



PORTO SOSPESO

**Rigenerare i bordi e i vuoti di Porto Marghera
tra conflitti e trasformazioni**

Greta Simonato

PORTO SOSPESO

Rigenerare i bordi e i vuoti di Porto Marghera
tra conflitti e trasformazioni

POLITECNICO DI TORINO
Dipartimento di Architettura e Design
Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città
A.A. 2024-2025

PORTO SOSPESO

Rigenerare i bordi e i vuoti di Porto Marghera
tra conflitti e trasformazioni

Relatore
Prof. Alessandro Armando

Correlatore
Prof. Matteo D'Ambros

STUDENTE
Greta Simonato

Abstract

Lo studio indaga l'area di Porto Marghera come territorio sospeso, in bilico tra un passato industriale sedimentato e un futuro ancora da immaginare. Attraverso una ricostruzione storica e morfologica della Laguna di Venezia e dei suoi processi di antropizzazione, si analizza come le logiche economiche e produttive abbiano progressivamente compromesso la porosità della Laguna, trasformandola in un sistema infrastrutturale rigido e compartimentato. Porto Marghera emerge così come un caso emblematico di spazio frammentato e in transizione, governato da una molteplicità di attori, strumenti pianificatori obsoleti e visioni disallineate, spesso incapaci di affrontare la complessità urbana e facilmente permeabili alle logiche speculative del mercato. Guardare tra le pieghe degli strumenti di governo del territorio, delle politiche, degli attori e degli investimenti significa cercare di inserirsi all'interno di questi dispositivi per cucire nuovi legami in una prospettiva che considera il passato, interpreta il presente e si proietta verso un futuro possibile, in cui tramite la rigenerazione si abbia anche l'occasione per restituire qualità allo spazio urbano e non solo al patrimonio industriale dismesso.

Questo metodo di indagine permette alla tesi di agganciarsi consapevolmente allo scenario attuale, differenziandosi per obiettivi, strategie e visioni nel tempo, intercettando usi e bisogni emergenti in un futuro plausibile attraverso un progetto radicato ma aperto, in grado di confrontarsi con l'instabilità del contesto.

L'area principale di ricerca si concentra su una porzione specifica di territorio, con le Officine Galileo e la Ferriera Preo, due ex siti industriali dismessi e situati in una zona strategica, su un bordo strategico tra il porto e la città. Questi luoghi, oggi in attesa di bonifica e soggetti a investimenti incerti, vengono indagati come potenziali innesti per un sistema di rigenerazione più ampio, espandibile su buona parte dell'area, dove possono coesistere forme di lavoro, dell'abitare e della vita collettiva.

Il lavoro, dato il legame tra i singoli episodi e la scala urbana, si struttura come un salto costante di scala, dalla dimensione lagunare a quella dei margini urbani, dai dispositivi normativi alle pratiche informali, fino a individuare una scala intermedia di progetto, capace di ricucire le tensioni tra norme e usi, tra attori pubblici e bisogni emergenti.

Porto Marghera diventa così premessa e occasione per affrontare alcuni delle questioni centrali nelle città contemporanee, proponendo un modello di rigenerazione aperto, relazionale e capace di abitare il conflitto come risorsa trasformativa.

This study explores Porto Marghera as a suspended territory, caught between a sedimented industrial past and an as unimagined future. By tracing the historical and morphological evolution of the Venice Lagoon and its processes of anthropization, it examines how economic and productive logics have progressively eroded the Lagoon's porosity, turning it into a rigid, compartmentalized infrastructural system. In this light, Porto Marghera emerges as an emblematic case of fragmented space in transition, governed by multiple actors, obsolete planning tools, and misaligned visions, often unable to face with urban complexity and vulnerable to speculative market dynamics.

Engaging with the mechanisms of territorial governance, policies, actors and investments, becomes a way to intervene within these systems and weave new connections through an approach that acknowledges the past, interprets the present, and projects toward a possible future. In this perspective, regeneration is understood not only as an opportunity to requalify disused industrial heritage, but also a chance to restore quality and meaning to the wider urban fabric. The methodological approach allows the thesis to consciously engage with current conditions while distinguishing itself through evolving objectives, strategies and visions. It tries to anticipate emerging uses and needs in a plausible future through a project that is both rooted and open, capable of negotiating with the instability of the context. The research focuses on a specific portion of Porto Marghera: the former Officine Galileo and Ferriera Pro, two abandoned industrial sites strategically located at the threshold between port and city. Attending remediation and subject to uncertain investments, these sites are investigated as potential catalysts within a broader regeneration framework, that could extend across much of the area, where new forms of work, housing and collective life may coexist.

By linking local interventions to the urban scale, the work unfolds through constant shifts in perspective: from the lagoon to the urban margins, from regulated frameworks to informal practices, ultimately identifying an intermediate design scale capable of mediating between regulations and everyday uses, between public actors and emerging needs.

Porto Marghera thus becomes both premise and opportunity to confront some of the central challenges of contemporary cities, offering a model of regeneration that is open, relational and able to embrace conflict as a transformative resource.

Questa tesi nasce dall'urgenza di interrogare Porto Marghera, un territorio complesso e stratificato, sospeso tra due tempi: quello dell'abbandono e quello della trasformazione. Un luogo che, nell'immaginario collettivo, rimane confinato a "zona grigia", un margine industriale da attraversare senza abitarlo, pur custodendo un potenziale che raramente trova applicazione concreta. La scelta di concentrarsi su quest'area non è casuale: Porto Marghera è un caso emblematico nel panorama veneziano e, attraverso la conoscenza diretta del luogo, questo lavoro tenta di far emergere i conflitti che lo governano, tra logiche produttive, speculazioni economiche, istituzioni incapaci di disporre di strumenti di pianificazione adeguati e fragilità ambientali. Ma anche la vita che ancora vi scorre, ciò che si può vedere, toccare, percepire, interpretato attraverso uno sguardo personale e progettuale.

Le ragioni di questa ricerca risiedono nella volontà di restituire a Porto Marghera un ruolo attivo all'interno delle dinamiche urbane contemporanee, non più come deposito di funzioni estrattive, ma come spazio generativo, luogo di coesistenza e sperimentazione; senza procedere con una retorica nostalgica ma piuttosto legittimando una trasformazione.

L'obiettivo è delineare una prospettiva progettuale capace di leggere e trasformare le stratificazioni storiche, fisiche e normative che compongono questo territorio, proponendo un paradigma alternativo: un sistema più aperto alla città, resiliente ai cambiamenti sociali, lavorativi e ambientali, in grado di accogliere nuovi usi, servizi e immaginari, oltre il declino e l'inerzia della zona produttiva.

In questa visione, il progetto non è inteso come soluzione definitiva, ma come tassello iniziale di una serie di trasformazioni: un dispositivo che amplia e diversifica la fruizione del territorio, introducendo nuovi soggetti sociali e possibilità di relazione in continuità nello spazio.

La struttura della tesi riflette la complessità del tema.

La **premessa** ripercorre, senza pretese di esaustività, le principali fasi di evoluzione morfologica della Laguna di Venezia, per mostrare come un sistema così complesso e delicato sia stato profondamente plasmato dall'uomo fino a generare il contesto in cui nasce Porto Marghera.

Segue l'**archivio**, la parte più sostanziosa e analitica, in cui la ricerca costruisce, attraverso gli strumenti del progetto, una geografia di perimetri e recinti, fisici e immateriali, che definiscono i confini, i conflitti e le potenziali cooperazioni dell'area. È una sezione in continua formazione, alimentata da osservazioni sul campo e dal confronto diretto con le forze che agiscono su questo territorio.

Infine, il **progetto** propone una possibile risposta: non l'unica né la definitiva, ma un tentativo di interpretare le dinamiche contemporanee che investono Porto Marghera e di restituirvi nuove forme di abitabilità e senso.

Questa tesi vuole essere uno sguardo che attraversa passato, presente e futuro, per trasformare un territorio sospeso in un campo fertile di possibilità.

INDICE

<u>Premessa</u>	(0)	ACQUE Introduzione	14
<u>Archivio</u>	(1)	TRA SPAZI 1.1 Mar ghe gera 1.2 Bordi 1.3 Suoli in transizione	36
	(2)	NEI POTERI 2.1 Strumenti 2.2 Tensioni urbane 2.3 Atlante	102
	(3)	DELLE VITE 3.1 Campo 3.2 Controcampo	138
<u>Progetto</u>	(4)	PORTO SOSPESO 4.1 Metodologia 4.2 Rizoma 4.3 Fuori	168
	(5)	RACCONTO 5.1 Dentro 5.2 Conclusioni	238

Acque

Cammino non troppo lontano da Venezia, su un terreno sedimentato, scavato e ristratificato in più fasi, che mi racconta secoli di trasformazioni. Mi guardo attorno e vedo ciminiere, alcune spente, altre ancora fumanti, segnano l'orizzonte. Si respira l'odore dell'asfalto e dei gas di scarico dei camion. Sono sopra ciò che resta di un'antica laguna viva, ora riempita, bonificata, modificata per esigenze industriali. Davanti a me si staglia un paesaggio artificiale: canali rettilinei, grandi spazi vuoti, infrastrutture abbandonate e bacini artificiali. Eppure, tutto ciò è ancora parte della Laguna di Venezia.

È proprio qui, in questo margine incerto, che si concentra la complessità di un territorio anfibio, destinato ad evolversi e a mutare a causa di fenomeni naturali o antropici.¹ L'insieme lagunare è il prodotto finale di una lunga storia di relazioni instabili tra acqua e terra, tra sviluppo economico, conservazione e salvaguardia ambientale² che dura da secoli e che ha dato vita a Porto Marghera

Per comprendere la struttura attuale è necessario rileggere a ritroso le fasi di evoluzione morfologica che hanno trasformato la Laguna da paesaggio mobile e fluido a sistema rigidamente antropizzato; oggi territorio fragile, segnato dall'inquinamento dei decenni passati, ma ancora carico di potenzialità.

Nel tempo, la Laguna e suoi bordi lagunari, hanno smesso di essere semplicemente un elemento naturale, fatto di specchi d'acqua poco profondi, sabbie e detriti, per diventare un territorio profondamente modellato dall'uomo. In origine, le sue trasformazioni erano determinate da fenomeni naturali come le maree, le correnti marine, il trasporto solido dei fiumi, l'abbassamento del suolo o l'innalzamento del mare³; esse si trasformarono poi in trasformazioni radicali regolate dall'uomo per preservare l'equilibrio tra terra e acqua evitando interramenti, e successivamente, per rispondere a fini economici ed industriali.

1 Centis L., Fabian L. *The lake of Venice. A scenario for Venice and its lagoon*, pp. 198-205, Anteferma Edizioni, 2022.

2 Gregotti V., *La nozione di "contesto"*, in *Casabella*, n.465, 1981, p.9

3 Caniato G., Turri E., Zanetti M., *La laguna di Venezia*, Verona, Cierre, pp. 40-67, 1995

Le prime testimonianze storiche di interventi in difesa della Laguna da parte della Repubblica di Venezia risalgono al XIV secolo, con sforzi rivolti a contenere tramite arginature le piene dei corsi d'acqua sfocianti in Laguna, responsabili dell'impaludamento e della perdita di salubrità dell'ambiente. Soltanto dopo la metà del XV secolo iniziarono interventi di diversione dei fiumi fuori dal bacino lagunare.⁴

Oltre alla stratificazione fisica, si accompagnò anche una stratificazione istituzionale con la nascita nel Cinquecento della figura ufficiale del Magistrato alle Acque, organo incaricato di regolare in maniera sistematica la gestione idraulica e di tutelare l'equilibrio fragile tra acqua dolce e salata, tra terraferma e mare.⁵

La Laguna non è stata solo scavata e costruita, ma anche regolata, governata e protetta, per questo, a mio uso e consumo, senza pretesa di esaustività si procederà alla lettura di alcune carte per sottolineare l'archiviazione antropizzata dello spazio lagunare.

4 Caniato G., Turri E., Zanetti M.,
La laguna di Venezia.

5 Ibidem

Originariamente, la Laguna risultava compresa a Nord dalla foce del Piave e a sud dall'Adige, e raccoglieva al suo interno le acque di fiumi come il Brenta, il Bacchiglione, alcuni rami del Piave, del Sile e del Dese.⁶ La grande quantità di materiale trasportato da questi fiumi minacciava costantemente di interrare il bacino lagunare, per cui si decise sotto le direttive del Magistrato alle Acque, di estromettere progressivamente i principali corsi d'acqua.

In questo contesto, si inserisce una delle scelte idrauliche più significative: l'estromissione del fiume Brenta dalla Laguna, deviandolo insieme al Bacchiglione allontanandoli dal bacino di Malamocco. Per realizzare questa deviazione furono scavati nuovi alvei artificiali. Fu una decisione lungimirante e moderna, che anticipava principi oggi considerati fondamentali nella gestione ambientale: ridurre l'apporto di sedimenti per preservare l'equilibrio idrologico e la biodiversità della Laguna.



Carta di metà Cinquecento dell'intera laguna veneta, dall'Adige alla Piave vecchia, con estensione della terra circostante. Vengono indicati i fiumi e i canali in blu scuro e le barene in blu chiaro; è stata indicata la bocca di Malamocco.

Cristoforo Sabbadino (1556), copia di Angelo Minorelli (1695).
Archivio di Stato di Venezia, Savi ed Esecutori alle Acque, disegni, Laguna n.13.

⁶ Caniato G., Turri E., Zanetti M.,
La laguna di Venezia.

Nel Seicento venne definita la prima conterminazione lagunare, un grande intervento di regolazione idraulica e infrastrutturale che andò ad individuare i limiti amministrativi della Laguna identificando le parti da assoggettare a tutela. Fu nel Settecento che questo intervento si completò (1772) e si consolidò come un sistema organico e strategico per la difesa e la gestione della Laguna di Venezia.⁷

La determinazione della prima conterminazione non fu solo un confine fisico ma rappresentò un confine giuridico, una zona da tutelare con regole precise. Continuò l'estromissione di fiumi, come il Sile e il Piave per prevenire gli interramenti coi sedimenti; venne consolidato il perimetro lagunare tramite argini e opere idrauliche per stabilizzare il bordo tra laguna e terraferma e vennero costruiti dei murazzi in pietra d'Istria per proteggere la laguna dall'erosione.⁸

La Laguna iniziò, da questo momento in poi, a trasformarsi sempre più da sistema naturale a un paesaggio idraulico interamente progettato, frutto di un disegno politico, prima ancora che geografico, che definisce il punto di inizio e di fine di ciò che c'è da difendere.



Carta di metà Settecento, con la prima linea di conterminazione lagunare tracciata lungo il bordo verso la terraferma, con un aumento progressivo delle barene.

Sono indicate in blu scuro le tre bocche di porto: di Chioggia, di Malamocco e di Lido.

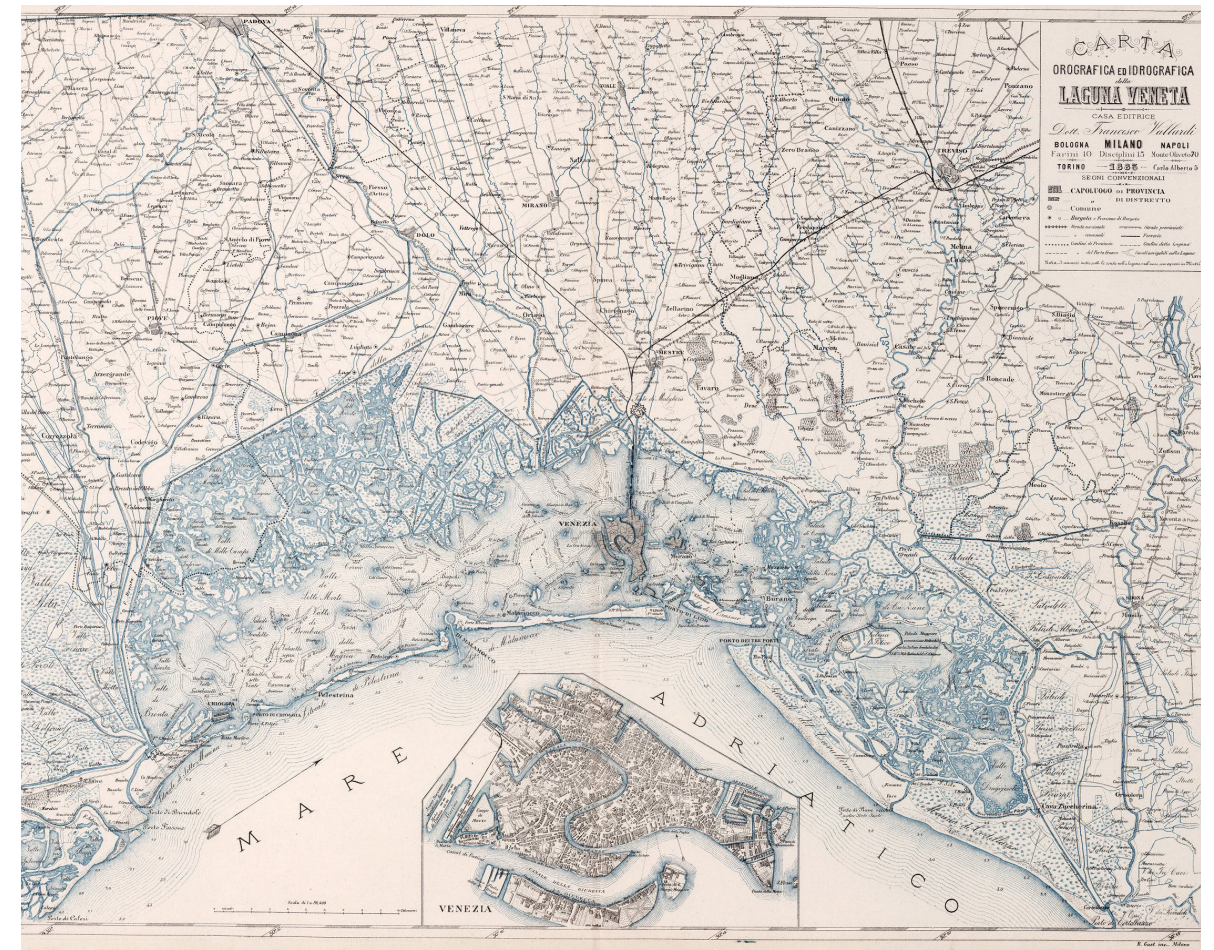
Autore sconosciuto.

Archivio di Stato di Venezia, Savi ed Esecutori alle Acque, disegni, Laguna n.77.

7 Caniato G., Turri E., Zanetti M.,
La laguna di Venezia.

8 Ibidem

Durante tutto l'Ottocento continuarono gli interventi idraulici. Tuttavia, iniziarono a emergere nuove esigenze legate allo sviluppo economico che portarono all'apertura del Canale Vittorio Emanuele III per collegare Venezia con la terraferma, favorendo il traffico marittimo. Quel tratto rettilineo che rompe la maglia lagunare tradizionale è il primo segno grafico, e altrettanto politico, della nuova fase industriale. È in questa fase che l'industria iniziò ad avere un ruolo centrale sulla Laguna ed i suoi bordi iniziarono ad essere sfruttati per esigenze economiche, con le prime bonifiche su larga scala nella zona di Mestre e Marghera. Nel 1846 venne costruito anche il primo collegamento diretto tra la città e la terraferma che andò ad interrompere il sistema idraulico naturale con la ferrovia.⁹



Carta orografica ed idrografica della laguna Veneta e dell'entroterra. In blu sono evidenziati i percorsi fluviali dei principali fiumi e le relative deviazioni fuori dalla Laguna. La canalizzazione del territorio rende visibile le grandi opere idrauliche precedentemente realizzate, ottenendo una struttura idraulica razionalizzata e compartimentata pronta ad ospitare la grande trasformazione industriale.

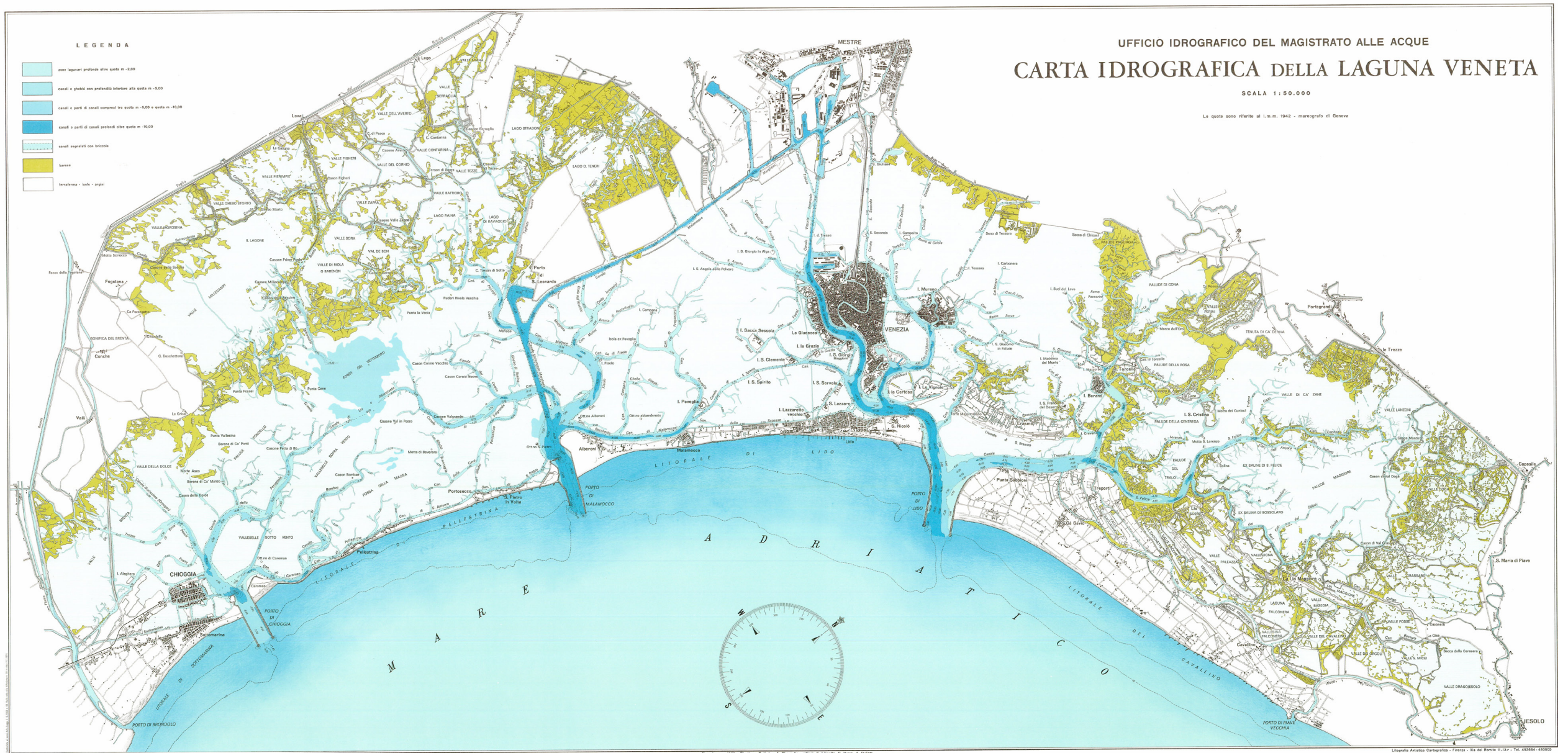
9 D'Alpaos L., *L'evoluzione morfologica della laguna di Venezia attraverso la lettura di alcune mappe storiche delle sue mappe idrografiche*, Venezia, Comune di Venezia, 2010.

Vallardi Francesco (1895), da *David Rumpey Maps Collections*, in Casa Editrice, Dott. Francesco Vallardi, Torino.
<https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY>

La trasformazione più drastica avvenne nel corso del Novecento con la creazione del polo industriale di Porto Marghera (1917), per il quale vennero realizzate grandi opere di bonifica attraverso il prosciugamento di vaste aree lagunari e vennero scavati nuovi canali navigabili, tra cui il Canale dei Petroli (1933) e fu prolungato il Canale Vittorio Emanuele III. Questo tipo di interventi portarono alla perdita di ampie porzioni di laguna viva, che vennero sostituite da terreni industriali e bacini artificiali per la creazione di due zone industriali e la programmazione di una terza mai costruita. In questo periodo cambiò proprio la visione sulla Laguna che diventò qualcosa da ottimizzare, espressione della mentalità industriale. Tutta la Laguna venne allora plasmata secondo logiche produttive che stravolsero dal punto di vista idrodinamico l'assetto originale del campo di moto dell'acqua, sottraendo ulteriori superfici di barena. Vennero poi rinforzate anche tutte le infrastrutture viarie e ferroviarie, da supporto alla prevista espansione delle nuove aree urbane, aumentando le aree di accumulo dei rifiuti tossici ed il conseguente inquinamento lagunare.¹⁰

Negli ultimi decenni, è cresciuta la consapevolezza di abitare in un territorio anfibio, fragile e vulnerabile alle ricadute dei cambiamenti climatici. Le azioni per la salvaguardia si sono concentrate maggiormente sul recupero e la mitigazione dell'area; prevedendo la chiusura e la bonifica delle aree industriali più inquinate di Porto Marghera. Eppure, la Laguna però resta ancora un disegno politico in bilico: da un lato si tenta di proteggerla, ad esempio con il sistema MOSE, dall'altro si continua a sfruttarla, spesso a scapito del suo equilibrio ecologico e idraulico. Per questo, Porto Marghera oggi è chiamata a ridefinire la propria identità. Ha la necessità di trovare un nuovo equilibrio tra lo sviluppo economico e la tutela ambientale, capace di salvaguardare la morfologia lagunare e insieme generare una nuova relazione tra attività industriali, comunità locali e territorio. Necessita di una riappropriazione collettiva che trasformi i margini in occasione di progetto.

¹⁰ D'Alpaos L., *L'evoluzione morfologica della laguna di Venezia attraverso la lettura di alcune mappe storiche delle sue mappe idrografiche.*



Carta della Laguna rappresentata come un sistema controllato e codificato. In azzurro più scuro vengono definiti i canali più profondi che corrispondono a quelli di natura artificiale (Canale dei Petroli e Canale Vittorio Emanuele III). Inoltre, è ben visibile l'area industriale di Porto Marghera, simbolo di come la Laguna sia stata adattata agli scopi produttivi, idraulici e logistici.

Carta idrografica della laguna Veneta (1975), Ufficio idrografico del magistrato delle acque, in *Casabella*, n.465, 1981, p.11

Cinquecento



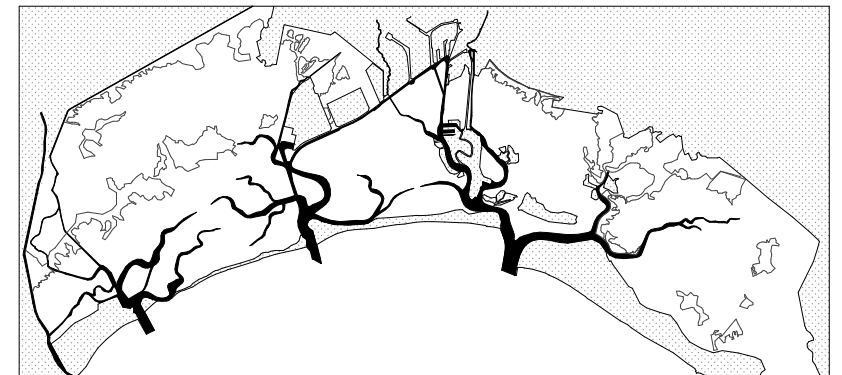
Settecento



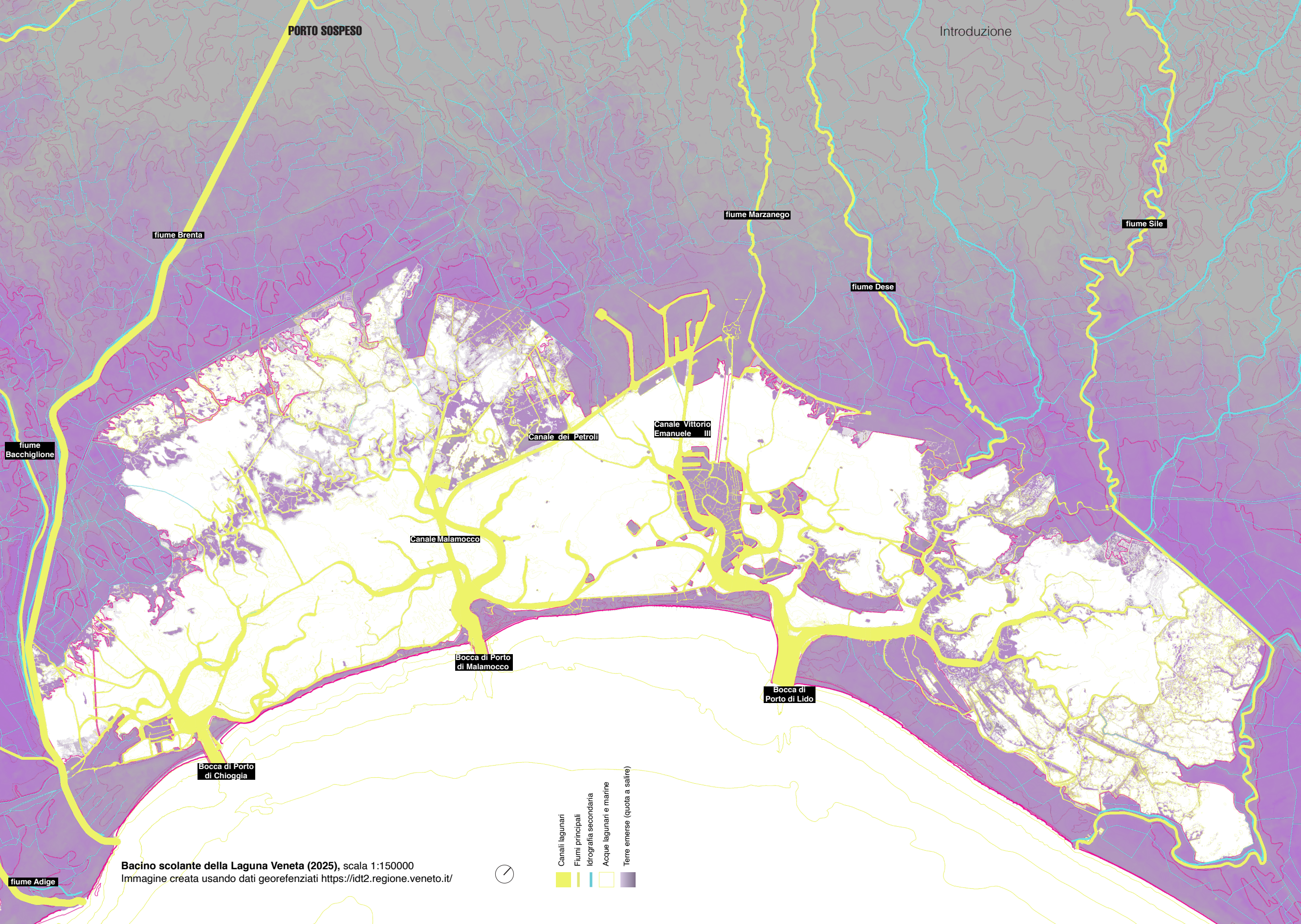
Ottocento



Novecento



Lettura sintetica dell'evoluzione morfologica della Laguna



PORTO SOSPESO

Introduzione

fiume Brenta

fiume Marzanego

fiume Sile

fiume Dese

fiume Bacchiglione

Canale dei Petrolli

Canale Vittorio Emanuele III

Canale Malamocco

Bocca di Porto di Malamocco

Bocca di Porto di Lido

Bocca di Porto di Chioggia

fiume Adige

Bacino scolante della Laguna Veneta (2025), scala 1:150000
Immagine creata usando dati georeferenziati <https://idt2.regione.veneto.it/>



- Canali lagunari
- Fiumi principali
- Idrografia secondaria
- Acque lagunari e marine
- Terre emerse (quota a salire)

GLOSSARIO

01

BORDO

DEFINIZIONE

Il bordo è ciò che definisce l'identità delle porzioni di suolo attraverso i suoi margini più che per i caratteri interni. Nella città storica esso si manifesta come articolazione capace di mettere in relazione spazi, usi e significati molteplici; nelle periferie recenti, invece, diventa riduzione ed eccesso di separazione, generando spazi faticosi e privi di qualificazione.

Secchi B., *"Progetto Di Suolo"*, in *Casabella*, vol.50, fasc. 520-521, 1986, pp.19-25.

OPERAZIONE

A Porto Marghera i bordi non sono solo linee di separazione, ma possono essere anche spazi di articolazione che possono generare tensioni e possibilità. Sono i canali e le banchine che dividono e connettono terra acqua; sono le recinzioni che delimitano gli stabilimenti ma anche gli spazi abbandonati in cui vengono aperti archi e attraversamenti; sono i margini tra la città, la produzione e la dismissione. È lungo questi bordi che si rivelano le fragilità e le possibilità di trasformazione. Il bordo viene inteso come soglia critica, luogo sospeso in cui la discontinuità può aprire a nuove relazioni e rende visibile la capacità di adattarsi.

02

VUOTO

DEFINIZIONE

Il vuoto non è da considerarsi come unità contrapposta all'unità del pieno, ma anzi, uno spettro complesso di condizioni spaziali che richiedono nuove forme d'investigazione, selezione e ordinamento.

Viganò P., *"L'occasione del vuoto"*, in Russi Nicola, *Backgroud: il progetto del vuoto*, Quodlibet, Macerata, 2019, p.27.

OPERAZIONE

La dimensione del vuoto a Porto Marghera è evidente, ma non va concepita come assenza. È piuttosto un campo aperto e disponibile, attraversato da molteplici istanze sovrapposte, un supporto capace di accogliere libere forme di appropriazione dello spazio dentro un contesto urbano complesso, esposto alla contaminazione di attori e usi diversi. In questa prospettiva, l'operazione progettuale non mira a colmare i vuoti, ma a valorizzarne le preesistenze, opponendosi al consumo di nuovo suolo e assumendo il suolo stesso come dispositivo attivo per migliorare la qualità di vita e dell'ambiente. Il vuoto è allora risorsa: luogo di sperimentazione, capace di generare connessioni tra parti separate e nuove possibilità di convivenza.

GLOSSARIO

03

GENTRIFICAZIONE

DEFINIZIONE

La gentrificazione è un fenomeno urbano legato alla ristrutturazione economica, sociale e culturale di quartieri situati in posizioni strategiche per l'economia globale e locale, espressione territoriale e materiale dei processi socio-economici contemporanei. È un processo attraverso cui aree popolari o meno sviluppate, ma potenzialmente riconvertibili, vengono trasformate in quartieri attrattivi per le classi più abbienti, dove le attività locali vengono sostituite da funzioni standardizzate e di lusso. Non si tratta soltanto di un cambiamento urbano, ma del riflesso delle dinamiche di potere e disegualianza generate dalla globalizzazione.

Sassen S., *Città globali: New York, Londra, Tokio*, UTET, Torino, 1997, p.291.

OPERAZIONE

A Porto Marghera la gentrificazione si manifesta come un processo in corso, una possibilità latente che attraversa gli spazi dismessi. Gli spazi pubblici diventano nuove porte d'accesso a terreni sottoutilizzati destinati a rientrare nel mercato attraverso grandi holding finanziarie, che capitalizzano i loro investimenti sostituendo i vecchi lotti con edifici ad alta volumetria, spesso esito di logiche estrattive o operazioni talmente introverse ed omogenee da rivelarsi fallimentari. Ne derivano processi di potenziamento infrastrutturale orientati ad attrarre investitori, ma capaci di produrre soltanto deurbanizzazione: la città perde valore e i suoi spazi pubblici si indeboliscono, diventando sempre più generici, occasionali e privatizzati.

04

BIOPOLITICA

DEFINIZIONE

La Biopolitica è un concetto che permette di leggere lo spazio mettendo in relazione spazi, corpi e poteri e di trasformare il progetto da strumento di controllo e disciplinamento a dispositivo di liberazione, emancipazione e accessibilità, favorendo interazioni fluide. Il progetto biopolitico non persegue un approccio determinista, ma tenta di configurare lo spazio urbano migliorando le condizioni di vita collettive, aprendosi alle dinamiche territoriali ed ecologiche. Si propone come processo graduale e flessibile, capaci di adattarsi e di generare relazioni dinamiche tra persone, spazi e territori.

Viganò P., *Il giardino biopolitico: spazi, vite e transizione*, Donzelli, Roma, 2023.

OPERAZIONE

A Porto Marghera l'operazione biopolitica consiste nel rovesciare la logica di controllo e sfruttamento che ha storicamente segnato lo spazio industriale, trasformandolo in un dispositivo di accessibilità e relazione. Non si tratta di eliminare, né di monumentalizzare, la dimensione industriale ma di integrarla con nuovi spazi ad uso pubblico, anche quando di proprietà privata, capaci di riconfigurare il rapporto tra la città, il porto e gli abitanti. L'obiettivo è ottenere una progressiva apertura degli spazi chiusi e recintati, attraverso la creazione di nuove connessioni inedite tra parti di territorio. In questo senso, il progetto biopolitico si configura come una strategia di trasformazione graduale e flessibile, non definitiva, ma in grado di creare nuove condizioni e possibilità d'uso dello spazio.

TRA SPAZI

1.1 Mar Ghe Gera

1.2 Bordi

1.3 Vuoto

Cellule vegetali osservate al microscopio,
da <https://www.istockphoto.com/>, agosto 2025.

*“Ti sa miga
cossa xe Marghera:
xe quel logo
dove el mar ghe gera
tanto tempo fa
pensa: xe cascà
un pianeta in mar
tuto infogà
pensa l’aria
ea xe quasi morta
tuto el cieo bruxa.”*

*Non sai
cosa sia Marghera,
è quel luogo
dove, tanto tempo fa,
c’era il mare.
Pensa, è caduto
in mare un pianeta
tutto infuocato.
Pensa l’aria,
è quasi morta
e tutto il cielo brucia.*

Alberto D’amico, *Ti sa miga*



Mar Ghe Gera

Un palinsesto di stratificazioni, storiche, economiche e ambientali hanno dato origine a quella che si conosce con il nome di Porto Marghera, un luogo intermedio compreso tra la realtà urbana e quella industriale, sospeso tra il tempo dell'abbandono e quello della cura.¹
Ogni strato che va a definirla racconta fasi diverse tra lo sviluppo impetuoso, il declino, la contaminazione e le numerose promesse di rinascita.

Porto Marghera è una vasta area industriale e portuale situata nella terraferma del comune di Venezia, ad Ovest del centro storico e lungo la Laguna Veneta. È un territorio che non nasce dal caso, ma è l'esito di una costruzione antropica radicale: fu completamente pianificata e trasformata nel corso di un secolo alterando irrimediabilmente la morfologia del suo contesto.

Per comprendere quest'area complessa, serve ripercorrere a ritroso la densa stratificazione di conflitti, ambizioni e fallimenti.

La sua fondazione (1917) segnò un momento fondamentale dal punto di vista storico ed economico che mise fine alle battaglie sul destino portuale della città di Venezia, in cui da tempo si discuteva sulla necessità di modernizzare e industrializzare.

Porto Marghera nasce, allora, come una sorella della città storica, che avrebbe dovuto permettere una breccia d'ingresso nel Novecento industriale e avrebbe dovuto risolvere il problema della disoccupazione dei

lavoratori veneziani.²

Il piano esecutivo attuato, per mano dell'imprenditore Giuseppe Volpi, attribuiva quattro funzioni: portuale-commerciale, di deposito petroli, urbana e industriale, che sarebbero state distribuite in zone differenti progressivamente costruite. Fu proprio la funzione industriale a prevalere fin da subito, portando ad un rapido sviluppo del porto industriale connesso alla rete ferroviaria e al mare, da cui arrivavano le materie prime da trasformare.³

Porto Marghera risultò un grande attrattore per lavoratori, principalmente provenienti dalla periferia urbana; il suo momento di massimo sviluppo si colloca attorno alla metà degli anni Sessanta, quando l'area raggiunse un picco occupazionale con circa quaranta mila lavoratori⁴, tra addetti diretti e personale delle imprese in appalto. Questi si distribuivano principalmente tra la prima e la seconda zona industriale, rispettivamente prossime all'intorno urbano con Mestre e Fusina.

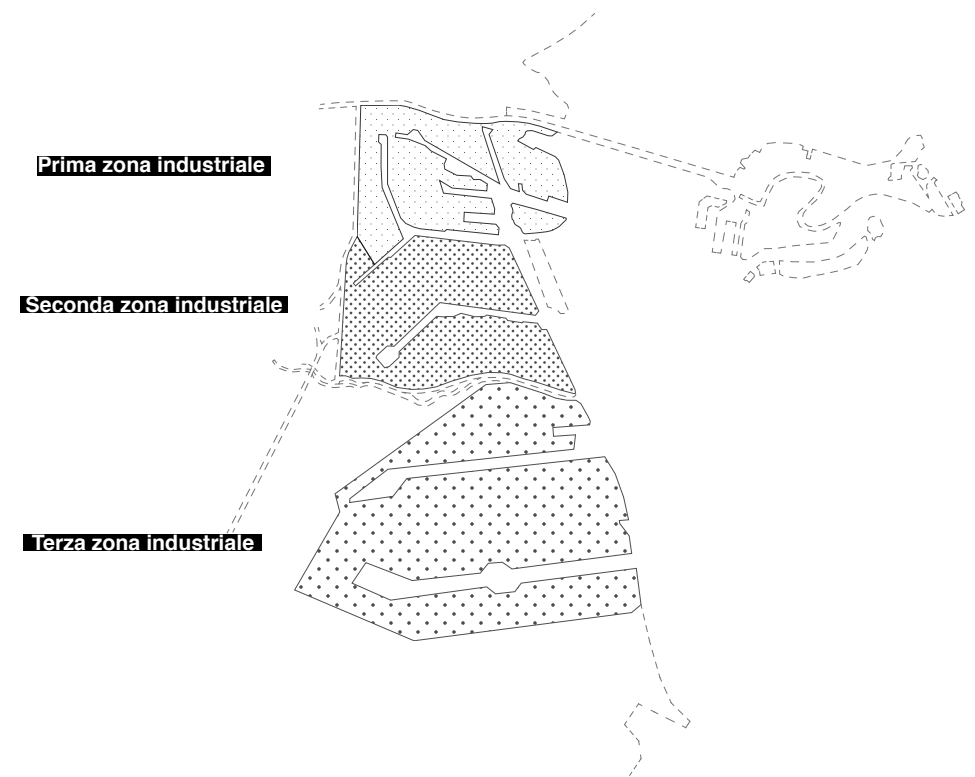
INQUADRAMENTO

1 Tosi M.C., Faraone C., *Città e lavoro: spazi, attori e pratiche della transizione tra Mestre e Marghera*, Macerata, Quodlibet, 2021.

2 Zazzara G., *I cento anni di Porto Marghera (1917-2017)*, in *Italia Contemporanea*, n. 284, 2017, pp. 209-263.

3 Ibidem

4 Ibidem



La prima zona (1920-1950)⁵ fu concepita per favorire l'insediamento di attività portuali e manifatturiere, mentre la seconda (1950-1960) si orientava verso i settori più avanzati della chimica e della petrolchimica.⁶

In un contesto nazionale di forte espansione economica e industriale, la crescente richiesta di servizi produttivi e infrastrutture portuali rese necessario un ulteriore ampliamento. Così, nel 1963, venne progettata una terza zona industriale⁷ destinata ad accogliere impianti di raffinazione, chimica di base e produzione di materiali plastici, proprio nel momento di massimo sviluppo di Porto Marghera. Questa zona non venne però mai realizzata perché a causa dell'Acqua Alta del 1966 vennero bloccati i lavori di colmata e poi si susseguì un inesorabile declino dell'industria pesante dagli anni Settanta con una conseguente chiusura di molte attività.⁸ Questa nuova estensione non avrebbe dovuto rispondere solo alle esigenze operative dell'industria, ma anche a quelle politiche di attrarre nuovi investimenti

e continuare la generazione di occupazione, rafforzando la centralità strategica di Porto Marghera all'interno del sistema produttivo nazionale.

Dopo gli anni Novanta, il racconto di Porto Marghera si è profondamente rovesciato: da luogo simbolo di modernità, tecnologia e piena occupazione, è diventato emblema di un territorio ostile e contaminato, segnato da gravi crisi sanitarie e ambientali, che hanno coinvolto la vita e la salute di migliaia di lavoratori.

Il mito dell'industrializzazione ha lasciato il posto a una realtà segnata da fallimenti, crolli produttivi e vaste aree dismesse: "carcasce" di impianti e memorie operaie.⁹ Impianti dismessi, difficoltà legate alla deindustrializzazione e la necessità di riconversione verso forme produttive più sostenibili erano e sono tutt'ora i problemi principali dell'area.

5 Fondazione Gianni Pellicani, *Archivi della politica e dell'impresa del '900 veneziano*, dati elaborati da Ente Zona Industriale.

6 Ibidem

7 Ibidem

8 Ibidem

9 Zazzara G., *I cento anni di Porto Marghera (1917-2017)*.

1917

Approvazione del progetto di costruzione di Porto Marghera in accordo tra Stato, Comune di Venezia e Società Porto Industriale.

1920

Inizio ufficiale dei lavori di bonifica e di realizzazione della Prima Zona Industriale.

