

urban@it

Centro nazionale di studi per le politiche urbane

Working papers. Rivista online di Urban@it - 1/2017
ISSN 2465-2059

**Rigenerazione urbana e riattivazione economica
del Parco scientifico tecnologico di Venezia**

Maria Chiara Tosi

Alessia Franzese

Marco Paronuzzi

Urban@it Background Papers

Rapporto sulle città 2017
MIND THE GAP. IL DISTACCO TRA POLITICHE E CITTÀ
ottobre 2017

Maria Chiara Tosi

Alessia Franzese

Marco Paronuzzi

Università Iuav di Venezia - Dipartimento culture del progetto
mariachiara.tosi@iuav.it
afranzese@iuav.it
mparonuzzi@iuav.it

Abstract

Il caso presentato è Vega (*Venice gateway for science and technology*), il Parco scientifico tecnologico di Venezia, comparto urbano realizzato nel corso degli anni Novanta nell'area di prima industrializzazione di Porto Marghera insediata negli anni Venti del secolo scorso, collocato in posizione strategica a ridosso della laguna di Venezia, vicino ai principali *hub* della mobilità, ma enclave sconnessa nei confronti dell'intorno urbano, oggi parzialmente abbandonato e sottoutilizzato. Di proprietà pubblico-privata, isola monofunzionale dalla forte e voluta caratterizzazione a terziario avanzato che ne limita drasticamente l'evoluzione e la trasformabilità in seguito alla crisi, può essere definito come quartiere *laboratorio*, utilizzato dai suoi silenti *abitanti* in fasce temporali ben definite.

Nonostante oggi a Vega risultino insediate circa 200 tra aziende e start-up innovative ospitando circa 2000 addetti, la potenzialità che questo ambito esprime è assai più importante.

Il testo che segue riflette brevemente su alcuni temi che la rigenerazione di uno spazio come Vega aggiunge ai tanti già in discussione: in primo luogo spinge a riflettere su quali lavori la città è in grado e sarà in grado di attrarre nei prossimi anni; in secondo luogo si interroga su come la presenza di funzioni altre rispetto a quelle lavorative e di spazi collettivi possa contribuire a generare valore e sviluppo intercettando altre economie; infine, sostiene la necessità di ridefinire concetti fondamentali per descrivere le nuove geografie urbane, come periferia e disagio.

The aim of this article is to discuss the case study of Vega, Science and Technology Park of Venice, an urban area built during the '90, in the old industrial zone of Porto Marghera, founded in the early decades of last century. Vega is placed in a strategic position, near the Venice lagoon and linked to principal mobility hubs, but it is separated respect the urban context, partially abandoned and underused. It can be considered a urban 'island' for the advanced tertiary sector. This aspect, because of the economic crisis, dramatically limits its evolution and the possibility of transformation: a "working" neighborhood, used by its silent "inhabitants" in well-defined timeframes. Today, around 200 companies and innovative startups are set up at Vega, which hostess about 2,000 employees, but its potential could be greater.

Hypothesis of urban regeneration of Vega forces us to ask some questions about specific topics. First, what types of work do the cities of Venice and Vega will be able to attract in the coming years? Second, how does the presence of new functions and the reconfiguration of collective spaces can generate new forms of economy and new value? Finally, what does concepts of periphery and discomfort mean today in describing the new urban geography?

Parole chiave/ Keywords

Rigenerazione urbana, Spazi pubblici, Spazi del lavoro, Aree industriali dismesse, Riciclo / *Urban renewal, Public spaces, Work spaces, Brownfields, Recycling*

Un passato da dimenticare

Nonostante le intenzioni che hanno portato alla costruzione del Parco scientifico tecnologico (Pst) di Venezia affondino le proprie radici nei decenni precedenti, l'anno zero da cui facciamo partire l'avvio del progetto per la costruzione di Vega è il 1988, quando si inizia a formulare e consolidare l'idea di Venezia come città bipolare asse portante della politica urbana dell'allora sindaco Massimo Cacciari [AA.VV. 1988]. In questo contesto il progetto del Pst viene considerato il primo innesco dell'inversione della tendenza alla deindustrializzazione di Porto Marghera e contributo fondamentale per il rilancio di tutto il sistema produttivo di Venezia

[D'Agostino 1996]. Si tratta del primo passo verso un processo di rigenerazione - diremmo oggi - di Porto Marghera, nodo cruciale e ponte tra l'enclave industriale e la città.



