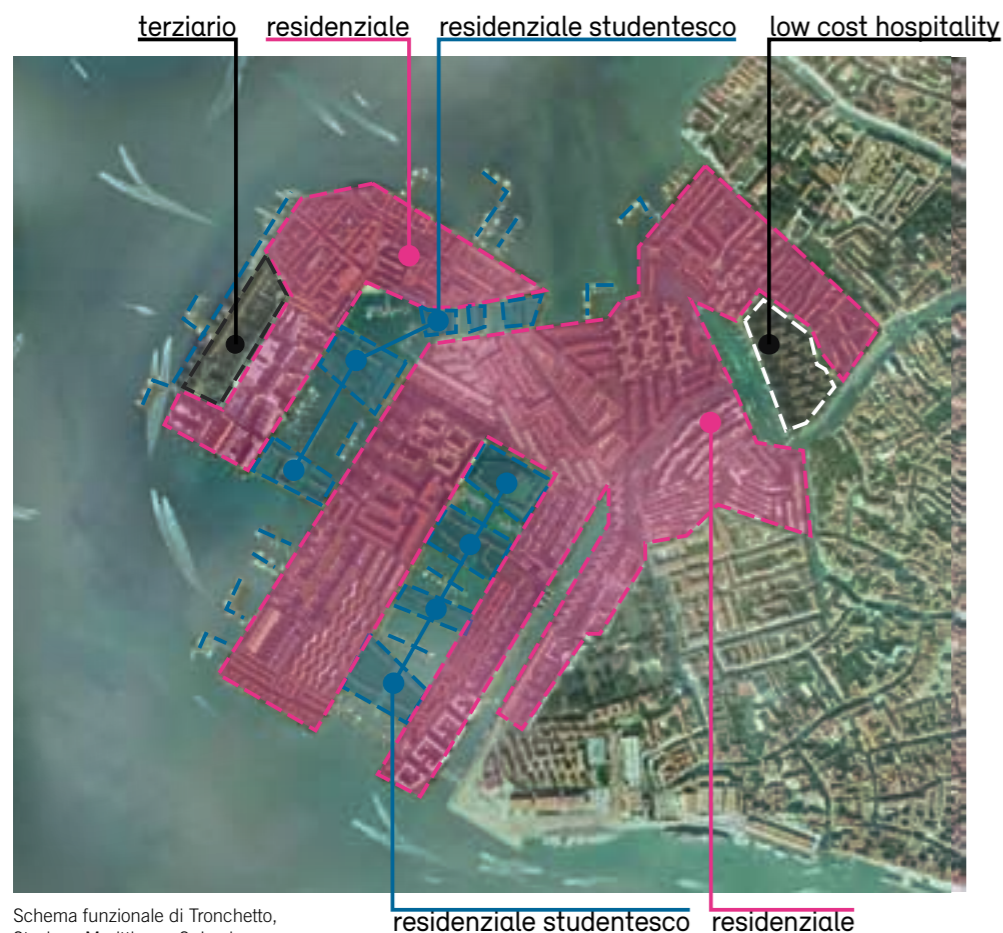
A queste abitazioni il progetto aggiungerebbe delle residenze universitarie, immaginate come ponti abitati che collegano le sponde del Tronchetto con quelle della stazione Marittima e di Santa Lucia (circa 11.000 posti letto disponibili). Nel nuovo cluster residenziale, ci sarebbe posto per una low cost hospitality, degli ostelli che potrebbero intercettare il 4% delle cubature residenziali, e ospitare oltre 5.000 persone. Il nostro scopo è quello di trattenere a Venezia centro storico una buona parte di quella quota di pendolari che ogni giorno è costretta a muoversi dalla terraferma verso la città perché non può permettersi di abitarla. E, naturalmente, di attirare nuovi flussi abitativi. L'area ripopolata, a nostro avviso, potrebbe funzionare da vero incubatore culturale per Venezia, un luogo dove sperimentare dimensioni finalmente contemporanee dell'abitare.