1922

Inaugurazione del nuovo canale navigabile Vittorio Emanuele III e del Porto Industriale

1925

Elaborazione del nuovo "Piano Regolatore di ampliamento" e inizio lavori di scavo del canale Industriale Ovest

1958

Inizio ufficiale dei lavori di bonifica e di realizzazione della Seconda Zona Industriale, per le produzioni petrolchimiche

1963

Inizio ufficiale dei lavori di realizzazione della Terza Zona Industriale, destinata all'espansione della chimica e della siderurgia

1966

ACQUA ALTA. Alluvione di Venezia il 4 novembre, in cui vengono bloccati i lavori di colmata in corso

1968

Inaugurazione del nuovo canale navigabile Malamocco - Marghera

1975

Prima crisi industriale e avvio alla chiusura di molte attività

1989

Porto Marghera viene inserita nei siti da bonificare e riconvertire, a seguito della riconosciuta crisi ambientale (1986) per l'inquinamento del suolo e dell'acqua della Laguna

1998

Il ministero dell'ambiente avvia il Piano di Bonifica dell'area industriale

2008

Creazione del Piano Strategico per Porto Marghera, con incentivi alla diversificazione economica e alla logistica

2012

Sottoscrizione di un Accordo di Programma Quadro per la bonifica e la riqualificazione dell'area di Porto Marghera

2015

Inizio della riconversione di alcune aree industriali in poli tecnologici e di ricerca

2020

Sottoscrizione di un Accordo di Programma Quadro per lo sviluppo sostenibile, energie rinnovabili e logistica sostenibile

2021

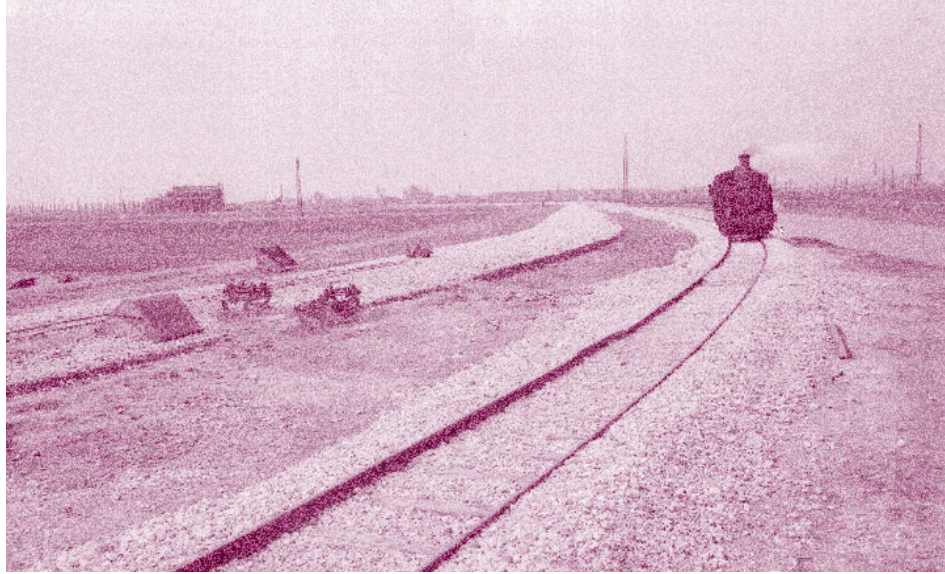
A seguito dell'approvazione dell'Unione Europea è stato avviato ufficialmente il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) con cui sono finanziati diversi lavori a Porto Marghera, focalizzati su sostenibilità ambientale, infrastrutture e digitalizzazione

2022

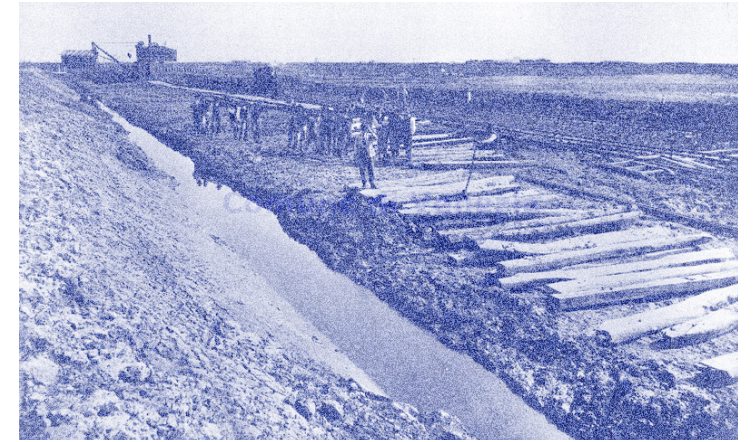
A seguito del decreto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico, sono state cedute alcune aree al comune di Venezia per comprovati motivi di interesse pubblico

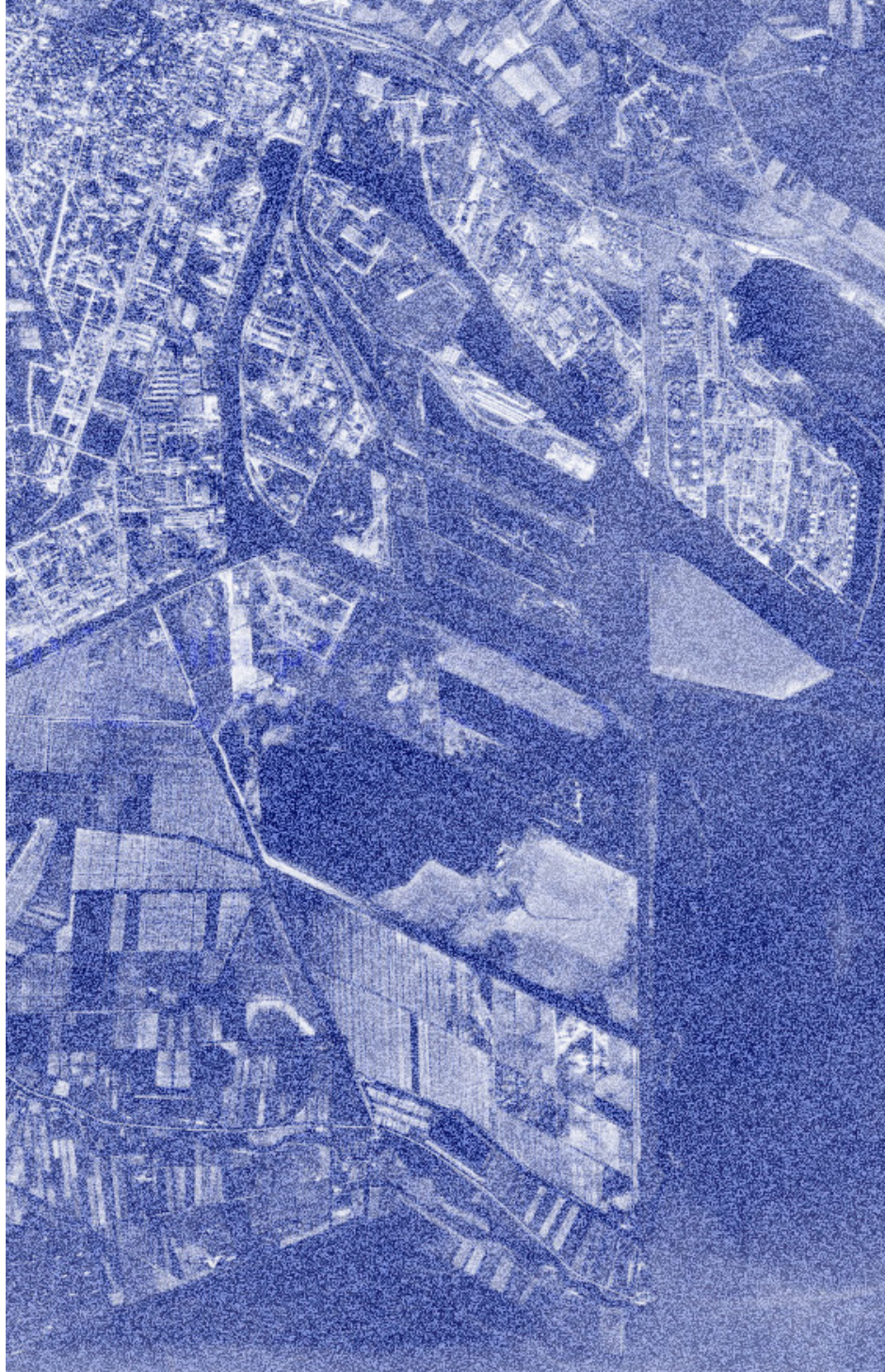
2024

Svolgimento di piani per la decarbonizzazione e la riconversione industriale



Costruzione prima zona industriale, 1920,
fondo Ente Zona Industriale di Porto Marghera,
www.albumdivenezia.it, 20 giugno 2025.





Vedute aeree seconda zona industriale, 1956-1962,
fondo Ente Zona Industriale di Porto Marghera,
www.albumdivenezia.it, 20 giugno 2025.





Vedute aeree di costruzione e bonifica terza zona industriale, 1963-1967,
fondo Ente Zona Industriale di Porto Marghera,
www.albumdivenezia.it, 20 giugno 2025.



Dal 1998, Porto Marghera è stata ufficialmente inserita nella lista dei **Siti di Interesse Nazionale** (SIN), ovvero quelle aree che sono state riconosciute e classificate da parte dello Stato italiano come contaminate e prioritarie per interventi di bonifica, poiché potrebbero comportare un potenziale rischio sanitario ed ecologico per la popolazione e per l'impatto su beni ambientali, storici e culturali di rilievo.¹⁰ La questione ambientale, tuttavia, aveva già cominciato a manifestarsi in modo evidente alla fine degli anni Ottanta; nel 1989 emersero le prime preoccupazioni legate all'inquinamento del sottosuolo, delle acque e alla compromissione della qualità dell'aria, con una diffusa alterazione dei caratteri ambientali e chimico-fisici del territorio. Porto Marghera rientra così in una tipologia di siti particolarmente vulnerabili¹¹, che comprendono aree industriali dismesse, in riconversione o ancora attive, porti commerciali, siti interessati da lavorazioni con amianto, da incidenti ambientali con rilascio di sostanze pericolose, ex miniere e discariche.

Oltre alla questione ambientale, negli ultimi decenni si è aggiunta anche quella economico-occupazionale. Con Decreto Ministeriale dell'8 marzo 2017,¹² l'area di Porto Marghera è stata riconosciuta come "**area di crisi industriale complessa**", cioè come un territorio colpito da una recessione economica prolungata, con gravi ricadute occupazionali su scala nazionale.

Per far fronte a tale situazione è stato approvato a livello nazionale il Progetto di Riconversione e Riquilificazione Industriale (PRRI – 2018)¹³, attraverso un accordo istituzionale finalizzato a rilanciare l'area, sostenendo finanziariamente investimenti per la riconversione produttiva, la modernizzazione delle infrastrutture logistiche e portuali, e per attrarre nuove imprese, con l'obiettivo di ricostruire un tessuto economico e sociale capace di offrire nuove opportunità di lavoro, sicuramente più all'avanguardia.

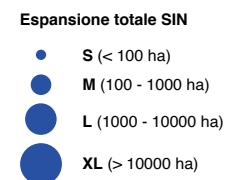
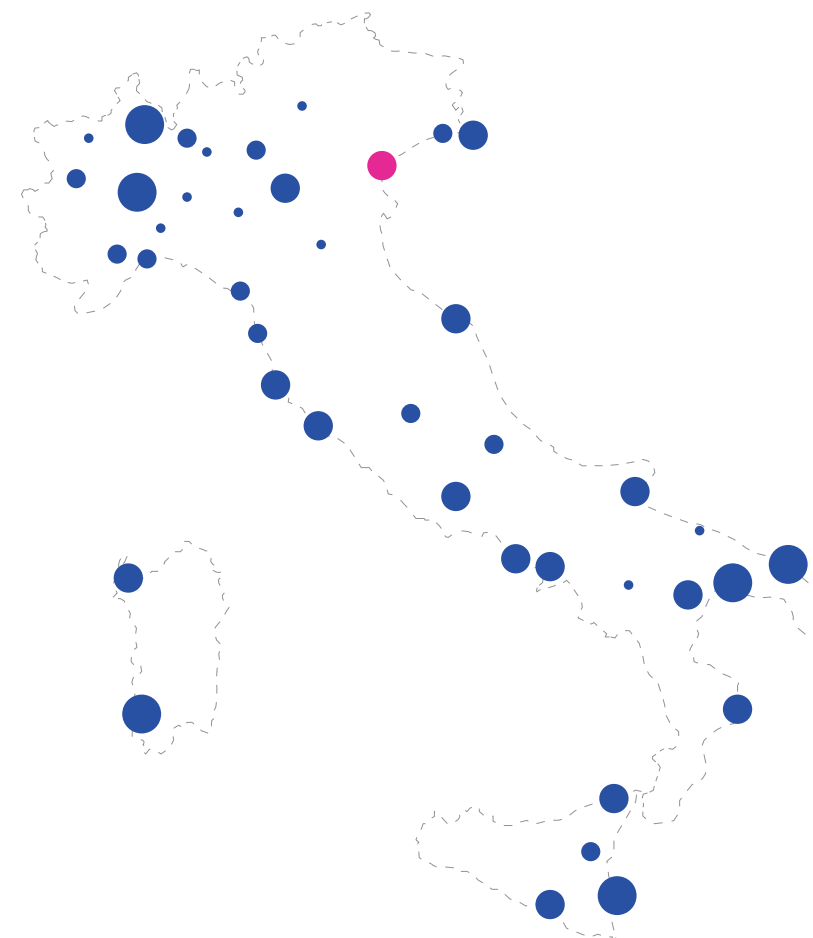
SITI DI INTERESSE NAZIONALE E AREE DI CRISI COMPLESSA

10 Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, www.bonifichesiticontaminati.mite.gov.it (20 giugno 2025)

11 Ibidem

12 Ministero delle Imprese e del Made in Italy, www.mimit.gov.it, (20 giugno 2025)

- Abruzzo:** Bussi sul Tirino
- Basilicata:** Tito, aree industriali Val Basento
- Calabria:** Crotone - Cassano - Cerchiara
- Campania:** Napoli Orientale, Napoli Bagnoli - Coroglio, area vasta di Giugliano
- Emilia Romagna:** Fidenza, Officina Grande Riparazione ETR di Bologna
- Friuli Venezia Giulia:** Trieste, Cafaro di Torviscosa
- Lazio:** Basso bacino del fiume Sacco
- Liguria:** Cogoleto - Stoppani
- Lombardia:** Pioltello e Rodano, Sesto San Giovanni, Brescia - Cafarro, Broni, Laghi di Mantova e Polo Chimico
- Marche:** Falconara Marittima
- Piemonte:** Casal Monferrato, Balangero, Serravalle Scrivia, Pieve Vergonte
- Puglia:** Brindisi, Bari - Fibronit, Manfredonia, Taranto
- Sardegna:** Sulcis - Iglesiente - Guspinese, aree industriali Porto Torres
- Sicilia:** Gela, Priolo, Milazzo
- Toscana:** Livorno, Massa e Carrara, Piombino
- Trentino Alto Adige:** Trento Nord
- Umbria:** Terni - Papigno
- Val D'Aosta:** Emaiese
- Veneto:** Venezia (Porto Marghera)



Ad oggi Porto Marghera è un enorme area di proprietà dell'Autorità Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, ad eccezione di alcune zone recentemente trasferite sotto la giurisdizione del Comune. Da parte dell'Autorità Portuale sono stati delineati una serie di obiettivi strategici per il futuro, condivisi con l'amministrazione, focalizzati sulla sostenibilità, sull'efficienza logistica e sull'innovazione industriale anche a favore delle altre aree urbane circostanti.

Sebbene l'area non sia completamente in disuso, ma anzi risulti frequentata soprattutto nel campo lavorativo, essa appare compressa tra due dimensioni temporali differenti e contrastanti tra loro. Da un lato, il tempo dell'inerzia e dell'attesa¹⁴, che la rendono un paesaggio sospeso in cui emerge con urgenza la necessità di un intervento mirato per la rivitalizzazione del territorio. Questo processo dovrebbe avvenire attraverso strategie di recupero e rigenerazione, favorendo una riappropriazione sociale che restituisca spazi vivibili e dinamici.

Dall'altro lato, l'area è attraversata dal tempo della trasformazione, in cui numerosi progetti stanno prendendo forma con iniziative istituzionali, programmi di riqualificazione e grossi investimenti ma anche attraverso il

coinvolgimento attivo di cittadini, associazioni e piccole-medie imprese locali. Questo fermento progettuale testimonia un territorio in movimento, orientato verso una transizione che non è solo urbanistica, ma anche economica, ambientale e culturale.

Aprire una lente di indagine sui SIN e sulle aree industriali in crisi complessa, come Porto Marghera, costituisce un'occasione concreta per riconoscere l'esistenza di territori accomunati da fragilità ambientali, economiche e sociali, per i quali si rendono necessari interventi strategici condivisi. Si tratta di contesti che richiedono azioni di rigenerazione profonda, capaci di andare oltre la sola riconversione produttiva o urbanistica, per includere la bonifica ambientale e la promozione di uno sviluppo sostenibile ed integrato.

In questo quadro, la rigenerazione dell'area di studio si gioca quindi su un delicato equilibrio tra passato e futuro, tra il rischio di stagnazione e l'opportunità di un rinnovamento consapevole. La sfida è quella di conciliare la conservazione della memoria storica con l'adozione di modelli innovativi di sviluppo, in grado di restituire al territorio una dimensione inclusiva, produttiva e adeguata alle esigenze della società contemporanea.

14 Tosi M.C., Faraone C., **Città e lavoro: spazi, attori e pratiche della transizione tra Mestre e Marghera.**

2300 ha

Totale costruito

1447 ha

industrie, attività commerciali e terziarie

343 ha

canali e specchi d'acqua

200 km

strade e ferrovie

70%

area inquinata

80%

patrimonio edilizio dismesso







Veduta aerea di Porto Marghera, in primo piano area est (prima zona)

Foto di Marc Ryckaert, maggio 2014
www.commons.wikimedia.org



Foto aerea di Porto Marghera, in primo piano area sud (seconda zona)

Autore sconosciuto, aprile 2023
www.ilgazzettino.it



Porto Marghera, ciminiere in funzione

Fulvio Orsenigo, 2015
www.fulvioorsenigo.com/



Porto Marghera, carcasse industriali
Fulvio Orsenigo, 2015
www.fulvioorsenigo.com



Bordi

“C’è una magnifica mappa di Roma realizzata nel diciottesimo secolo da Giambattista Nolli: mostra edifici porosi, attraversabili, aperti al passaggio e usati come transiti. Quella mappa restituisce un’immagine della città diversa da quella attuale, in cui molti margini porosi sono stati sigillati nel corso del diciannovesimo secolo.

Oggi come allora, la questione urbana riguarda ciò che può entrare e uscire, ciò che può accadere all’interno degli spazi costruiti”¹⁵

La riflessione di Sennett, a partire da una mappa storica, apre ad una questione centrale per lo spazio urbano contemporaneo: la capacità di un luogo di accogliere complessità e attraversamenti.

Porto Marghera, territorio antropizzato e artificiale, è frutto delle istanze della città industriale e moderna; organizzata per funzioni con bordi ben sigillati ed impermeabili, risultato di un lungo processo di chiusura fisica e funzionale.

A livello urbano appare come un territorio intermedio, mai davvero in relazione con il contesto urbano consolidato di Mestre, Marghera o Venezia: sempre al di là o al di qua di qualcosa. È una terra di mezzo tra due sistemi funzionalmente e morfologicamente distinti¹⁶, isolata da un complesso sistema infrastrutturale e dalla Laguna.

Questa condizione non è il risultato di un solo fattore, bensì la combinazione di bordi fisici, funzionali e giuridici che, nel tempo, hanno portato a immobilizzare uno spazio che in origine possedeva una natura dinamica, definita da interazioni sociali, politiche ed economiche e trasformabile tramite pratiche collettive.¹⁷

Come parte della città, Porto Marghera si trova oggi in una condizione di rigida compartimentazione che ostacola ogni forma di improvvisazione o ridefinizione.

In primo luogo, vi sono elementi di natura materiale, come le infrastrutture di mobilità (ferrovie, assi strali e viadotti), concepite in passato per agevolare la logica produttiva, che nel presente risultano limitanti alla permeabilità urbana e contribuiscono alla formazione di isole funzionali autonome segnate da barriere lineari e da una netta discontinuità spaziale. A queste si sommano recinzioni, muri e canali artificiali che rafforzano la condizione di chiusura generando e rimarcando bordi netti tra gli spazi produttivi e gli spazi pubblici, condizione acuita dalla dismissione progressiva delle attività industriali.

Di natura immateriale ma altrettanto vincolante è la frammentazione amministrativa e proprietaria, derivata dalla complessa distribuzione tra enti pubblici, privati, consorzi industriali e demanio, rendendo complessa la pianificazione di una trasformazione urbana coordinata.

15 Sennett R, *Entro i confini e sui bordi*, in *Lotus*, Bordes, n.168, 2021, p.5.

16 Tosi M.C., Faraone C., *Città e lavoro: spazi, attori e pratiche della transizione tra Mestre e Marghera*, p.26.

17 Bianchetti C., *Spazi che contano: il progetto in epoca neo-liberale*, Roma, Donzelli, 2016

Infine, l'immaginario urbano, costruito dalla stampa e dalla memoria sociale, produce una separazione simbolica e percettiva che contribuisce a irrigidire ulteriormente i margini: lo stigma ambientale, la memoria del rischio, la scarsa accessibilità alimentano una distanza mentale e sociale tra la città e il suo porto industriale.

L'insieme di questi bordi, materiali e immateriali, genera un'assenza di porosità tra spazi che non danno la possibilità di plasmarsi ed evolversi con esperienze umane. Tuttavia, proprio questa condizione rende evidente come il bordo, inteso non solo come limite ma come spazio di tensione e potenziale trasformazione, possa essere dinamico¹⁸ e rappresenti un punto di partenza per ogni riflessione progettuale sul futuro di Porto Marghera.

Recuperare la natura porosa dei bordi significa trasformare la frammentazione in connessione, lavorando sulle soglie per restituire continuità, accessibilità e significato a un territorio oggi interrotto.

Affrontare i bordi come dispositivi progettuali

non è privo di contraddizioni. Se da un lato essi rappresentano ostacoli strutturali (fisici, normativi o simbolici), dall'altro lato proprio queste fratture possono divenire luoghi strategici di trasformazione. I bordi hanno una duplice natura, da un lato definiscono confini, ma al contempo possono essere soglie, capaci di accogliere il cambiamento, sperimentando soluzioni adattive, graduali, capaci di innescare processi di apertura.

Lavorare sui bordi, quindi, significa riconoscerli come dispositivi attivi, in grado di esplorare l'imprevisto e la scoperta per strutturare sistemi aperti di città, la cui crescita ammette conflitti e dissonanze.¹⁹ Non si tratta di una mera azione di ricucitura, ma bensì di leggere e valorizzare la tensione tra diverse parti come leva progettuale, capace di generare nuove forme di continuità e relazione nella città contemporanea.

Se il bordo può essere compreso come dispositivo dinamico e generativo, la sua lettura richiede un salto di scala concettuale. In tal senso, Sennett riprende l'analogia di Stephen Jay Gould tra la parete e la membrana cellulare per riflettere sulla natura più o meno

aperta dei sistemi urbani.

La parete cellulare, analogamente ad un limite, isola e trattiene il più possibile al suo interno. La membrana, al contrario, è porosa e selettiva come una soglia che lascia fluire ciò che è inutile e trattiene ciò che è necessario. Questo modello, applicato alla città, permette di immaginare uno spazio che non sia chiuso né totalmente aperto ma capace di filtrare, accogliere e rigenerarsi attraverso la perturbazione.²⁰

Oggi, attraversando Porto Marghera, si colgono già tensione e coesistenze tra usi, accessibilità, proprietà e proiezioni future. Molte aree, sebbene siano dismesse o sottoutilizzate, rimangono giuridicamente vincolate a funzioni industriali, ma al contempo si registrano pressioni dalla società per poter riutilizzare quegli spazi in chiave sociale, culturale o ambientale, entrando in tensione coi vincoli imposti dai piani regolatori che non prevedono nuovi usi, oltre a quelli industriali, ciò genera una forma di negoziazione costante sul significato del luogo.

Le grandi infrastrutture, progettate in passato

per il flusso delle merci, non per il passaggio delle persone, rendono attraversabile il territorio solo in teoria: sottopassi, binari e strade sono attraversabili ma socialmente chiusi, producendo una tensione tra accesso potenziale e reale.

Sul piano decisionale, la frammentazione tra attori istituzionali e privati genera una paralisi sistemica: ogni soggetto ha obiettivi e tempi differenti, e l'assenza di una regia condivisa impedisce qualunque trasformazione strutturale.

In conclusione, i bordi che si possono intercettare a Porto Marghera quasi sempre sono luoghi di tensione, conflitto e coesistenza, dove si confrontano passato e futuro, chiusura e apertura, pertanto, progettarli come dispositivi attivi significa accettare e gestire le naturali tensioni tra elementi e persone diverse, trasformandole in motore di cambiamento.

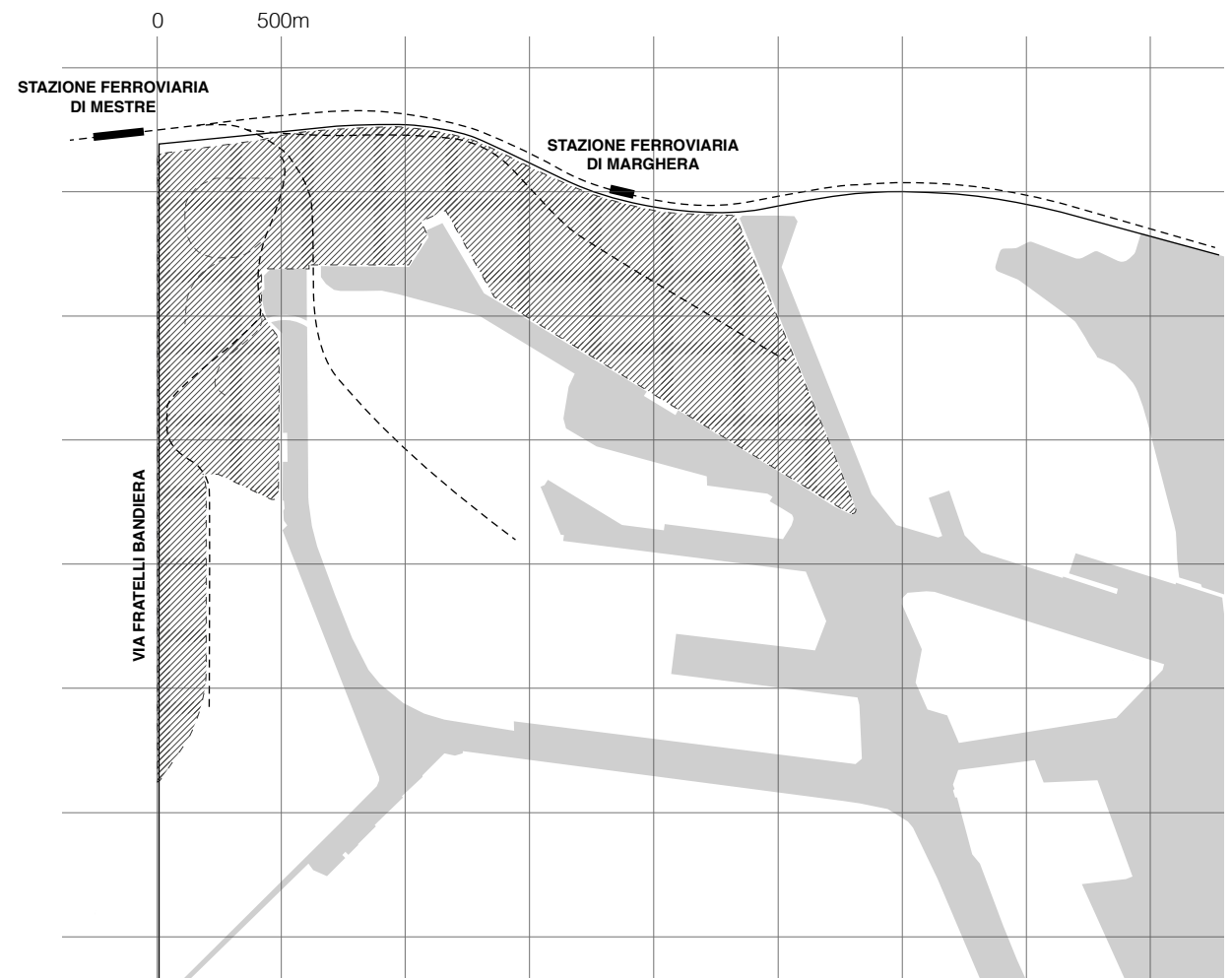
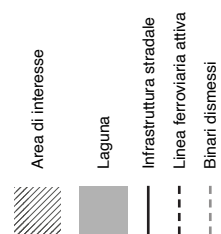
Una nuova forma urbana può emergere solo dalla capacità di abitare, interpretare e trasformare il conflitto, senza annullarlo.

18 Nail T., *Theory of the border*, Oxford, University Press, 2016.

19 Sendra P, Sennett R., Cavallini D., *Progettare il disordine: idee per la città del XXI secolo*, Roma, Treccani, 2022.

20 Sennett R, *Entro i confini e sui bordi*, in *Lotus*, p.120.

Ai fini dell'indagine, l'area di Porto Marghera non viene analizzata nella sua totalità, ma si concentra sui lotti collocati lungo i bordi del tessuto urbano di Marghera e Mestre. Il perimetro di studio è delimitato da via Fratelli Bandiera a ovest, dalla ferrovia e dalle infrastrutture regionali a nord, dalla Laguna a est. Questa delimitazione rispecchia i confini stabiliti dagli accordi tra le diverse istituzioni e dai vigenti strumenti urbanistici, circoscrivendo l'ambito di studio e di possibile intervento. Quindi, lo spazio riservato all'infrastruttura, ferroviaria e stradale, che collega Venezia con l'entroterra, seppur servendo e andando a definire Porto Marghera, costituisce l'ennesima barriera oltre a quella già definita dalle proprietà private e pubbliche.



Bordi principali



Il diagramma intende rappresentare l'effettiva assenza di porosità all'interno di quest'area, tratto distintivo delle zone industriali, dove ogni lotto è rigidamente delimitato e sigillato rispetto ai lotti adiacenti al contesto urbano circostante.

L'assenza di edifici attraversabili o in relazione reciproca evidenzia una frammentazione spaziale netta, definita in larga parte dalle proprietà catastali. In molti casi, i bordi fisici coincidono precisamente con i limiti delle particelle fondiari, rafforzando ulteriormente l'isolamento dei singoli comparti.

Lo spazio residuo è costituito dalla rete stradale, che, sebbene formalmente accessibile, è stata concepita esclusivamente per il traffico di merci, priva di qualità spaziali e inadatta supportare altre forme di attraversamento o uso urbano.

Sono stati considerati accessibili, seppur in forma parecchio precaria, anche alcuni edifici dismessi, sempre di natura industriale, che però risultano occupati in maniera informale. Pur essendo delimitati da confini fisici e giuridici, il loro stato di abbandono e degrado li rende oggetto di riuso spontaneo, rispondendo a esigenze emergenti di collocazione e funzioni non previste dalla pianificazione vigente.

TRA SPAZI



45.47N 12.2358E

Bordi



45.4744N 12.2338E



45.4728N 12.2324E

45.4722N 12.2263E



TRA SPAZI



45.4748N 12.2337E

Bordi



45.4763N
12.2342E



45.4749N
12.2330E

45.4786N 12.2349E



TRA SPAZI



45.4745N 12.2365E



45.4744N 12.2392E

45.4740N 12.2392E

Bordi



Suoli in transizione

Abitare una città significa abitare la sua quota zero,²¹ ovvero quel livello poroso che mette in relazione il suolo urbano con lo spazio costruito.

Nel caso di Porto Marghera, questa quota si manifesta in un modo atipico e dissonante, quasi da farla sembrare abbandonata: ciò che colpisce immediatamente è la presenza dominante del vuoto, una condizione strutturale in risposta alle necessità funzionali legate alla vocazione industriale del sito, che definisce il paesaggio urbano prima ancora degli edifici e delle infrastrutture. Inoltre, si distacca rispetto alle aree contigue di Marghera e Mestre, apparendo molto più frammentata, impermeabile e non progettata per un abitare di alcun tipo.

Il complesso sistema che costituisce la quota zero è oggi composto da industrie ancora attive, capannoni in disuso, piazzali abbandonati, superfici libere con un certo vigore vegetativo e da una rete infrastrutturale che attraversa l'area senza generare né favorire alcun tipo di relazione urbana. È il caso di via Fratelli Bandiera, asse infrastrutturale pensato unicamente per il traffico merci, oggi rappresenta il nodo strategico da cui potrebbe originare un nuovo sistema urbano, poroso e attraversabile, capace di connettere i vuoti e riattivare la quota zero. La realtà, però, è un territorio discontinuo, frammentato, fatto di

bordi e limiti rigidi con una completa assenza di dialogo tra spazio costruito e spazio collettivo; manifestazione di intenzioni non sempre coincidenti ma spesso contrastanti.

Quella che dovrebbe essere la base porosa e relazionale della città si rivela invece una superficie sigillata, inospitale e priva di qualità ambientale e di accessibilità pubblica, con una lunga serie di spazi indeterminati che sono alla ricerca di un nuovo ciclo di vita.

Eppure, a partire da questa condizione si può aprire una nuova lettura rispetto allo spazio che in maniera superficiale si definisce vuoto ma contrariamente ha una definizione materiale ben precisa, non più come interstizio secondario o mancanza ma bensì come spazio dominante, fatto di discontinuità, sequenze irregolari e inaspettate. Una spazialità disaggregata ma densa di potenzialità.²²

È all'interno di questa prospettiva che il suolo, materia prima del vuoto, assume un ruolo centrale nel progetto urbano e ambientale; esso non è solo supporto fisico, ma campo dinamico dove si articolano diritti, usi, tensioni sociali, politiche urbane ed ambientali²³; diventando anche supporto adatto ad accogliere usi e pratiche della città contemporanea.²⁴

21 Tosi M.C., Faraone C., *Città e lavoro: spazi, attori e pratiche della transizione tra Mestre e Marghera*, p.140.

22 Viganò P., *"I territori dell'urbanistica"*, in *Lotus*, Rivista trimestrale di architettura, Landscape Urbanism, n.150, 2012, pp.107-113.

23 Pavia R., *"Il suolo come infrastruttura ambientale"*, in *Urbanistica*, n.159, 2017, pp. 69-83.

24 Viganò P. *"L'occasione del vuoto"*, in Russi N., *Background: il progetto del vuoto*, Macerata, Quodlibet, 2019, p.17-40.

Il progetto del suolo si colloca così in una dimensione ibrida: tra pubblico e privato, tra individuale e collettivo, tra rigidità normativa e pratiche informali.²⁵

Il tessuto urbano di Porto Marghera non è né poroso né permeabile, non vi è dialogo tra spazi ed edifici, tra pieni e vuoti e il suolo è stato sigillato rendendolo impermeabile e aggredibile da vegetazione infestante soltanto dopo un certo livello di degrado. I materiali prevalenti sono: asfalto, cemento, ghiaia. La vegetazione presente è marginale, confinata lungo sistemi lineari che fiancheggiano la strada, oppure è invasiva, che cresce spontaneamente arrampicandosi e invadendo i presidi industriali abbandonati.

Attraversare quest'area oggi significa muoversi lungo un sistema lineare in cui il suolo formalmente accessibile da tutti è quello della strada, intervallato da aree residue, piazzole

e bordi tra lotti industriali e infrastrutture, ma è sostanzialmente inospitale. Questi spazi sgombri, segni del passato industriale, sono percepiti come assenze, ma conservano una latente capacità di accoglienza, adattamento e trasformazione.

Il loro valore non risiede nella condizione attuale, segnata da un forte inquinamento e degrado, ma nel potenziale trasformativo che un progetto di rigenerazione può attivare. Detengono tutte le potenzialità necessarie per definire una nuova struttura urbana aperta e flessibile, fondata su qualità ambientali, accessibilità e nuovi usi collettivi. A dare loro valore aggiuntivo è la possibilità di essere spazi attraversati da conflitti, che li fanno diventare luoghi strategici per sperimentare forme di coesione e di riappropriazione.

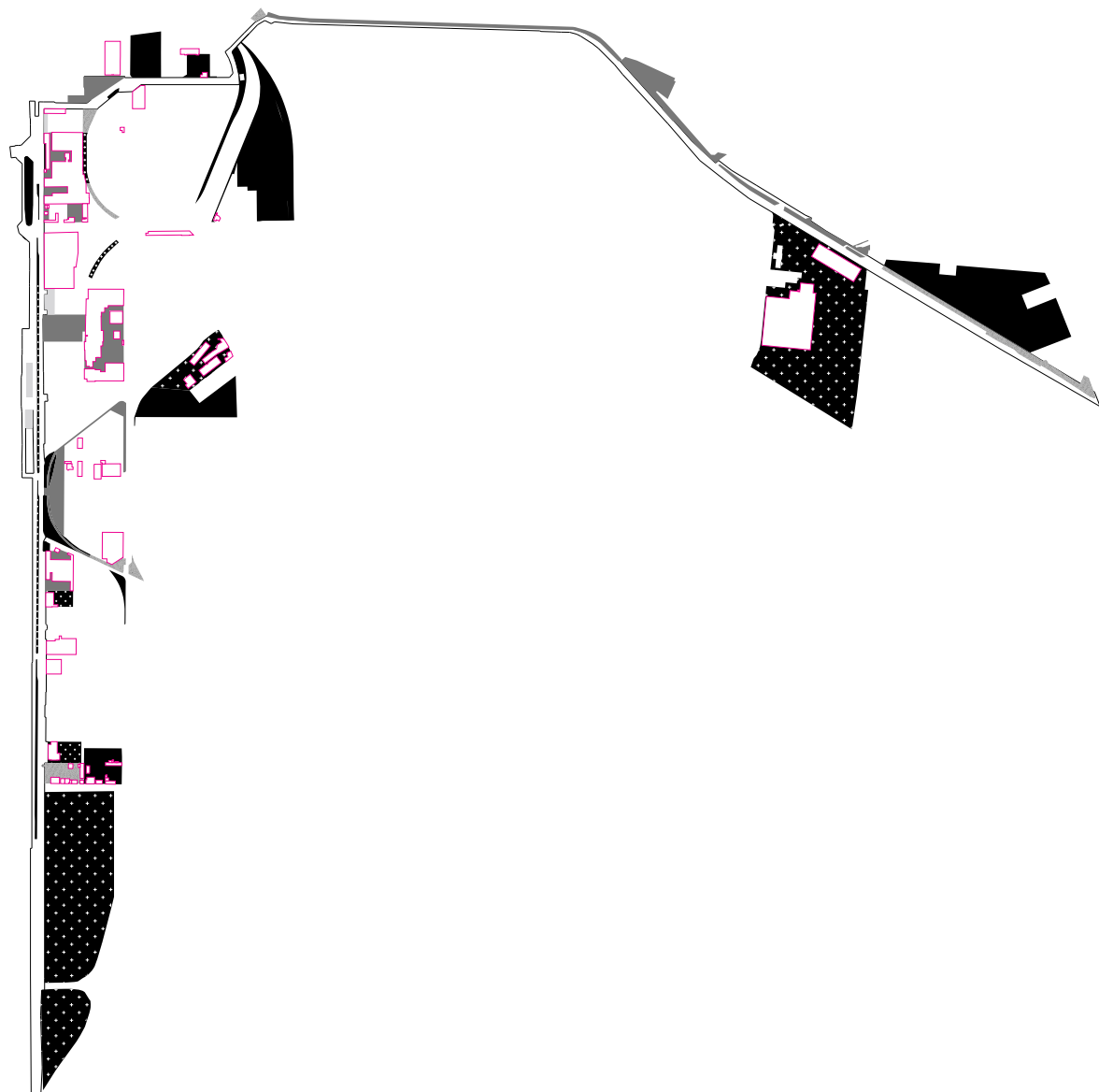
Riconoscere gli spazi, la loro inerzia, il loro degrado, e il valore del suolo che li costituisce permette di definire con buona approssimazione il problema dello spazio contemporaneo²⁶, sottraendoli alla marginalità, allo stigma dell'abbandono, o al rischio di speculazione attraverso un progetto.

Con esso, è possibile restituirli alla città come sistemi infrastrutturali sociali ed ambientali, capaci di contenere pratiche diffuse, inclusive e resilienti. In questa prospettiva, il progetto del suolo si configura come gesto politico oltre che tecnico, capace di ridefinire equilibri e nuove forme di urbanità: aperta, adattiva, capace di sfruttare il vuoto come campo fertile per una città diversa e contemporanea.²⁷

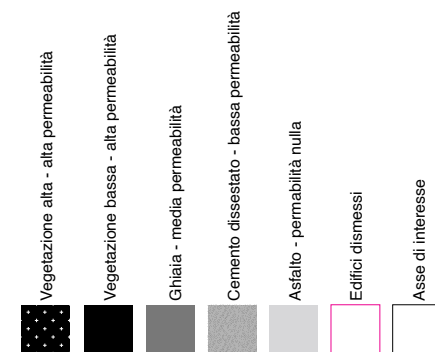
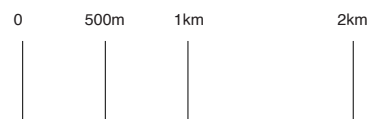
25 Viganò P., *"I territori dell'urbanistica"*, in *Lotus*.

26 Ibidem

27 Ibidem



Permeabilità del suolo



Il diagramma indaga il grado di permeabilità del suolo all'interno dell'area di interesse di Porto Marghera, evidenziando le condizioni fisiche e ambientali della così definita "quota zero".

Il sistema rappresentato si sviluppa lungo l'asse di via Fratelli Bandiera, tracciando trasversalmente una sezione urbana fino a raggiungere un canale lagunare. Lungo questo tracciato, si alternano spazi urbani marginali, edifici industriali dismessi e porzioni di suolo apparentemente inaccessibili, in diretto contatto con la spina dorsale infrastrutturale dell'area.

Il suolo risulta in larga parte sigillato da materiali impermeabili: asfalto per la viabilità veicolare, cemento per i piazzali industriali, ghiaia per il sedime dei binari ferroviari dismessi.

Le porzioni più permeabili si concentrano ai margini delle infrastrutture, spesso spazi residuali, o in alcuni lotti completamente in disuso, caratterizzati da una vegetazione fitta e spontanea, sviluppatasi nel tempo per effetto dell'abbandono. In questi casi, la permeabilità del suolo è maggiore, ma non deriva da un progetto intenzionale, bensì da processi di riconquista vegetale.

Il diagramma intende mettere in evidenza la condizione attuale del suolo come superficie impermeabile, inospitale e priva di qualità urbana, ma al contempo suggerisce la presenza di potenzialità latenti. Il sistema, se rigenerato, potrebbe diventare una rete di spazi permeabili e accessibili, capaci di accogliere nuovi usi collettivi, rafforzando la continuità ecologica e migliorando la qualità ambientale dell'intera area.



45.4645N
12.2269E



45.4656N 12.2258E



45.4649N 12.2258E

TRA SPAZI



45.4712N 12.2293E

Suoli in transizione



45.4662N 12.2261E



45.4645N 12.2248E



45.4658N 12.2260E



45.4743N 12.2308E



45.4737N 12.2334E



45.4768N 12.2322E



45.4721N 12.2326E



45.4746N 12.2386E



45.4690N 12.2560E



45.4708N 12.2538E



NEI POTERI

2.1 Strumenti

2.2 Tensioni urbane

2.3 Atlante

Fotogramma tratto da *Quarto Potere (Citizen Kane)*, di Orson Welles, 1941.

Strumenti

Porto Marghera non è semplicemente un'area industriale dismessa, né soltanto un nodo logistico. È un campo di forze in cui diversi tipi di potere istituzionali, economici, infrastrutturali ed ecologici, si incontrano, si sovrappongono, si contendono lo spazio, e talvolta si neutralizzano, provocando spesso uno stato di inerzia decisionale.

Il territorio è tutt'altro che neutro: viene costruito, prodotto e governato. Di conseguenza anche la progettazione dello spazio urbano e architettonico non può essere considerata un atto tecnico neutrale, ma è espressione di una forma di potere capace di regolare, disciplinare e organizzare le vite e i comportamenti.¹

Proprio in questo senso, il governo del territorio si manifesta sempre come forma di potere specializzato, in grado di regolare, selezionare e orientare; pur operando su territori radicalmente mutati, segnati da crisi ambientali, sociali e produttive, da popolazioni eterogenee e dinamiche e bisogni sempre meno prevedibili.²

In questo contesto, gli strumenti di pianificazione elaborati nel secolo scorso risultano obsoleti e rigidi, incapaci di restituire la complessità contemporanea. A Porto Marghera, i principali strumenti urbanistici e territoriali in vigore si fondano su logiche settoriali, compartimentate e stratificate, pensate per una fase storica diversa da quella attuale. Oggi, tali strumenti si dimostrano inadeguati a gestire le transizioni ecologiche, le riconversioni produttive, le forme ibride dell'abitare e le vulnerabilità ambientali

emergenti.

Anche la governance è fortemente frammentata, con soggetti dotati di strumenti propri che spesso si sovrappongono senza un preciso coordinamento, producendo uno stato di inerzia e conflitto. Vi sono: l'Autorità del Sistema Portuale (AdSP), il Comune di Venezia, la Regione Veneto, il Demanio, le aziende private e gli enti ambientali.