Figura 1 | Il centro della città bipolare nel Piano preliminare di Benevolo [Benevolo, 1996].

Su un territorio che ancora alla fine degli anni Ottanta conservava tracce palesi di lavorazioni chimico-industriali assai aggressive, la realizzazione del Pst, attraverso bonifiche dei suoli profonde e costose, diventa l'occasione per liberarsi di un passato scomodo, mantenuto vivo solamente attraverso pochissimi manufatti di archeologia industriale: l'ex torre di raffreddamento Hammon, utilizzata per un decennio come sede di Nanotech, uno dei laboratori italiani più innovativi nel campo delle nanotecnologie, e il padiglione Antares, precedentemente magazzino delle ceneri di pirite, ristrutturato rispettando gli elementi strutturali e architettonici ed utilizzato come spazio per eventi ed esposizioni temporanee.

La fondazione della società Vega Scarl, costituita da 34 soci tra pubblici e privati, fin dall'inizio degli anni Novanta ha dato concreto avvio alla costituzione di centri di ricerca, attività e servizi di alta specializzazione. Durante il primo decennio di attività la società ha promosso e realizzato la bonifica e la trasformazione di 35 ettari di suoli inquinati all'interno della macroisola nord di Porto Marghera grazie al conferimento delle aree da parte dei soci: un insieme importante di lavori attuati attraverso l'impiego di fondi strutturali europei. A risorse esaurite, la possibilità di continuare il processo di trasformazione è stato legato ad un finanziamento privato da parte della società Nova Marghera Spa, che ha investito con l'obiettivo di sviluppare ulteriori 40.000 mq di edifici sempre a destinazione terziaria, direzionale. Infine, un ultimo investimento privato promosso dalla società Condotte Spa ha portato all'acquisizione di nuove aree (comparto Vega 2), e alla realizzazione di un padiglione polifunzionale utilizzato durante Expo 2015.

Un futuro difficile da disegnare

La localizzazione strategica, le consistenti risorse pubbliche e private investite per tracciarne una seconda vita, oltre che la forte motivazione politica e la carica emotiva che ne hanno sostenuto la costruzione non sono state sufficienti: all'inizio del nuovo millennio Vega consegna all'amministrazione comunale di Venezia un bilancio dissestato e una porzione di territorio che manifesta alcuni importanti segnali di degrado.



Figura 2 | Veduta aerea del comparto Vega in posizione strategica rispetto a Venezia
(Fonte: www.vegapark.ve.it)

In primo luogo Vega stenta ad abbandonare il suo *status* di recinto: facilmente raggiungibile dai flussi a scala regionale, nazionale e internazionale, mostra le maggiori difficoltà di generare relazioni alla scala locale, quella delle connessioni con il proprio intorno. Malgrado la copiosa produzione di progetti di ciclabilità e di connessione con i diversi ambiti del *waterfront* lagunare (dal campus universitario scientifico di Ca' Foscari in via Torino al Forte Marghera e al parco di San Giuliano), accedere a Vega

costituisce un problema tale da pregiudicare l'attrattività nei confronti delle nuove imprese ed attività.

6

In secondo luogo Vega con difficoltà riesce a scardinare la monofunzionalità terziario-direzionale degli edifici ed il prevalente uso a parcheggio di gran parte degli spazi aperti. *Mixité* funzionale e uso pubblico degli spazi aperti sono alla base dei recenti documenti di pianificazione comunale e dei progetti che la stessa società ha elaborato negli anni recenti.