Marghera. Il porto di Marghera assorbirà interamente le funzioni infrastrutturali della laguna. Diventerà il polo intermodale di Venezia, il centro di

accoglienza e di smistamento dei flussi crocieristici, ferroviari e veicolari. Con l'abolizione della stazione di Santa Lucia, la barriera ferroviaria coinciderà con quella della Tav e del Corridoio 5 Lisbona-Kiev, che passano per Mestre. Dalla stazione di Mestre, collegamenti di superficie potrebbero convogliare le utenze al terminal portuale, recuperando le ex-linee ferrate industriali. Lo sbocco automobilistico usufruirà di parcheggi multipiano e del sistema di intescambio gomma-traghetto, che insieme a un'estesa area di diporto privata contribuirebbe a innescare una nuova, diffusa e ritrovata mobilità lagunare. Marghera diventa così grande centro di smistamento, una testa d'accesso per Venezia centro storico, mentre un polo commerciale potrebbe avvicinare i residenti alla grande distribuzione, senza costringerli a inoltrarsi nell'entroterra.

La possibilità di ritrovarsi isola, per Venezia, coincide quindi con il progetto per arricchire le proprie qualità urbane e non solo i conti in banca di finanziari internazionali. Questo può attuarsi solo se riuscirà a verificarsi una dis-conneSSIONE creativa, ricreando le condizioni di insularitas e di urbanitas che hanno fin dall'inizio connotato l'idea di Venezia.

Come afferma Massimo Cacciari nella sua prefazione alla «Nuova Atlantide» di Francis Bacon: «La dinamica complessiva della forma utopica potrebbe venire riassunta a partire dalla decisione di staccarsi dagli idola del continente... lo sguardo di Utopia si infutura, tutto è progetto nel suo stesso essere, instancabile invenzione di nuove esperienze, esperimento perenne». Un laboratorio, un esperimento, un sogno, un pensiero che vale la pena di considerare.



Schema funzionale di Tronchetto, Stazione Marittima e S. Lucia



PER LO SVILUPPO DEL TERRITORIO, CI SIAMO FATTI IN 4!

Attivazione immediata, dinamicità e flessibilità, avvio di progettualità con obiettivi precisi, tensione verso il risultato; quattro ambiti di intervento per un lavoro a quattro mani, che integra le competenze dei 4 fondatori: Starting4® è la soluzione innovativa per rispondere in modo personalizzato alle esigenze del territorio.

Il **Consorzio Starting4®** offre alle organizzazioni pubbliche e private un insieme di servizi per semplificare e rendere più efficaci le attività di:

- 1 sviluppo locale
- 2 marketing territoriale
- 3 sviluppo di prodotti
- 4 sviluppo di destinazioni turistiche.

Per ottenere un'offerta territoriale competitiva ed effetti tangibili e duraturi, nel **Consorzio Starting4®** si uniscono specifiche competenze operative e manageriali: attraverso la pianificazione e gestione efficace dei progetti di sviluppo socio-economico e valorizzazione dei territori, i professionisti di **Starting4®** sono in grado di portare risultati concreti e misurabili.

UN APPROCCIO 4X4 PER PROGETTI CHE FUNZIONANO

La nostra filosofia di intervento si ispira a **4 valori guida**:

- 1 il ruolo centrale della persona
- 2 l'agire con responsabilità, rigore e lealtà
- 3 l'orientamento al cliente e l'impegno a valorizzare le sue risorse e abilità
- 4 il risultato quale unico metro di misura del successo delle nostre azioni.

Starting4® mette a disposizione un insieme di servizi strategici, personalizzati in base delle specifiche esigenze del territorio. Grazie alla propria rete di partner, **Starting4®** interviene in diversi ambiti (sviluppo turistico e destination management, marketing territoriale, progettazione partecipata, sviluppo dell'impresa turistica e dell'ospitalità diffusa, aggregazioni d'impresa) applicando un metodo rigoroso, fondato sui principi del **project management** e affinato attraverso l'esperienza sul campo.



Facilitare e sostenere lo sviluppo e la crescita di un territorio significa ascoltare, coinvolgere e portare **benefici** a favore delle diverse "componenti" che animano il territorio stesso. Per questa ragione il nostro intervento tiene sempre in considerazione le **esigenze** e le **aspettative** dei diversi stakeholder:

- 1 pubblica amministrazione
- 2 imprese e aggregazioni
- 3 comunità e cittadini
- 4 terzo settore.

ANCHE IL VIAGGIO PIÙ LUNGO INIZIA CON 4 PASSI + 1

Semplifichiamo le attività più complesse individuando le "piccole cose" che portano a grandi risultati.

Dall'ascolto del bisogno, coordiniamo ogni fase del processo a fianco del cliente, valorizziamo le conoscenze disponibili e organizziamo le attività per migliorare l'efficienza e ottimizzare le risorse disponibili, lavorando per la **sostenibilità** di ogni azione **nel breve e nel lungo periodo** e per ottenere **risultati tangibili** e duraturi nel tempo.