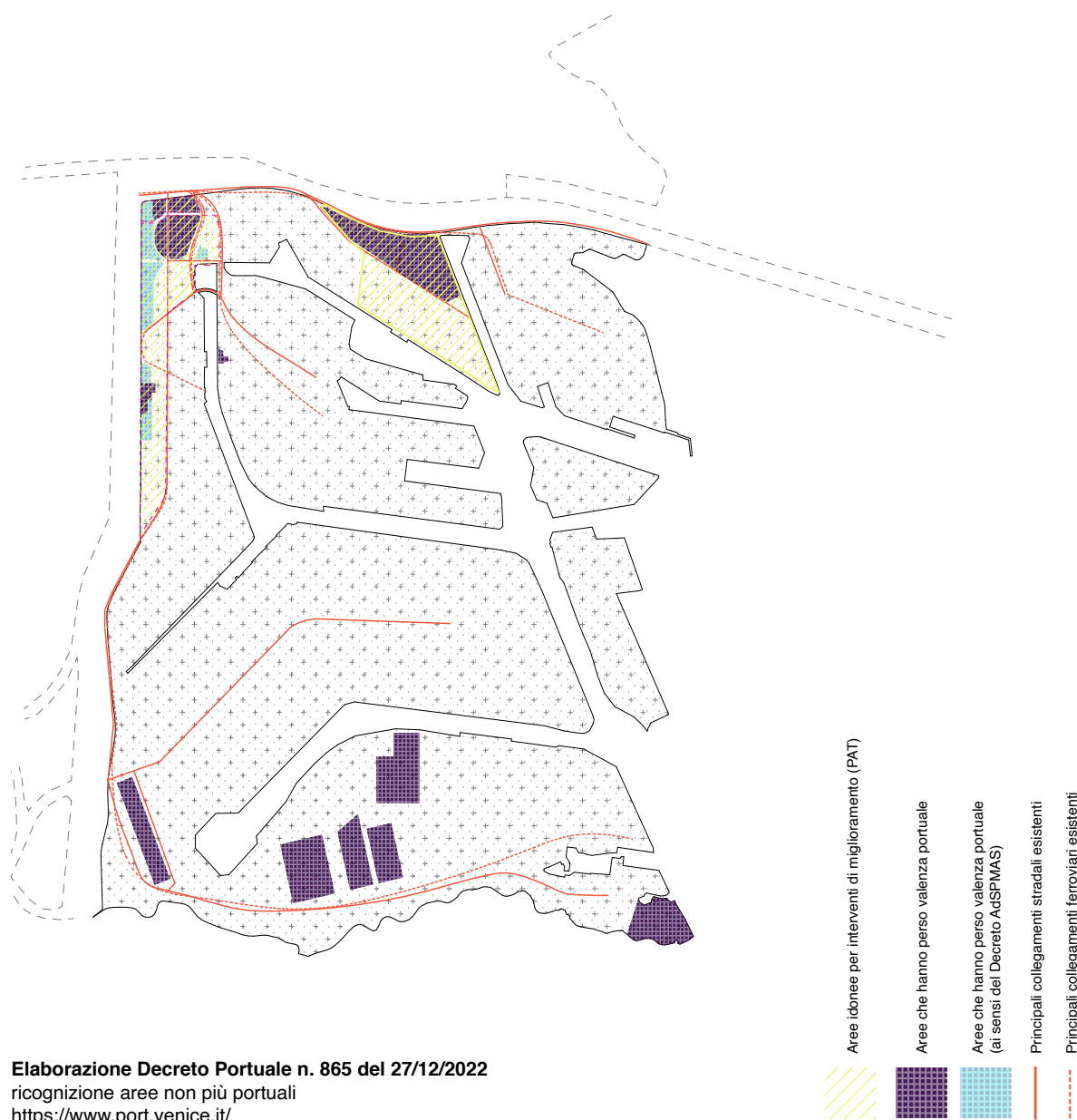
A questa governance formale si affiancano poi pratiche informali e marginali, spesso invisibili: usi temporanei, forme di occupazione, degrado controllato o tollerato. In questo senso, nemmeno lo spazio dismesso è mai neutro: è campo di conflitto tra progettualità ufficiali e pratiche d'uso informali, tra chi prende decisioni e chi le subisce.

A Porto Marghera, dunque, il potere si esercita attraverso strumenti urbanistici frammentari e dispositivi amministrativi poco coordinati, che hanno prodotto un paesaggio normato ma privo di visione, in cui la progettualità è progressivamente dissolta, lasciando spazio all'inerzia o a trasformazioni parziali e incoerenti.

Verranno ora analizzati gli strumenti del governo del territorio vigenti.

¹ Viganò P., *Il giardino biopolitico: spazi, vite e transizione*, Roma, Donzelli, 2023.

² Bianchetti C., *Spazi che contano: il progetto in epoca neo-liberale*, pp.18-20.



PIANO REGOLATORE PORTUALE (PRP)

dell'Autorità Portuale del Mare Setentrionale, formalmente ancora vigente per l'area di Porto Marghera, risale al 1965³ e, nonostante alcuni aggiornamenti puntuali nel corso del tempo, resta ancora ancorato a una visione funzionalista, produttiva e autoritaria del territorio. Questo piano, completamente scollegato dalla pianificazione comunale e disinteressato alle dinamiche ambientali e urbane, perpetua un'idea di porto come infrastruttura autonoma e autosufficiente, chiusa rispetto alla città e indifferente alla qualità dello spazio pubblico o al benessere ambientale.

L'impostazione del PRP si è ulteriormente irrigidita con l'applicazione del Decreto Grandi Navi (DL 103/2021),⁴ che ha deviato il transito delle navi da crociera dal centro storico veneziano verso Porto Marghera. In questo modo, l'area è stata caricata di una nuova funzione, quella crocieristica, senza alcuna riflessione complessiva sull'impatto ambientale, paesaggistico o sociale. Si tratta di un'operazione che sfrutta il vuoto normativo e progettuale, trattando Porto Marghera come un contenitore da riutilizzare, e non come territorio fragile e complesso.

È in corso la redazione di un nuovo PRP, che dovrebbe, almeno in teoria, adottare una visione più sistemica e contemporanea, firmata da amministrazioni locali. Tuttavia, la pianificazione portuale continua a seguire

logiche autoreferenziali, incapaci di coordinarsi con la pianificazione urbana, e a concentrarsi principalmente sulla massimizzazione della capacità operativa. Anche i recenti tentativi di integrazione con la pianificazione comunale, come il Decreto n.865 del 27/12/2022 che identifica alcune aree portuali dismesse da destinare a usi urbani, appaiono come escamotage tecnici per legittimare trasformazioni già decise in chiave estrattiva e turistica, più che come strumenti di effettiva apertura progettuale.

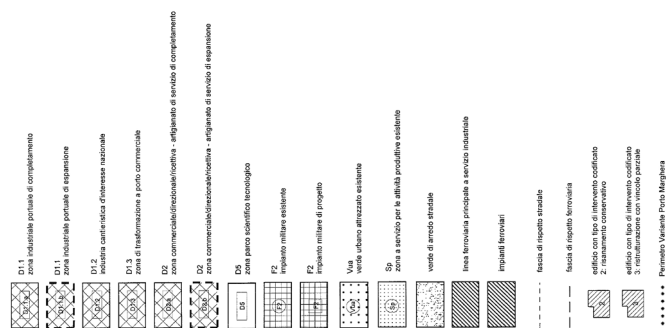
Dietro la logica dell'"interazione porto-città" si cela, infatti, estensione funzionale del modello turistico di consumo, con un'impronta infrastrutturale permanente. Il risultato è una profonda incoerenza tra obiettivi dichiarati e strumenti reali: da un lato si parla di rigenerazione urbana e dialogo tra città e porto, dall'altro si continuano a promuovere investimenti impattanti, pensati per l'attracco delle grandi navi.

L'adattamento delle banchine delle strutture portuali a questa funzione congela l'area in una logica prevalentemente estrattiva, rinviando ancora una volta ogni progetto di rigenerazione lenta, ecologica e relazionale.

Il PRP, nella sua forma attuale, non promuove un futuro sostenibile per Porto Marghera, ma ne consolida la marginalità e ne compromette il potenziale come spazio di sperimentazione urbana.

³ Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Setentrionale, **Piani Regolatori Portuali**, www.port.venice.it/governance/piani-e-programmi/piani-regolatori-portuali/, giugno 2025.

⁴ Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, **DL 103/2021**, www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2021/09/18/21A05566/sg, giugno 2025.



Unione quadranti VPRG 2008
www.comune.venezia.it/it/content/vprg_terraferma

PIANO REGOLATORE GENERALE (PRG), del Comune di Venezia, formalmente ancora vigente e approvato nel 1962 (adottato con delibera Commissariale n.15429 del 20/03/1959 e approvato con Decreto del Presidente della Repubblica del 17/12/1962)⁵, rappresenta oggi uno strumento radicalmente inadeguato rispetto alle trasformazioni sociali, economiche e ambientali che hanno attraversato l'area di Porto Marghera negli ultimi decenni. Nonostante le numerose varianti succedutesi nel tempo, l'ultima nel 2008 con il VPRG ⁶, il piano continua a riflettere una visione rigidamente funzionalista e compartimentata del territorio, erede del periodo industriale. Porto Marghera viene ancora inquadrata come una zona produttiva, articolata in sottozone industriali, portuali, cantieristiche, commerciali e ricettive. Una classificazione che risulta del tutto disallineata rispetto alla realtà fisica e funzionale dell'area, che è invece segnata da ampie porzioni dismesse, usi informali e da dinamiche di abbandono e riconversione spontanea. Questa dissonanza normativa contribuisce a generare un vuoto operativo e interpretativo, ostacolando qualsiasi strategia progettuale contemporanea che miri a superare l'idea di contenimento funzionale

5 Comune di Venezia, **Piano Regolatore Generale**, www.comune.venezia.it/it/content/prg-comune-venezia-0, giugno 2025.

per abbracciare logiche di rigenerazione, accessibilità e coesistenza d'usi. Il piano, inoltre, non riconosce le potenzialità ambientali e sociali che questo territorio potrebbe avere: il verde viene relegato ai margini della viabilità come mero arredo urbano, privo di qualsiasi valore relazionale o ecologico. Anche gli edifici tutelati, per i quali si prevedono interventi codificati di risanamento conservativo, sono trattati come frammenti storici da preservare, piuttosto che come opportunità per una reinterpretazione attiva del patrimonio. Nell'area strategica di interazione porto-città, il PRG definisce l'area come asse commerciale – direzionale – ricettivo, destinandola a servizi e artigianato di supporto. Tale prescrizione, tuttavia, è frutto dell'ennesimo approccio prestazionale e deterministico, che impone una lettura univoca dello spazio urbano e ne limita drasticamente la capacità di accogliere forme ibride e adattabili. In definitiva, il piano non si presenta solo datato, ma soprattutto incapace di leggere la complessità contemporanea e di costruire scenari alternativi che valorizzino l'eterogeneità dell'area e rispondano a bisogni collettivi, imponendo una rigidità normativa.

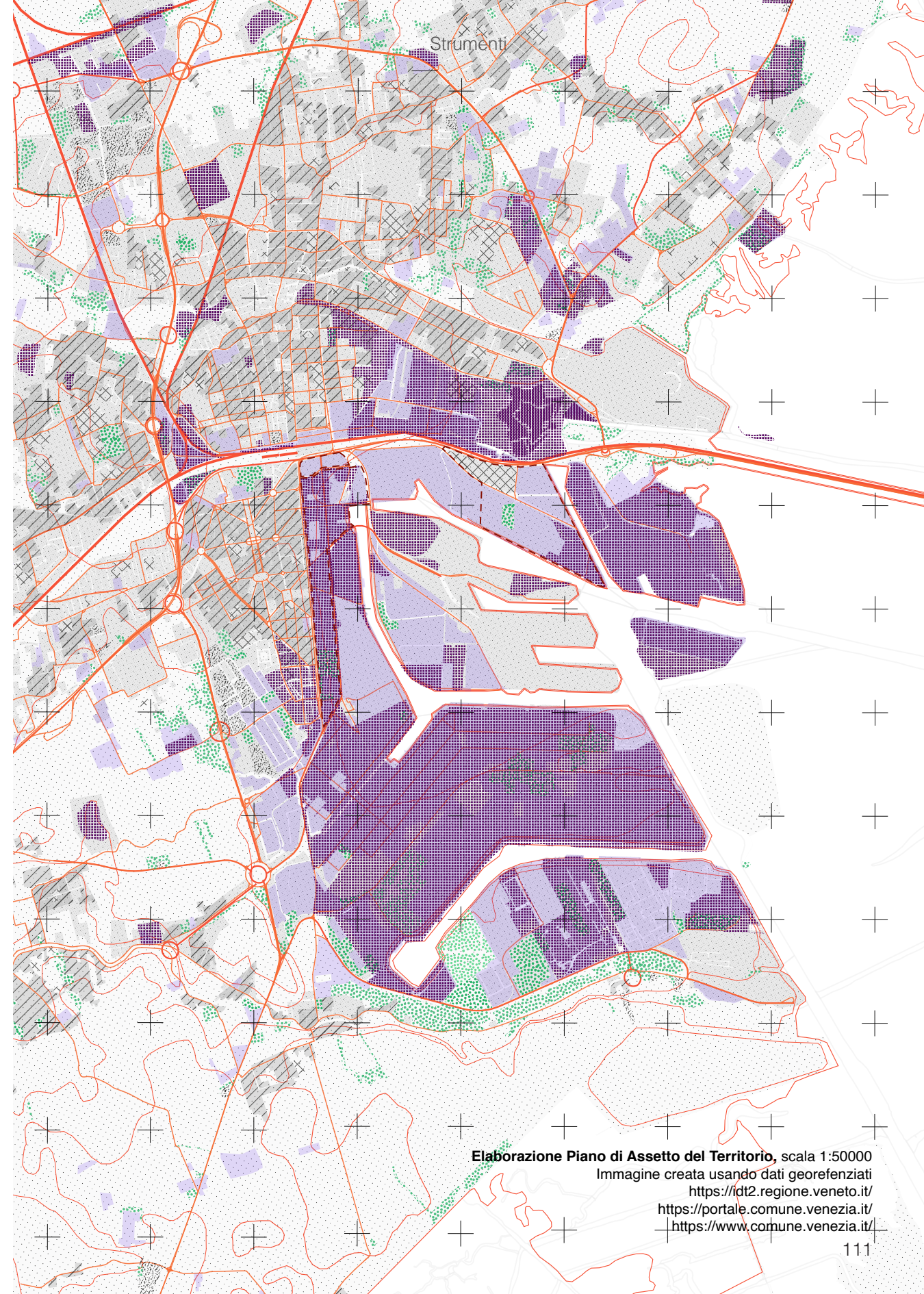
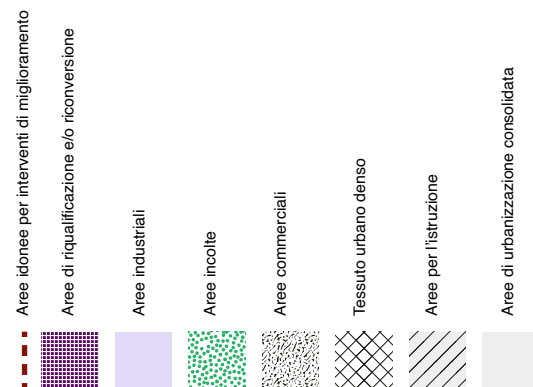
6 Comune di Venezia, **Variante Piano Regolatore Generale**, www.comune.venezia.it/it/content/vprg_terraferma, giugno 2025.

PIANO D'ASSETTO DEL TERRITORIO (PAT)

del Comune di Venezia, approvato nel 2014 (approvato in sede di conferenza decisoria del 30/09/2014, con delibera di Giunta della Provincia di Venezia n. 128 del 10/10/2014 ne è stata ratificata l'approvazione) e aggiornato nel 2020 con una variante dedicata al contenimento del consumo di suolo⁷, si configura come uno strumento di indirizzo strategico, privo di valore prescrittivo, che definisce gli orientamenti generali per lo sviluppo sostenibile del territorio. In quanto documento di programmazione, il PAT mira a costruire una visione urbana di lungo periodo, recependo le direttive sovraordinate (come il PTRC) e integrando strategie degli strumenti settoriali comunali, quali il Piano Strategico e il Piano Urbano della Mobilità. Tuttavia, sebbene si proponga come tentativo di aggiornamento del quadro urbanistico, il PAT fallisce nel fornire una direzione chiara e operativa per aree complesse e critiche come quella in esame. In questa parte del territorio, il piano si limita a formulare intenzioni generali e categorie ampie, senza indicazioni precise né strumenti di attuazione capaci di orientare concretamente le trasformazioni.

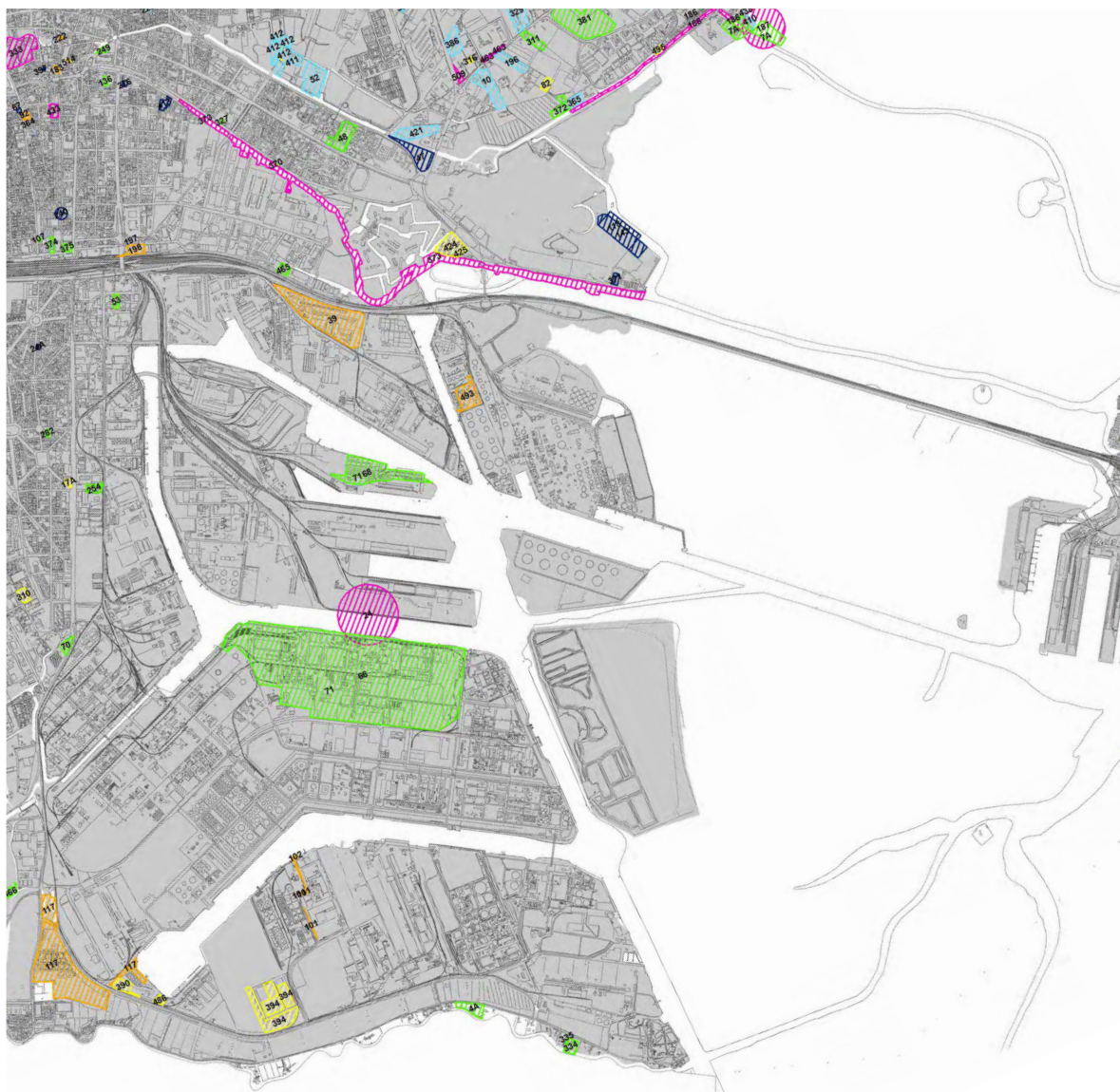
L'area è suddivisa in grandi porzioni funzionali: le zone ad urbanizzazione consolidata, che comprendono comparti industriali attivi, portuali e cantieristici, risultano cristallizzate; mentre le aree di riqualificazione o conversione, sebbene nominalmente riconosciute, vengono lasciate in una condizione di

indeterminatezza strategica, in cui ogni ipotesi di trasformazione è sospesa o implicitamente subordinata a interessi esterni o verticali (come la riconversione energetica delle grandi fabbriche o lo sviluppo crocieristico). Questa assenza di progettualità territoriale genera una vera e propria zona grigia pianificatoria che finisce per favorire operazioni speculative o settoriali scollegate da una visione complessiva dell'area. Laddove sarebbe necessaria una capacità di leggere e governare le istituzioni, il PAT si limita a registrare lo stato di fatto, rinunciando a costruire scenari che promuovano un uso collettivo del suolo. In questo senso, questo strumento, pur avendo recepito la necessità di contenere il consumo di suolo, non riesce a proporre un modello urbano alternativo, fermandosi ad una dimensione astratta ed evitando un confronto esplicito con le tensioni reali che attraversano Porto Marghera lasciando così campo libero a interventi disgiunti, opportunistici e privi di coerenza territoriale.



Elaborazione Piano di Assetto del Territorio, scala 1:50000
 Immagine creata usando dati georeferenziati
<https://idt2.regione.veneto.it/>
<https://portale.comune.venezia.it/>
<https://www.comune.venezia.it/>

7 Comune di Venezia, **Piano d'Assetto del Territorio**, www.comune.venezia.it/it/content/pat-piano-assetto-territorio, giugno 2025.



Estratto tavola di sintesi con proposte per il Piano degli Interventi - tavola 1

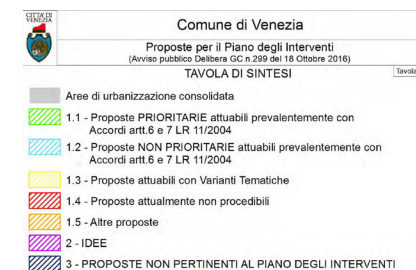
PIANO DEGLI INTERVENTI (PI), approvato nel 2016 (in seguito all'Avviso pubblico approvato con delibera di Giunta Comunale n. 299 del 18/10/2016) e con valutazione delle proposte ricevute nel 2018 (delibera di Giunta Comunale n.273 del 26 luglio 2018)⁸ rappresenta lo strumento urbanistico operativo che dovrebbe tradurre le linee strategiche del PAT in azioni concrete. In teoria, il PI dovrebbe costituire la piattaforma per attuare le trasformazioni territoriali attraverso progetti puntuali e mirati. Tuttavia, nella pratica, si rivela un dispositivo frammentato e scarsamente incisivo, privo di una visione organica capace di guidare le trasformazioni urbane in materia sistemica.

Nel caso di Porto Marghera, il PI non formula alcuna proposta territoriale integrata, né affronta le problematiche strutturali dell'area, come le bonifiche ambientali, la dismissione industriale o la relazione tra suolo, spazio pubblico e accessibilità. Al contrario, si limita ad assecondare logiche settoriali e interventi isolati, prevalentemente di natura logistica, portuale o produttiva. Questi interventi, per lo più di iniziativa privata, vengono autorizzati e inseriti singolarmente nel piano, contribuendo a rafforzare una logica incrementale e reattiva.

Questa modalità operativa favorisce la frammentazione spaziale e funzionale dell'area, producendo una costellazione di micro-progetti, spesso incapaci di generare valore collettivo. Il risultato è un mosaico di lotti autonomi, introversi e disconnessi dal contesto urbano, privi di relazioni tra loro scollegati da qualunque strategia di rigenerazione complessiva. In questa condizione, lo spazio urbano viene atomizzato e ridotto a somma di superfici operative, senza alcuna attenzione ai bordi che si generano e alle mancate connessioni. L'assenza di un disegno pubblico coerente si traduce in un'area disarticolata, dove la pianificazione non guida, ma rincorre gli interessi forti, delegando le trasformazioni a dinamiche spontanee e non controllate.

Il PI si riduce quindi ad un registro di deroghe, adattamenti e approvazioni episodiche, in cui l'interesse pubblico resta marginale. Questo approccio, lungo periodo, svilisce il ruolo della pianificazione come strumento di progetto collettivo, e contribuisce a mantenere Porto Marghera in uno stato di sospensione, in cui ogni intervento, anche quando realizzato, fatica a produrre senso, qualità e coesione urbana.

8 Comune di Venezia, **Piano degli Interventi**, www.comune.venezia.it/it/pianointerventi, giugno 2025.



Attualmente, ogni autorità sta pianificando in autonomia, secondo logiche settoriali e compartimentate, applicando griglie normative rigide basate su zone omogenee e destinazioni d'uso predeterminate. Questo approccio ignora del tutto la complessità contemporanea del territorio di Porto Marghera, fatta di spazi ibridi, vuoti urbani, forme temporanee e informali, e relazioni in costante ridefinizione tra infrastrutture, ambiente e insediamenti umani.

In questo scenario di piani, manca completamente una visione integrata di porto, città e Laguna: gli strumenti di governo del territorio non si parlano, non si contaminano, non si coordinano. La Laguna, sistema ecologico fragile e instabile, viene ancora concepita come contenitore operativo, non come organismo da curare e custodire. Si procede per grandi opere, interventi invasivi e infrastrutturali, quando sarebbe invece necessario un cambio radicale di paradigma:

strategie leggere, adattive, reversibili, spazi porosi, capaci di accogliere incertezza e valorizzare l'ambiente, l'uso e la sua trasformazione.⁹

Il vuoto più evidente è di tipo progettuale: nessuno degli strumenti vigenti riesce a costruire una visione d'insieme, una strategia spaziale capace di leggere le trasformazioni ambientali, sociali, e infrastrutturali in atto. I piani agiscono come semplici dispositivi normativi, non come strumenti trasformativi. L'interesse pubblico viene ridotto alla somma di destinazioni d'uso, dissolvendosi in una logica tecnico-amministrativa.

Questa assenza, oggi più che mai, denuncia la necessità di una nuova prospettiva, in grado di costruire scenari evolutivi, dove i bordi diventano dispositivi attivi, dove le connessioni tra edifici attivi e dismessi generano nuove forme di spazio pubblico, dove il progetto non si limita a normare ma, interpreta, rammenda e prende posizione.

9 Sendra P, Sennett R., Cavallini D., **Progettare il disordine: idee per la città del XXI secolo.**

INTERVISTA

10 Febbraio 2025

È stata condotta un'intervista con un funzionario del Comune di Venezia per avere un riscontro diretto sui bisogni delle istituzioni locali e del loro campo d'azione. Questo confronto mi ha permesso di comprendere meglio le priorità dell'amministrazione e, soprattutto, le sfide che il territorio deve affrontare. Dall'analisi delle informazioni raccolte, sono stati individuati diversi cluster di progetti, articolati a differenti scale di intervento, evidenziando come nell'area considerata siano presenti delle dinamiche di trasformazione, anche se alcune solo intenzionali. Questi movimenti indicano chiaramente quali zone risultano maggiormente bisognose di intervento e quali invece presentano un maggiore potenziale di trasformazione rispetto ad altre, da sviluppare anche con maggior facilità.

Greta Simonato: Come è vista l'area di Porto Marghera all'interno dell'amministrazione? L'amministrazione adotta un approccio flessibile, ad esempio attraverso varianti al Piano Regolatore generale, oppure viene seguita una linea guida ben definita?

Daniilo Gerotto: Serve chiarire subito che Porto Marghera è per l'appunto un porto e non è sotto la diretta amministrazione del Comune di Venezia, bensì è di proprietà dell'Autorità Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Vi sono però delle aree che recentemente il Porto ha ceduto al Comune (nel 2022): tra queste vi è la macroarea del Parco Scientifico Tecnologico VEGA che ha uno stretto legame solo con via Torino; tuttavia, l'interesse principale dell'amministrazione si concentra su un'area specifica definita "area di interazione porto-città" situata tra via Fratelli Bandiera, via dell'Atomo, via delle Macchine e la tangenziale, mantenendo il legame con Mestre e con Marghera.

L'amministrazione riconosce una potenzialità determinante intrinseca a Porto Marghera e per questo ha una visione strategica e segue una linea guida precisa, sebbene ci sia una certa flessibilità quando necessario. L'idea è quella di mantenere un equilibrio tra sviluppo industriale, riconversione green e miglioramento dell'integrazione tra porto e città, tramite servizi aggiuntivi.

GS: Quali tipi di trasformazioni sono previste?

DG: Sono previste diverse trasformazioni che riguardano diversi ambiti, tra cui la riconversione dei siti industriali verso industrie più sostenibili, ammodernamenti infrastrutturali e riuso di manufatti in disuso. Nell'area di cui parlavo prima, quella di interazione porto-città, è stato ritenuto cruciale individuare come primo passo della trasformazione l'Ex Industria Ottica Galileo, situata all'inizio di via Fratelli Bandiera, che è stata acquistata da una società immobiliare, assieme all'adiacente Ferriera Preo e al Molo di Venezia, storico locale collocato in via dell'Elettricità. È proprio in questa fascia dove nascerà una nuova parte di città in cui verrà realizzato uno studentato ed altri eventi collaterali dalla società Yellow Square.

DANILO GEROTTO

Direttore Area Sviluppo del Territorio e Città Sostenibile del Comune di Venezia

GS: Ci sono progetti in corso di approvazione o lavori imminenti? Ad esempio, per quanto riguarda l'Industria Ottica Galileo, tramite i giornali si apprende che in Comune si discute sul possibile inizio lavori già dal 2020.

DG: Sì negli ultimi anni si sono conclusi svariati lavori, tra cui il Mercato Ortofrutticolo, la piscina comunale e alcuni nuovi supermercati sempre lungo via Fratelli Bandiera; mentre sono già partiti i lavori per la nuova sede dell'Agenzia delle Entrate. Altri invece sono in fase avanzata di approvazione, tra cui la stessa Galileo, in cui dovrebbero venire ospitate circa 500 persone, a cui potrebbero venire sommate altre nuove residenze temporanee per i lavoratori nei pressi del Molo di Venezia. In passato vi sono stati degli arresti alle autorizzazioni per ragioni legate agli investimenti e alle condizioni di mercato.

In questi luoghi si vorrebbe cambiare il concetto di residenza, fornendolo in un modo più contemporaneo attraverso alloggi temporanei per lavoratori (ingegneri, camionisti, operai) o anche per studenti, con magari dei tentativi di co-housing. Non ci è possibile pensare al concetto di residenza tradizionale fissa perché l'area è inquinata e non il PRG non prevede l'inserimento di questa attività; tuttavia, si può cercare di leggere in chiave più attuale dando delle ulteriori sistemazioni e rispondendo alla richiesta del mercato.

GS: Quali sono gli attori principali coinvolti nello sviluppo dell'area e quali di questi potrebbero avere un ampio potere decisionale?

DG: Tra gli stakeholder principali ci sono Fincantieri, impiegato nel settore navale; One Works, un importante studio ingegneristico e architettonico; Golden Goose House, che di recente ha ampliato la sua sede rendendola più innovativa e polifunzionale; e infine piccole realtà attive nel settore artistico come Pila40. Oltre a queste piccole realtà e ai numerosi studi di architettura, vi sono anche dei colossi industriali come Enel Spa e Cereal Docks.

È in questa fase che vi è una presa del progetto sulla base delle trasformazioni in atto e di quelle previste nei prossimi anni, consentendo di sviluppare strategie mirate e coerenti con l'evoluzione del contesto urbano. L'osservazione dei cambiamenti in corso, ma anche dei bisogni, diventerà fondamentale per orientare le scelte progettuali, garantendo che gli interventi rispondano in modo efficace alle esigenze del territorio e della comunità.

GS: In passato è mai stata proposta una pianificazione generale su larga scala per Porto Marghera?

DG: Sì, ci sono state delle proposte, attualmente anche il porto sta sviluppando un proprio nuovo Piano Regolatore, ma in genere gli investitori hanno preferito intervenire su lotti singoli piuttosto che su un'area più ampia. Il compito dell'amministrazione in questo momento storico, oltre ad approvare i progetti e disporre delle linee generali, può lavorare concretamente sulle infrastrutture rendendo più appetibile l'area ad eventuali investitori che potrebbero essere disposti a spostare a Porto Marghera le proprie aziende, favoriti dai servizi e la logistica, punto forte dell'area.

GS: Rispetto alle infrastrutture, ci sono dei progetti per migliorare la connessione tra Marghera Città Giardino – Porto Marghera – Venezia?

DG: Sì, ci sono interventi previsti per migliorare la viabilità, come rotonde, semafori e sottopassi. Con il completamento della nuova bretella autostradale, il traffico pesante a servizio del porto verrà dirottato su via dell'elettricità, lasciando a via Fratelli Bandiera un ruolo urbano con servizi di trasporto pubblici, e piste ciclabili. Rispetto alle piste ciclabili, ne è stata prevista una che tratterà un collegamento con Venezia, passando per via Delle Macchine, via del Commercio e via delle Industrie.

Da qui si capisce che la viabilità è cruciale. Porto Marghera ha collegamenti interessanti, ma potenziare le infrastrutture è essenziale, tanto quanto trovare nuovi usi per i molti capannoni abbandonati.

GS: Sono previste politiche per le case sociali e per affrontare il problema delle occupazioni illegali?

DG: Siamo consapevoli del problema e stiamo valutando soluzioni che possano includere forme di resistenza più flessibili, come il co-housing o alloggi temporanei per lavoratori. Ci sono anche però progetti di

riqualificazione e spazi dedicati alla comunità che sono molto importanti, come ad esempio il Centro Sociale Rivolta. Sono però fondamentali anche piccoli interventi nello spazio urbano che portano ad accrescere la qualità della vita, come ad esempio pensiline o un'adeguata illuminazione stradale.

GS: Sarebbe possibile contrattare con i privati per ottenere spazi di utilità pubblica, anche per servizi sociali?

DG: Sì, potrebbe essere interessante negoziare con i privati per ottenere aree destinate a servizi per la comunità, come spazi di accoglienza e servizi sociali. Questa tipologia di spazi si andrebbe ad aggiungere ai vari servizi che vengono già offerti dal Comune di reintegrazione sociale e di recupero.

GS: Di cosa ha bisogno realmente quest'area? Quali interventi avrebbero senso e quali caratteristiche dovrebbe avere un progetto per ottenere il consenso dell'amministrazione?

DG: Sicuramente serve un equilibrio tra industria, logistica, residenza e servizi. Questo è fondamentale per attrarre investitori con una narrazione chiara del potenziale della città. Inoltre, i progetti devono essere coerenti con la visione di sviluppo dell'area, sostenibile e capace di portare valore aggiunto non solo alla città ma in primo luogo ai cittadini.

GS: Ci sono iniziative nazionali o europee che Porto Marghera utilizza o potrebbe utilizzare per la sua riqualificazione?

DG: Sì, ci sono i fondi del PNRR (1,5 miliardi di euro) e investimenti privati e dalle ferrovie (3 miliardi di euro) per un totale di 4,5 miliardi di euro. La sfida maggiore è integrare risorse pubbliche e private in modo efficace, con la consapevolezza che non si può pensare di costruire esclusivamente con fondi pubblici perché insufficienti.

Tensioni urbane

“La gente vive lo spazio domestico, privato, collettivo e pubblico, secondo modalità imprevedibili, determinate da fattori soggettivi culturali e materiali, una forma di “potere invisibile” che attraversa le pratiche quotidiane. Tuttavia, la società si muove anche entro dei confini imposti da forze potenti, dotate di influenza politica, economica e finanziaria.”¹⁰

Le istanze del potere sono il nodo più complesso e determinante per i processi di trasformazione urbana. Il potere non si manifesta solo nei piani, nelle leggi e nelle istituzioni che governano lo spazio, ma si radica nel suolo stesso: ne decide l'accessibilità, la possibilità d'uso e la capacità di esclusione. Lo spazio, quindi, non è soltanto una realtà fisica e ambientale ma è sommerso da regole parametri e vincoli legislativi. La sua progettazione equivale ad utilizzare tecniche di potere che riescono a toccare e ad influenzare la vita.¹¹

Porto Marghera, in questo senso, si configura come una metafora biopolitica: un territorio in cui si intersecano decisioni legate al potere economico riguardanti la logistica, il porto, il turismo crocieristico, con tensioni di ordine ambientale e sociale, spesso in conflitto tra loro. È il campo in cui si confrontano visioni opposte di città: da una parte quella estrattiva e funzionale, dall'altra quella che rivendica il diritto all'abitare, all'accesso, alla qualità ambientale. Progettare, allora, soprattutto in questo contesto significa muoversi dentro queste tensioni, riarticolarlo il potere attraverso forme di spazio pubblico, accessibile e rigenerativo.¹²

Questo è un territorio in cui sta avvenendo una transizione,¹³ caratterizzato da una molteplicità di attori in conflitto: autorità portuale, amministrazione comunale, operatori privati della logistica e del turismo, investitori immobiliari, associazioni civiche, lavoratori dell'area. Ognuno di questi soggetti agisce secondo logiche differenti, spesso individualiste, senza un disegno condiviso sul futuro del territorio. Tuttavia, il filo conduttore che li accomuna sembra essere una crescente applicazione di logiche estrattive, il cui valore del suolo è letto soprattutto come opportunità economica.

Il progetto di rigenerazione deve stare allora dentro i vincoli imposti dagli strumenti normativi, ma senza rinunciare ad occuparsi della vita: deve considerare i bisogni collettivi, le dinamiche territoriali e creare uno spazio di qualità, poroso e aperto.

La cessione di aree portuali, e l'arrivo delle grandi navi a Porto Marghera, previsto e incentivato da recenti disposizioni normative (come il Decreto Portuale n.865/2022), rappresentano una delle manifestazioni più evidenti della cultura economica estrattiva e consumistica.

10 Sini C., Pasqui G., *Perchè gli alberi non rispondono: lo spazio urbano e i destini dell'abitare. Dialogo tra Gabriele Pasqui e Carlo Sini*, Milano, Jaca Book, 2020, p.43.

11 Viganò P., *Il giardino biopolitico: spazi, vite e transizione*.

12 Sini C., Pasqui G., *Perchè gli alberi non rispondono: lo spazio urbano e i destini dell'abitare*.

13 Tosi M.C., Faraone C., *Città e lavoro: spazi, attori e pratiche della transizione tra Mestre e Marghera*.

Si tratta di una logica che tende a sfruttare il territorio in funzione del turismo, piegando le trasformazioni urbane a interessi di profitto e al transito, piuttosto che concentrarsi sulla vita urbana, la coesione sociale o la qualità ambientale. Si ripropone il paradigma industriale e funzionalista, dove l'infrastruttura è pensata fine a sé stessa, separata da una visione integrata al territorio e senza dare peso alle conseguenze ambientali che determinate scelte speculative causano.

In questo modo Porto Marghera rischia di diventare un retrovia operativo per il turismo di massa, a servizio della città storica, senza che venga messo in discussione il modello di sviluppo che ha generato, e continua a generare, le stesse criticità che oggi si tentano di correggere.

Questa posizione critica non può ignorare però la realtà normativa e il quadro politico vigente. Il decreto ha dato avvio ad una nuova configurazione delle aree, trasferendole dalla gestione portuale a quella comunale, aprendole ad un'ipotesi di rigenerazione urbana. Tuttavia, il processo che si sta

attivando è finora dominato da una logica altamente speculativa, in cui avviene una sempre maggiore privatizzazione strisciante dello spazio pubblico da parte di società private, mentre l'amministrazione si occupa solo di rendere appetibili le infrastrutture per possibili investitori.

La privatizzazione, infatti, non si manifesta solo attraverso la cessione o l'acquisto diretto di area, ma anche tramite la commercializzazione dello spazio pubblico, la sua subordinazione a interessi privati, la limitazione della libertà d'uso, e l'omologazione degli usi urbani al consumo. Questi spazi, se governati dal profitto, diventano luoghi consumabili e non più condivisi, ostacolando l'interazione, la diversità e l'imprevedibilità sociale, che diversamente una città aperta all'improvvisazione e al disordine potrebbe più facilmente permettere.¹⁴

Tra i numerosi interventi in fase di proposta, è emblematico il caso dell'Officina Galileo e della Ferriera Preo, due aree la cui rigenerazione è oggi orientata verso funzioni a carattere turistico, residenze temporanee

e spazi destinati al lavoro terziario. Si tratta di operazioni che, pur presentandosi sotto l'etichetta della riconversione urbana, risultano altamente speculative, incapaci di inserirsi in una visione strategica più ampia del territorio. Il risultato è l'ennesimo spazio chiuso, introverso, destinato più alla valorizzazione che alla costruzione di nuove relazioni urbane. Inoltre questi progetti restano spesso bloccati o rallentati da una molteplicità di istanze amministrative e politiche, che generano ambiguità procedurali e incertezza attuativa, paralizzando di fatto qualsiasi tentativo di trasformazione strutturale.

L'incapacità e l'indisponibilità economica delle pubbliche amministrazioni di portare avanti un processo rigenerativo, unita alla concreta realizzazione del terminal crocieristico, impone di riconoscere la non reversibilità di alcune scelte. Tuttavia, proprio per questo, è necessario che queste scelte vengano adattate e assorbite all'interno di una strategia più ampia, capace di mitigare gli impatti e redistribuire i benefici tra chi vive e attraverso questi spazi.

La rigenerazione di Porto Marghera potrebbe allora sperimentare nuove forme di coesistenza tra la vita urbana e l'economia portuale, immaginando relazioni in spazi aperti, adattivi, capaci di accogliere la complessità. In questa visione, lo spazio ed il suolo che lo determina, non è solo contenitore di funzioni ma diventa esso stesso infrastruttura ambientale e sociale¹⁵, articolando usi misti e temporanei.¹⁶

La rigenerazione, così intesa, non è solo un fatto tecnico, ma una pratica politica, capace di redistribuire potere, accesso e possibilità attraverso la porosità dello spazio. È tra tutte queste istanze, tra vincoli imposti e possibilità emergenti, che si apre un futuro plausibile, non certo, ma praticabile.

14 Sendra P, Sennett R., Cavallini D., **Progettare il disordine: idee per la città del XXI secolo.**

15 Viganò P., **Il giardino biopolitico: spazi, vite e transizione.**

16 Jacobs J., **Vita e morte delle grandi città: saggio sulle metropoli americane**, prefaz. Carlo Olmo, Torino, Einaudi, 2009, p.225.

Lo schema indaga i principali attori legati alle Officine Galileo e Ferriera Preo di Porto Marghera mappando i legami esistenti e le ipotesi future. Elemento principale ed attivatore del processo di trasformazione è la figura dell'Autorità Portuale del Mare Settentrionale, che grazie alla cessione di alcune aree di sua proprietà sta permettendo l'avvio di un processo di rigenerazione guidato dal Comune di Venezia. Le altre figure fondamentali sono le società Gucada s.r.l. e Honeycomb proprietarie dei lotti in questione.

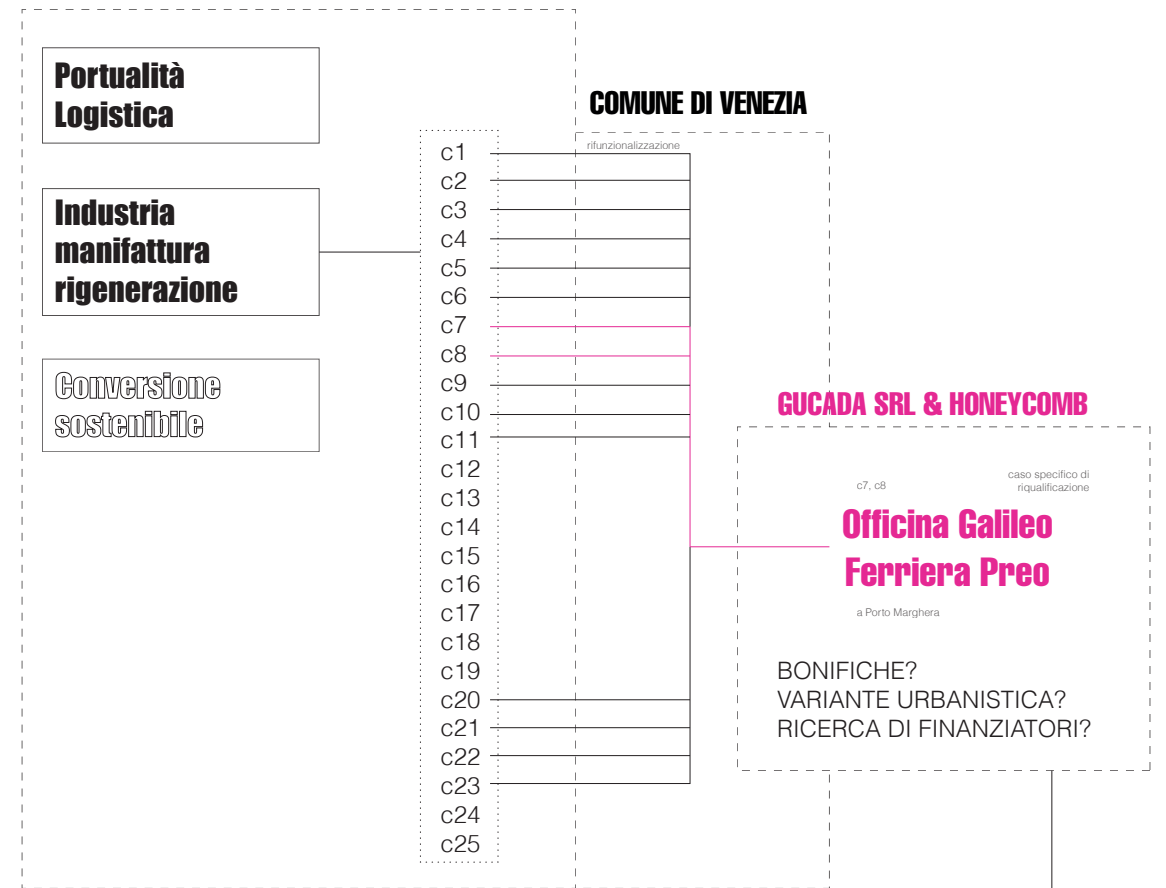
Le questioni che emergono tessono una rete di controversie dove il luogo, il tempo e le politiche del contesto svolgono un ruolo fondamentale. Infilandosi nel contesto spazio-temporale viene resa possibile l'elaborazione di un'ipotesi futura dove sfuma lo scenario precedente e se ne inserisce uno nuovo. Il periodo storico in cui il progetto si localizza consente di ragionare su possibili collaborazioni future legate a mutazioni attoriali cicliche e prevedibili, permettendo una graduale riappropriazione dello spazio.