Figura 3 | Ricostruzione delle progettualità in atto nell'intorno urbano di Vega (elaborazione degli autori)

Nel tentativo di contrastare questa condizione, la società Vega Scarl si impegna a rilanciare il comparto attraverso numerosi progetti indirizzati a veicolare un'immagine positiva: «Chi lavora al Vega vive in un nuovo quartiere urbano della Città di Venezia, un ambiente moderno e di qualità dotato di un sistema di infrastrutture e di dotazioni tecnologiche oltre che di necessari servizi di supporto,

quali: il bar, il ristorante e il self-service, l'agenzia viaggi, il *car sharing*» (www.vegapark.it).

Tuttavia, provando a istituire un paragone tra Vega e il termine quartiere, emergono evidenti contraddizioni, ma anche inaspettate sovrapposizioni che possono essere presentate sotto forma di paradosso. Possiamo considerare Vega un “quartiere” di Mestre che presenta però evidenti difficoltà di collegamento col resto delle realtà limitrofe. Nello stesso senso il comparto Vega ha una dimensione equiparabile a quella di una parte di città, pur senza poter contare sulle dotazioni minime proprie di una realtà urbana. Infine, Vega conta un indotto di circa duemila lavoratori impiegati nelle aziende dell'intero complesso, una *comunità* che sconta inconsistenti *rapporti di vicinato* traducibili nella mancanza di opportunità di collaborazione e, quindi, di crescita innovativa.

Resistenze

Le principali criticità che oggi è possibile riconoscere in Vega tracciano un possibile campo d'intervento, definendo un insieme di temi e questioni di cui la rigenerazione di questa parte di città dovrà farsi carico. Tali criticità assumono la forma di *resistenze* che concorrono a delineare un'identità debole per Vega.

Dal punto di vista manageriale/gestionale è assente una strategia di valorizzazione e promozione del Pst adeguata alle funzioni che potrebbe svolgere in qualità di condensatore di professionalità altamente specializzate. La mancanza di supporto alle imprese, soprattutto start-up, nell'acquisire le competenze e le abilità necessarie per poter crescere rispondendo alle sfide della globalizzazione, così come la mancanza di una standardizzazione dei processi *core* dell'incubatore di impresa – unico incubatore pubblico della città metropolitana di Venezia – suscitano una generale incertezza che caratterizza il settore dell'incubazione/accelerazione, mostrando una bassa competitività di Vega in confronto ad altri istituti competitor presenti sul territorio veneto.

Una seconda resistenza è relativa alla flessibilità, sia spaziale che nei modelli di business, concetto chiave nell'attuale evoluzione degli ambienti di produzione del

lavoro. La resistenza alla trasformazione strategica attraverso la reiterazione di modelli inefficaci e superati, l'inadeguatezza degli spazi ad accogliere attività innovative e la mancanza di innovazione dei modelli di business e nelle strategie di rilancio rendono Vega un comparto obsoleto e non attrattivo dopo meno di trent'anni di vita.

La questione cardine dell'indebolimento di Vega può essere riassunta con un termine: relazioni. La mancanza di connessione alle esigenze territoriali e al tessuto economico-imprenditoriale del nord-est, l'autoreferenzialità e le barriere relazionali interne ed esterne al comparto e tra i suoi abitanti relegano Vega in una posizione percepita come periferica.

Rigenerare Vega richiede di fare i conti con queste resistenze elaborando ipotesi e strategie capaci di fare i conti con le nuove forme del lavoro, il ruolo degli spazi aperti e il posizionamento e accessibilità del comparto.

Rigenerazione e nuove forme di lavoro

Se, come da tempo ci suggerisce chi studia il mondo del lavoro, già a partire dai prossimi anni più della metà delle figure professionali conosciute e dei tipi di lavoro che pratichiamo cesseranno di esistere, è evidente che rigenerare gli spazi del lavoro costringe a porsi alcune domande. Chi saranno i nuovi abitanti di questi pezzi di città, quali saranno le nuove figure professionali? Quali esigenze esprimeranno ed entro quali processi? In quali spazi e con quali temporalità?

Vega non si sottrae a questi interrogativi e la sua rigenerazione si delinea attraverso una riconfigurazione degli ambienti di lavoro in spazi ibridi, più flessibili e fluidi, disponibili ad aprirsi allo scambio e al contatto reciproco, come in una piazza, diventando luoghi che abilitano le relazioni, l'interazione e la condivisione delle conoscenze e delle capacità lavorative [Ferrari 2015]. La lezione dei *coworking* - oggi tanto di moda ed in grado di soddisfare le esigenze dei professionisti, soprattutto giovani, in tempo di crisi, ma non sempre necessari o adatti a rispondere a tutte le forme di produzione lavorativa - può consentire di interpretare e introitare i principi dello scambio e della condivisione in grado di produrre valore come prospettiva evolutiva anche per gli spazi del lavoro presenti a Vega.

Gli spazi pubblici come *asset* da cui ripartire

Ribaltando la consuetudine di considerare il capitale infrastrutturale e costruito delle aree produttive come un valore da preservare, oggi sempre più da riciclare, l'*asset* degli spazi a vocazione pubblica – spazi aperti o interni agli edifici, verdi, permeabili o pavimentati, scarti o definiti da progettualità, pubblici o privati – può a buona ragione essere considerato il patrimonio a volume zero da valorizzare.

L'obiettivo deve essere, da un lato, supportare nuove forme di produttività e, dall'altro, allargare la fruizione a nuovi pubblici e flussi, attraverso usi e servizi adeguati alle nuove domande, per la costruzione di micro-sistemi di *welfare*.

Se la progettazione dei nuovi luoghi del lavoro diventa «una sfida all'ultimo comfort per attrarre talenti e farli stare bene, proprio come a casa», spazi che valorizzino le diversità, il ritmo naturale del lavoro ed il suo equilibrio con la vita privata [il Prisma 2015], allora è proprio in questo contesto che la dotazione di spazi collettivi può svolgere il ruolo di laboratorio di sperimentazione: un supporto fisico disponibile e sottoutilizzato in grado di ampliare i luoghi delle relazioni, stimolare la creatività aziendale attraverso la qualificazione ed articolazione degli spazi tra gli edifici. Spazi confortevoli ed accoglienti, controllabili con lo sguardo, senza soluzione di continuità passando dagli spazi *pubblici* di creatività e condivisione a quelli *privati* di elaborazione e formalizzazione.



Figura 4 | La dotazione di spazi a vocazione pubblica (sottoutilizzati) a Vega (elaborazione degli autori).

Quale periferia?

10

Certo, il Piano periferie ha finanziato la riqualificazione della stazione ferroviaria di Marghera, che costituisce uno degli accessi principali per chi raggiunge Vega con i mezzi pubblici.

Certo, Vega rappresenta un caso di rigenerazione *ante litteram* della prima zona industriale dismessa di Porto Marghera, vera periferia industriale di Venezia.

Certo, Vega si colloca al di là di un importante fascio infrastrutturale che storicamente separa Marghera da Mestre, ambito che già Leonardo Benevolo individuava nella redazione del Piano regolatore preliminare alla metà degli anni Novanta come il sistema attraverso cui ricucire le relazioni Mestre-Venezia e Mestre-Marghera.

Ciononostante, se cerchiamo di cogliere il ruolo potenziale che questo pezzo di città può svolgere all'interno della città metropolitana di Venezia - affacciata sulla laguna, vicinissima a Porto Commerciale-Aeroporto-Stazione dell'alta velocità, al campus universitario di via Torino e a un considerevole bacino di imprese manifatturiere - sorge il dubbio che parlare di periferia sia inappropriato. O forse è il concetto di periferia a dover essere rivisto e aggiornato, sottraendolo al mero connotato geografico e arricchendolo di altri significati.