Nello specifico, guardare ad una ventaglia più ampio di fruitori del luogo rappresenta un possibile primo e prezioso tassello affinché avvenga una rigenerazione attiva dell'area che parta dalle Officine e dalla Ferriera, ormai in disuso, estendendosi verso Porto Marghera attraverso una collaborazione tra pubbliche istituzioni e società investitrici private.

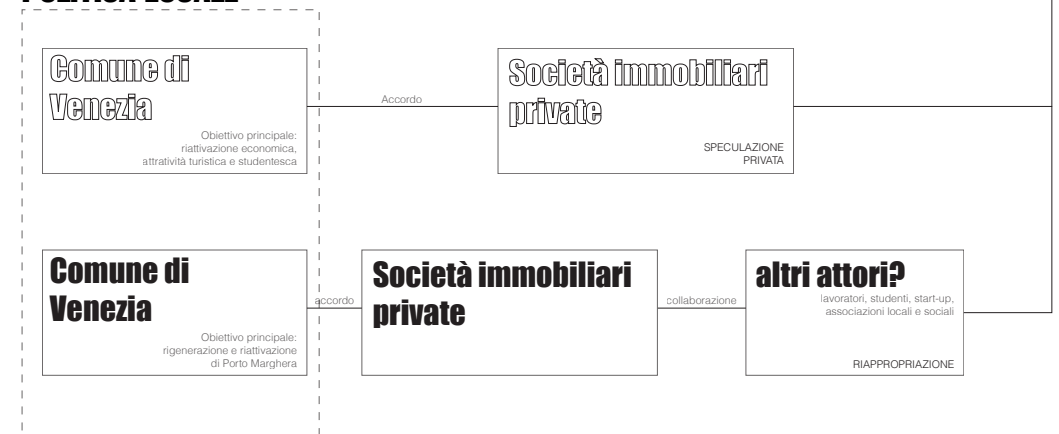
I casi elencati (C1-C25) torneranno riportati successivamente alle pp.141-145 come edifici dismessi da integrare all'interno della strategia di progetto.

Mappa degli attori coinvolti

AUTORITÀ PORTUALE



POLITICA LOCALE



----- ambito di competenza raggruppamento ————— connessione

Piani

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)
Regione Veneto, 2020

Piano Regolatore Generale (PRG)
Comune di Venezia, 1962

Variante al Piano Regolatore Generale
Comune di Venezia, 2008

Piano Assetto del Territorio (PAT)
Comune di Venezia, 2020

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)
a supporto della pianificazione e dello sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia, 2021

Norme

NTA PTRC. Norme Tecniche di Attuazione PTRC (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto), 2020

NTA PRG. Norme Tecniche di Attuazione PRG (Piano Regolatore Generale)
Comune di Venezia, 2008

Zona commerciale, direzionale, ricettiva e per l'artigianato di servizio
Edifici con intervento codificato di tipo 2 (risanamento conservativo)

NTA PAT, Norme Tecniche di Attuazione PAT (Piano di Assetto del Territorio)
Comune di Venezia, 2020

NTA PTCP, Norme Tecniche di Attuazione PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale)
Provincia di Venezia, 2014

Decreti

Decreto AdSPMAS 358/2020
Ricognizione aree non più portuali

D.Lgs. 24/2004

Progetti Accademici

W.a.VE. 2016
Università IUAV di Venezia
Concorso di idee per il futuro di Porto Marghera (2017)

Riconoscimenti

Sito di Interesse Nazionale (SIN), 1998

Area di crisi industriale complessa
Approvato con Decreto Ministeriale del 8 marzo 2017

Progetti

Progetto di Riconversione e Riqualificazione industriale (PRRI)
Regione Veneto 2014

Progetto di riqualificazione urbana
Architetto Silvio Fassi, 2020

Progetto RE.MO.VE. (REcupero periferie e MOBilità sostenibile per la Città metropolitana di VENEZIA)
approvato con DPCM del 25 maggio 2016

Programmi

Programma OCULUS
2011

Accordi

Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale
2012 - 2022

Bandi

Bando PNRR
Riqualificazione di via dell'Elettricità, 2023

**2021
03**

Il cracking di Porto Marghera si ferma

“Eni conferma che Porto Marghera avrà un ruolo fondamentale nel nuovo percorso strategico della società, che la porterà al 2050 all’azzeramento delle emissioni nette complessive di Co2 di processi industriali e prodotti finali. Si sta valutando la realizzazione nel sito di iniziative industriali basate su tecnologie innovative, volte a una sempre maggiore sostenibilità e circolarità.”

Di anonimo
(VeneziaToday)

**2021
03**

La rigenerazione urbana dell’ex Galileo di Marghera non ha più un cuore turistico.

“La pandemia ha fatto perdere attrattività ai progetti che prima avevano al centro la destinazione turistico-ricettiva. Il piano di rigenerazione urbana dei 25 mila metri quadri di area industriale a Marghera, tra via Fratelli Bandiera e via delle Macchine, la zona dell’ex ferriera Preo, del Molo di Venezia e delle ex officine Galileo, non ha più come cuore strategico l’ostello da 600 posti previsto a fine 2019. Il dialogo con il Comune procede e prevede adesso una destinazione non turistica in favore di spazi per la produzione artistica e culturale.”

Di Antonella Gasparini
(VeneziaToday)

ARTICOLI E QUESTIONI SU PORTO MARGHERA

**2022
03**

Porto Marghera, l’area Eraclit comprata all’asta per 2,7 milioni

“L’area dell’ex Eraclit, tra le più vecchie fabbriche di Marghera da ieri ha nuovi proprietari. [...] Con l’acquisizione dei terreni della fabbrica immobiliare si assicura la possibilità di realizzare il progetto “Green Point”: un centro commerciale e direzionale alto 25 metri, di sei piani, per un totale di quasi 4 mila metri quadrati.”

Di M.Ch.
(La Nuova di Venezia e Mestre)

**2022
07**

EX OFFICINE GALILEO, DEGRADO E SGOMBERI MA SORGERÀ UNO STUDENTATO.

“Ex officine Galileo a Marghera: nei giorni scorsi nuovi sgomberi nell’edificio. [...] Giorni fa la polizia locale aveva trovato anche delle persone all’interno, alcuni stranieri, che sono stati fatti uscire. L’immobile è frequentemente oggetto di frequenti interventi di sgombero e messa in sicurezza da parte della Municipale.”

Di anonimo
(VeneziaToday)

**2023
06**

A Marghera la “fabbrica” della creatività: nasce il maxi-atelier di Golden Goose

“tra i capannoni della zona industriale, nascerà un centro studi di un marchio internazionale che nacque poco più di una ventina di anni fa proprio in un piccolo atelier di Marghera.”

Di Fulvio Fenzo
(Il Gazzettino)

**2024
04**

Sono in corso i lavori per la stesura dei piani regolatori dei porti di Venezia e Chioggia

(Autorità Portuale del Mare Adriatico Settentrionale)

**2024
05**

ZONA SPECIALE IN VENETO, PIOGGIA DI MILIONI PER LE AZIENDE CHE INVESTIRANNO A PORTO MARGHERA.

“Ufficializzati i crediti fiscali per 80 milioni alle imprese insediate nella Zona di Logistica Speciale [...] Una assicurazione sulle modalità di accesso al beneficio fiscale per le nuove imprese che si vorranno insediare nell’area o per l’ampliamento di aziende già presenti. Un’opportunità per permettere il rientro in Veneto di aziende che hanno delocalizzato e di attrarne delle nuove.”

Di Martina Zambon
(Corriere della Sera)

**2024
07**

Venezia, indagine sui terreni del sindaco Brugnaro: cos’è l’area dei Pili e che ruolo ha nell’inchiesta.

“L’area, all’imbocco del ponte translagunare Mestre-Venezia, è una zona di laguna fortemente inquinata dalle lavorazioni di Marghera che fu acquistata da Brugnaro nel 2006, per circa 5 milioni di euro.”

Di Alberto Zorzi
(Corriere della Sera)

**2024
10**

Porto Marghera utilizzabile per sperimentare il nuovo nucleare.

“Renato Brunetta lancia la candidatura e scatena le reazioni. Multinazionali e grandi aziende pronte a investire”

Di Barbara Ganz
(Il Sole 24 Ore)

**2025
01**

**ECOGIUSTIZIA
SUBITO PER
IL SIN DI
VENEZIA-PORTO
MARGHERA.**

“Le bonifiche nel SIN di Venezia – Porto Marghera sono ferme al palo, ostaggio di burocrazia e finanziamenti che rischiano di continuo stop e tagli. Attualmente sono stati bonificati solo il 21% della superficie a terra e lo 0,1% della falda. Una negligenza che va avanti da decenni, di cui fanno le spese i cittadini e lo sviluppo del territorio, ancora relegato ad attività industriali inquinanti»

Di anonimo
(Lega Ambiente)

Atlante

“The sea is not an empty space, but a territory where multiple political, economic, commercial and military interests coexist and sometimes collide. It is a territory of maritime flows that shape the coasts of Europe independently from national borders and land-bound dynamics. It is also a territory where many challenges play out, including climate change, energy changes, migration, sea-level rise.”¹⁷

I porti costituiscono sistemi urbani estremamente complessi e delicati: sono dispositivi di scambio, lavoro e infrastruttura, ma allo stesso tempo luoghi di esclusione, inquinamento e disconnessione. Nati come interfaccia tra la città e il mare, ambienti estremamente trafficati e vissuti, oggi sono al centro di una transizione difficile che include molteplici fattori (economici, sociali e ambientali). Molti di essi, segnati dalla crisi dell'industria e dalla riconfigurazione delle catene logistiche globali, stanno vivendo un momento critico in cui si intrecciano nuove forme di rigenerazione urbana, politiche di sviluppo economico e domande di giustizia spaziale, tutte sotto il grande occhio speculativo.

I porti europei, localizzati in maniera omogenea lungo tutte le coste dell'Europa, sono spazi profondamente segnati dal proprio passato produttivo di cui ne condividono le principali caratteristiche: infrastrutture pesanti, terminal container, banchine, linee ferroviarie e aree industriali dismesse che occupano porzioni immense di suolo urbano e che spesso appaiono impermeabili, marginali o addirittura abbandonate.

In ognuno di questi è inclusa un'autorità portuale, spesso potente che ha legami con

le autorità nazionali e internazionali, creando dei fili invisibili di collegamento attraverso l'acqua, ma anche attraverso il suolo in cui si relaziona con diversi attori locali e gruppi cittadini, spesso meno potenti. Grazie a questi fili che tessono il territorio portuale, singolarmente ogni porto ha sviluppato nel tempo, o sta iniziando a sviluppare in tempi più recenti, proprie strategie spaziali distintive e una costellazione di stakeholder pubblici e privati motivati dalla stessa intenzione di creare città portuali più sicure, più resilienti e più innovative.¹⁸

Questi luoghi, seppur geografie lontane sparse per il continente, sono oggi oggetto di dibattiti serrati sulla rigenerazione: come restituire alla città e ai cittadini questi luoghi e questi vuoti strategici, come riconvertire la logica del porto da macchina produttiva esclusiva a territorio urbano condiviso, e come immaginare spazi capaci in grado di ospitare convivenze plurime. Intanto, strumenti sovranazionali come l'Union for the Mediterranean (UfM) stanno sviluppando processi di collaborazione tra città portuali attraverso il Piano d'Azione Strategico per lo Sviluppo Urbano 2040¹⁹, che indica linee guida comuni su sostenibilità, inclusione e resilienza urbana.

Questo atlante non vuole fornire una mappa esaustiva dei porti europei, ma offrire uno strumento comparativo per comprendere Porto Marghera dentro una rete più ampia, geografie lontane. I porti non sono solo infrastrutture logistiche ma dispositivi spaziali e politici, in cui si manifesta la tensione tra interessi economici, pianificazione urbana e diritti urbani.

17 Hein C., van Mil Y., Ažman-Momirski L., **Port City Atlas, Mapping European Port City Territories: From Understanding to Design**, Rotterdam, nai010, 2023, p. 30.

18 Ibidem, pp. 13-39.

19 UfM, **Piano d'Azione Strategico per lo Sviluppo urbano 2040**, [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2021/09/UfM_Strategic_Urban_Development_Action_Plan_2040.pdf](https://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2021/09/UfM_Strategic_Urban_Development_Action_Plan_2040.pdf)

MAR BALTICO

- HEL Helsingborg, SE
- HLS Helsingor, DK
- CPH Kobenhavns, DK
- TRG Trelleborg, SE
- MMA Malmo, SE
- RNN Ronne, SE
- STO Stockholm, SE
- LLA Lulea, SE
- TKU Turku, FI
- NLI Naantali, FI
- HEL Helsinki, FI
- SKV Sköldvik, FI
- TLL Tallinn, EE
- RIX Riga, LV
- VNT Ventspils, LV
- LPX Liepaja, LV
- KLJ Klaipeda, LT
- BOT Butinge, LT
- GDN Gdansk, PL
- GDY Gdynia, PL
- SZZ Szczecin, PL
- SWI Swinoujscie, PL
- RSK Rostock, DE
- ROF Rodby, DK
- PUT Puttgarden, DE
- SLM Sillamäe, EE
- LBC Lübeck, DE
- KEL Kiel, DE
- FRC Fredericia, DK
- AAR Arhus, DK

MARE DEL NORD

- AAL Aalborg, DK
- FDH Frederikshavn, DK
- HIR Hirtshals, DK
- EJB Esbjerg, DK
- BRB Brunsbüttel, DE
- HAM Hamburg, DE
- BRE Bremen, DE
- WVN Wilhelmshaven, DE
- BWRV Bremerhaven, DE
- DZL Delfzijl, NL
- EME Emden, DE
- AMS Amsterdam, NL
- RTM Rotterdam, NL
- ANR Antwerp, BE
- GNE Ghent, BE
- ZEE Zeebrugge, BE
- DKK Dunkirk, FR
- CQF Calais, FR
- MED Medway, UK
- LON London, UK
- FXT Felixstowe, UK
- HRW Harwich, UK
- IPS Ipswich, UK
- IMM Immingham, UK
- HUL Hull, UK
- MME Tees & Hartlepool, UK
- TYN Tyne, UK
- FOR Forth (Edinburgh), UK
- BGO Bergen, NO
- TON Tonsberg, NO
- OSL Oslo, NO
- GOT Goteborg, SE

OCEANO ATLANTICO

- CYP Clydeport, UK
- CYN Cairnryan, UK
- BEL Belfast, UK
- LAR Larne, UK
- DUB Dublin, IE
- ORK Cork, IE
- HYM Heysham, UK
- LIV Liverpool, UK
- HLV Holyhead, UK
- MLF Milford Haven, UK
- BRS Bristol, UK
- SOU Southampton, UK
- PME Portsmouth, UK
- LEH Le Havre, FR
- NTE Nantes Saint-Nazaire, FR
- LRH La Rochelle, FR
- BOD Bordeaux, FR
- BIO Bilbao, ES
- GIJ Gijón, ES
- LCG La Coruña, ES
- FRO Ferrol, ES
- LEI Leixões (Porto), PT
- LIS Lisboa, PT
- HUV Huelva, ES
- LPA Las Palmas, ES
- SCT Santa Cruz Tenerife, ES
- CAD Cádiz, ES

MAR MEDITERRANEO

- ALG Algeciras, ES
- CEU Ceuta, MA
- CAR Cartagena, ES
- VLC Valencia, ES
- CAS Castellón, ES
- TAR Tarragona, ES
- BCN Barcelona, ES
- MRS Marseille, FR
- TLN Toulon, FR
- GOA Genova, IT
- SVN Savona, IT
- SPE La Spezia, IT
- LIV Livorno, IT
- CVV Civitavecchia, IT
- NAP Napoli, IT
- PFX Porto Foxi, IT
- CAG Cagliari, IT
- PMO Palermo, IT
- SIR Siracusa, IT
- MSN Messina, IT
- MLZ Milazzo, IT
- GIT Gioia Tauro, IT
- REG Reggio di Calabria, IT
- TAR Taranto, IT
- RAN Ravenna, IT
- VCE Venezia, IT
- TRS Trieste, IT
- KOP Koper, SI
- MNF Monfalcone, IT
- RJK Rijeka, HR
- SPU Split, HR
- PIR Peiraias (Athene), GR
- PER Perama, GR
- EEU Elefsina, GR
- SKG Thessaloniki, GR



TERRITORI PORTUALI EUROPEI

Immagine creata usando dati georeferenziati
<https://www.marinerregions.org/>

A seguito di una mappatura generale dei porti europei, è stata condotta una selezione comparativa al caso veneziano di Porto Marghera. I porti analizzati differiscono per scala e ruolo strategico, ma condividono condizioni e strutturali comuni: l'interclusione rispetto al tessuto urbano, la presenza di infrastrutture pesanti, le aree dismesse e le tensioni tra logiche economiche e bisogni urbani. Dal confronto emerge una condizione strutturale: la ricostruzione della relazione città-porto è un processo stratificato, spesso conflittuale, in cui le logiche economiche e logistiche si scontrano con le esigenze urbane e ambientali. I porti appaiono sui bordi delle città, o rispetto al mare, costituiti non solo da demarcazioni fisiche, ma anche da frontiere simboliche e politiche in cui si gioca il rapporto tra potere e spazio. Lo spazio diventa campo di negoziazione tra attori differenti e poteri asimmetrici. Allora, non vi è solo una strada possibile per l'avvio di un processo rigenerativo bensì molteplici, con strategie comuni.

Nel caso di Amburgo, si evidenzia una netta distinzione tra l'area portuale attiva, strutturata come enclave funzionale isolata, e la parte dismessa in cui stanno prendendo vita processi rigenerativi, in cui si assiste ad una graduale riattivazione del tessuto urbano attraverso una riconversione che non cancella la memoria industriale, ma la rilegge e la integra in chiave pubblica e urbana.

Rotterdam mostra un'organizzazione radicalmente disaccoppiata dalla città, funzionale e iper-specializzata, interclusa tra infrastrutture ferroviarie e idrauliche che la isolano dal contesto urbano. Questo porto è simbolo di una pianificazione razionale e autonoma, che lo ha reso un dispositivo di efficienza logistica e globale, ma che rimane totalmente separato dalla vita urbana.

In Anversa, si nota una grande estensione del porto, molto superiore a quella di Marghera, che tuttavia divide con il caso veneziano la presenza di forti divisioni fisiche e simboliche tra lo spazio urbano e quello portuale. È evidente, tuttavia, un tentativo di penetrazione del porto nella città seppur con difficoltà di riconnettere le sue funzioni logistiche con quelle urbane.

Marsiglia, presenta una configurazione portuale storica, con aree dismesse che stanno venendo progressivamente reintegrate nel tessuto urbano attraverso transizioni ibride tra funzioni produttive e spazi urbani ibridi.

A Genova, il porto si affaccia direttamente sul centro storico senza una reale compenetrazione, generando un forte contrasto e una difficile convivenza; come nel caso di Porto Marghera, il porto tocca la città senza mai però fondersi realmente, con numerose infrastrutture che ne accentuano la separazione.

Nel caso di Barcellona, si mette in evidenza una trasformazione graduale ma profonda, in

cui il waterfront portuale diventa leva turistica e simbolica della città. Nonostante una grande cesura urbana data da un'area industriale, vi sono dei confini porosi e una diversificazione delle funzioni in grado di rendere il porto una risorsa urbana.

Helsinki rappresenta un esempio di trasformazione pianificata e sostenibile, in cui ex aree portuali sono oggetto di rigenerazione integrata, in continuità con i quartieri urbani circostanti. La dislocazione strategica delle funzioni portuali, l'assenza di barriere infrastrutturali rigide e la distribuzione controllata delle connessioni logistiche fanno del porto un sistema in equilibrio tra produzione e abitabilità.

Infinire, il Pireo, il porto di Atene, si configura come uno spazio altamente separato dalla città, chiuso in maniera rigida da estese aree industriali e infrastrutturali. La sua gestione è subordinata a logiche geopolitiche ed economiche esterne, con ben poche possibilità di adattamento urbano o reintegrazione sociale.

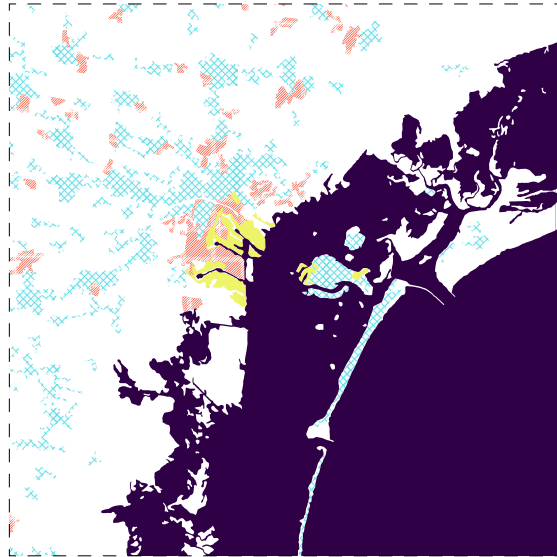
Il confronto con Porto Marghera evidenzia una specificità: una possibile compenetrazione tra lo spazio industriale e urbano e quello portuale. A differenza di Rotterdam, non vi è efficienza logistica pienamente realizzata; rispetto a Barcellona manca una rigenerazione strategica e sistemica; al contrario di Amburgo, l'assenza di una visione politica forse

impedisce un processo strutturato di ricucitura. Se in altri contesti il rapporto città-porto è oggetto di politiche complesse e visibili, nel caso veneziano domina un'ambiguità diffusa, con un territorio sospeso né pienamente produttivo, ma neppure rigenerato, governato da istituzioni frammentate e spesso incapaci di intercettare pratiche minori e forme di vita resilienti che abitano le aree interstiziali.

Porto Marghera appare dunque come una zona di potenzialità spaziali straordinarie, ma imprigionata all'interno di rigidità istituzionali e lentezze operative. La vastità del vuoto, la presenza di un patrimonio edilizio dismesso ma recuperabile, la sua posizione strategica e la memoria industriale sedimentata, da considerare come risorsa attiva, costituiscono le premesse da cui partire per avviare una nuova stagione di trasformazione. Una rigenerazione che non sia solo estetica o funzionale, ma capace di riconoscere la complessità del luogo e restituirlo alla città come parte viva, inclusiva e condivisa del suo futuro.

VCE

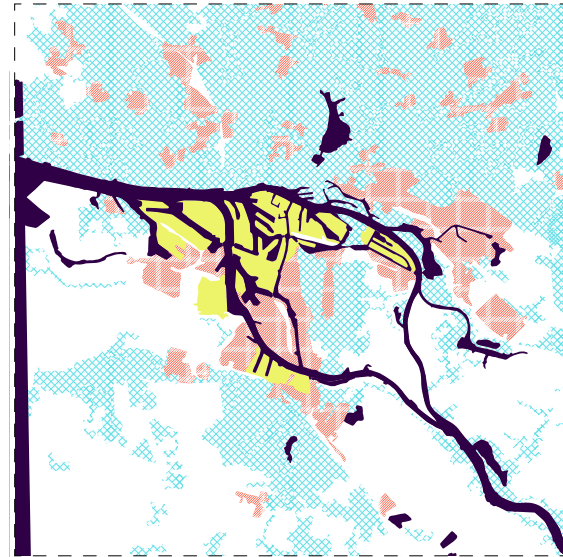
PORTO MARGHERA



Area portuale: **3 690 Ha**

HAM

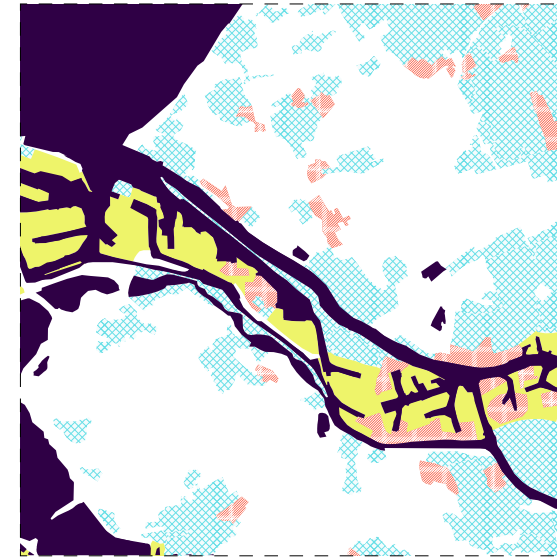
AMBURGO



Area portuale: **7 400 Ha**

RTM

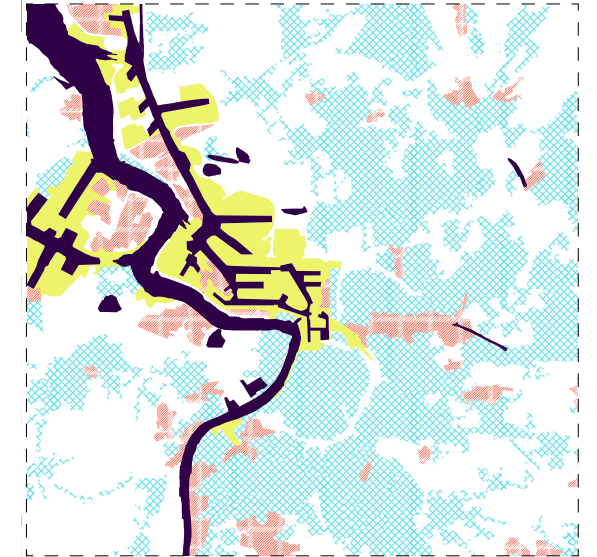
ROTTERDAM



Area portuale: **10 000 Ha**

ANR

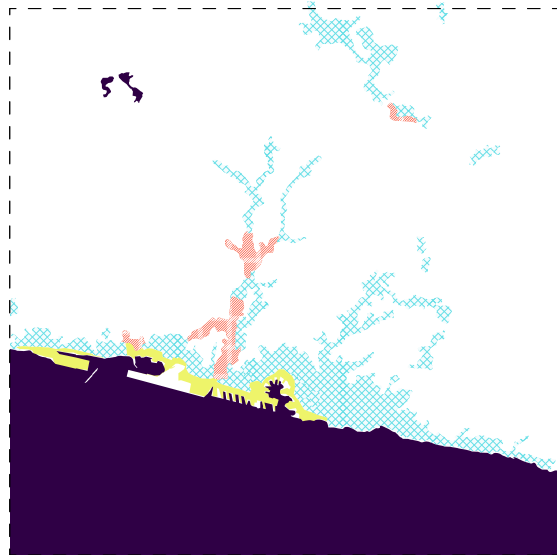
ANVERSA



Area portuale: **15 000 Ha**

GOA

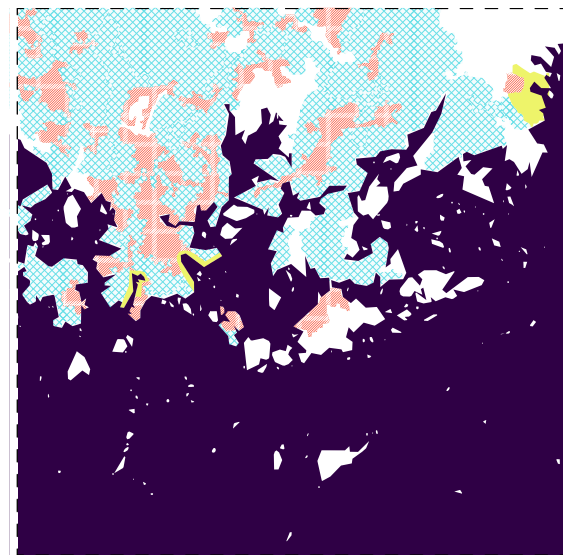
GENOVA



Area portuale: **1 200 Ha**

HEL

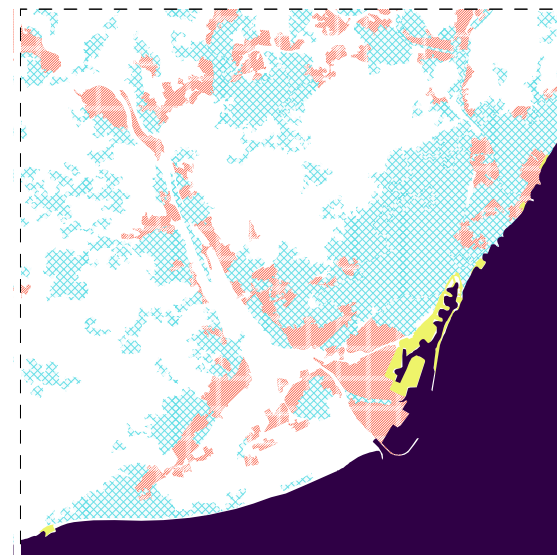
HELSINKI



Area portuale: **639 Ha**

BCN

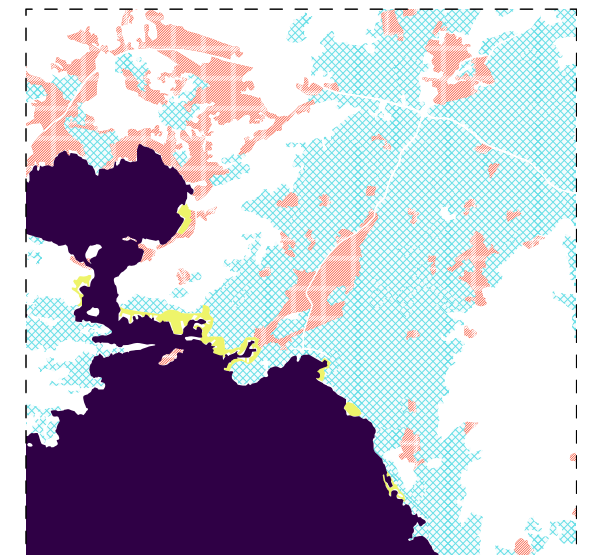
BARCELLONA



Area portuale: **786 Ha**

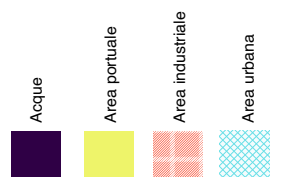
PIR

PIREO



Area portuale: **2 300 Ha**

Immagine creata usando dati georeferenziati, scala 1:500000
<https://land.copernicus.eu/en/products/corine-land-cover>





DELLE VITE

3.1 Campo

3.2 Controcampo

Officina Galileo occupata, foto dell'autrice.

Campo

*Il territorio non è mai neutro,
ma nemmeno mai completamente dominato.
Se da un lato la pianificazione tende
a disegnare spazi rigidi e normati,
dall'altro, sul campo, la vita agisce, resiste e si adatta.
Corpi, pratiche e gesti quotidiani
riscrivono continuamente il senso dei luoghi mediante
passioni in grado di generare conflitti.¹
Lo spazio allora deve essere in grado di contenere tutte
queste contraddizioni,
tutti questi conflitti,
tutte le conseguenti complessità.*

*Porto Marghera si rivela così:
un controcampo delle costruzioni istituzionali e tecniche,
fatto di frammenti di lavoro visibile e invisibile,
vuoti abitati,
spazi interdetti,
memorie collettive,
inerzie,
pratiche informali,
piccole persistenze quotidiane*

¹ Bianchetti C., *Spazi che contano: il progetto urbanistico in epoca neo-liberale.*

Porto Marghera è un'area talmente vasta e quasi autosufficiente da poter essere associata a un pianeta. Un pianeta in cui la presenza del lavoro, connessa alle macchine, è stata per lungo tempo totalizzante, lasciando un territorio costellato di strutture, economie e tracce, in una visione estremamente positivista, come raccontata da Ermanno Olmi in "*Venezia città moderna*".

Oggi quel paradigma è in crisi, nel pieno di una transizione che affronta una situazione generalizzata di chiusura. Una chiusura non solo fisica, fatta di recinzioni, fabbriche inattive, i luoghi interdetti, ma anche culturale, legata a un'immaginazione spaziale e produttiva ancora ancorata a dispositivi rigidi, impermeabili ai cambiamenti e spesso incapaci di raccontare la pluralità delle forme del lavoro contemporaneo, che evolve in modo frammentario e contraddittorio.

In passato, il corpo del lavoratore era al centro della produzione: lo spazio urbano si modellava intorno alla fabbrica e ai suoi ritmi, segnando una netta separazione tra il tempo del lavoro e quello della vita. Con il progressivo svuotamento e la chiusura degli impianti, la fabbrica ha perso il ruolo di centro ordinatore. Lo spazio permane, ma il lavoro cambia o scompare.

Lo spazio allora non è più in grado di rappresentare il corpo che diventa sempre più fragile e spesso invisibile.

Ciò che resta di questa modalità lavorativa sono ancora gli operai impiegati nei grandi colossi industriali ancora attivi. Sono il volto della persistenza e della produttività, tutto ciò che resta dell'industria pesante e collettiva, i cui corpi si muovono spesso lungo i margini secondo ritmi precisi, gesti ripetuti, in un modo fatto di tute, caschi, silenzi e fatica. Un lavoro visibile, ma circondato da vuoti e da un senso di isolamento.

Nel film di Andrea Segre, "*Il pianeta in mare*", si racconta la profonda metamorfosi del lavoro industriale. L'operaio, che si pensava scomparso, riemerge nella quotidianità, ma in una nuova veste: è un "operaio globalizzato", proveniente da paesi lontani², spesso privo di tutele e costretto ad abitare spazi precari e a consumare i pasti lungo i bordi della strada, in spazi poco confortevoli. Un corpo presente ma marginale, che coabita una città che lo ingloba senza riconoscerlo pienamente.

Il declino e l'abbandono hanno lasciato spazio, negli ultimi anni, a nuove dinamiche, tanto individuali quanto collettive.

Si tratta di attività in parte inedite, legate alle tecnologie, al digital design e alla creatività

che hanno riattivato, o stagnato, porzioni di territorio dismesso.³

La peculiarità di queste forme lavorative è avere la sede fisica a Porto Marghera ma essere connesso potenzialmente con tutto il mondo.

Nel film di Segre, il volto di questi nuovi lavoratori appare in disallineamento: ingegneri, tecnici, operai informatici, addetti alla logistica smart, che non sembrano appartenere né al passato industriale, né a un futuro urbano definito. È un lavoro smaterializzato che non necessita per forza di un legame con il paesaggio che lo ospita. Attualmente questa però risulta essere la debolezza e la critica da parte dei lavoratori dell'area: per migliorarla qualitativamente sarebbe necessario ristabilire questo legame con spazi contemporanei.

Ciò appartiene a un sistema eterogeneo, in cui le forme del lavoro non sono più riconducibili a un unico modello produttivo. Non c'è più la fabbrica come luogo totalizzante, ma è una costellazione di economie diversificate, che convivono senza una vera connessione tra loro, e in assenza di luoghi che potrebbero generare interazioni o passioni condivise.

Vi è poi quella che si potrebbe definire economia secondaria, costituita da lavoratori di servizio e della relazione che accompagnano,

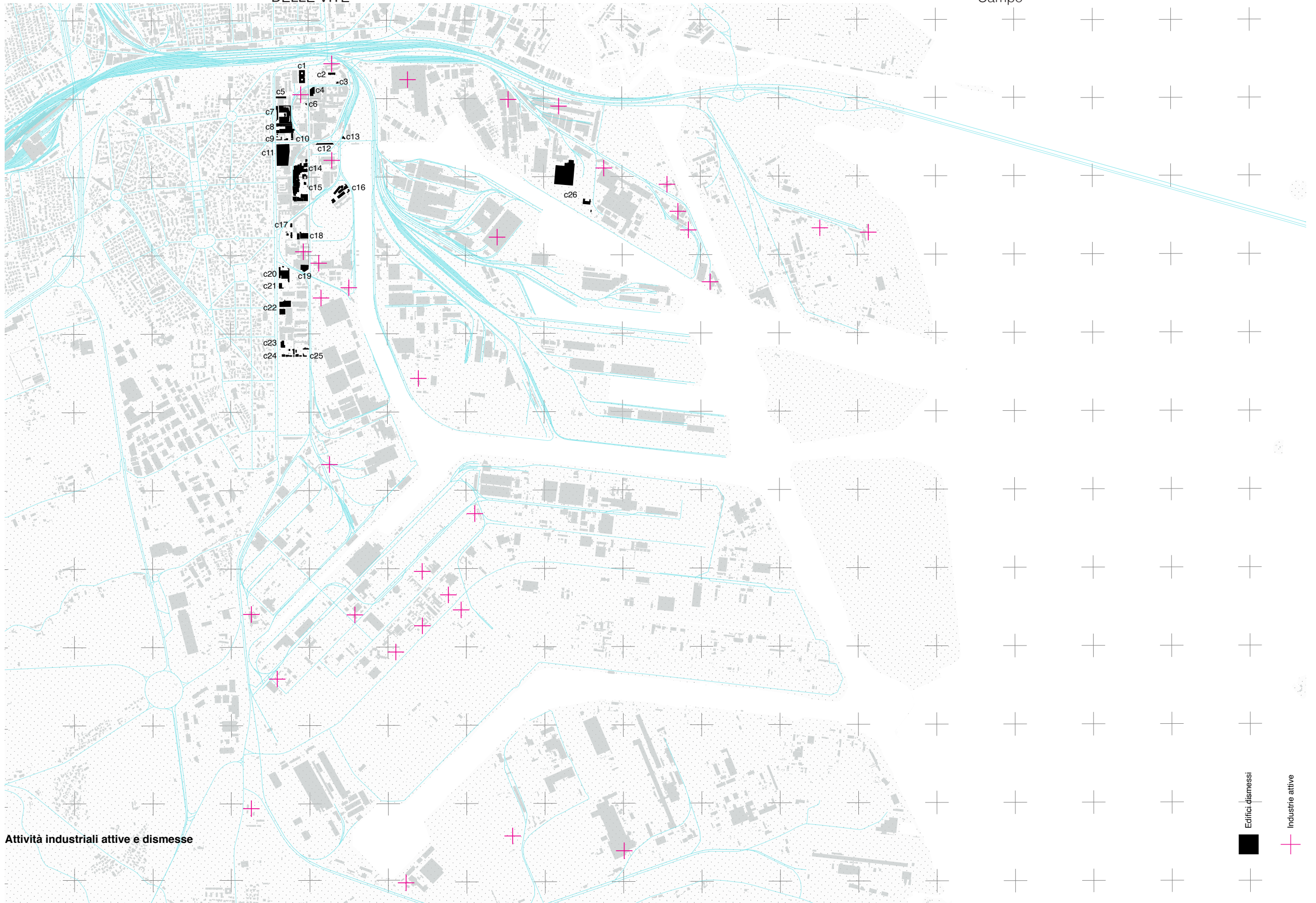
sostengono e alimentano indirettamente lo spazio della produzione.

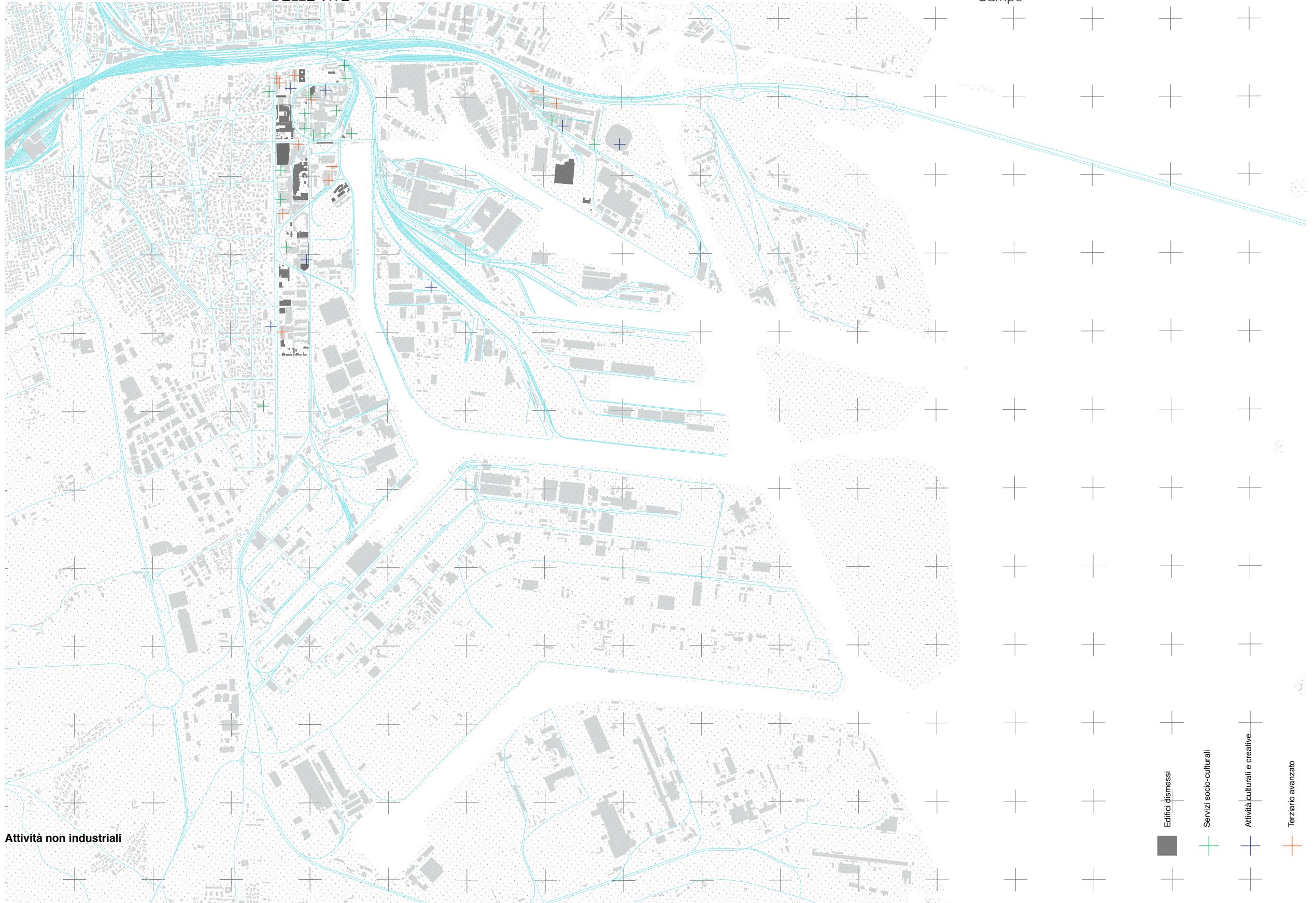
Questi luoghi, presenti in maniera frammentaria sull'area, come bar, mense, piccole cucine, sono spazi ibridi in cui il lavoro prende forma attraverso gesti relazionali, abitudini e chiacchiere. Si tratta di una forma di cura essenziale per i corpi, seppur silenziosa e trascurata dalle narrazioni ufficiali, che tiene insieme il tessuto sociale e umano del territorio, lontano dalle logiche del potere, ma capace di dare forma alle storie personali.

Lo spazio, allora, non si configura più come un contenitore neutro del lavoro e delle pratiche sociali, ma diventa parte attiva del racconto, portatore di conflitti, discontinuità e resistenze. A Porto Marghera, queste tensioni si manifestano nei dettagli della quotidianità: nei pasti consumati ai bordi delle strade da operai migranti, negli spazi dimessi trasformati in laboratori di progettazione digitale, negli edifici industriali riconvertiti in studi di design o di logistica avanzata, nei bar che sopravvivono servendo operai e autisti all'alba, nelle cucine che diventano luoghi di cura informale, e in tutte quelle presenze che resistono senza rumore. Frammenti di una geografia del lavoro e della sopravvivenza, fatta di precarietà, adattamento, creatività silenziosa.

2 Tosi M.C., Faraone C., *Città e lavoro: spazi, attori e pratiche della transizione tra Mestre e Marghera*.

3 Ibidem





Attività non industriali

Edifici dismessi

Servizi socio-culturali

Attività culturali e creative

Terziario avanzato

Industrie di chimica, petrolchimica ed energia

Versalis
 Altuglas
 Alkeemia
 3V Sigma
 Sapio Produzioni
 Edison
 ENI Rewind
 ENILive
 San Marco Petroli
 Petroven
 IES (Italiana Energia e servizi)
 Decal
 Engie
 ENI Progetti

Industrie di siderurgia, meccanica, metallurgia

Acciaierie d'Italia
 Niche Fusina Rolled Products
 Idromacchine
 Macchi (Sofinter Group)
 Berengo

Cantieristica navale

Fincantieri

Aziende di logistica, trasporti, servizi industriali

Intermodale Marghera
 Servizi Porto Marghera
 Esercizio Raccordi ferroviari
 Transped
 Mecnafer
 SIMAR

Industrie di agroindustria e alimentare

Cereal Docks
 Grandi Molini Italiani

Industrie di materiali da costruzione

Pilkington
 Colacem
 Veneta Cementi

Edifici dismessi

c1. INAIL
 c2. Magazzino anonimo
 c3. Magazzino anonimo
 c4. Alles azienda lavori lagunari
 c5. Euro costruzione service
 c6. Magazzino Berengo
 c7. Officina Galileo
 c8. Ferriera Preo
 c9. B.r.i.z.
 c10. Azienda anonima
 c11. Feltrificio Veneto
 c12. Azienda anonima
 c13. Zabatinox
 c14. Azienda anonima
 c15. Eraclit-Venier
 c16. Azienda anonima
 c17. Terminal Container MSG
 c18. Sofinter
 c19. Carrozzeria anonima
 c20. Eraclit-Venier
 c21. Boldrin auto
 c22. Azienda anonima
 c23. Azienda anonima
 c24. Azienda anonima
 c25. Azienda anonima
 c26. Agrimont - Montedison

Servizi Socio Culturali

Al Vapore
 Chiesa ortodossa
 Word of Hope Int'L Ministries (centro religioso)
 Autoofficina
 Golden Goose Haus
 Mercato Orto Frutticolo
 Gustoclick
 Molo Venezia
 Supermercato
 Piscina pubblica
 Centro sociale Rivolta
 Ajwa pizzeria
 Chiesa cattolica
 Argol6
 Trattoria Pila

Terziario avanzato

CNA veneto
 INAIL
 FIGC
 One works
 Itafem srl
 Confartigianato
 Camera di Commercio
 Fiorini Omnia Srl
 VEGA - Parco Scientifico Tecnologico
 Ca' Foscari Challenge School

Attività culturali e creative

Pila 40
 Rubelli - Headquarters
 Metabolismo Lagunare
 Officina Marghera
 Venice Heritage Tower
 Pala Expo
 ASAC - Biennale di Venezia

Controcampo

Mentre Porto Marghera continua a venire raccontata attraverso categorie funzionali, piani regolatori e strategie economiche, esiste un'altra narrazione di controcampo, meno lineare e molto più densa, che emerge dai bordi, dai suoli abbandonati e dagli spazi di risulta. È un tipo di narrazione che si colloca all'interno della pianificazione, pur senza essere prevista, e che documenta gli effetti reali talvolta imprevisi di tutti gli strumenti. Questo controcampo restituisce una geografia sensibile, fatta di ritmi dilatati, gesti quotidiani, resistenze silenziose, appropriazioni necessarie e relazioni non codificate.

Osservata dall'alto o da lontano con uno sguardo superficiale Porto Marghera appare come un sistema chiuso, impermeabile, governato da logiche produttive e dispositivi normativi che segmentano lo spazio per funzioni e per proprietà distinte, invalicabili. Ma basta avvicinarsi, camminare sui bordi per cogliere l'altra dimensione, quella più sfuggente: quella della vita che resiste, che si reinventa attraverso forme informali, lente e ibride. È in questa porosità sottile che si apre il controcampo del potere: non ciò che è progettato, ma ciò che avviene nonostante. Emerge così la natura informale di Porto Marghera, un laboratorio urbano con piccole pratiche minori, difficilmente visibili perché relegate oltre le alte recinzioni. Queste si sottraggono alla visibilità istituzionale, dando senso allo spazio residuo, uno spazio che resta e che andrebbe riconosciuto e abitato. Piccole pratiche quotidiane, adattive e fragili rendono questi luoghi risorse condivise, come la pesca amatoriale che si svolge lungo i canali e le banchine dismesse oppure gli orti spontanei e non autorizzati in vuoti industriali dismessi, tra rovine industriali, bordi stradali e terreni incolti.

Queste forme di uso dello spazio sfuggono alla pianificazione perché non sono previste, e nemmeno concesse per ragioni sanitarie o normative. Eppure, sono forme concrete di produzione dello spazio, portatrici di senso e talvolta di necessità, dimostrando come anche nei territori più tecnici e residuali la vita possa insinuarsi.

L'informalità urbana non è solo disordine, ma è una forma etica e relazione dell'abitare un luogo, permettendo alla vita di andare oltre ciò che è ordinato e prescritto.⁴

Porto Marghera allora ha già in sé i tratti di uno spazio informale, che riconosce nelle perturbazioni, nei conflitti e nella convivenza le condizioni per generare forme urbane attive.⁵ All'interno dei suoi vuoti e delle sue disconnessioni si produce, infatti, una socialità imprevista e resistente.

Attraverso questa lente emergono piazzali industriali dissestati che diventano parcheggi per camionisti che, la sera, condividono i racconti dei propri viaggi; bar e locali dove lingue diverse si mescolano; strade poco frequentate che ospitano insediamenti precari con roulotte; binari dismessi e camper

4 Sandra P, Sennett R., Cavallini D., **Progettare il disordine: idee per la città del XXI secolo.**

5 Ibidem

che diventano rifugi per la prostituzione latente e nascosta da occhi indiscreti; capannoni abbandonati usati come riparo da tossicodipendenti o come alloggio informale per lavoratori invisibili, ma essenziali alla macchina industriale.

Tutte queste non sono semplici note a margine, ma sono espressione concreta di una vita informale che resiste alle semplificazioni della pianificazione e deve oggi difendersi dagli investimenti sempre più frequenti e speculativi che tendono a cancellarla.

Sono questi i luoghi e le pratiche in cui si manifesta ciò che Gabriele Pasqui definisce "aggregazione compossibile":⁶ uno stare assieme che non richiede appartenenze, né orizzonti di senso condivisi, ma solo la possibilità di sfiorarsi, incrociarsi e di coesistere. Non si tratta di una comunità nel senso classico, ma di una compresenza reversibile, in bilico che si realizza attraverso gesti minimi: mangiare assieme, occupare

uno stesso bordo, condividere un tempo sospeso. In questi spazi la socialità non è data per decreto, anzi, non viene nemmeno considerata, ma accade, se le condizioni lo permettono.

Compito del progetto, in una prospettiva di rigenerazione non speculativa, non è quindi quello di determinare i comportamenti, ma di attrezzare lo spazio affinché sia capace di ospitare l'eventualità dell'incontro, della relazione e dell'imprevisto mediante la creazione di spazi non completamente regolamentati, ma capaci di accogliere l'improvvisazione e di facilitare la tolleranza.⁷

A Porto Marghera, questo avviene nei modi più inattesi: un orto ai margini di un cantiere, un gruppo di pescatori amatoriali su una banchina dismessa, un campo da calcio ricavato tra i capannoni, un trampolino da una vecchia infrastruttura portuale, un piazzale abbandonato trasformato in pista da ballo. Tutti questi non sono progetti codificati, ma

sono, di fatto, spazi pubblici. Non è comunità, ma è una coabitazione possibile.

Questo controcampo, dunque, è una postura di ascolto, che significa spostare lo sguardo dal centro al bordo, dal sistema alla pratica, dal disegno allo scarto. E proprio in questi scarti, nelle zone di inerzia, nelle relazioni non previste e nei luoghi devitalizzati, che si rivela la possibilità di una città altra, non meno vera, solo meno visibile e meno redditizia.

6 Sini C., Pasqui G., *Perché gli alberi non rispondono: lo spazio urbano e i destini dell'abitare*, p.39-41.

7 Sendra P., *Rethinking urban public space: assemblage thinking and the uses of disorder*, in *City*, 2015, pp.820-836.

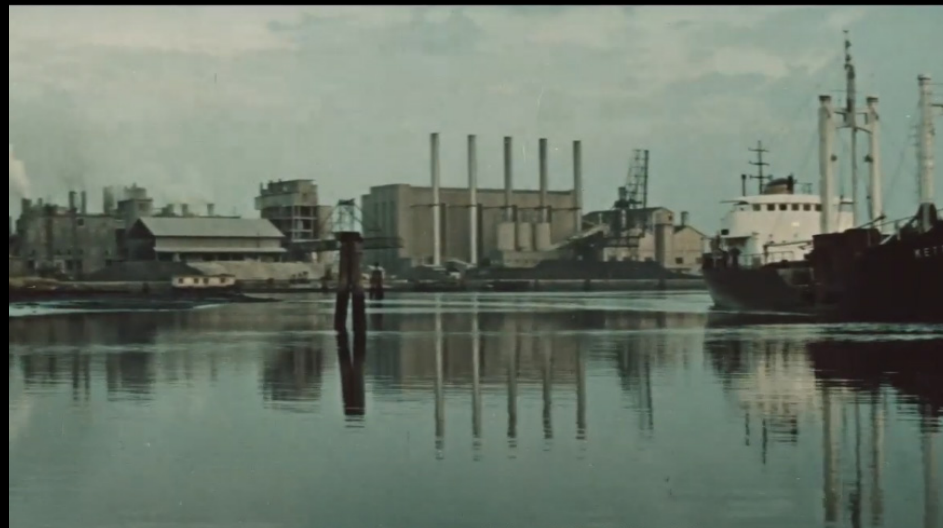
La seguente raccolta di immagini proviene dal mondo della cinematografia, con l'intento di mostrare come il campo e il controcampo del luogo siano già noti e come abbiano sguardi che coesistono in un unico immaginario. Si parte da una rappresentazione positivista del luogo, come emerge dal lavoro di Olmi, che restituisce l'idea di una prospettiva futura marcata, in cui le conseguenze delle trasformazioni non erano ancora temute.

Negli anni, tuttavia, le conseguenze di queste scelte si manifestano, e il racconto evidenzia la coesistenza di differenti tipologie di lavoro che compongono tra loro un mosaico complesso di attività concentrate nello stesso territorio. Parallelamente, il film di Segre, denuncia la consistenza di Porto Marghera, nelle persone ma anche negli spazi ormai privi di vitalità: carcasse industriali, piazzali abbandonati, lavori lasciati in sospeso, mentre il mondo esterno continua a scorrere oltre le recinzioni.

In questi luoghi della Laguna, apparentemente inerti, emergono poi nuove forme di vita inaspettate e informali, raccontate da Ancarani, che testimoniano le potenzialità latenti dello spazio e le richieste implicite degli abitanti: segni di un territorio che, ancora una volta, può riprendere vita senza preoccuparsi delle conseguenze, rivelando la sua capacità di generare usi non programmati e scenari non prevedibili.

PORTO MARGHERA FRAMES

Diversificazione delle vite di Porto Marghera a partire dalla cultura cinematografica



Olmi E., *Venezia città moderna*, docufilm, EdisonVolta, Cineteca Nazionale, 1958, www.youtube.com/watch?v=XAgvtr6weo8, giugno 2025





Segre A., *Il pianeta in mare*, documentario, ZaLab, Rai Cinema, 2019,



Segre A., *Il pianeta in mare*, documentario, ZaLab, Rai Cinema, 2019,





Segre A., *Il pianeta in mare*, documentario, ZaLab, Rai Cinema, 2019,



Segre A., *Il pianeta in mare*, documentario, ZaLab, Rai Cinema, 2019,



Ancarani Y., **Atlantide**, film, Dugongs Films, Rai Cinema, Luxbox, 2021.



PORTO SOSPESO

4.1 Metodologia

4.2 Rizoma

4.3 Fuori

Porto Sospeso non è soltanto un progetto di rigenerazione ma è un manifesto di intenti, volto a portare l'attenzione in un'area di straordinario valore industriale, culturale ed economico per Venezia e il suo territorio esteso.

È metodo e processo, andando ben oltre la mera riqualificazione o valorizzazione di spazi. L'obiettivo è ambizioso e strategico: sviluppare un dispositivo aperto e operativo capace di attivare luoghi densi di significato, evitando che vengano cristallizzati o monumentalizzati, attraverso la definizione di metodologie d'azione.

Il progetto si inserisce dentro un flusso già in movimento, inarrestabile, sul quale il tempo agisce costantemente. È un'occasione per immaginare nuove realtà urbane, composte da tasselli resilienti, capaci di assorbire le trasformazioni e al tempo stesso inserirsi criticamente dentro le logiche di potere.

Porto Sospeso è una delle possibili risposte alle sfide più urgenti della città contemporanea: domanda di casa, necessità di adattarsi ai cambiamenti climatici, creare aree vivibili o diventare più vivibili, più salutari, recuperare spazi abbandonati o degradati rendendoli accessibili e inclusivi. È un tentativo plausibile di riattivare ciò che è rimasto in sospeso.

Metodologia

Come introdotto nella premessa, l'area di Porto Marghera è un luogo carico di contraddizioni: motore dell'economia del territorio veneziano ma, al contempo, anche retroscena marginale della città storica. Spazio profondamente antropizzato ma al tempo stesso paradossalmente ostile all'uomo, sebbene entrambi, uomo e luogo, sembrano legati da una reciproca appartenenza.

È in questo contesto che, nel corso degli anni si sono sviluppati una serie di interventi puntuali, volti al recupero di alcuni manufatti singoli o di porzioni ridotte del territorio, senza mai avere una realizzazione di un progetto unitario con una reale visione urbana. Questa frammentarietà evidenzia la necessità di avere un processo di rigenerazione esteso articolato per fasi, capace di attivare uno sviluppo incrementale e sistemico sullo spazio.

La rigenerazione si rende ancor più necessaria laddove, come nel caso di Porto Marghera, gli spazi, siano essi aperti o chiusi, sono storicamente legati a un'economia estrattiva e a una logica di movimentazione delle merci. Questo è rimasto costante anche nell'epoca contemporanea in cui si presuppone un'economia prevalentemente estrattiva. Tuttavia, nel tempo, il concetto di "merce" è mutato: da beni industriali, ad oggi le merci sono rappresentate dalle persone, dai capitali e dalle esperienze da attrarre e mettere a valore. In questo scenario attuale, lo spazio pubblico viene spesso ridotto a un contenitore accattivante, ma limitato ad un solo modello d'uso, in cui le potenzialità dello spazio pubblico vengono contratte e ridotte a una simulazione di urbanità.

L'intenzione dell'atto progettuale è di mettere in relazione la struttura architettonica, costituita da edifici dismessi a vocazione industriale, con il contesto urbano che li circonda, anch'esso segnato dalla logica industriale, oggi in una

condizione di stagnazione e inadeguatezza alla vita.

È proprio in questo stato di immobilità e inadeguatezza che si rivelano intrecci di opportunità e conflittualità che delineano ad uno scenario finale plausibile, nato da un gioco di relazioni spaziali e temporali dinamiche.

Porto Marghera appare bloccata in un'immagine rigida e sedimentata, tanto nell'immaginario collettivo quanto nel patrimonio materiale che la compone: una zona di produzione dismessa, percepita come estranea e a cui è difficile ricondurre un'idea urbana di unitarietà, né tanto meno di vivibilità e in cui è difficile riconoscere un processo aperto di cambiamento. Tuttavia, partendo dall'architettura e il suo contesto e dal "movimento" che hanno avuto nel corso del tempo, è possibile trasformare la visione statica ed oggettiva del progetto in una serie di sequenze successive tra loro, risultato di un intreccio dinamico di forze, attori e contesti in trasformazione che possono sfruttare e arricchire il palinsesto.¹

In questo senso, il concetto di palinsesto urbano si avvicina alla cronofotografia di Étienne-Jules Marey, che rappresenta il movimento non come un'immagine fissa ma come una sovrapposizione di istanti che svelano una traiettoria. Così come Marey scompone l'azione in una successione fluida di istanti, allora anche il progetto si costruisce come una struttura aperta e non lineare capace



E.J. Marey, **Cheval blanc monté, locomotion du cheval**, 1886, 7, <https://proyectoidis.org/jules-marey/>

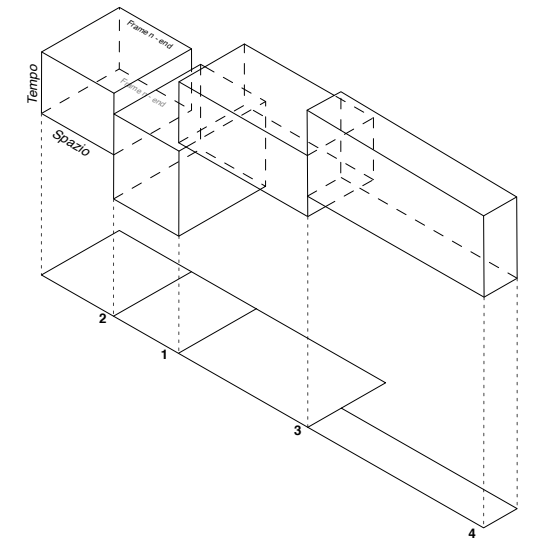
¹ Latour B., Yaneva A., **Give Me a Gun and I Will Make All Buildings Move: An ANT's View of Architecture**, *Ardeth* 01, n. 08, 2017, p.109.

di accogliere memorie, conflitti e discontinuità. In questa chiave, lo spazio viene letto come campo di possibilità tra edifici industriali dismessi con un enorme valore spaziale e architettonico, ma anche ampi spazi aperti ancora latenti.

In questo intreccio prende forma il progetto che si insinua come un modulatore di movimento che regola diverse intensità di coinvolgimento, mescola e riunisce gli attori, redistribuendoli in modo da comporre una forza produttiva nello spazio e nel tempo.² Un progetto che favorisca sistemi aperti, flessibili e adattabili alla mutevolezza del contesto contemporaneo, non più chiuso o predefinito.

L'ipotesi di rigenerazione proposta si configura come un contributo a un processo già in atto, capace di interpretare, aggrappandosi e rafforzando segnali di cambiamento sociale, ambientale ed economico, inserendosi come una possibile traiettoria del futuro. In contrasto ai modelli obsoleti e spesso dannosi di sviluppo e di governance per grandi aree industriali, la proposta, proprio come un dispositivo di negoziazione tra le forze in campo, intende restituire centralità all'individuo e alla collettività, attraverso un processo graduale, adattabile e in sintonia con la complessità e alla dinamicità contemporanea.

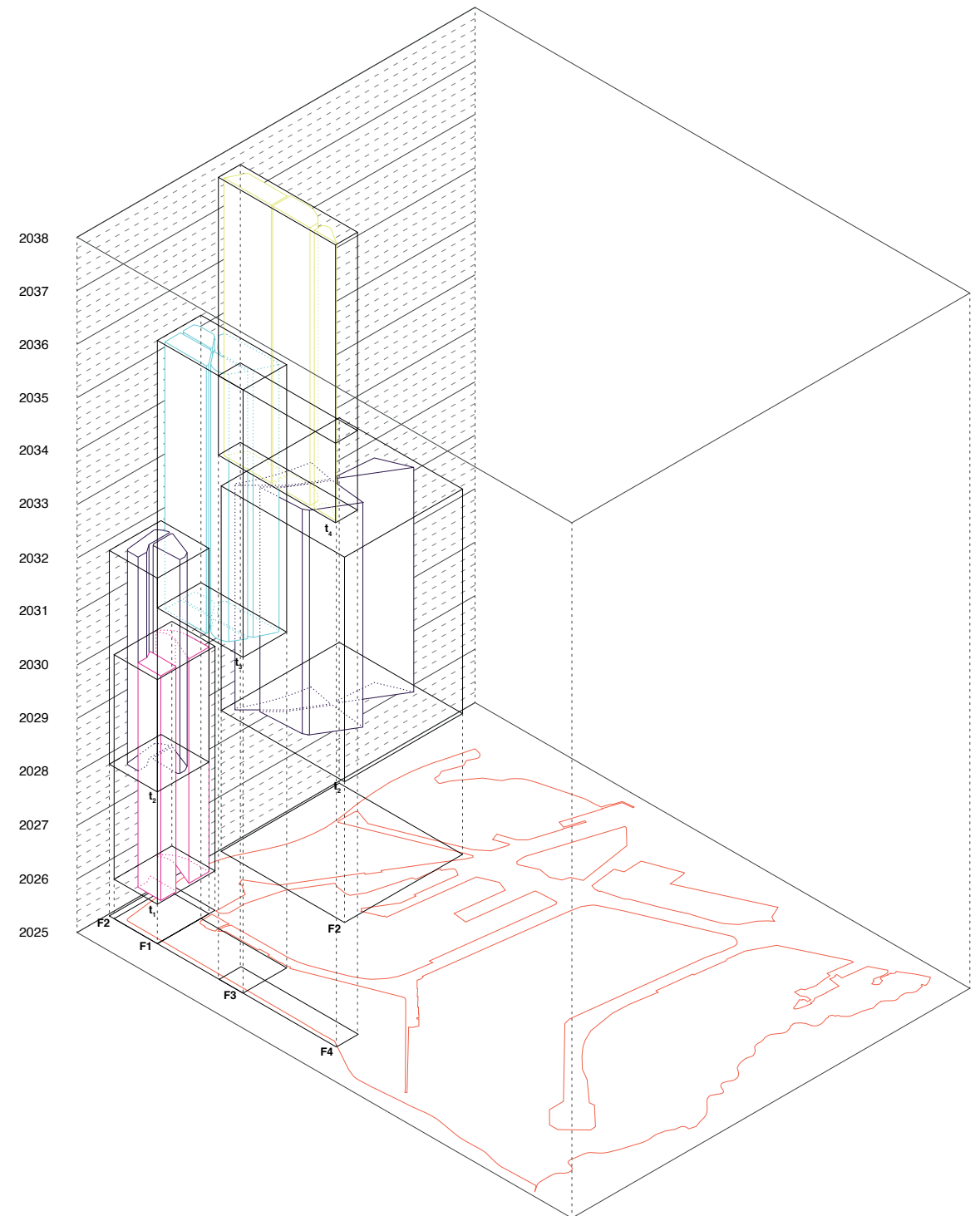
² Latour B., Yaneva A., **Give Me a Gun and I Will Make All Buildings Move: An ANT's View of Architecture.**



FRAME 2	FRAME 1	FRAME 3	FRAME 4
---------	---------	---------	---------

Lo schema intende mettere in relazione il processo della struttura rigida urbana con un sistema più rizomatico, privo di una centralità. Lo spazio è diviso idealmente in frange rettangolari i quali vedranno il loro sviluppo in fasi differenti gli uni dagli altri, sovrapponendosi nel tempo; la divisione è puramente diagrammatica, in quanto i confini apposti racchiudono strutture urbana rigide, costituite da edifici, aste e nodi, che verranno "accese" sincronicamente. I frange sono stati individuati nelle zone già riconosciute da parte degli strumenti del governo del territorio come idonee ad una riconversione e riqualificazione; corrispondono inoltre alle aree facenti parte della recente ricognizione portuale.

La divisione non è arbitraria ma si basa sulla ponderazione di fattori interni ed esterni ad ogni area valutata: presenza di edifici dismessi, stato della dismissione, attività attive nelle vicinanze, frequenza di uso, quantità di investimenti necessari.



Attraversando Porto Marghera è difficile e spesso impossibile poter osservare cosa avviene all'interno dei lotti. Ad un osservatore è permesso solo uno sguardo lineare lungo strade segnate da fronti duri costituiti da recinzioni continue e aiuole residuali. L'immagine dominante è quella di un paesaggio funzionale e chiuso, dove la natura industriale del luogo viene emanata con forza dalle ciminiere e dai fumi.

Questa è l'immagine opaca con cui si presenta Porto Marghera, costituita da una struttura fortemente centralizzata e gerarchica, dedita ad un funzionalismo produttivo che ha modellato il territorio secondo logiche produttive e necessità infrastrutturali.

I lotti recintati e controllati, all'interno di cui sono localizzate industrie varie per dimensione e lavoro, riflettono un'organizzazione spaziale segretata, aggravata da una governance frammentata tra enti e interessi divergenti.

Tuttavia, questa condizione apparentemente rigida rivela un potenziale trasformativo. Porto Marghera può essere uno spazio predisposto a diventare un rizoma urbano: una rete aperta, fluida e decentralizzata in cui ogni elemento può connettersi con qualsiasi altro senza dover per forza seguire un ordine prestabilito o imposto.³

Gli spazi interstiziali, le aree dismesse e le reti informali presenti, costituiscono i punti di partenza e di attivazione di una nuova possibile infrastruttura rizomatica; con un progetto che li riconosca non come scarti, ma piuttosto come risorse e opportunità, per attivare linee e spazi connettendole tra loro e trasformando progressivamente l'intero sistema in una rete aperta e flessibile.

La morfologia dell'area è il risultato di una lunga stratificazione industriale, portuale e infrastrutturale che ha progressivamente impermeabilizzato il suolo reprimendo ogni forma di naturalità, per questo Porto Marghera è strutturalmente povera di superfici permeabili e verdi, sia in termini quantitativi

che qualitativi; soprattutto confrontata con il suo contesto limitrofo, in particolare con Marghera città giardino, che ha una forma ormai compiuta con una presenza significativa di superfici permeabili. Diversamente, le poche aree permeabili che si trovano nell'area di studio sono discontinue e frammentate, principalmente spontanee e derivate da un progressivo abbandono dell'area o frutto di ritagli residuali.

Queste si trovano prevalentemente lungo i margini delle infrastrutture viarie, assumendo la forma di fasce tampone o semplici aiuole spartitraffico e rimarcando la netta separazione tra le due facce di Marghera; nelle aree dismesse in cui si è sviluppata una vegetazione spontanea spesso sovrapposta ai piazzali d'asfalto dismesse; in alcune aree di riserva lasciate marginali.

Questa condizione accresce l'ostilità dell'ambiente per l'uomo, con una quasi completa assenza di spazi di sosta, luoghi di relazione e il sistema del suolo mostra criticità idrologiche che aggravano il problema del deflusso delle acque e della qualità ambientale.

In questo contesto, l'idea di uno spazio aperto, non gerarchico e interconnesso assume un ruolo strategico per Porto Marghera: diventa principio operativo strategico per trasformare l'area dell'interno, creando un sistema articolato attraverso spazi verdi che si agganciano agli edifici dismessi in un sistema di continuità.

³ Bianchetti C., *Spazi che contano: il progetto urbanistico in epoca neo-liberale.*



Mestre

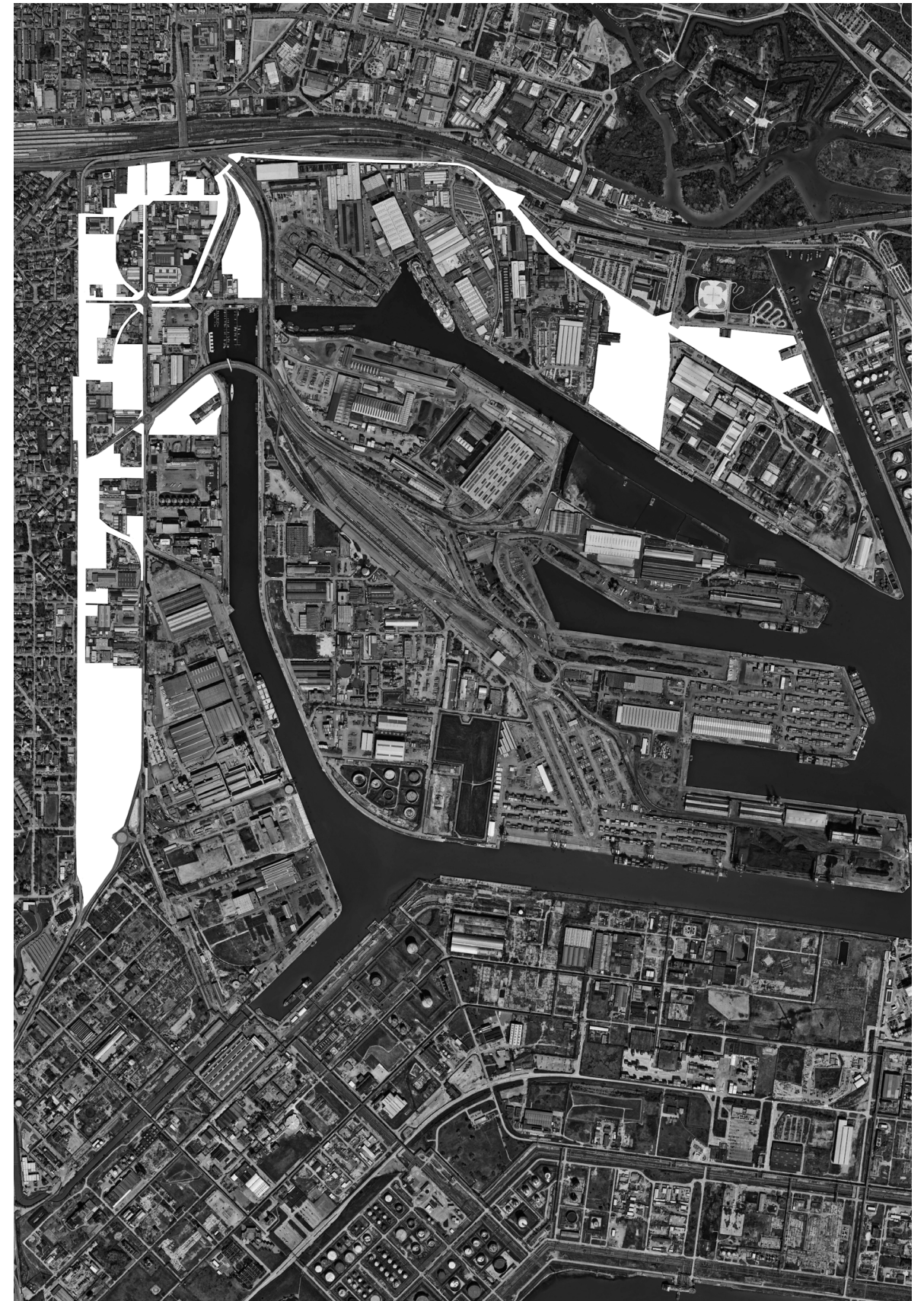
Marghera
città giardino

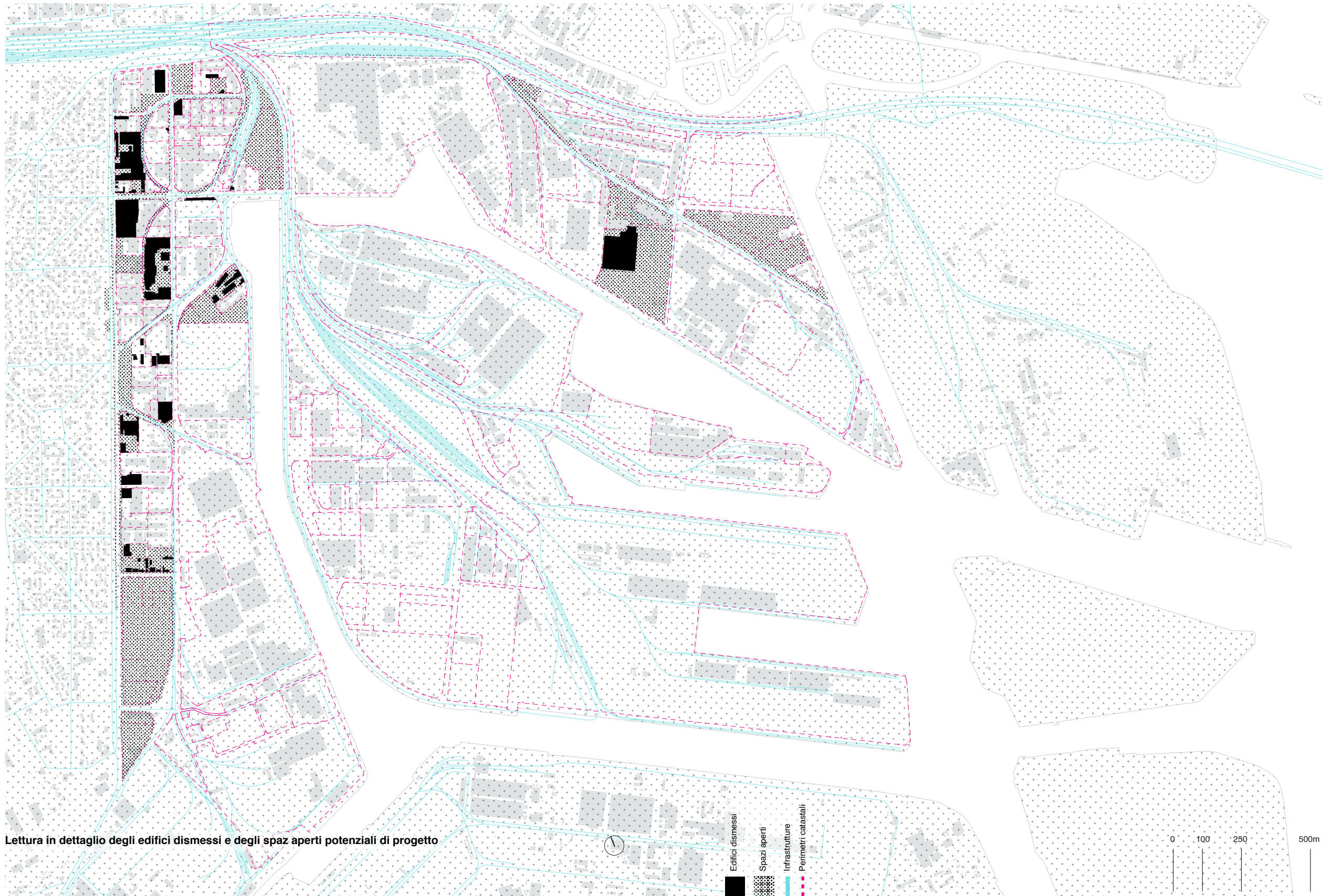
Porto
Marghera

Questo sistema prende forma come una rete articolata di spazi verdi e permeabili, innestati sul tessuto industriale, inutilizzato o dismesso, capaci di generare continuità e nuovi significati non solo all'interno di Porto Marghera, ma anche idealmente con altre prossimità altrettanto rilevanti come Venezia, Mestre, Marghera e la Laguna.

Un asse nord-sud, al centro di discussioni della politica locale per nuove trasformazioni, viene individuato come spina dorsale del sistema, attraversando Porto Marghera fino alla banchina portuale, instaurando una serie di relazioni che si possono creare per contatto e contaminazione più che una pianificazione gerarchica. Lungo questo tracciato si incontrano comparti dismessi, ricchi di potenzialità progettuali, ma anche punti di cesura, come l'area Fincantieri, dove l'intervento deve assumere forme adattive, più leggere, capaci di garantire almeno una continuità percettiva e funzionale. In questo modo, l'area si configura come una rete porosa e dinamica dove l'infrastruttura verde non è più elemento accessorio, ma dispositivo attivo di trasformazione spaziale, sociale ed ecologica.

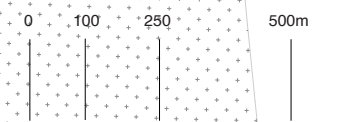
Porto Marghera con evidenziata area di progetto costituita da asse urbano, edifici dismessi e spazi aperti





Lettura in dettaglio degli edifici dismessi e degli spazi aperti potenziali di progetto

- Edifici dismessi
- Spazi aperti
- Infrastrutture
- Perimetri catastali



Il progetto non si impone come forma finita ma si innesta nel palinsesto urbano esistente seguendo traiettorie multiple e temporanee capaci di attivare nuove intensità di urbanità per mezzo di diversi device progettuali, componibili e aggregabili tra loro. Questi device aggiungono valore allo spazio urbano attraverso la produzione di una successione di eventi, luoghi e incontri inaspettati.⁴

Una prima lettura della consistenza del suolo ha rivelato una scarsa presenza di superfici permeabili ed una limitata varietà nella grana urbana. La strategia di progetto vuole allora andare ad arricchire la struttura territoriale, incrementandone la permeabilità, mediante l'introduzione di maggiori superfici verdi e filtranti, integrate con dispositivi specifici per funzioni adattabili. Lo spazio urbano viene così mediato da continuità verdi che lo rendono attraversabile in modo fluido, promuovendo una democratizzazione dell'accesso e dell'uso.

Questa proposta si configura come un

tentativo di ripensare la città e i suoi spazi pubblici attraverso il concetto di "fare spazio"⁵, mettendo al centro l'uomo e la collettività. Si intendono così generare luoghi di qualità, in cui il passaggio non viene negato in maniera ostile, ma, al contrario sia reso possibile e desiderabile, abitabile liberamente, con una molteplicità di usi prefigurati.

Lo spazio viene redistribuito equamente tra vari tipi di fruitori: ciò non significa eliminare completamente l'automobile, comunque necessaria in questa tipologia di contesto, ma ridurre l'impatto, favorendo forme di mobilità alternative.

In conclusione, questa strategia si inserisce in un programma di sviluppo e rigenerazione incrementale dell'area, che verrà trasformata gradualmente. Il processo avverrà attraverso una densificazione progressiva delle superfici, partendo da quelle completamente verdi e filtranti, passando a superfici parzialmente permeabili e pavimentate, fino a configurare volumi e corti in connessione più diretta con le funzioni collettive.

4 Sendra P, Sennett R., Cavallini D., **Progettare il disordine: idee per la città del XXI secolo**, p.124.

5 Tosi M.C., Faraone C., **Città e lavoro: spazi, attori e pratiche della transizione tra Mestre e Marghera**.

La strategia di progetto si traduce operativamente attraverso il riconoscimento puntuale degli edifici dismessi da rigenerare e la distribuzione mirata di device urbani sull'area di intervento, con l'obiettivo di generare nuovi spazi dello stare, adattabili e fruibili da collettività eterogenee.

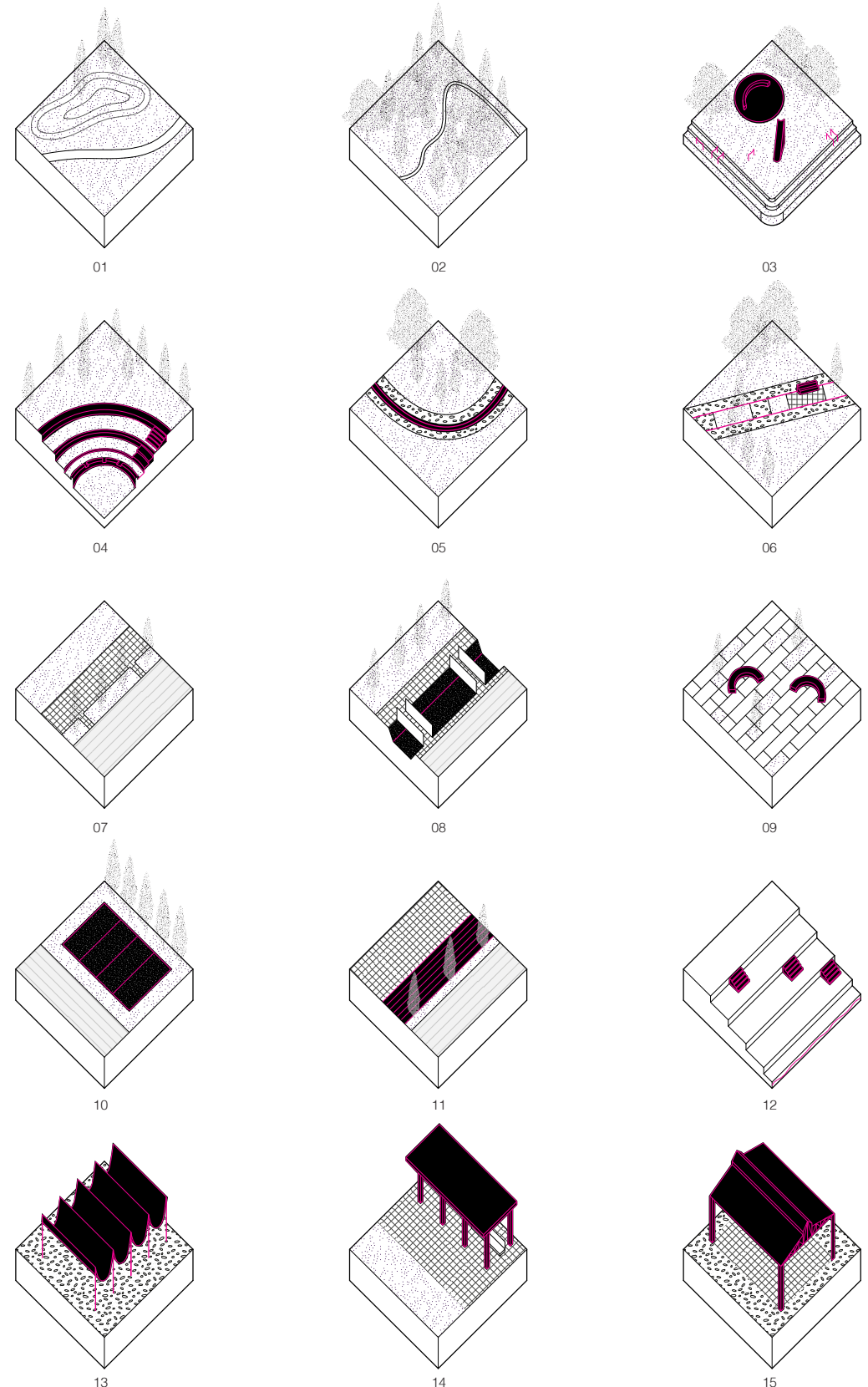
I device progettuali identificati si articolano in diverse categorie, capaci di cooperare tra loro in una logica modulare e incrementale.

Dispositivi di suolo, che agiscono direttamente sulla permeabilità e qualità ecologica del terreno, introducendo pavimentazioni drenanti e superfici vegetali. L'obiettivo è restituire alla vegetazione un ruolo attivo nello spazio urbano, superando la sua funzione ornamentale marginale per diventare infrastruttura ecologica e sociale.

Dispositivi idrici, che facilitano la raccolta e gestione delle acque meteoriche mediante canali filtranti o piattaforme ribassate di contenimento. Alcuni di questi device mirano a ristabilire un contatto diretto con la Laguna, valorizzando le banchine come soglie urbane attive, luoghi ibridi predisposti per pratiche informali e temporanee.

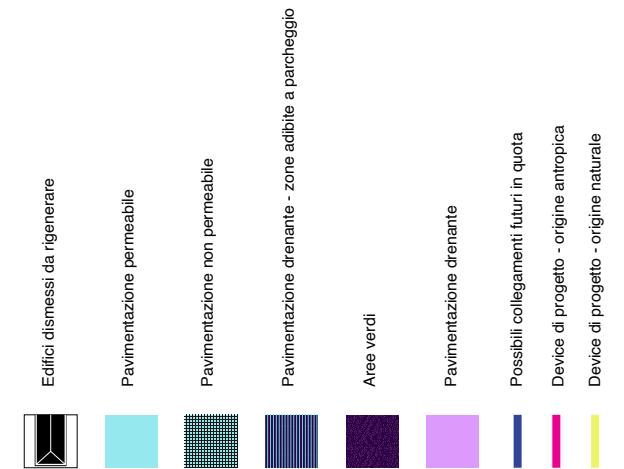
Dispositivi di riuso, che reinterpretano elementi preesistenti come binari in disuso, tracciati palificati o sedimi industriali, trasformandoli in supporti per nuove funzioni, come percorsi ciclopedonali, microspazi attrezzati, piattaforme per attività culturali o ricreative.

Device di progetto



- 01 Spazio verde
- 02 Bosco urbano
- 03 Spazio attrezzato
- 04 Piattaforma di raccolta
- 05 Binari di passaggio
- 06 Binari di sosta
- 07 Passaggio pedonabile
- 08 Linea assorbente
- 09 Piastre urbane
- 10 Parcheggi drenanti
- 11 Passaggio ciclabile
- 12 Gradoni
- 13 Telaio mobile
- 14 Tettoia urbana
- 15 Atrio aperto

L'intero sistema è sintetizzato in un masterplan che riorganizza l'area di progetto, comprendente gli edifici dismessi e gli spazi aperti esistenti. Il disegno evidenzia una rete di connessioni tra costruito e non costruito, in cui il suolo viene trattato con gradi di permeabilità differenziati in base alla prossimità agli edifici, alle funzioni insediate e alla funzione prevista. Scendendo di scala, il progetto viene rappresentato attraverso piante, sezioni e assonometrie che mostrano nel dettaglio l'articolazione degli interventi. Le superfici pedonali sono rese più permeabili e integrate al verde, mentre una pista ciclabile garantisce la continuità del sistema di mobilità dolce. Le aree adibite a parcheggio, pur mantenute, sono riconfigurate con materiali drenanti e inserimenti vegetali, riducendo l'impermeabilizzazione complessiva. Infine, vengono introdotti dispositivi per il comfort e la sicurezza urbana: illuminazione pubblica diffusa, tettoie leggere, elementi di arredo urbano e spazi coperti multifunzionali. Questi elementi non solo migliorano la qualità d'uso dello spazio, ma prefigurano nuovi scenari d'abitare urbano, nuovi rispetto allo stato attuale dell'area ma anche inclusivi per chi oggi non frequenta questi luoghi, ma potrà esserne attratto in futuro.