Periferia e disagio sono categorie per lungo tempo associate a specifiche condizioni urbane, sociali ed economiche. Tuttavia, lo sgretolamento e la frammentazione delle relazioni socio-urbane e la redistribuzione dei valori posizionali all'interno del territorio richiedono una loro verifica, per poterle mantenere operative.

Vega è allo stesso tempo centro e periferia: è centro sia per la posizione strategica che per il valore potenziale che possiede come elemento urbano di ricucitura del sistema Marghera-Mestre-Venezia, ma è anche periferia, in quanto sconnesso a scala locale, mostrando tutti i disagi nell'accessibilità attraverso mobilità dolce, ciclabile e pedonale.

Per queste ragioni, la rigenerazione di Vega e a seguire anche di Porto Marghera, richiede, tra le azioni, interventi minimi attraverso i quali garantire maggior accessibilità all'area e la fruizione degli spazi disponibili.



Figura 5 | Vista aerea del Parco scientifico tecnologico (fonte: www.vegapark.ve.it).

Come ripartire

Il caso Vega è un'anomalia nel panorama dei casi-studio di rigenerazione urbana. È una rigenerazione che potremmo definire di secondo livello, in quanto va ad operare in un contesto già investito da un flusso di trasformazioni in tempi recenti, che ha consentito la sua trasformazione da area industriale a area di produzione di servizi. Inoltre, questo tipo di rigenerazione investe un ambito urbano dalla forte caratterizzazione funzionale a terziario avanzato: non un quartiere abitato, ma popolato da un target ben definito ed in fasce temporali specifiche. La caratteristica di essere un luogo produttore di servizi e di lavoro rende l'approccio al processo collaborativo di rigenerazione più complicato, poiché i suoi *abitanti* non sono legati da un senso di appartenenza che possa spingerli ad essere i principali fautori del processo stesso.

Il lavoro di ricerca multidisciplinare in corso allo Iuav sul caso Vega, ha cercato di disvelarne le potenzialità a partire dalla messa a sistema delle progettualità in corso che investono l'area e che generano flussi economici in entrata ed in uscita.

Cruciale per la definizione di scenari possibili di trasformazione è stato da un lato partire dalla percezione e reputazione di Vega, dalle retoriche a cui è legato, attraverso di definire un'identità chiara e flessibile al tempo stesso, coerente con l'incertezza contemporanea; dall'altro considerare Vega come una grande dotazione a supporto e servizio della città metropolitana capace di accogliere, ospitare e promuovere innovazione nelle forme del lavoro e dell'economia, nelle pratiche e nei tempi d'uso degli spazi pubblici e privati.

La traiettoria che gli scenari elaborati delineano riguarda (non solo) la scontata necessità di un impegno politico-amministrativo, ma richiede un cambio di passo e una evidente concertazione di attori e professionalità, interventi e pratiche d'uso, garantendo la circolazione del capitale relazionale di cui ciascuno è portatore come antidoto ad ogni forma di isolamento e degrado.

BIBLIOGRAFIA

AA.VV.

1988 *Idea di Venezia*, in «Quaderni della Fondazione Istituto Gramsci», 3-4. Atti della conferenza dell'Istituto Gramsci, Venezia 17/18 giugno 1988,

D'Agostino, R.

1996 *La politica urbanistica per Venezia e il nuovo Piano Regolatore*, in L. Benevolo (a cura di), *Venezia. Il nuovo piano urbanistico*. Roma-Bari, Laterza.

Ferrari, G.

2015 *Spazi di lavoro e cambiamento organizzativo*.
<http://www.braincooperation.it/index.php/approfondimenti/178-spazi-di-lavoro-e-cambiamento-organizzativo.html>

Il Prisma

2015 *Now We Work. Progettare gli uffici dell'innovazione*. Milano, McGraw-Hill Education.