PORTO SOSPESO

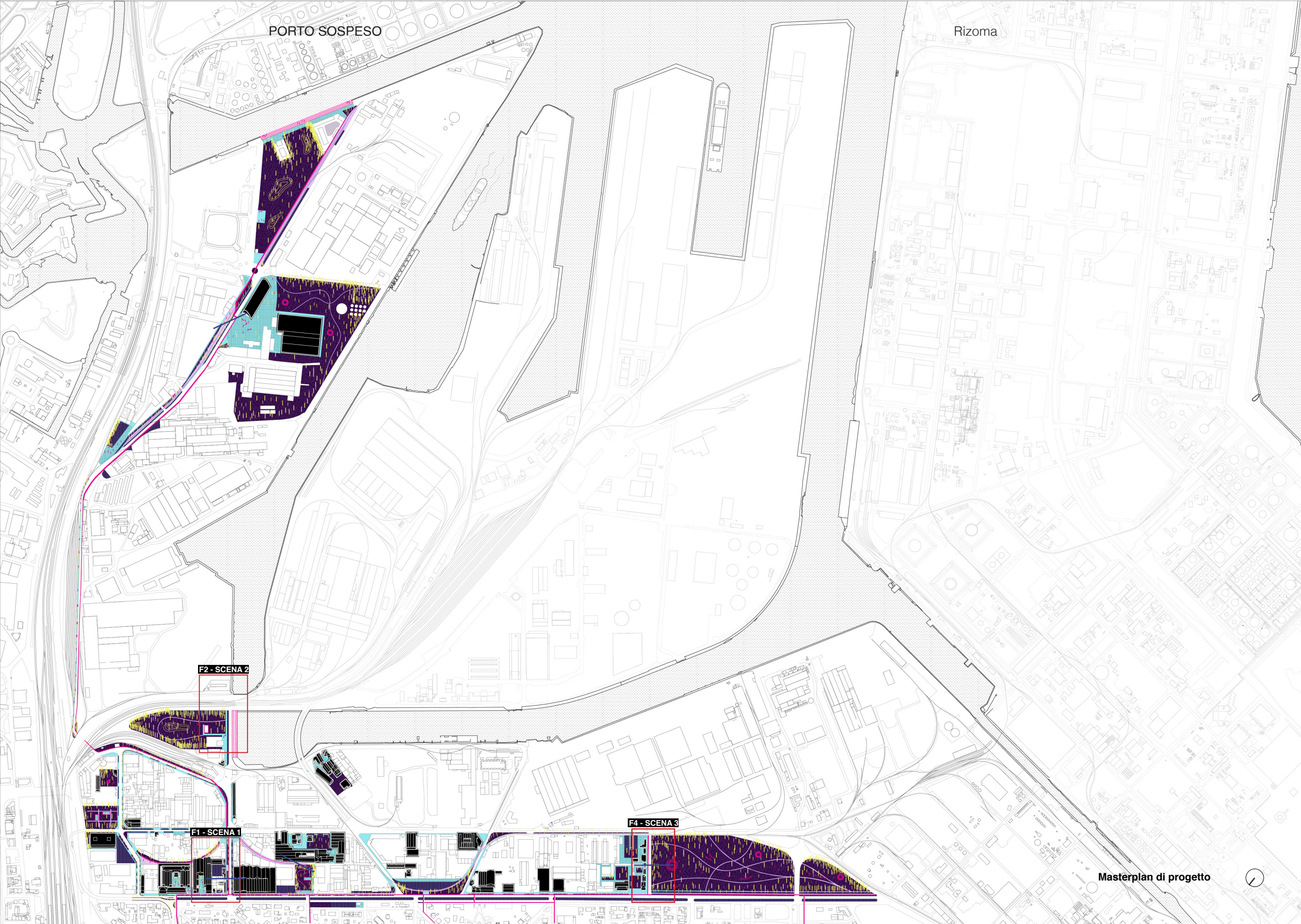
Rizoma

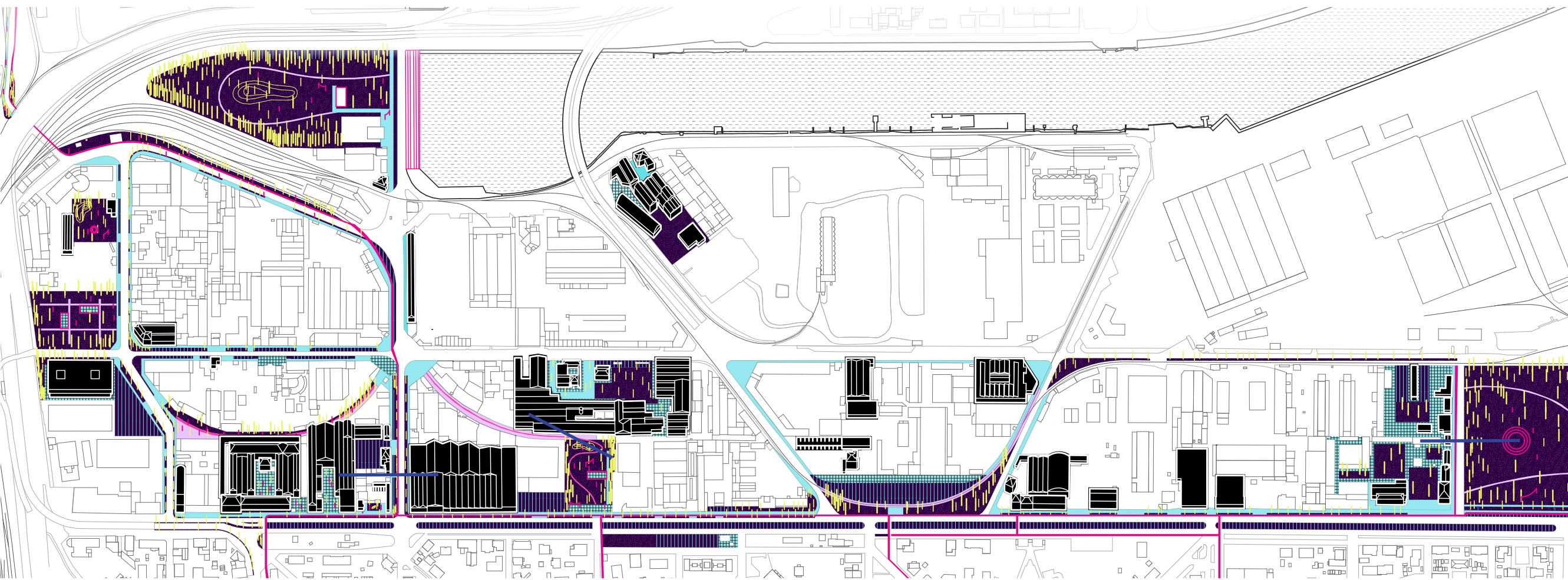
F2 - SCENA 2

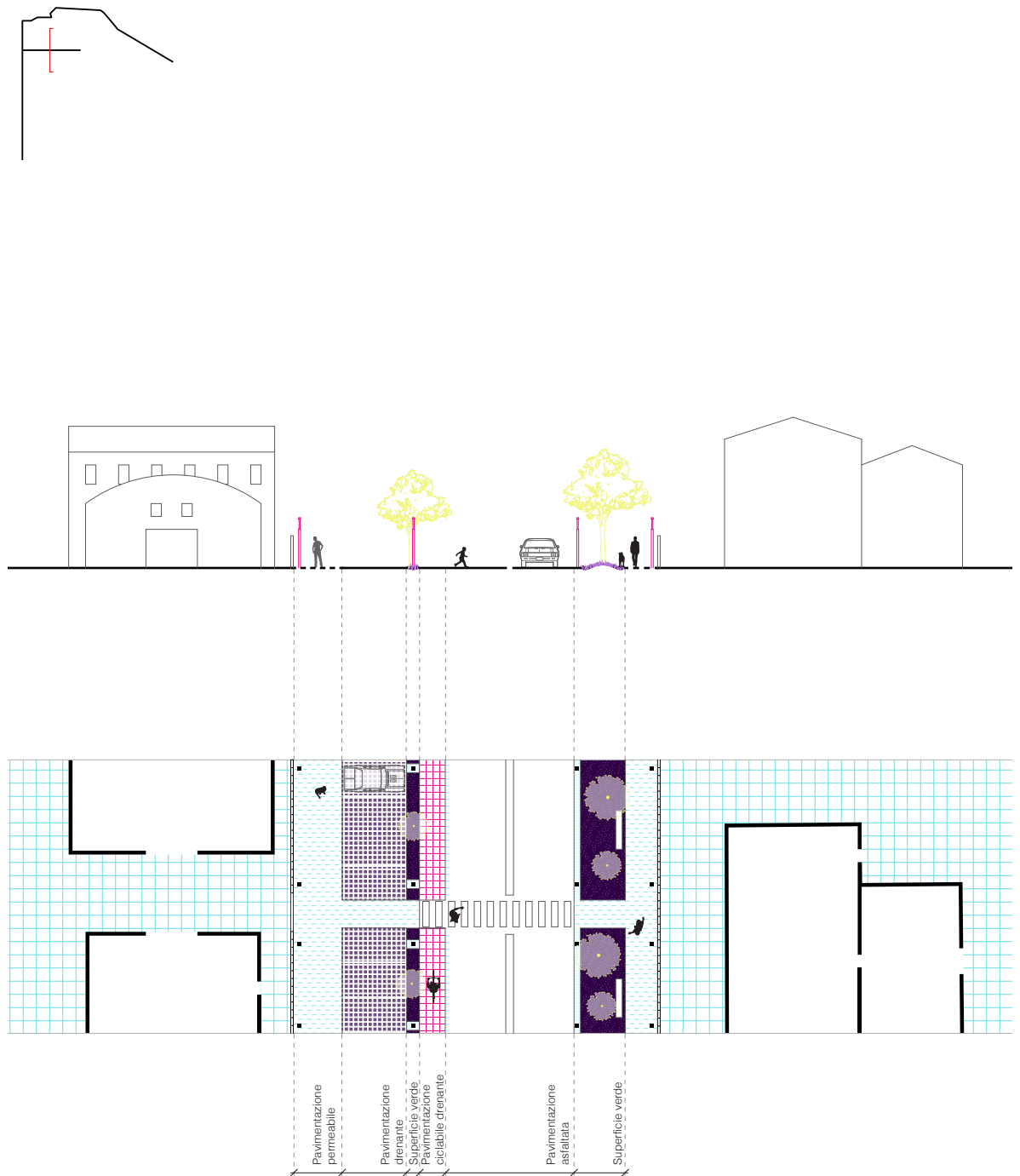
F1 - SCENA 1

F4 - SCENA 3

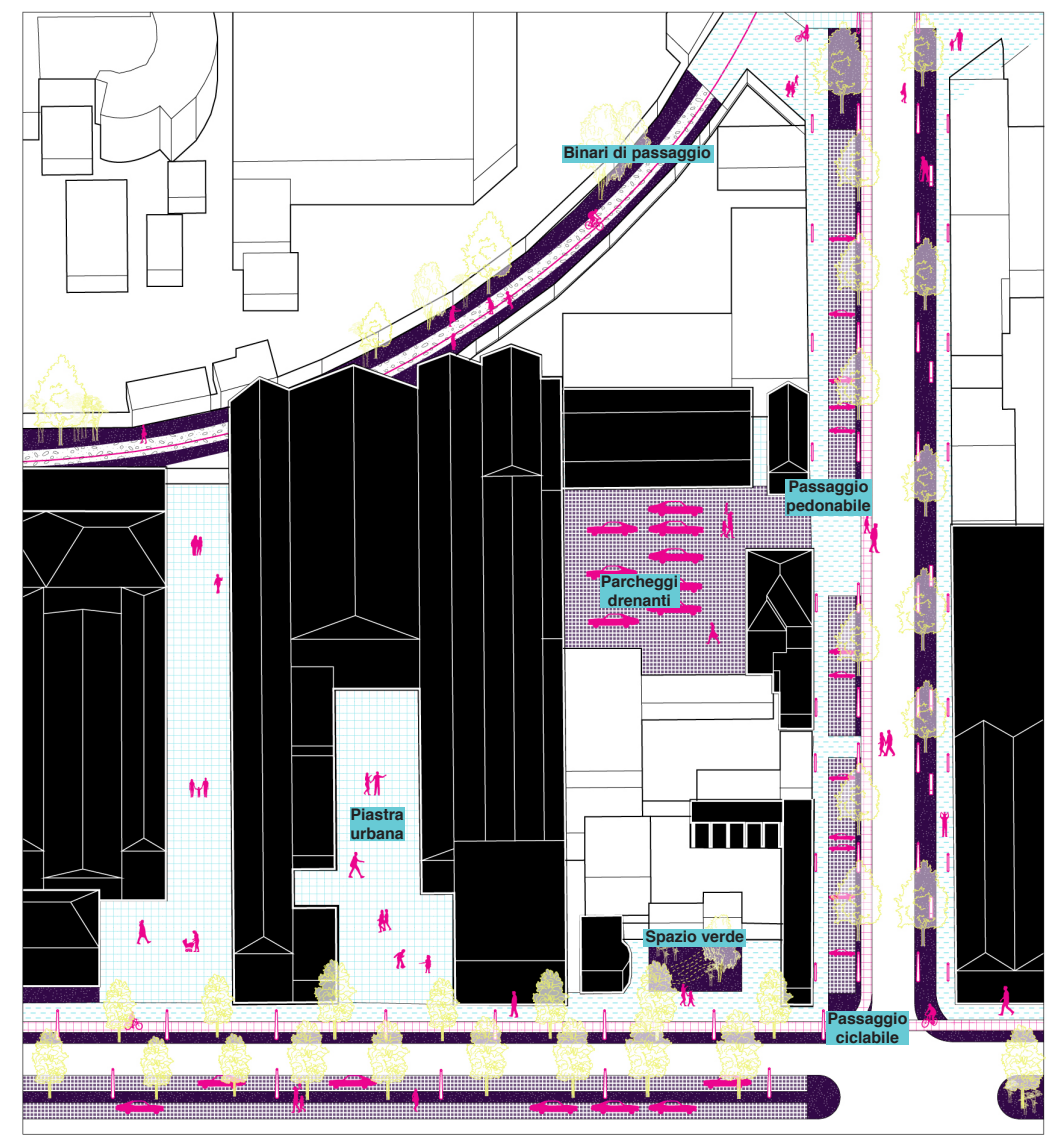
Masterplan di progetto



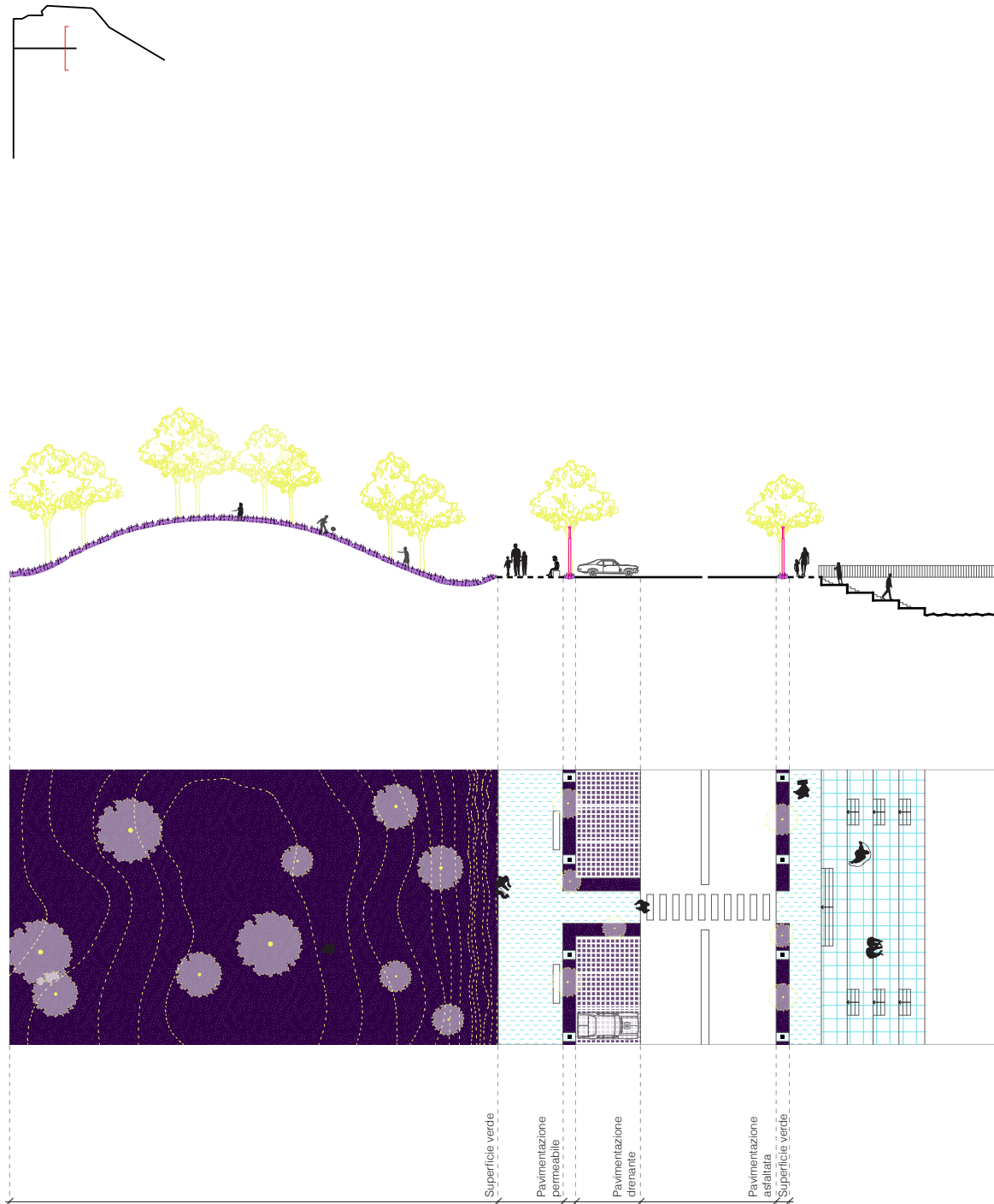




0 1 5 10m

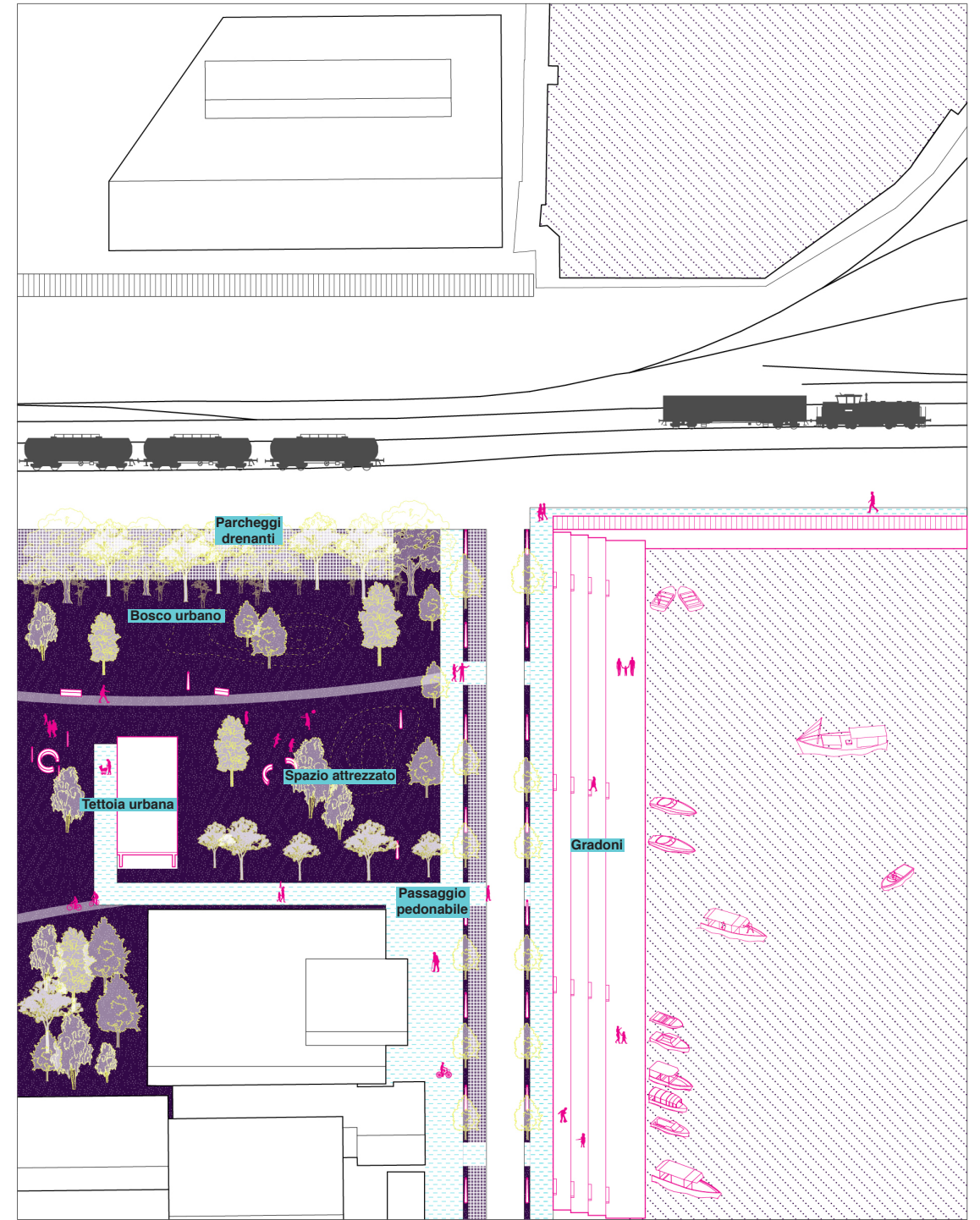


Fase 1 - Scena 1

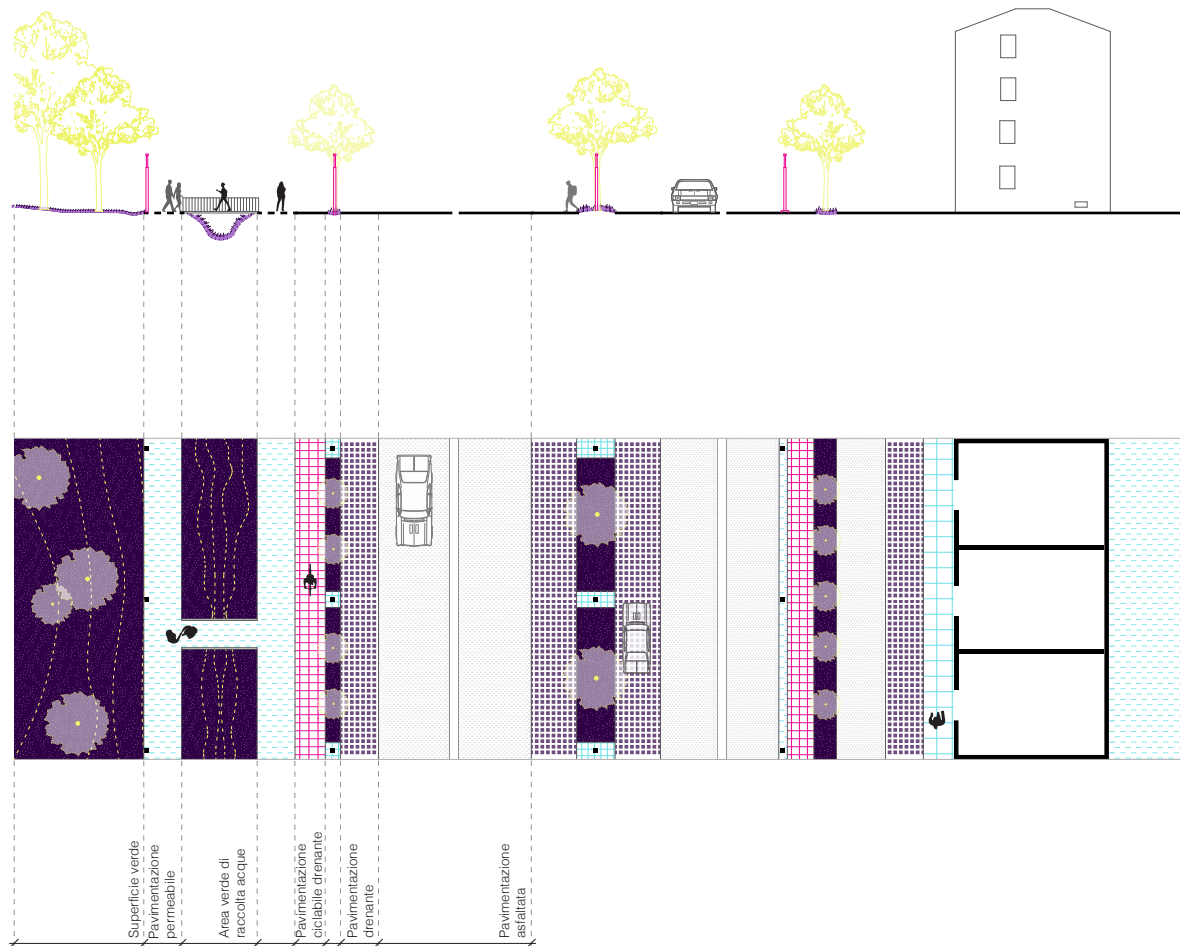
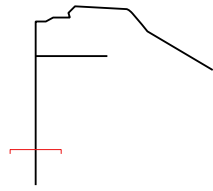


Superficie verde
 Pavimentazione permeabile
 Pavimentazione drenante
 Pavimentazione asfaltata
 Superficie verde

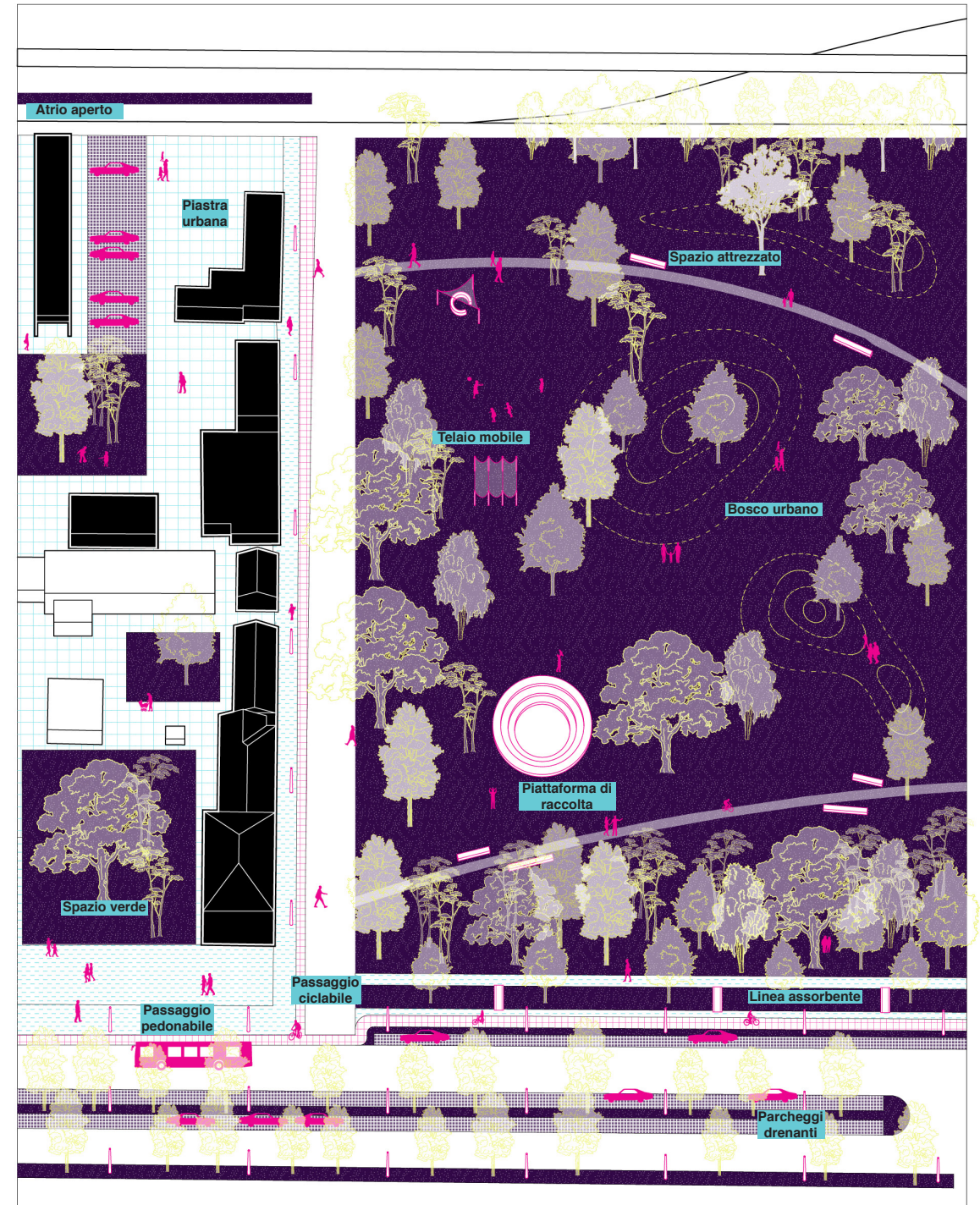
0 1 5 10m



Fase 2 - Scena 2



0 1 5 10m



Fase 4 - Scena 3

Fuori

Le officine Galileo sorgono a Porto Marghera nel mezzo degli anni del fascismo industriale, nel 1937,⁶ in un momento di intensa espansione industriale. In quegli anni si alimentava la speranza di un futuro diverso, dove si poteva costruire, produrre e trasformare: un'epoca segnata da grandi investimenti infrastrutturali e dallo sviluppo del polo industriale veneziano.

Le officine sono localizzate nel cuore della zona industriale, a ridosso della gronda lagunare e collocate lungo una delle arterie interne della zona produttiva, circondate da impianti chimici, officine meccaniche e linee ferroviarie industriali, elementi ancora oggi parzialmente leggibili nel paesaggio.

Al momento della costruzione delle Officine, dopo il loro trasferimento da Firenze, Porto Marghera rappresentava uno dei principali distretti industriali italiani, caratterizzato da una produzione prevalentemente pesante, estrattiva e chimica, poco diversificata ma fortemente concentrata.

L'introduzione della Galileo contribuì ad alterare questi equilibri. Con essa si insediò un'industria di precisione, orientata alla produzione di strumenti ottici e lenti, che richiedeva una manodopera più specializzata. Tra gli addetti furono incluse anche lavoratrici donne, segnando una trasformazione rilevante nella composizione sociale del lavoro. Questa nuova configurazione industriale rappresentava una promessa: che il lavoro non fosse più solo fatica, ma anche sapere tecnico e conoscenza.

La guerra portò lavoro e grandi commesse presso le Officine incrementandone la produzione. Tuttavia, con la fine del conflitto, la conversione ad un'economia di pace non fu semplice e pertanto la società fu costretta a sciogliersi segnando l'inizio di una lunga storia frammentata segnata da controversie.⁷

Tra passaggi di proprietà, cambi di denominazione e ristrutturazioni, il declino fu lento e progressivo. Cassa integrazione, proteste e occupazioni si susseguirono fino alla chiusura definitiva dello stabilimento nei primi anni Duemila.

Dopo gli anni Novanta, la narrazione di Porto Marghera è mutata profondamente: si è lentamente trasformato in un enorme buco nero che ha ingoiato interi cicli produttivi e migliaia di posti di lavoro, lasciandosi un cimitero di impianti e lavoratori.⁸ Negli anni, allora, la faccia di Porto Marghera è diventata sempre più sporca trasformandosi in una discarica a cielo aperto, alimentando un generico sentimento di ostilità da parte delle persone verso il territorio, le sue fabbriche e le sue carcasse industriali. Da risorsa economica a fonte di pericolo per i lavoratori e per l'ambiente.

Nonostante ciò, negli ultimi anni si osserva una lenta inversione di tendenza: nuove associazioni e soggetti civici si sono attivati per il riuso degli spazi produttivi dismessi.

La rigenerazione è sostenuta da fondi nazionali e regionali (tra cui Veneto 2050, PR Veneto FESR, Fondo regionale per la rigenerazione urbana sostenibile e la demolizione), che si possono considerare un effetto a cascata di intenzioni europee e di piani strategici proposti per la rigenerazione dei siti industriali in disuso.

INQUADRAMENTO DELLO STATO DI FATTO

6 **IVESER**, Istituto veneziano per la storia della Resistenza e della società contemporanea, https://www.fontimarghera100.it/sogg_produttori/consiglio-di-fabbrica-galileo-industrie-ottiche-marghera-veneziana-1972-2000/, giugno 2025.

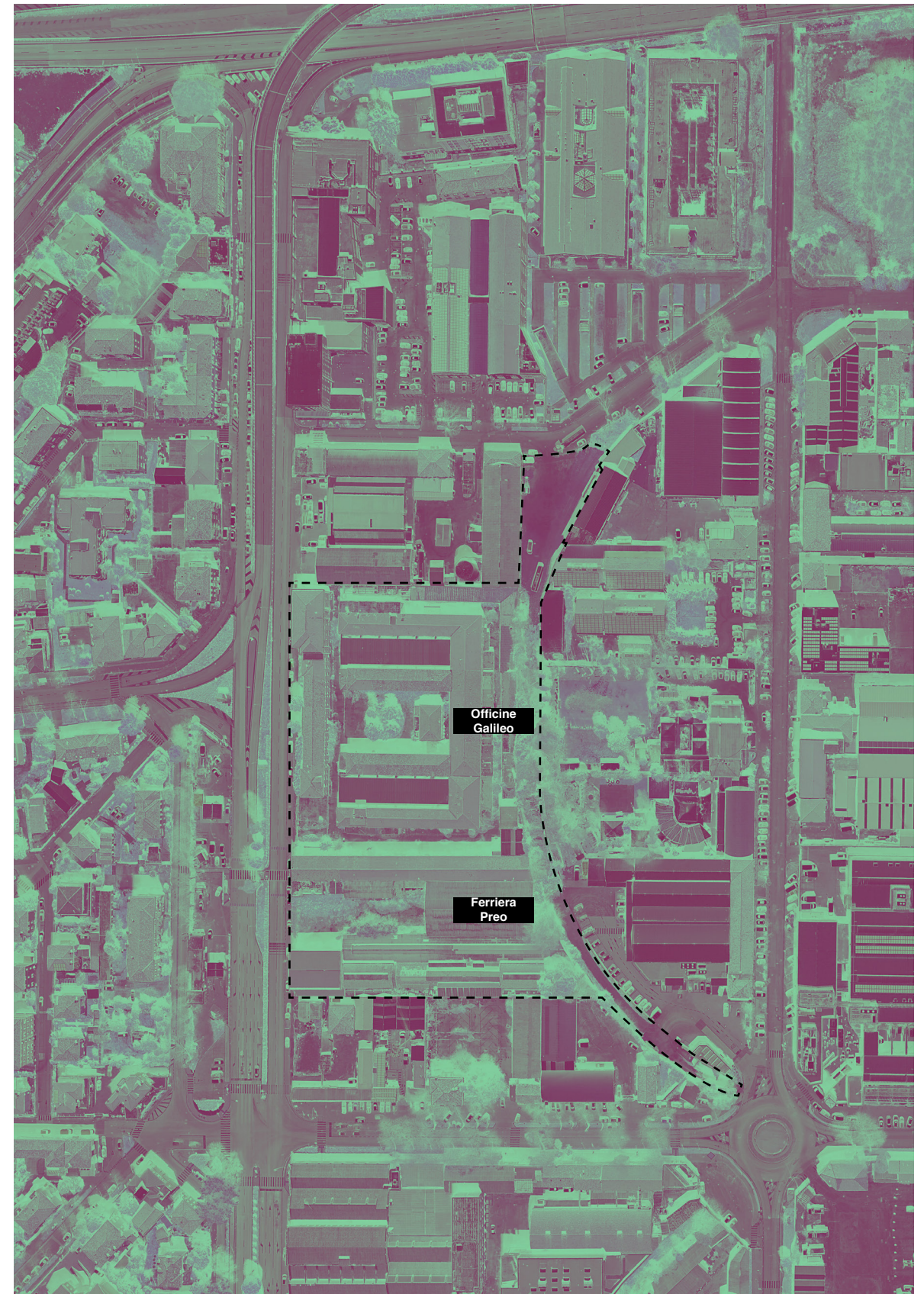
7 Ibidem

8 Giani E., **Porto Marghera Atlas**, Trento, ListLab, 2018

Grazie a questi finanziamenti, si è riaperto un dibattito su tali spazi, la memoria e il loro potenziale, che è sfociato spesso in un sentimento positivo ed ottimista, come se la popolazione stesse ridando una possibilità al suo passato di controversie, cercando di sfruttarlo e migliorarlo. Mostrando una rinnovata attenzione verso il passato produttivo, riconoscendo in alcuni edifici una testimonianza preziosa della storia industriale. Le Officine Galileo sono tra questi. Dopo oltre vent'anni di abbandono, il sito è ancora oggetto di controversie, in particolare legate alle più recenti aste di acquisizione che hanno coinvolto due società immobiliari (Gucada S.r.l. e Honeycomb), proprietarie anche del lotto confinante dell'ex Ferriera Ernesto Preo, chiusa dal 1986. Le Officine, in quanto architettura presenta diversi spazi e strutture degni di nota che potrebbero essere valorizzate attraverso progetti di riqualificazione legati al patrimonio industriale dismesso, in quanto testimonianza della storia recente. Esse rappresentano un'occasione per stabilire un nuovo rapporto tra il sito e il territorio, integrandosi in una visione urbanistica contemporanea e superando la tradizionale separazione tra industria e città, in particolare nei confronti di Marghera, Mestre e Venezia.

È in questo contesto che a partire dal 2016, le nuove società proprietarie, hanno avviato un progetto la cui proposta prevede la trasformazione dell'area in uno spazio a destinazione turistica e, successivamente, residenziale per studenti.

Immagine satellitare delle Officine Galileo e della Ferriera Preo, Google Earth Pro.



L'area però è ancora in una fase di stallo dal 2020, a causa di problematiche economiche, ostacoli amministrativi, carenze nei piani di bonifica e disallineamenti con gli strumenti urbanistici comunali, oggi obsoleti e bisognosi di aggiornamento.

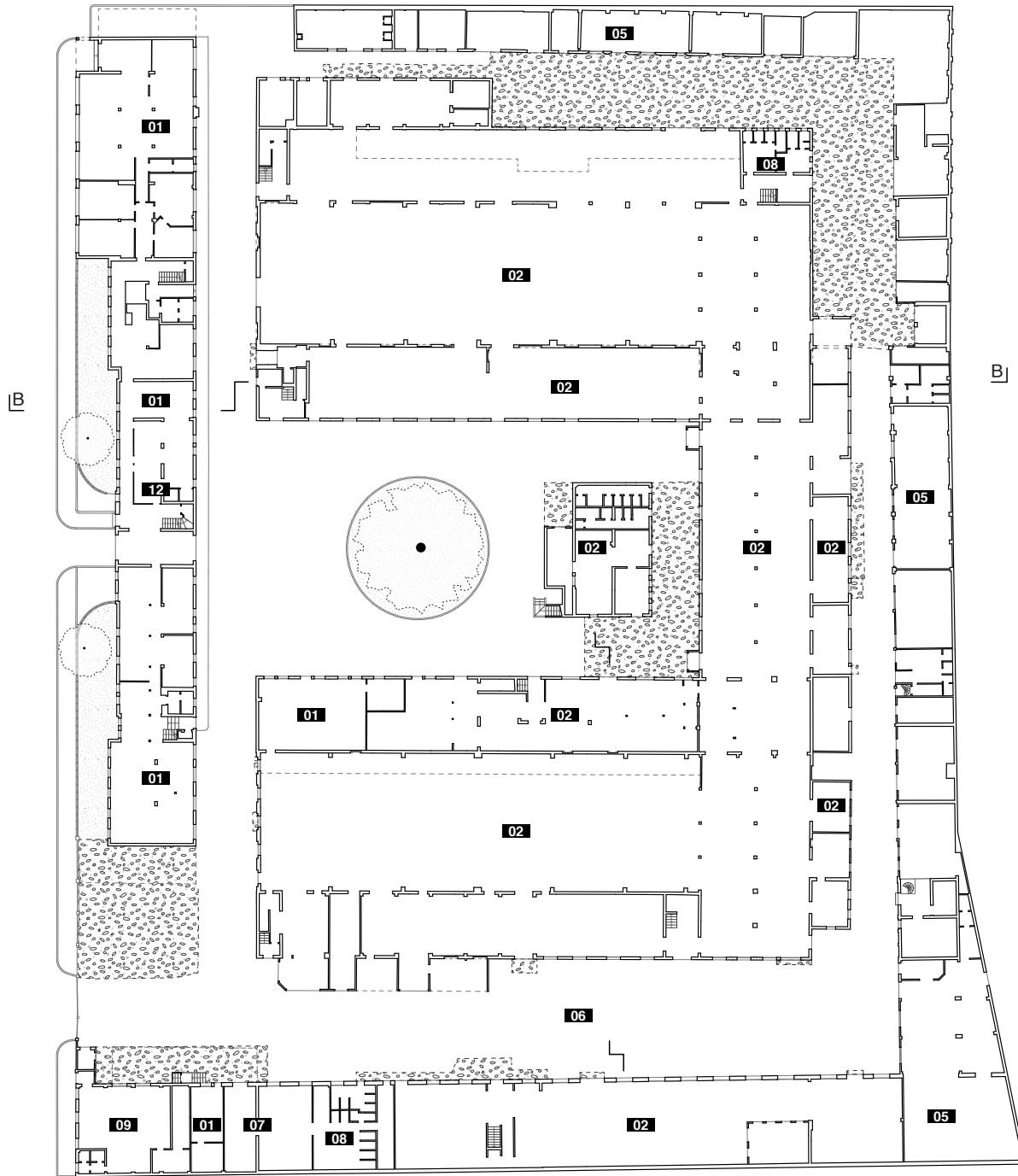
Il sito è composto a nord dallo stabilimento principale delle Officine Galileo, costituito da capannoni in muratura e cemento armato, ampi spazi produttivi, officine meccaniche, laboratori ottici e magazzini, ad oggi inaccessibili ed occupati abusivamente. Accanto si trovano ancora le strutture di servizio dismesse, tra cui la mensa, l'edificio direzionale e l'infermeria. Sul retro dello spazio produttivo vi è una rete ferroviaria interna, oggi dismessa ma ancora riconoscibile nella trama del suolo.

A sud si trova l'area un tempo occupata dalla Ferriera Ernesto Preo, anch'essa inaccessibile ma in evidente stato di abbandono, con capannoni in ferro e lamiera, depositi per la lavorazione del rottame e spazi aperti usati per lo stoccaggio dei materiali. Alcuni edifici

presentano crolli parziali e sono invasi da vegetazione pioniera, arbusti e rampicanti. Al centro dell'area, si legge un suolo spoglio e screpolato, in parte colonizzato da vegetazione spontanea, ma che un tempo era un vasto piazzale di cemento che fungeva da zona di transito e raccordo tra i due complessi produttivi.

A est, una superficie residuale sul retro dei capannoni è occupata da un'area verde incolta, delimitata da una recinzione metallica parzialmente crollata. In questo spazio si è sviluppata una zona umida secondaria, a causa dei canali di drenaggi ostruiti e pozzi stagnati che hanno favorito l'insediamento di specie vegetali acquatiche e uccelli nidificanti. Sullo sfondo, i profili di vecchie ciminiere e delle gru del porto disegnano un paesaggio industriale in lenta trasformazione, in cui gli edifici superstiti, benché abbandonati, si impongono ancora nel paesaggio come testimonianza materiale di una stagione produttiva ormai conclusa ma che ben presto verrà rigenerata.

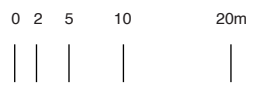
A

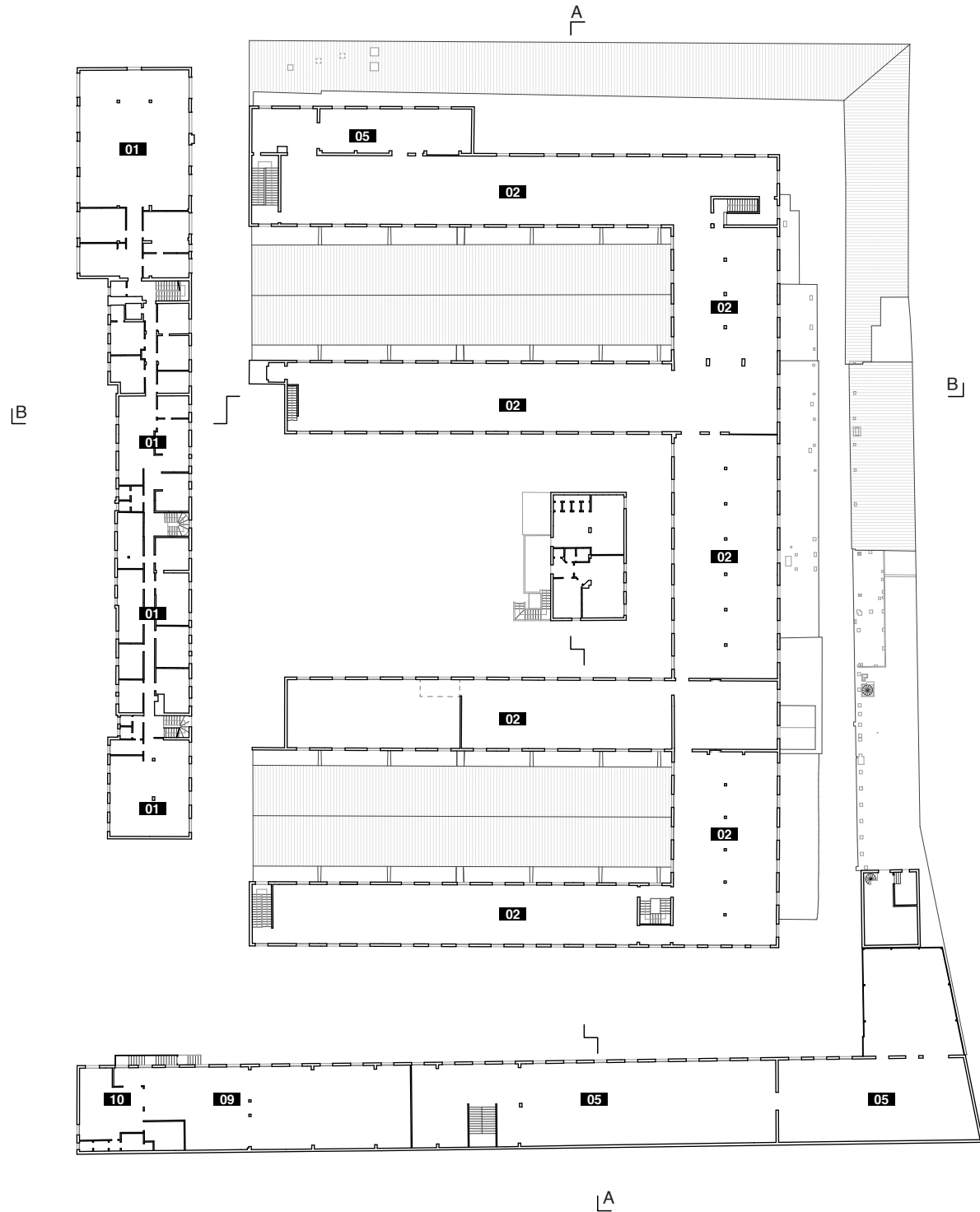


- 01 Uffici
- 02 Attività produttive
- 03 Laboratori
- 04 Officine
- 05 Depositi
- 06 Tettoie
- 07 Spogliatoi
- 08 Bagni
- 09 Mensa
- 10 Cucina
- 11 Terrazze
- 12 Portineria
- 13 Infermeria

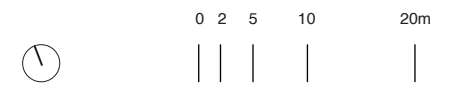
A

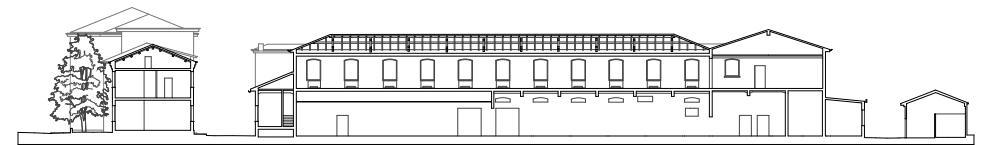
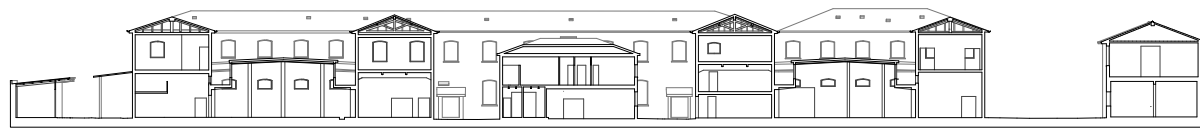
Pianta piano terra - stato di fatto e distribuzione funzioni storiche





Prospetto nord - lato via F.lli Bandiera
 Pianta piano primo - stato di fatto e distribuzione funzioni storiche





Sezione AA

Sezione BB

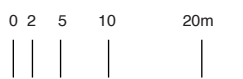




Foto storiche Officine Galileo, Ufficio fotografico Montecatini Edison, 1968 - 1970, Fondo Edison, www.lombardiabeniculturali.it/



Foto storiche Officine Galileo, Fondo Centro Studi Ettore Luccini, 2000, www.centrostudiluccini.it/archivi/



Foto storiche all'interno delle Officine Galileo, Ufficio fotografico Montecatini Edison, 1968 - 1970, Fondo Edison, <https://www.lombardiabeniculturali.it>





Foto storiche all'interno delle Officine Galileo, Ufficio fotografico Montecatini Edison, 1968 - 1970, Fondo Edison, <https://www.lombardiabeniculturali.it>



In merito alla Ferriera Preo non è stato possibile reperire documentazione fotografica dell'interno nè planimetrie dell'immobile. La costruzione risulta priva di autorizzazioni edilizie e non risulta alcuna pianta depositata presso il catasto. I tecnici comunali hanno confermato che si tratta di un abuso edilizio.

Immagine satellitare della Ferriera Preo, Google Earth Pro.



Lo scenario che si è delineato dal 2016, anno in cui sono state acquistate le aree (Officine Galileo e Ferriera Preo), fino alla primavera del 2025, è rimasto sostanzialmente immutato. Un prolungato stato di inerzia in cui il tempo, in maniera continua, corrode e ferisce sempre più gli edifici esistenti, oggi ridotti a rifugi di fortuna per immigrati irregolari che occupano illegalmente le fabbriche dismesse. L'unico elemento in movimento è rappresentato dai frequenti interventi di sgombero e messa in sicurezza da parte delle forze dell'ordine.

Le diverse proposte progettuali presentate dal 2020 in poi, hanno creato solo fumo mediatico e sono rimaste anch'esse stagnanti mentre erano in corso le trattative per la ricognizione di aree portuali trasferite all'autorità comunale, in conflitto con l'ambiguità degli strumenti del governo del territorio ormai datati e necessari di revisione.

I tasselli mancanti per avviare un reale processo di rigenerazione delle aree della Galileo e della Ferriera, considerate prime mosse strategiche a scala urbana per Porto Marghera, sono molteplici. Uno di essi riguarda la gestione e la realizzazione delle bonifiche ambientali da effettuare nelle aree contaminate, per le

quali è obbligatorio ottenere permessi da parte dell'Autorità Portuale in coordinamento all'amministrazione comunale. L'altro tassello mancante fondamentale è la variante urbanistica che consentirebbe l'introduzione della funzione residenziale in queste aree, già riconosciute dal Piano di Assetto del Territorio come idonee alla riconversione. Solo con tale modifica si potrebbe attivare quanto previsto dai programmi di rigenerazione promossi dalle società Gucada e HoneyComb.

È proprio in questo punto che la tesi intende introdursi, nella consapevolezza che l'attesa rappresenta di per sé una forma di controversia⁹: essa consente di prendere tempo e cambiare le carte in tavola, aprire spazi di possibilità, reimpostare e deviare processi consolidati, agganciandosi a ciò che è stato per trasformarlo, a partire dal presente, in quel che potrà essere. Tracciando deviazioni strategiche, è possibile giungere ad un risultato differente da quello che si aspettava ma altrettanto, se non più, plausibile rispetto a quelli originariamente previsti. Si tratta della difficile azione di saltare su un "treno in corsa", cercando attraverso il

tracciamento delle azioni generate da politiche, documenti, conflitti e negoziazioni, di ottenere effetti materiali. Questi effetti, seppur simulati, costituiscono comunque parte integrante del lavoro di ricerca progettuale.

Ciò che verrà utilizzato quindi per la costruzione di un diagramma delle azioni progettuali è una metodologia dove inevitabilmente è necessario ricorrere all'intuizione, sia di fatti già avvenuti ma non resi pubblici, sia per la previsione di alcune consequenzialità al futuro. La previsione del futuro si muove nel sottile equilibrio tra prevedibilità e imprevedibilità degli accadimenti, accogliendo l'eventualità che vi possano essere delle deviazioni, definite come "botte", che il progetto può subire. Ma proprio grazie ad un impianto concettuale flessibile, il progetto può reagire, adattarsi e in alcuni casi resistere, mantenendo una propria coerenza trasformativa. Il racconto al futuro è quindi fondamentale in sede di questo lavoro di ricerca per far sì che il progetto risponda in maniera più funzionale, resiliente e performativa, adattandosi alle condizioni di contorno: politiche, documentali, temporali e ambientali.

SCENARIO DELLA CONTROVERSIA

⁹ Armando A., Durbiano G., *Teoria del progetto architettonico: dai disegni agli effetti*, Roma, Carocci, 2017.

RIFLESSIONI POTENZIALI

Porto Marghera rappresenta una delle ultime grandi riserve spaziali della città contemporanea; un'area in cui è ancora possibile sperimentare, riattivare e trasformare, sfruttando gli edifici industriali dismessi e un ampio sistema infrastrutturale già sviluppato che rende particolarmente interessante immaginare scenari di rigenerazione urbana. Con la sua posizione ricopre un potenziale ruolo di cerniera tra il tessuto produttivo e i quartieri residenziali e culturali tra Venezia e Mestre, connesso infine anche ai grandi flussi della mobilità regionale e metropolitana. Proprio la mobilità costituisce una delle principali leve progettuali, grazie a interventi già avviati e finanziati, orientati verso una rete più lenta, sostenibile e capillare; non solo verso i poli centrali, ma anche nei confronti delle periferie e delle aree meno connesse. Queste premesse generano una forte attrattività verso l'area e, di conseguenza una pressione speculativa: prezzi relativamente bassi e disponibilità di ampie superfici fanno convergere interessi, sia pubblici che privati, verso operazioni spesso più orientate al ritorno economico che alla qualità urbana. Tuttavia, è proprio in questa fase intermedia e di inerzia, in cui il processo è ancora frammentario, che si può immaginare un progetto capace inserirsi come dispositivo critico e generativo. La presenza di architetture industriali, flessibili e con ottime caratteristiche spaziali consente la possibilità di un riuso anche sperimentale, capace di accogliere funzioni ibride e di attirare nuove forme dell'abitare e del lavorare. Allo stesso tempo, il progetto può intercettare

un bisogno sempre più diffuso di città inclusive e accessibili, superando le logiche del turismo e dell'esclusività.

La sfida consiste nella possibilità di coniugare lo sviluppo socio-economico con la qualità ambientale e la sostenibilità territoriale. In questa prospettiva è possibile immaginare scenari alternativi rispetto ai modelli più tradizionali e speculativi, aderendo piuttosto all'idea di una transizione territoriale ed economica, verso nuovi equilibri urbani.

Non si tratta solo di fornire servizi, ma di riconoscere e valorizzare i bisogni reali di chi già vive e lavora a Porto Marghera. In questo caso, i lavoratori associati alle nuove forme di lavoro, e affiancati alle forme tradizionali, si considerano anche associabili alle figure di abitanti, perché è lì in quel luogo specifico che declinano in maniera peculiare la loro quotidianità.¹⁰ Sono portatori di una quotidianità complessa, che intreccia lavoro e abitare in forme nuove. Sono loro i principali portatori di istanze che travalicano i confini degli spazi e dei tempi del lavoro e pongono una domanda urbana inedita, che non si limita alla funzione ma coinvolge la qualità degli spazi pubblici, la sicurezza, l'accessibilità e l'identità dei luoghi.

In questa prospettiva, il progetto deve saper conciliare i tempi di vita e di lavoro degli abitanti attuali, per poi estendere nel tempo questa capacità attrattiva verso nuovi utenti, evitando la trappola della rendita e mirando piuttosto a un guadagno in termini di qualità spaziale, benessere collettivo e densità di relazioni urbane.

¹⁰ Tosi M.C., Faraone C., *Città e lavoro: spazi, attori e pratiche della transizione tra Mestre e Marghera*, p.58.



45.4784N 12.2332E



45.4782N 12.2331E



Industria Galileo

45.4774N 12.2327E

45.4779N 12.2329E





45.4772N 12.2326E



45.4772N 12.2325E

Ferriera Preo



45.4769N 12.2323E



Asse binari dismessi



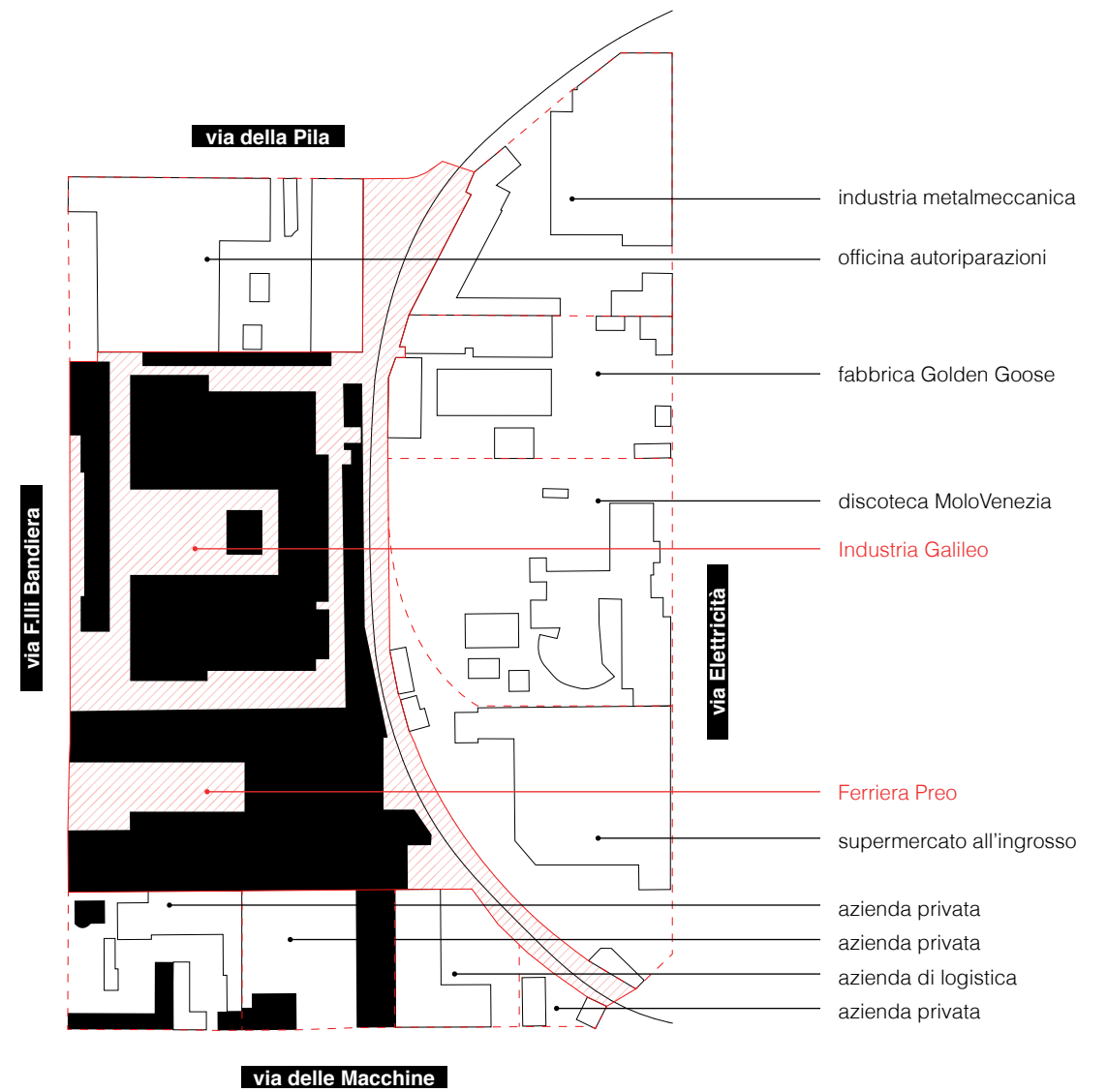
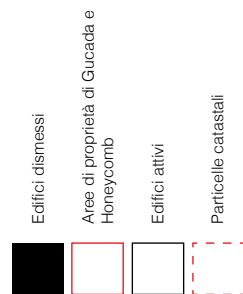
45.4772N 12.2342E

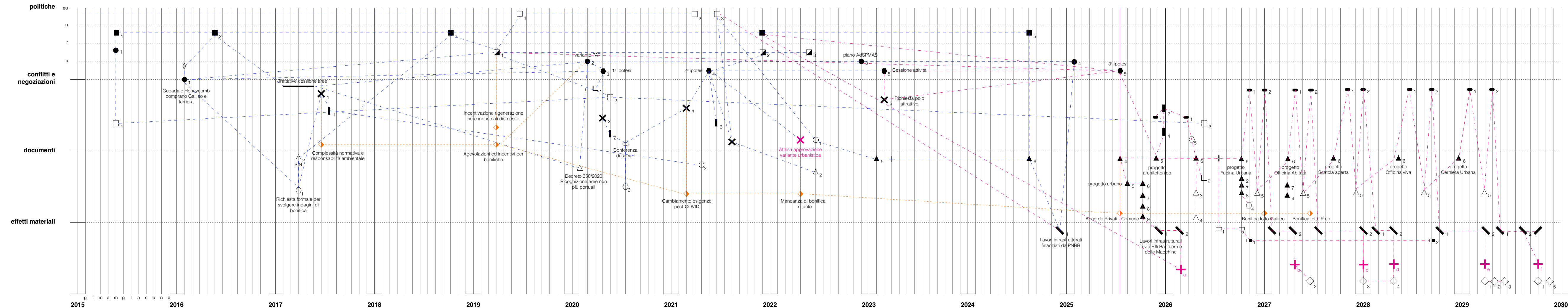
45.4769N 12.2340E



45.4773N 12.2341E

Attività presenti nell'isolato di progetto,
compreso tra via F.lli Bandiera, via delle Macchine, via Elettricità, via della Pila.





- Politiche**
- Piani strategici
 - 1 Piano strategico Metropolitan di Venezia
 - 2 Variante PAT
 - 3 Piano Autorità Portuale
 - 4 PIAO 2025-2027
 - Fondi europei
 - 1 FSE 2014-2020
 - 2 FSE 2021-2027
 - 3 PNRR
 - Fondi nazionali
 - 1 PNRR
 - 2 Piano Nazionale per la Riquilificazione Periferie
 - 3 PRRI
 - 4 FSC 2021-2027
 - 5 PNC
 - ▣ Fondi regionali
 - 1 Veneto 2050
 - 2 PR Veneto FESR 2021-2027
 - 3 Fondo regionale per la rigenerazione urbana sostenibile e la demolizione
 - Accordi Privati
 - 1 Acquisto aree industriali in disuso
 - 3 Prima ipotesi progettuale
 - 4 Seconda ipotesi progettuale
 - 5 Concessione attività a Yellow Square
 - Bando PNRR
 - 1 Asta vendita Industria Ottica e Ferriera Preo
- Conflitti**
- ✕ 1 Negazione svolgimento lavori di bonifica e rigenerazione del sito
 - 2 Difficoltà destinazioni d'uso
 - 3 Crisi di attività - post COVID
 - 4 Negazione finanziamenti PNRR
 - 5 Attività inadeguate
- Eventi**
- 1 Cambio giunta comunale 2015-2020
 - 2 Rinnovo mandato Brugnaro 2020-2025
 - 3 Cambio giunta comunale 2026-2031
- Autorizzazioni**
- △ 1 Svolgimento indagini di bonifica
 - 2 Bonifica
 - 3 Cambio di destinazione d'uso
 - 4 Autorizzazioni della Sovrintendenza
 - 5 Autorizzazione nuova variante urbanistica
- Tavolo tecnico**
- 1 Amministrazione comunale / Città Metropolitana di Venezia / progettisti
 - 2 Progettisti / appaltatori / subappaltatori
- Stipula dei contratti**
- L 1 Contratti con esperti per supporto alla progettazione
 - 2 Contratti appaltatori e subappaltatori
- Chiusura dei contratti**
- ⊕ Permessi di costruire
 - ⊕ Conferma finanziamenti
- T Trattative**
- Conferenza di Servizi
 - ◇ Congesture

- Documenti**
- △ Documenti normativi
 - 1 Decreto ministeriale 8 marzo 2017
 - 2 Art. 22 Regolamento UE 2021/214
 - 3 Normative eliminazione barriere architettoniche
 - 4 Normative antincendio edifici pubblici
 - 5 DVR (Documento Valutazione Rischi), CIA (Certificazione Inizio Attività), VIA (Valutazione Impatto Ambientale), Autorizzazione Ambientale
 - 6 Decreto portuale 358/2020
 - SIN
 - 1 Richiesta formale per svolgere indagini di bonifica
 - 2 Complessità normativa e responsabilità ambientale
 - ◇ Agevolazioni ed incentivi per bonifiche
 - △ Decreto 358/2020 Ricognizione aree non più portuali
 - Conferenza di servizi
 - ◇ Cambiamento esigenze post-COVID
 - ◇ Mancanza di bonifica limitante
 - △ Attesa approvazione variante urbanistica

- Elaborati tecnici**
- ▲ 1 Rilievo planimetrico
 - 2 Progetto di conoscenza per Sovrintendenza
 - 3 Analisi strutturale
 - 4 Cronoprogramma
 - 5 PFTE (progetto di fattibilità tecnico - economica)
 - 6 PE (progetto esecutivo)
 - 7 Perizia strutturale
 - 8 Perizia geologica
 - 9 Perizia idraulica
 - 10 Perizia storico - artistica
- Lavori**
- ▣ 1 Inizio lavori
 - 2 Fine lavori

- Demolizioni**
- 1 Inizio demolizioni
 - 2 Fine demolizioni
- Bonifiche**
- 1 Inizio Bonifiche
 - 2 Fine Bonifiche
- Progetto urbano**
- ⊕ Opere urbanizzazione primaria
 - Oneri di urbanizzazione secondaria
 - ▣ Prolungamento pista ciclabile
 - ▣ Ampliamento marciapiede
 - ▣ Inserimento verde urbano
 - ▣ Realizzazione snodo di attraversamento urbano
 - ▣ Realizzazione fermata autobus
- Officina abitata**
- ⊕ Bonifica e manutenzione aree esterne
 - Messa in sicurezza permanenze e adeguamenti strutturali
 - ▣ Ampliamento sistema distributivo
 - ▣ Implementazione impianti
- Scatola aperta**
- ⊕ Sistemazione del suolo
 - ▣ Costruzione nuova architettura
 - ▣ Realizzazione collegamento distributivi esterni
- Officina viva**
- ⊕ Sistemazione del suolo
 - ▣ Costruzione nuova architettura
- Fucina urbana**
- ⊕ Bonifica e manutenzione aree esterne
 - Messa in sicurezza permanenze e adeguamenti strutturali
 - ▣ Restauro facciata esterna
 - ▣ Costruzione nuova architettura
- Cerniera urbana**
- ⊕ Sistemazione del suolo e del verde
 - ▣ Inserimento nuove piantumazioni
 - ▣ Costruzione nuova copertura
 - ▣ Predisposizione strutturale tramite sistema a pilastri
 - ▣ Rigenerazione binari dismessi
 - ▣ Costruzione micro architetture

- Eventi**
- ◇ 1 Apertura al pubblico
 - 2 Inizio attività lavorative
 - 3 Inizio residenza
 - 4 Inaugurazione
 - 5 Eventi ed iniziative sociali
- Percorso avvenuto
- Percorso plausibile di progetto
- Congesture

QUINTA URBANA / FASE 1

La variante alla strumentazione urbanistica tarda ad essere approvata, in attesa da aprile 2024. Nel frattempo, prendono avvio i lavori infrastrutturali finanziati attraverso il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), e i fondi dell'Accordo di Programma (ex art. 27 del D.lgs. 152/2006) per la riconversione e la riqualificazione industriale nell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera. L'obiettivo principale è rafforzare i collegamenti viabilistici e ferroviari, e riqualificare l'area mediante un riordino complessivo dei sottoservizi (Piano Strategico Metropolitan di Venezia 2024-2026)

Si tratta di una tematica centrale per l'attuale amministrazione comunale guidata da Luigi Brugnaro, sindaco della Città Metropolitana di Venezia. Le società immobiliari proprietarie dei lotti (Gucada e HoneyComb) sottoscrivono accordi per la realizzazione di opere di urbanizzazione, tra cui un sistema di mobilità sostenibile integrato con la rete ciclabile già avviata dal Comune di Venezia e dall'Autorità Portuale.

L'accordo prevede che la società privata finanzia, con risorse proprie, l'adeguamento dell'incrocio stradale antistante il proprio lotto, migliorandone l'accessibilità e la possibilità di ingresso. In cambio il Comune e l'Autorità Portuale, si impegnano alla demolizione degli edifici abusivi costituenti la Ferriera Preo, acquistata dalle società, e alla partecipazione alle spese di bonifica, utilizzando fondi regionali e statali per la rigenerazione dei siti industriali dismessi (Fondo Regionale per la rigenerazione urbana sostenibile e per la demolizione)

Il progetto delle società prevede anche il recupero del sedime ferroviario dismesso sul retro del lotto, non più ritenuto strategico dal Decreto Portuale 358/2020, ma funzionale al nuovo assetto urbano. L'intenzione è già presente nel Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica e nel Progetto Esecutivo, comprensivi del progetto urbano

e architettonico, che verranno sottoposti al Comune a seguito delle necessarie perizie ambientali.

Le società colgono l'occasione per iniziare il progetto di rigenerazione dell'area di Porto Marghera, con l'auspicio di creare una serie di interventi a catena. Con questa volontà si procede, in fase preliminare allo sviluppo di un masterplan dell'intera area ipotizzando e prevedendo diverse fasi (cronoprogramma, studi di fattibilità...). Una serie di tavoli tecnici condurrà all'approvazione finale, in coerenza con la nuova variante urbanistica in corso. Sarà possibile prevedere, oltre alle funzioni già consentite (commerciale, direzionale, ricettiva e di artigianato di servizio) anche una funzione residenziale, purché temporanea. Inoltre, secondo le Norme Tecniche di Attuazione i lotti dovranno essere schermati da barriere vegetali o siepi, e i parcheggi dovranno essere alberati, in conformità al documento (N.T.A. del V.P.R.G. per la Terraferma di Venezia, Progetto ambientale - prescrizioni e indirizzi, capitolo 27.4, Art. 4 e 8).

FUCINA URBANA / FASE 2

La stipula dell'Accordo tra le società e il Comune segna l'inizio delle demolizioni, da completarsi entro ottobre 2026, a carico dell'amministrazione comunale e dell'Autorità Portuale. Nel frattempo, si può intervenire sui fabbricati non coinvolti dai lavori, tra cui l'edificio storico dell'ex Industria Galileo, affacciato su via F.lli Bandiera, sottoposto a vincolo come Bene Culturale. Su questo edificio si procederà con un risanamento conservativo, volto a preservarne impianto originario, tipologia e caratteristiche architettoniche in conformità alle disposizioni del VPRG Terraferma di Venezia e delle relative Norme Tecniche di Attuazione per gli interventi su beni tutelati. Sarà inoltre sottoposto a procedura di Vas (Valutazione Ambientale Strategica) ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs 152/2006, nonché a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art 27 bis

del medesimo Decreto legislativo.

Nell'area della Ferriera, invece, si potrà costruire un nuovo edificio in una zona già decontaminata, che non necessita ulteriori bonifiche. Qui prenderà forma un nuovo fronte urbano dedicato a funzioni lavorative e produttive leggere, con spazi ibridi e flessibili capaci di adattarsi a differenti usi, pur richiamando la memoria industriale del sito, che rispetta le N.T.A. precedentemente citate.

OFFICINA ABITATA / FASE 3

Le operazioni di bonifica più rilevanti riguarderanno l'area dell'ex Ferriera, fortemente contaminata da residui della lavorazione del ferro, e dovranno concludersi entro il secondo semestre 2028, con il rilascio da parte dell'ARPAV del Certificato di Avvenuta Bonifica (CAB). Contestualmente si procederà alla rigenerazione dell'edificio ex Galileo, introducendo al piano terra funzioni collettive e di servizio, rispondenti ai bisogni del quartiere, e sviluppando residenze temporanee destinate a studenti e lavoratori.

L'intervento complessivo mira alla creazione di un polo urbano innovativo e inclusivo, che coniughi memoria storica, sostenibilità ambientale e nuovi modi di abitare e lavorare, in un'ottica di rigenerazione territoriale e coesione sociale. Le società proprietarie si occuperanno dello svolgimento dei lavori e infrastrutturazione del sistema, ma l'area sarà poi data in gestione ad altre società di settore, che potranno fare delle convenzioni con le università presenti sul territorio

SCATOLA APERTA / FASE 4

Mentre proseguono le attività di bonifica nell'area della Ferriera, e parte del sito viene temporaneamente riattivata per usi di cantiere e logistica leggera, l'intervento si concentra sull'area ex Galileo. Qui prende forma un nuovo edificio a destinazione culturale, con una sala espositiva al piano terra e una biblioteca pubblica al piano superiore,

di pubblica utilità. Il progetto, redatto secondo i criteri di sostenibilità ambientale e accessibilità universale, viene sottoposto a una serie di tavoli tecnici e riceve approvazione entro il primo semestre del 2027.

Il nuovo volume, in dialogo con il contesto urbano e industriale, diviene elemento di cerniera tra i due poli principali del progetto costituendo un asse strategico di attraversamento e relazione urbana.

OFFICINA VIVA / FASE 5

Con il completamento delle bonifiche ambientali previste per l'area della Ferriera Preo, si dà avvio alla costruzione di un nuovo corpo edilizio a carattere multifunzionale. Il progetto, validato dai tavoli tecnici competenti, prevede spazi produttivi leggeri, laboratori condivisi e servizi comuni. Gli edifici sono connessi tra loro tramite passerelle sopraelevate e percorsi interni trasparenti che favoriscono la fruizione pubblica e l'ibridazione d'uso.

CERNIERA URBANA / FASE 6

Con l'aumento progressivo della frequentazione del sito - sia per usi occasionali (eventi, mostre, mercati) che per funzioni permanenti (residenza, lavoro, studio) - si attiva l'ultima fase del progetto, dedicata alla connessione organica dell'intero comparto con il tessuto urbano circostante.

Attraverso un intervento di suolo che include sistemazioni paesaggistiche, elementi di arredo urbano e il completamento del sistema di percorsi pubblici, si realizza una cerniera tra i fronti storici (Industria Galileo) e i nuovi corpi edilizi della Ferriera. Il sito, un tempo margine produttivo dismesso, si integra pienamente nel sistema urbano di Marghera, trasformandosi da cesura a cuscinetto vitale tra memoria e innovazione.

Il progetto si conclude così con un intervento che non solo rigenera un'area industriale in disuso, ma la trasforma in hub urbano multifunzionale, connesso, accessibile e orientato alla comunità.

RACCONTO

5.1 Dentro

5.2 Conclusioni

Dentro

Il progetto reinterpreta uno spazio industriale storicamente destinato al lavoro in maniera esclusiva come un nuovo luogo ibrido, in cui l'abitare e il produrre si contaminano, generando funzioni e relazioni inedite.

L'obiettivo è ridefinire i modi di vivere e lavorare, trasformando l'area in un sistema aperto e adattabile, capace di accogliere pratiche contemporanee e nuove forme di vita urbana.

Il punto di partenza teorico del progetto è il concetto di "*progetto biopolitico*",¹ non inteso come insieme di pratiche per la gestione e il controllo della vita come oggetto politico come inteso da Michel Foucault, ma piuttosto come suggerisce Paola Viganò come configurazione spaziale non determinista, capace di rispondere alle condizioni vitali delle persone, migliorandone i bisogni e le possibilità.² Una biopolitica progettuale che non impone gerarchie funzionali, ma favorisce usi fluidi, intenzioni plurali, coabitazioni temporanee e trasformabili, intercettando usi e bisogni emergenti.³

In quanto progettisti si può agire all'interno degli strumenti di potere, prevedendo deviazioni, forzature, alternative che il progetto può prendere nel tempo. Ma si può anche criticare le situazioni attuali, sollecitare

modifiche, proporre cambi di direzione per gli strumenti di governo, scardinandone l'inerzia normativa o il carattere eccessivamente tecnico e speculativo. Il progetto assume così un ruolo attivo e conflittuale nei confronti delle dinamiche in corso.

L'intervento si muove tra spazi abbandonati o rigidamente funzionalizzati, oggi riconfigurabili come territori condivisibili, accessibili e attraversabili. Si tratta di restaurare la porosità di un'area frammentata, ma ancora ricca di risorse spaziali e materiali. I preesistenti edifici dell'Officina e della Ferriera vengono immaginati come un grande condominio urbano, un organismo articolato in cui coesistono spazi per l'abitare, per il lavoro, per la formazione, per il tempo libero e per i servizi collettivi.

L'ambizione è di sovvertire la separazione funzionale tradizionale, favorendo invece un'ibridazione fluida degli usi, adattabile alle trasformazioni e ai bisogni che nel tempo emergeranno.

RACCONTO AL FUTURO

1 Viganò P., *Il giardino biopolitico: spazi, vite e transizione.*

2 Ibidem

3 Sendra P, Sennett R., Cavallini D., *Progettare il disordine: idee per la città del XXI secolo.*

Riassumendo, il progetto si articola in una serie di interventi progressivi e interconnessi.

La **Quinta Urbana** che agisce come bordo attivo tra la città e l'area di progetto, una fascia che intercetta i cambiamenti urbani già in atto e li canalizza all'interno del lotto tramite percorsi pedonali e ciclabili, riscrittura del suolo oggi inaccessibile, ridefinizione degli accessi e degli affacci pubblici.

All'interno dell'area prende forma la **Fucina Urbana**, dove il riuso dell'edificio vincolato si integra con la costruzione di uno nuovo dedicato al lavoro nelle sue molteplici declinazioni, spazi che si configurano come progetto del disordine⁴, ovvero con un ambiente flessibile, aperto e adattabile capace di accogliere attività spontanee e non rigidamente pianificate.

L'**Officina Abitata** riattiva l'edificio delle Officine, trasformandolo in un polo residenziale misto che ospita studenti, residenze temporanee per lavoratori, spazi comuni, mense, aule studio e servizi accessibili anche dall'esterno, rendendolo un luogo vivo, attraversabile, connesso alla città e aperto a nuove forme di coabitazione.

Scatola Aperta, nella corte interna, viene pensato come uno spazio pubblico flessibile, accessibile e adattabile a molteplici usi: mostre, incontri, eventi, attività informali, in continuità agli spazi aperti circostanti.

Completano il sistema l'**Officina Viva**, che ospita ulteriori spazi per il lavoro e servizi complementari, e la **Cerniera Urbana**, un dispositivo che mette in relazione le diverse parti di progetto, che funge da landmark al suolo e nodo di connessione tra tempi, funzioni e bisogni.

L'insieme di queste azioni definisce un processo incrementale di riappropriazione dello spazio urbano, fondato sull'idea che non esista una funzione unica né una forma definitiva, ma una continua negoziazione tra bisogni, immaginari e politiche. Il progetto intende difendere la dissonanza, accogliendo eterogeneità di soggetti e densità spaziali, nella convinzione che solo in questa varietà si possano generare spazi vitali.

La proposta non si oppone solo alla rigidità funzionale, ma alle logiche speculative che pretendono dal sito un massimo rendimento

economico attraverso progetti chiusi, elitari e alieni rispetto al contesto.

Questo progetto cerca invece di abilitare possibilità, intercettando le reali esigenze della città contemporanea e combinando esigenze di sostenibilità economica con una democratizzazione dello spazio anche a quote diverse, tenendo conto delle necessità ambientali, delle bonifiche e delle demolizioni necessarie.

In questo modo, agendo nelle pieghe degli strumenti urbanistici esistenti, il progetto si innesta nel momento sospeso in cui si trova l'area: un vuoto normativo e decisionale che può trasformarsi in occasione per costruire un nuovo modello operativo, replicabile, espandibile e trasformativo.

Senza nostalgia verso il passato, Porto Sospeso non propone una soluzione definitiva, ma una struttura aperta capace di generare reazioni a catena su tutta l'area.

4 Sendra P, Sennett R., Cavallini D., **Progettare il disordine: idee per la città del XXI secolo.**

PORTO SOSPESO

Dentro

FASE 1 / QUINTA URBANA

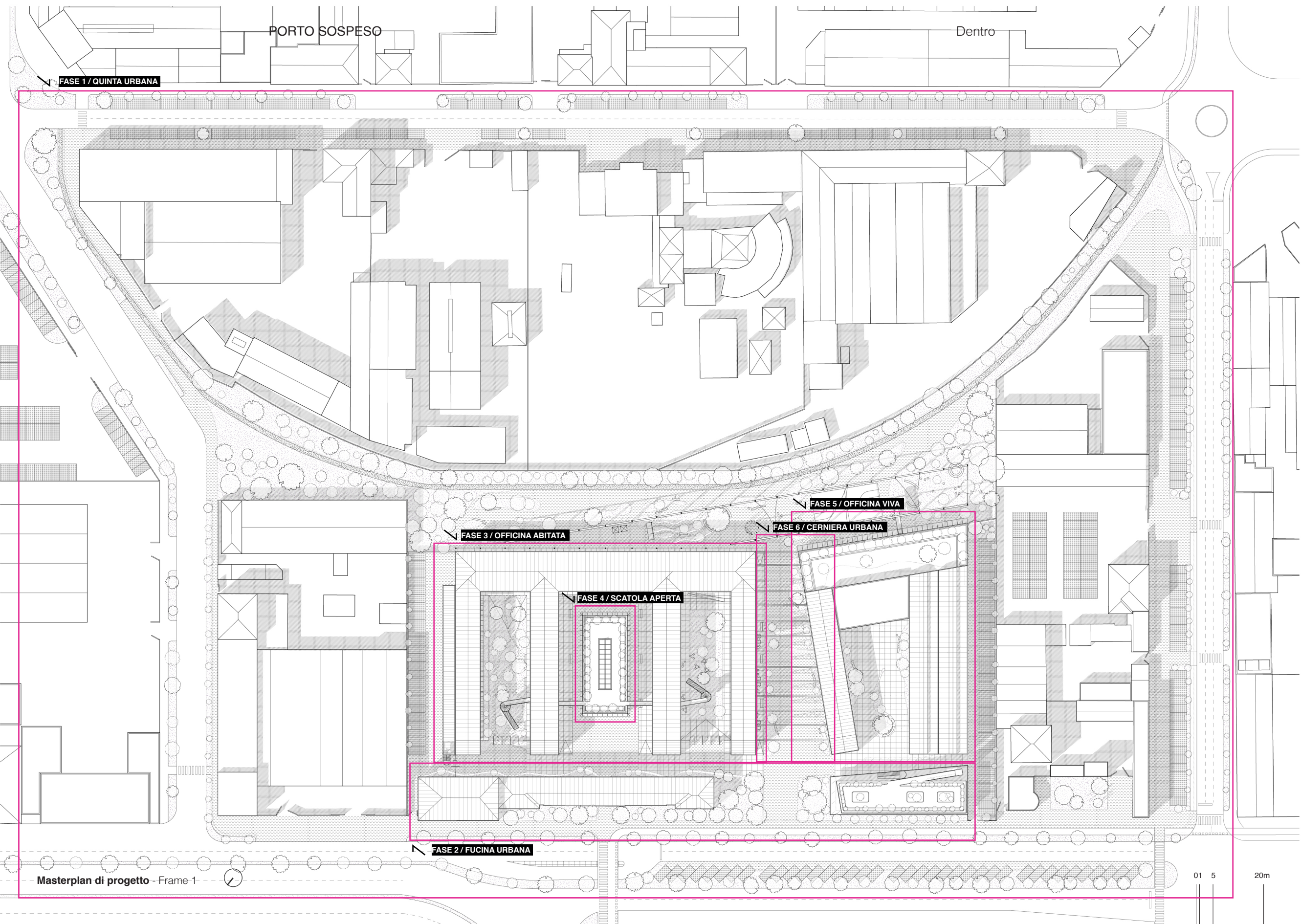
FASE 3 / OFFICINA ABITATA

FASE 4 / SCATOLA APERTA

FASE 5 / OFFICINA VIVA

FASE 6 / CERNIERA URBANA

FASE 2 / FUCINA URBANA



FASE 1 / QUINTA URBANA

- _ prosecuzione pista ciclabile
- _ sistemazione e integrazione di nuove aree parcheggio
- _ sviluppo e incremento di aree pedonali
- _ incremento superfici verdi e alberate
- _ apertura e recupero dei binari dismessi
- _ sistemazione area in prossimità dei binari con dispositivi per lo stare
- _ inserimento tettoie
- _ inserimento e incremento di dispositivi di illuminazione urbana

attivazione di un nuovo anello di circolazione attorno al FRAME 1 URBANO

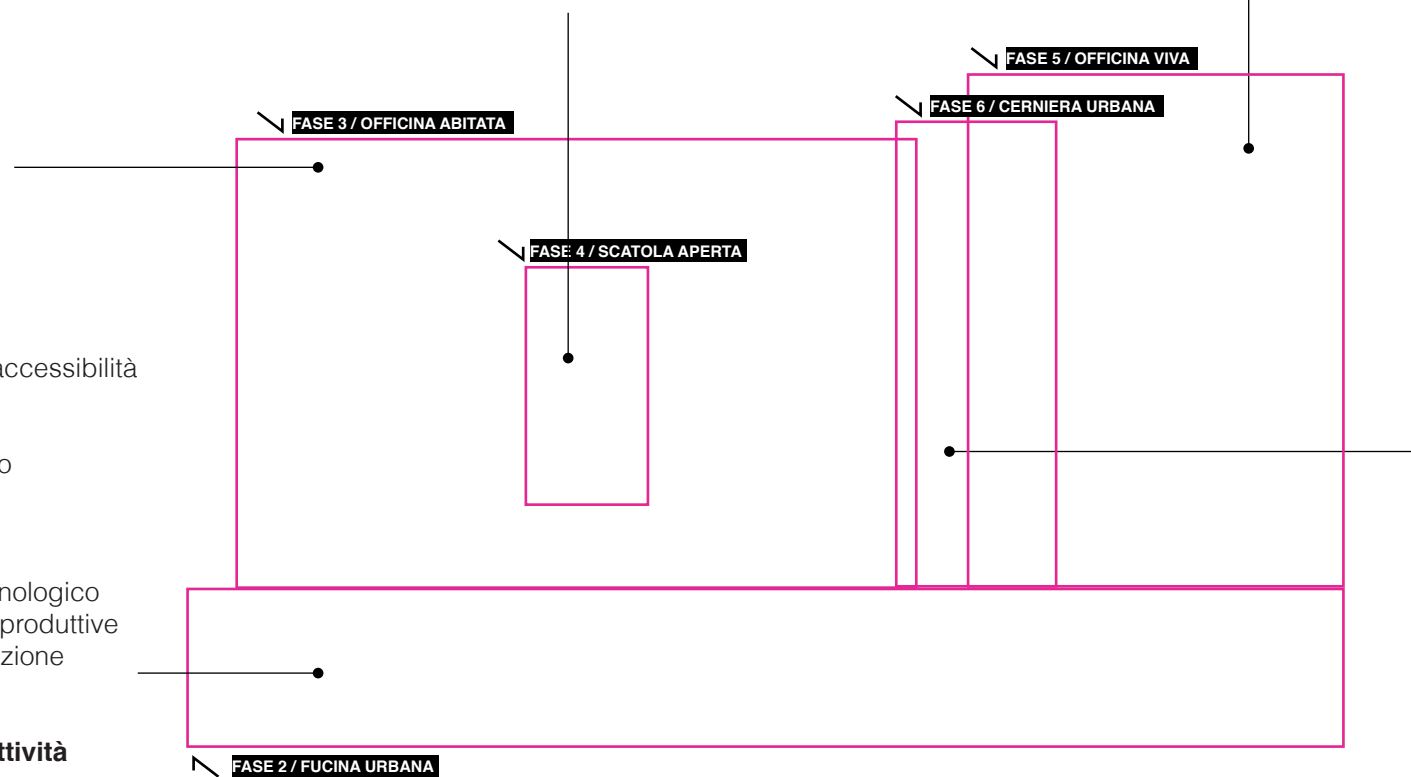
- _ demolizioni di corti coperte e volumi incongrui
- _ interventi sui prospetti e le coperture
- _ inserimento facciate in policarbonato
- _ inserimento nuovi spazi comuni e di servizio (aree collettive per lo studentato, residenze, mense, spazi ricreativi e altri servizi integrati)
- _ inserimento residenze per lavoratori
- _ inserimento residenze per artisti
- _ inserimento punto ristoro pubblico
- _ realizzazione sistemi distributivi esterni indipendenti
- _ riqualificazione delle aree aperte
- _ riutilizzo di spazi industriali per nuove funzioni contemporanee**

- _ recupero e restauro dell'edificio vincolato
- _ rimozione cancelli di recinzione esistenti
- _ apertura dei bordi, favorendo permeabilità e accessibilità
- _ demolizione ex Ferriera Preo
- _ inizio lavori bonifica ambientale del suolo
- _ inserimento di nuovi spazi per il lavoro d'ufficio
- _ organizzazione ambienti flessibili per attività amministrative e coworking
- _ costruzione di un nuovo edificio
- _ inserimento di spazi per il lavoro pratico e tecnologico
- _ inserimento di laboratori e officine per attività produttive leggere, sperimentazione tecnologica e innovazione
- _ integrazione di funzioni sociali e culturali
- _ riqualificazione delle aree esterne
- _ creazione di un nuovo fronte urbano con attività diversificate**

- _ sistemazione e pedonalizzazione area corte centrale
- _ costruzione nuovo edificio
- _ inserimento di spazi espositivi e biblioteca pubblica
- _ collegamento in copertura con il sistema distributivo esterno generale
- _ creazione di un nuovo polo pubblico interconnesso**

- _ demolizione e bonifica dell'area ex Ferriera Preo
- _ costruzione di un nuovo edificio polifunzionale
- _ riutilizzo copertura metallica esistente
- _ realizzazione sistema distributivo interno ed esterno
- _ inserimento nuovi spazi per il lavoro d'ufficio
- _ inserimento di spazi per il lavoro artistico
- _ inserimento di spazi interni ed esterni per l'attività motoria
- _ sistemazione aree verdi e pedonabili esterne
- _ creazione di un polo per attività interconnesse e complementari al lavoro**

- _ riutilizzo capriate metalliche esistenti
- _ collegamento passerelle e distributivi già realizzati
- _ sistemazione aree verdi e pedonalizzazione
- _ creazione di una cerniera tra il fronte stradale, l'interno dell'intervento di rigenerazione sugli edifici industriali dismessi, e l'anello di circolazione esterno**

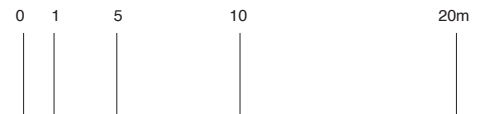




Pianta piano terra

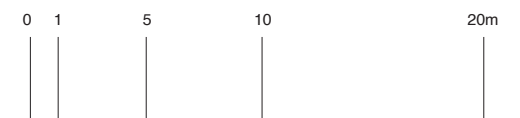


Sezione AA





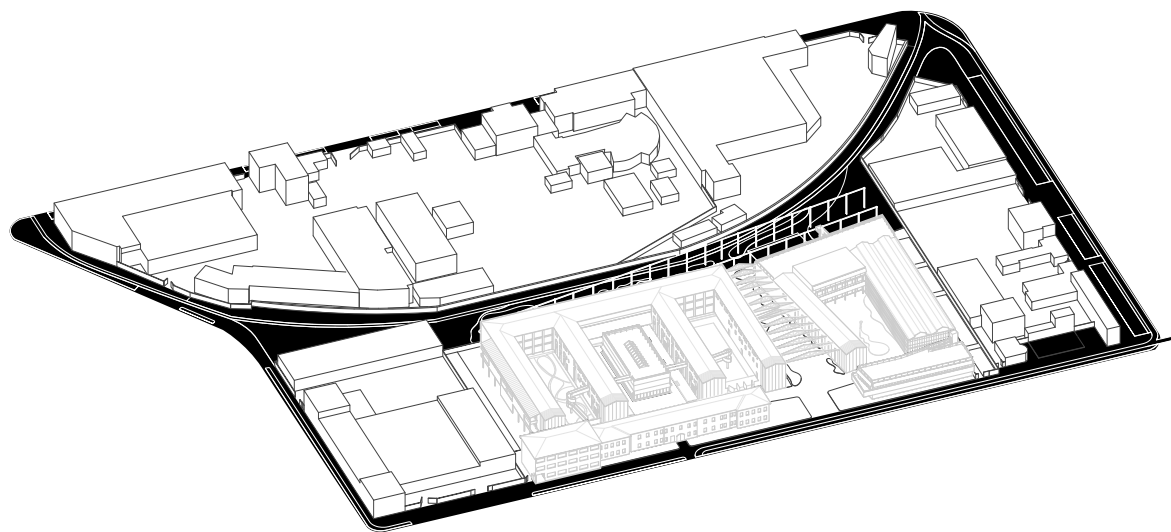
Sezione BB





Sistema distributivo continuo

Quinta urbana



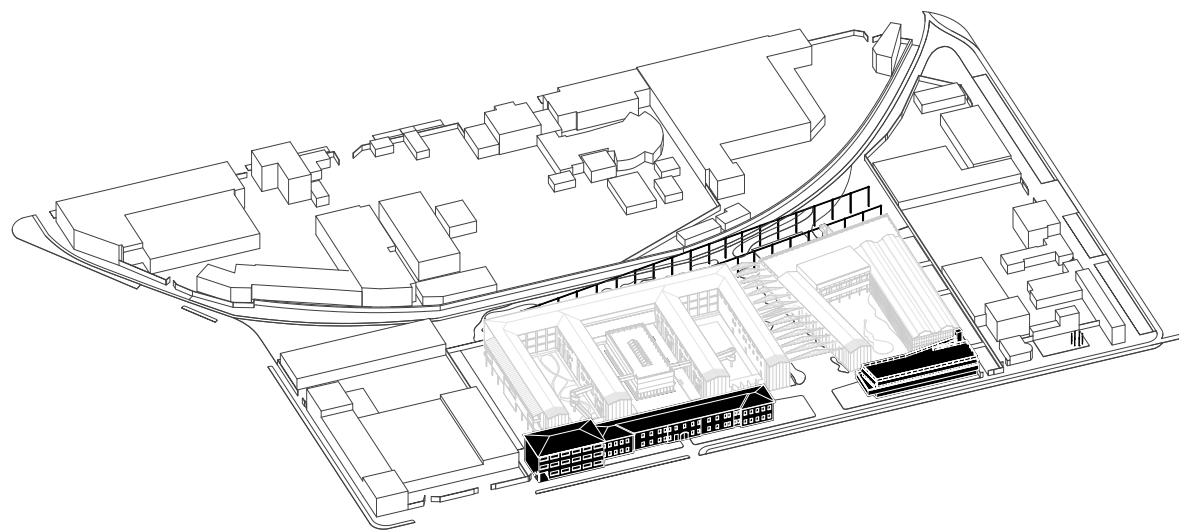
La prima fase del progetto urbano si ancora alle istanze esistenti nel contesto immediato, trasformandole in risorse attive per la riqualificazione del sito destinato ad accogliere le future officine Galileo e l'area riqualificata dell'ex ferriera Preo. L'intervento si innesta strategicamente nel disegno urbano già previsto dalle autorità locali per la realizzazione della nuova pista ciclabile, estendendola fino all'ingresso del lotto e contribuendo così a ricucire la cesura che oggi separa l'area dal tessuto urbano di Marghera. Alla pista ciclabile viene integrato anche un ampio passaggio pedonale, in accordo alle attuali trasformazioni della naturale stradale di via Fratelli Bandiera, futura strada urbana.

Parallelamente, si prevede il recupero del sedime ferroviario dismesso sul retro dell'area di intervento. Non più funzionale alle attività portuali, il tracciato ferroviario viene riconvertito in percorso ciclopedonale secondario,

capace di generare nuovi flussi e restituire alla collettività uno spazio da tempo inaccessibile. Quest'area retrostante, oggi marginale e tenuta nascosta, si trasforma così nel cuore pulsante dell'intervento urbano e architettonico: un vuoto che si rigenera in luogo pubblico, dinamico, attraversabile, permeabile e programmabile. Qui si concentrano passaggi e attività inedite, connessioni trasversali e nuove possibilità d'uso: lo spazio viene reso adattabile e flessibile, grazie all'inserimento di micro architetture modulari, arredi urbani e infrastrutture verdi, in grado di supportare funzioni diverse nel tempo e accogliere una pluralità di pratiche quotidiane e temporanee. Questo spazio è stato progettato per rimanere sempre aperto alla collettività, sia di giorno che di notte, per permettere una totale riappropriazione dello spazio, indipendentemente dalle attività che vi verranno svolte.



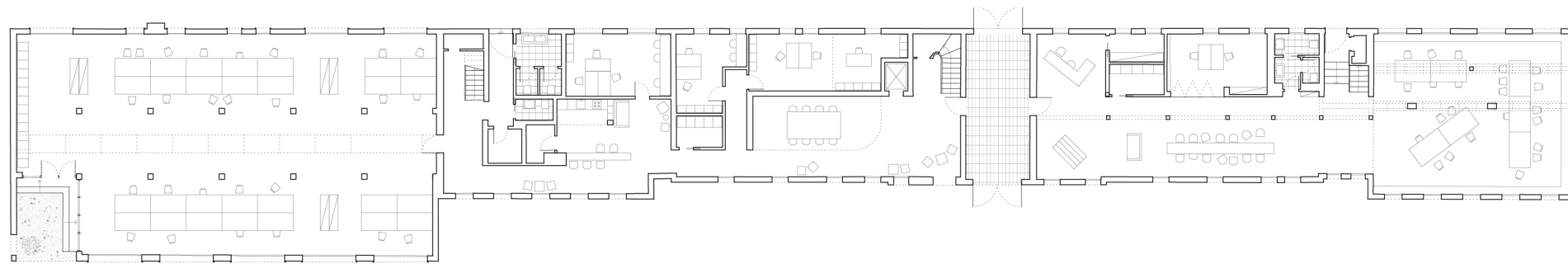
Fucina urbana



La **fucina urbana** rappresenta lo spazio del lavoro e della produzione all'interno del progetto, un luogo in cui tradizione e innovazione si intrecciano. Il punto di partenza è la presenza di un edificio vincolato dalla Soprintendenza, che impone la conservazione dell'aspetto esterno e limita interventi sostanziali sugli spazi interni. Questo vincolo non viene percepito come un ostacolo, ma come occasione per attivare un processo di rigenerazione in grado di valorizzare la memoria del luogo. In adiacenza, nell'area libera grazie alla demolizione della ferriera, si inserisce un nuovo volume, che completa e rafforza il fronte strada, diventando una chiara soglia urbana e segnale del cambiamento in atto.

All'interno dei due edifici trovano spazio diverse tipologie di lavoro, rispondendo sia alla vocazione produttiva storica del sito sia alle nuove esigenze emerse nel tempo. L'edificio storico, senza subire trasformazioni strutturali, viene rifunzionalizzato come contenitore flessibile per uffici, spazi coworking, sale

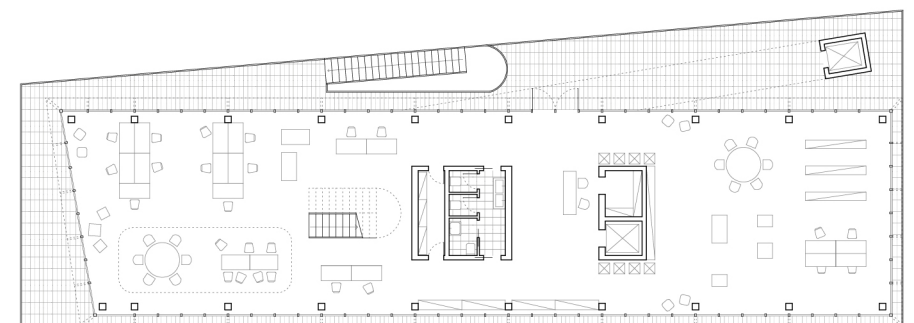
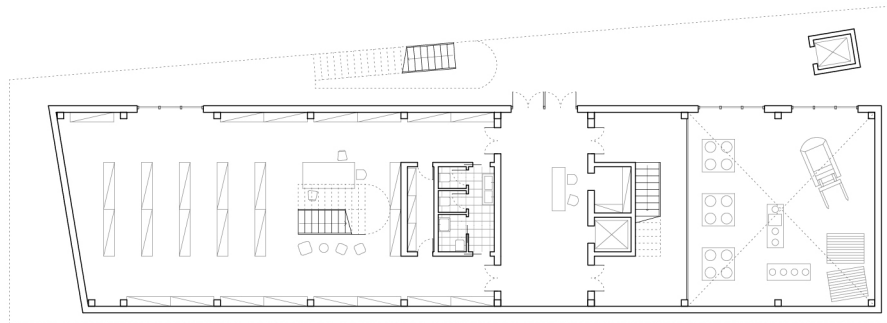
condivise e unità in affitto, in grado di ospitare liberi professionisti. Un passaggio interno, mantenuto e potenziato, permette una connessione diretta con il retro del lotto, facilitando l'accesso allo spazio pubblico centrale del progetto. Il nuovo edificio, invece, è concepito come spazio di lavoro più contemporaneo, pensato per ospitare attività sperimentali, produzioni artigianali avanzate, start-up innovative. Questo riflette un'idea di lavoro ibrido, capace di integrare pratiche fisiche e digitali, manualità e tecnologia. È caratterizzato da un tetto verde accessibile, che si raggiunge dal cuore del lotto e consente una passeggiata sopraelevata che si affaccia sugli spazi interni, rendendo visibile ciò che accade all'interno dell'edificio. Questo elemento trasforma un luogo solitamente chiuso e introverso in uno spazio potenzialmente fruibile anche solo visivamente, aumentando la permeabilità e la trasparenza del sistema produttivo. Il lavoro torna così a far parte della scena urbana, integrato alla città, innescando nuove forme di relazione.



Pianta piano terra - edificio preesistente

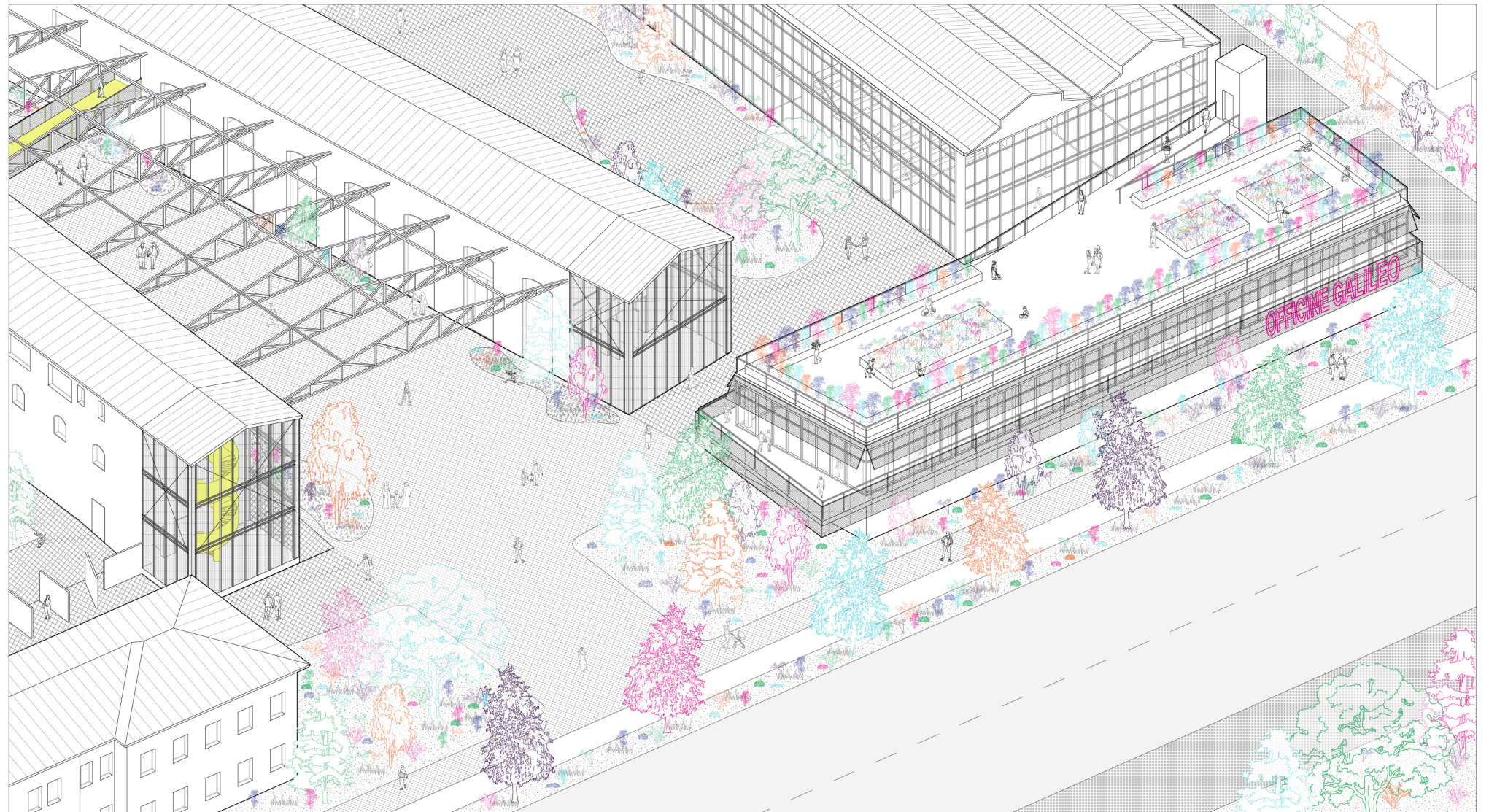
0 1 5

20m



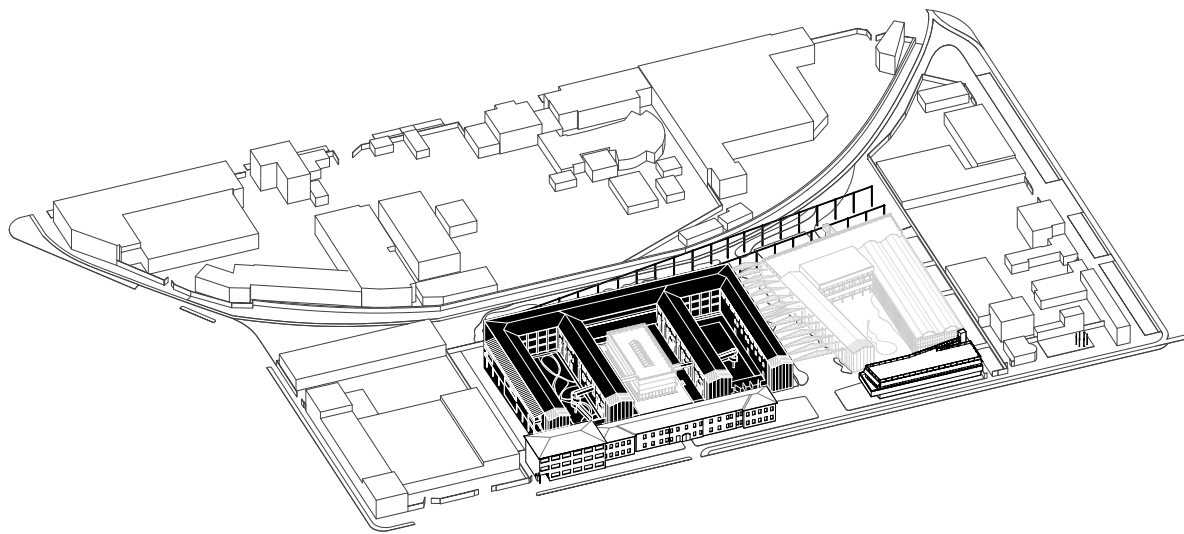
Pianta piano terra - nuovo edificio

Pianta piano primo - nuovo edificio



Assonometria di progetto

Officina abitata



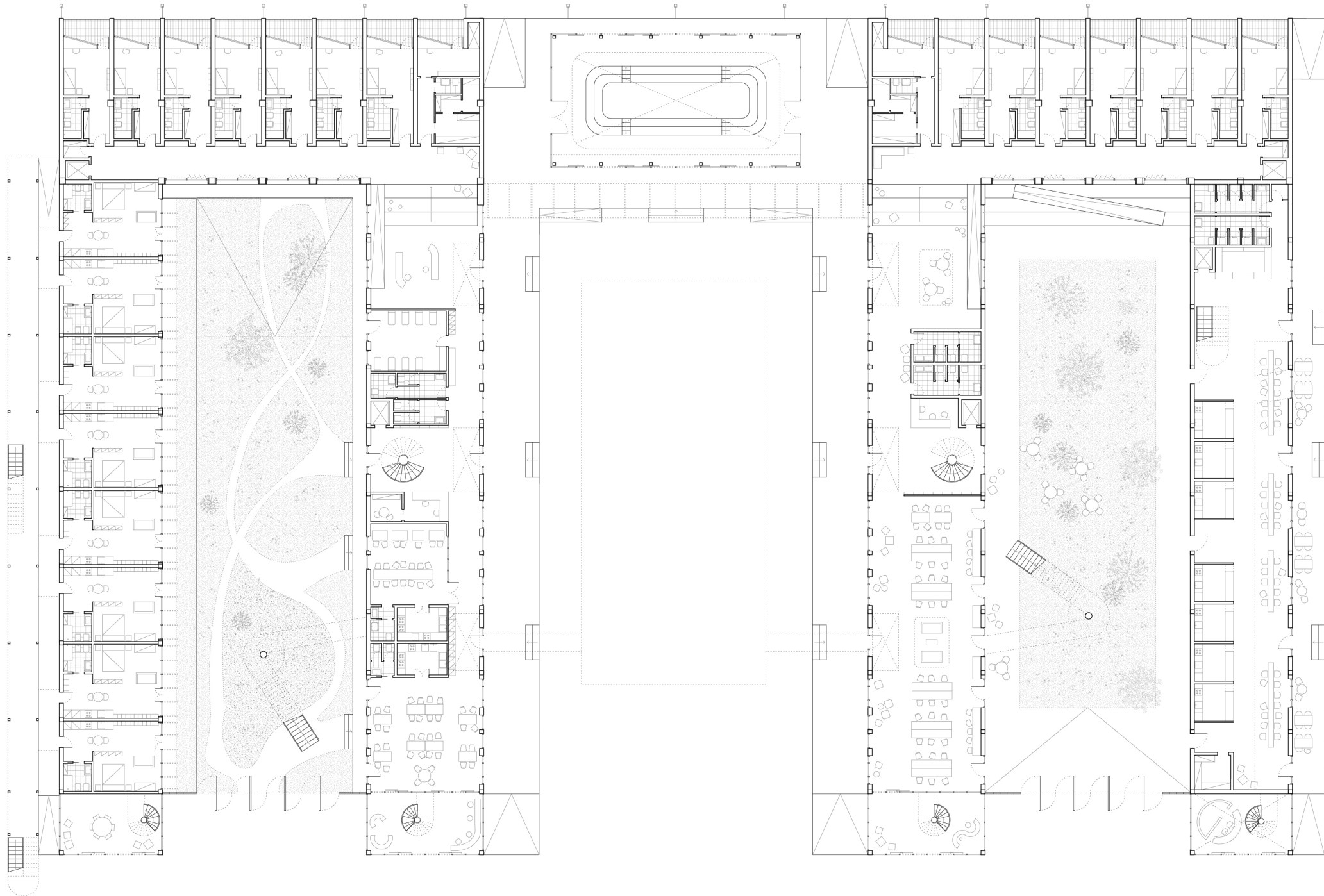
L'**officina abitata** nasce dal riuso della struttura esistente delle Officine Galileo e si propone come risposta concreta alla crescente domanda abitativa, così come delineata in fase di dialogo con l'amministrazione.

L'intervento, senza negare l'identità produttiva del luogo, introduce residenze e funzioni ibride in grado di generare valore economico, ma restituendo al piano terra una dimensione pubblica, accessibile e vissuta. Attraverso un sistema articolato di passaggi interclusi, giochi di quota e aperture calibrate, il progetto diventa poroso: può essere attraversato in direzione longitudinale, connettendo le varie parti, oppure esplorato trasversalmente, affacciandosi su corti interne con differenti gradi di privacy, non sempre completamente accessibili. Questi spazi intermedi offrono momenti di sosta, incontro e mediazione tra pubblico e privato, suggerendo un'abitabilità complessa e stratificata. All'interno del complesso si colloca uno studentato, distribuito su più livelli, con spazi collettivi e aperti al piano terra per favorire interazione e socialità,

mentre ai piani superiori si articolano le unità residenziali, organizzate in diverse tipologie. Separate e opportunamente delimitate, sono previste residenze temporanee destinate a lavoratori, dotate di ambienti condivisi sia interni che esterni, pensati per favorire coabitazione e flessibilità d'uso.

Nell'ala opposta, in prossimità all'area più accessibile del lotto, sono collocati spazi per la ristorazione e servizi aperti ai cittadini, contribuendo a rendere il piano terra attivo, vissuto e connesso al quartiere. Il sistema distributivo, elemento centrale del progetto, svolge un ruolo strutturale e sociale al tempo stesso: non si limita a garantire la risalita verticale ma diventa generatore di spazi di relazione, grazie ad una sequenza dinamica di dilatazioni e restringimenti.

Questo sistema, in dialogo costante con le funzioni insediate, costruisce una continuità percettiva tra le diverse parti dell'intervento e consolida l'idea di un'abitazione che non sia solo luogo privato ma parte di un organismo urbano ampio, aperto, relazionale e condiviso.

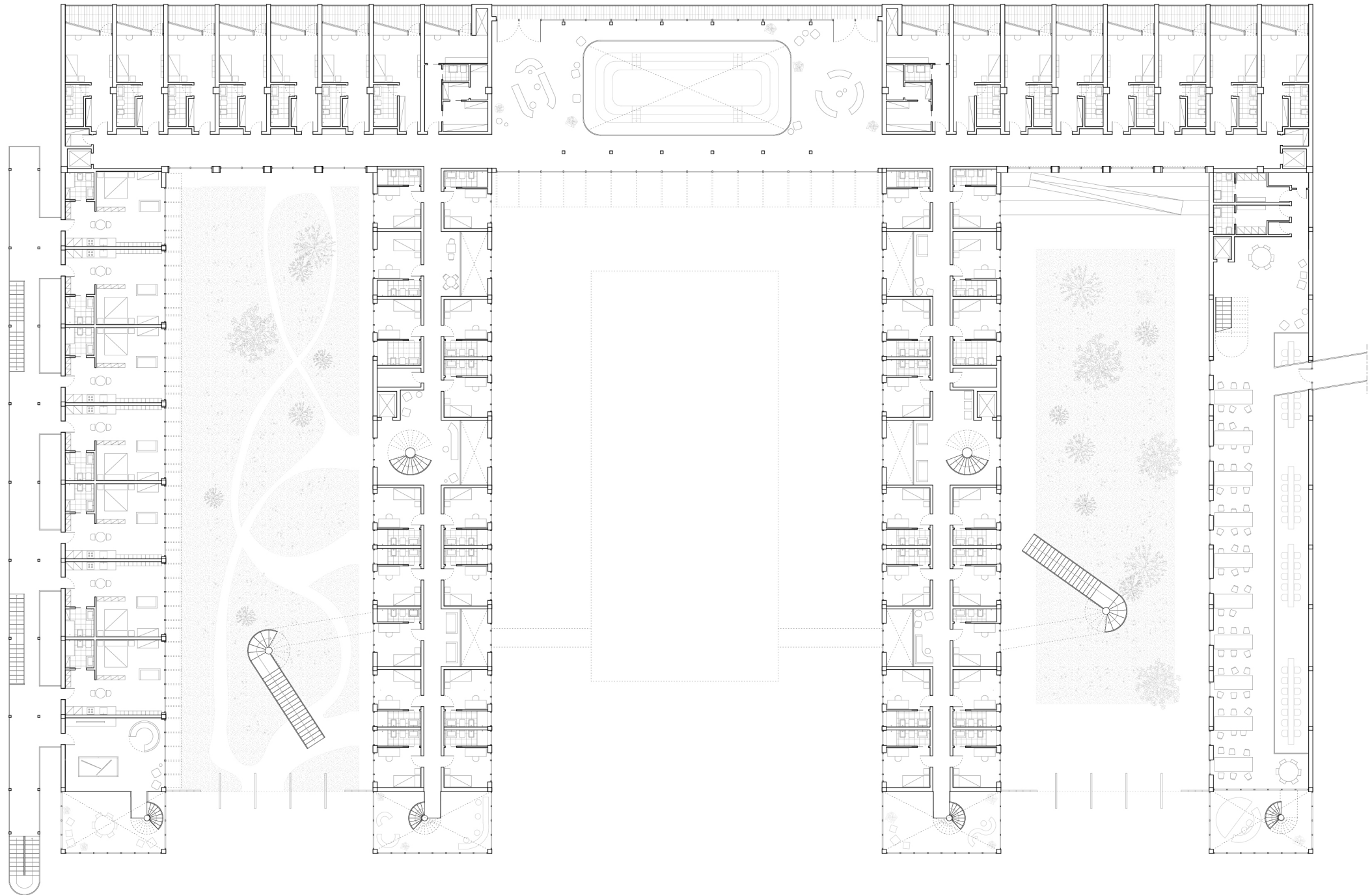


Pianta piano terra

01

5

20m

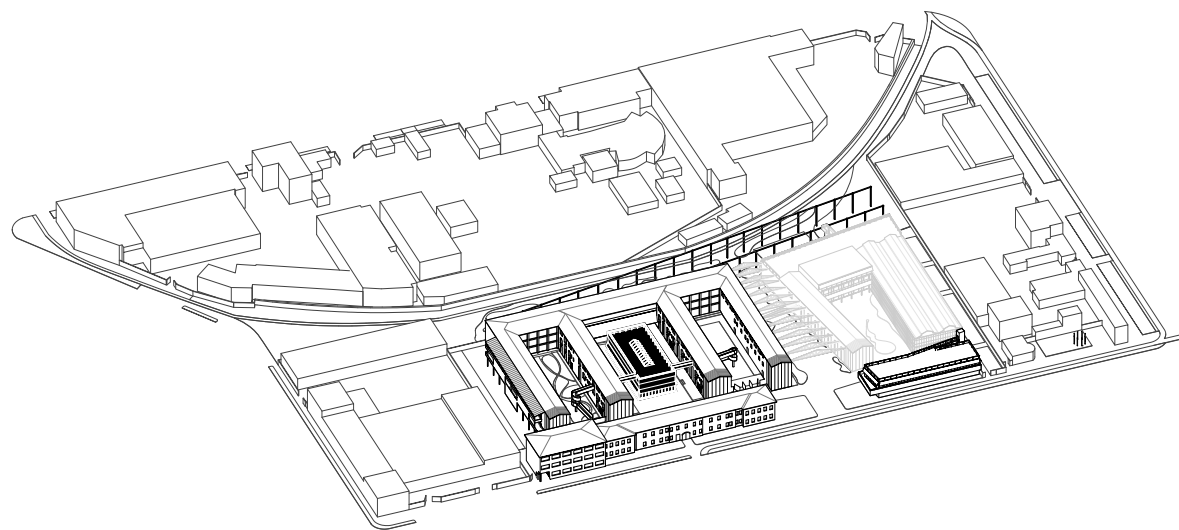


Pianta piano primo

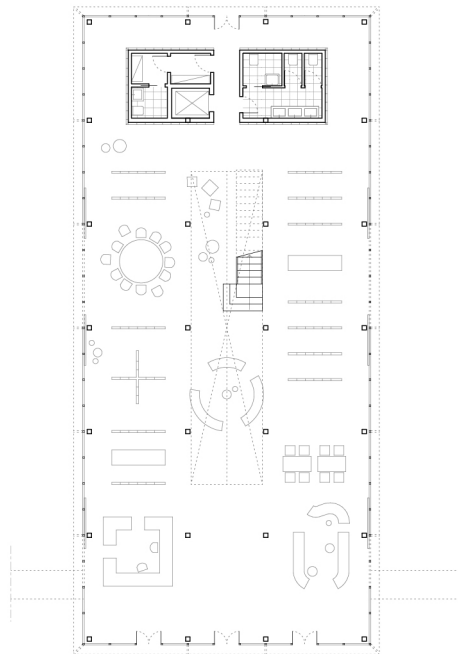
01 5

20m
|
275

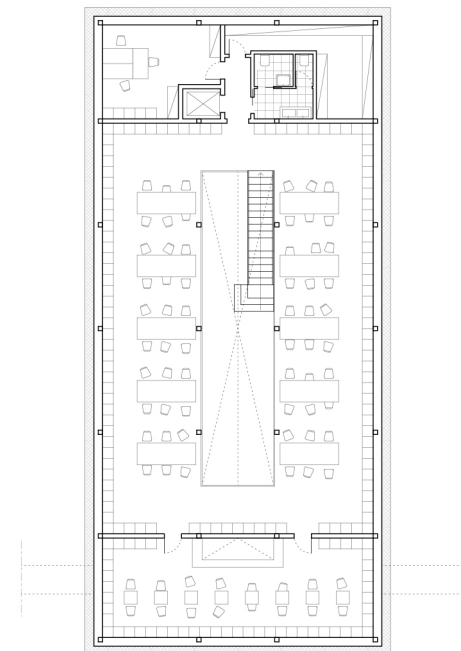
Scatola aperta



La **scatola aperta** è uno spazio ibrido e multifunzionale, un episodio architettonico che si inserisce all'interno della corte centrale come esito della progressiva permeabilizzazione del suolo, fino a condensarsi in un nuovo volume. Questo pieno nasce per contrasto al vuoto circostante, ma ne mantiene la logica aperta e accessibile: al piano terra si connette direttamente con lo spazio esterno, prolungandone le percorribilità e ospitando funzioni espositive, eventi culturali o attività collettive temporanee. Il primo piano accoglie una biblioteca pubblica, aperta e inclusiva, pensata come risorsa condivisa non solo per chi abita il complesso ma anche per la comunità più ampia. Il volume culmina con una copertura verde praticabile, che si innesta nel sistema distributivo in quota dell'Officina, offrendo un ulteriore spazio comune sopraelevato, fruibile da chi abita ai livelli superiori. In questo modo, la scatola aperta non è più un oggetto isolato, ma un nodo attivo del sistema urbano interno che connette, attiva e arricchisce l'esperienza dello spazio condiviso, diventando punto di snodo tra architettura e collettività.



Pianta piano terra

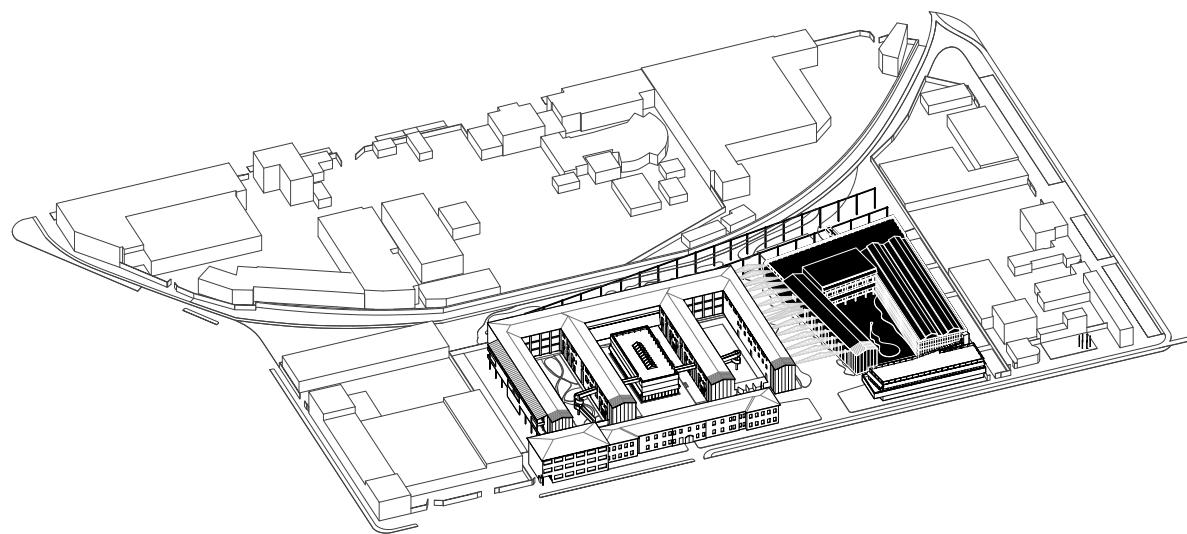


Pianta piano primo

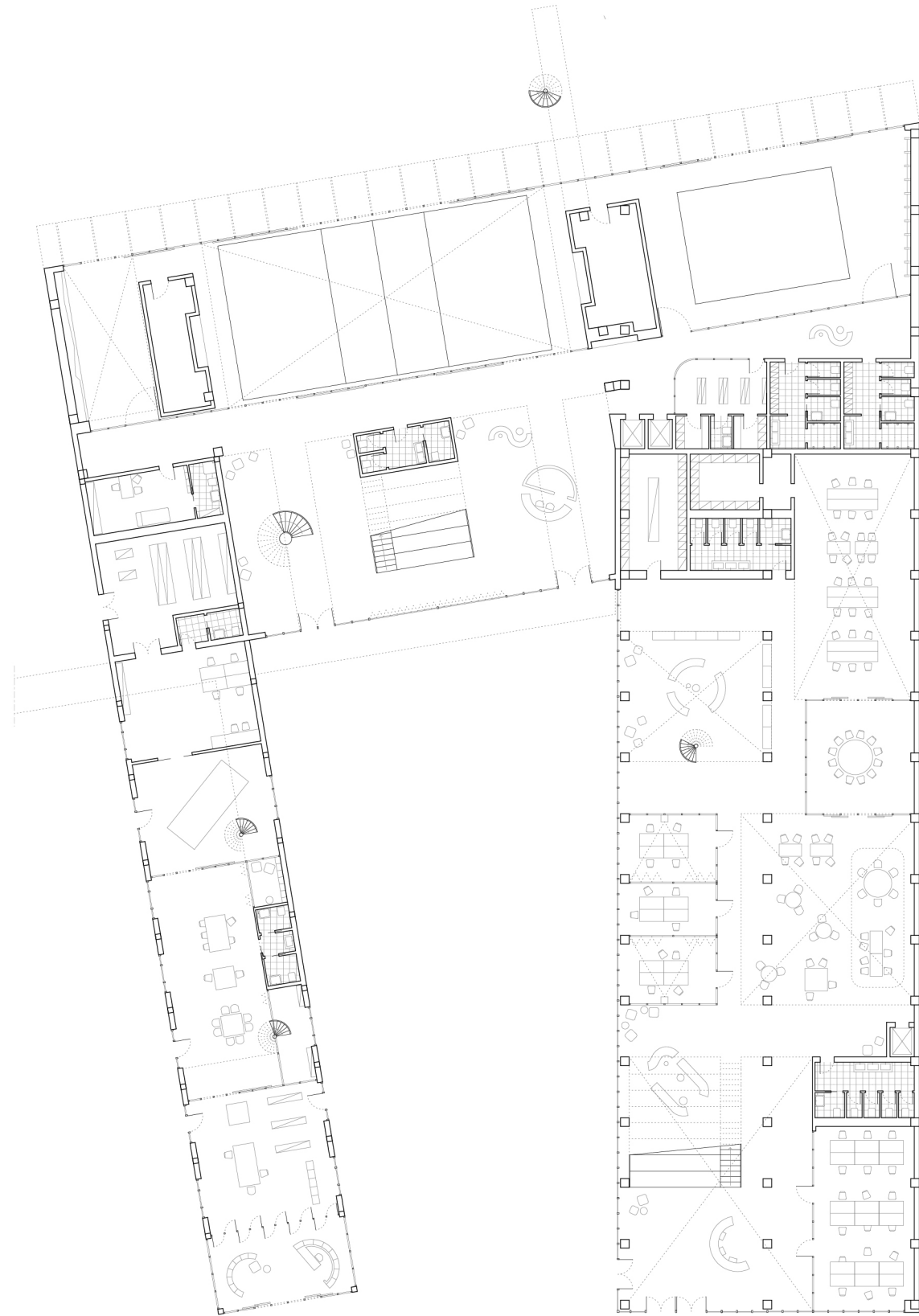
0 1 5

20m

Officina viva



Officina viva è lo spazio più multifunzionale e adattabile dell'intero intervento, concepito lungo le tracce della preesistente ferriera, di cui viene recuperata e reinterpretata parte della storica copertura metallica. L'edificio accoglie al suo interno una varietà di funzioni che riflettono i bisogni emergenti della città contemporanea, combinando produzione, benessere e servizi. Gli spazi del lavoro si configurano come ambienti fluidi e flessibili, in grado di accogliere attività professionali informali, coworking produttivi e laboratori condivisi, valorizzando l'eredità industriale dell'involucro. Accanto a questi, si inseriscono ambienti dedicati allo svago e al benessere, tra cui una palestra e spazi per attività motorie e ricreative, altre ad atelier per pratiche artistiche e creative. Su un piano rialzato, accessibile mediante rampe e sistemi distributivi interni, è collocata una struttura per l'infanzia, pensato come servizio integrato per chi vive e lavora nello spazio, ma anche aperta alla comunità locale. Le funzioni si articolano su livelli diversi, connessioni continue tra lavoro, tempo libero e cura. Questo assetto rende officina viva un fulcro di socialità diffusa, un luogo in cui le attività produttive si intrecciano con quelle quotidiane, generando un nuovo modello di spazio ibrido, flessibile e abitabile in ogni momento della giornata, sia all'interno che all'esterno.

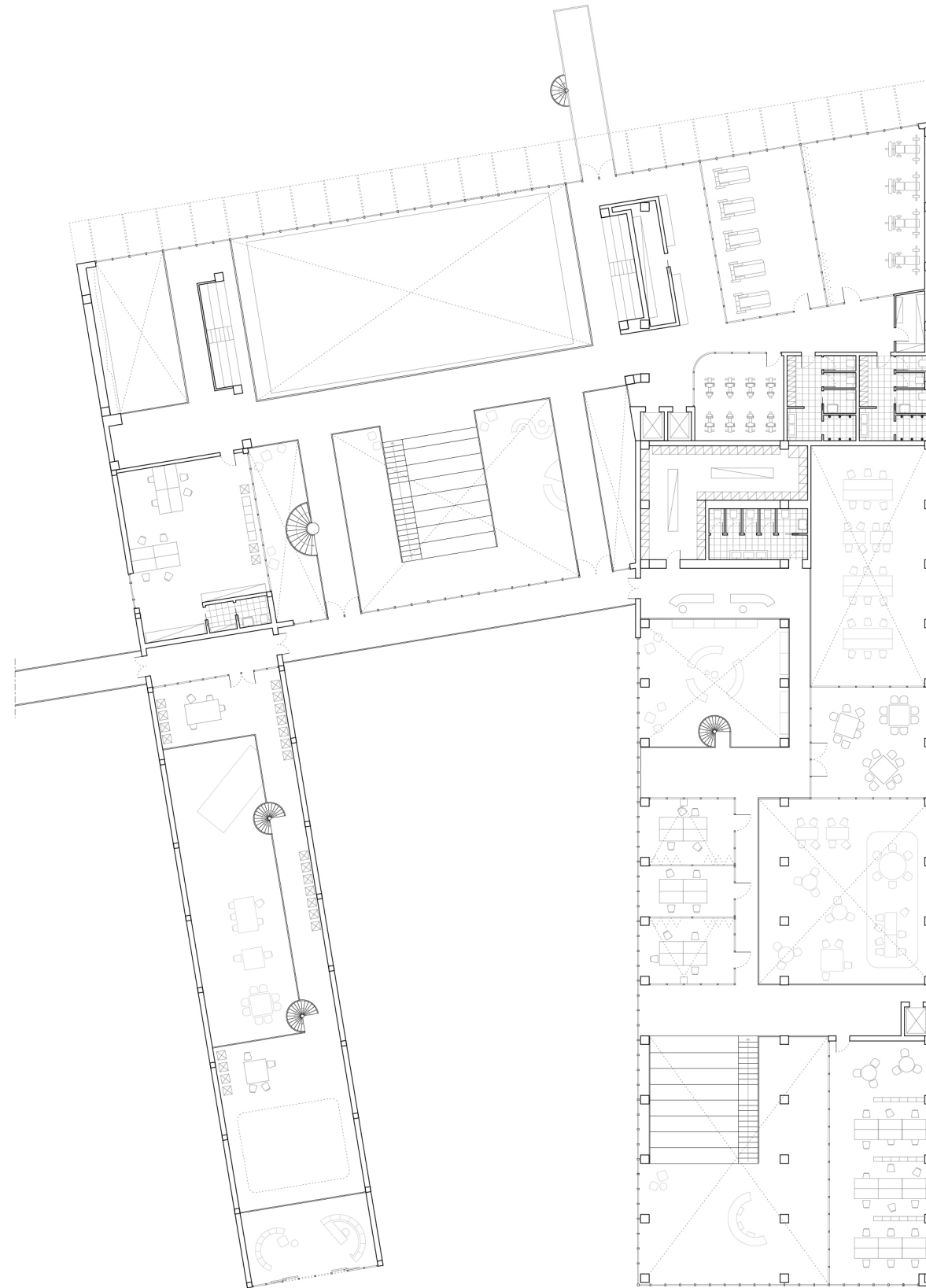


Pianta piano terra

01
||

5
|

20m
|



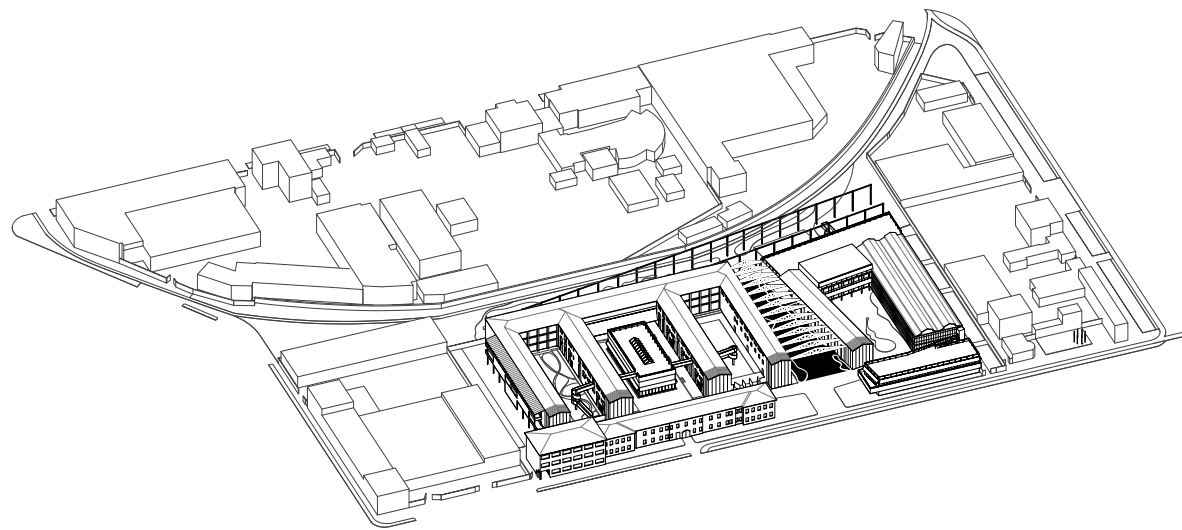
Pianta piano primo

01
|

5
|

20m
|

Cerniera urbana



L'ultima fase del progetto si concretizza nella definizione di una vera e propria **cerniera urbana**, uno spazio di connessione aperto che enfatizza il legame tra i due fronti del lotto attraverso il recupero e la valorizzazione delle capriate metalliche preesistenti. Questo dispositivo architettonico agisce come elemento di continuità visiva e funzionale, senza prevedere alcuna chiusura fisica: lo spazio rimane interamente accessibile, concepito per l'uso collettivo e permanente da parte della cittadinanza. Il passaggio diventa così un luogo vivo, attraversabile e abitabile, su cui si affacciano funzioni ibride e attive che ne garantiscono la qualità e la sicurezza anche nelle ore serali. Tra queste, si collocano spazi dedicati alla ristorazione e attività culturali e artistiche, in grado di generare attrattività economica e al contempo assicurare una presenza continua di persone. La cerniera urbana non è solo un varco fisico, ma una soglia porosa tra spazi e tempi differenti, capace di tenere insieme le molteplici identità del progetto e di restituire alla città un luogo aperto, flessibile e vivibile in maniera trasversale.



Porto Sospeso si chiude tornando alle premesse che lo hanno originato: la volontà di porre l'attenzione su un territorio smisurato, complesso e controverso, sospeso tra abbandono e trasformazione, e di leggerlo attraverso uno sguardo personale, maturato nella conoscenza diretta del luogo e nella consapevolezza delle sue contraddizioni. In questo lavoro, osservare Porto Marghera ha significato affrontare la sua stratificazione di poteri frammentati, conflitti latenti e spazi in bilico, cercando di trasformarli in risorsa progettuale.

L'azione si è mossa dentro quello spazio di sospensione decisionale e normativa che caratterizza quest'area, sfruttandone l'inerzia e le aperture per immaginare nuovi scenari possibili. L'intento non era trovare la soluzione migliore o definitiva, ma una plausibile, costruendo un metodo capace di generare benefici concreti e qualità dello spazio, tenendo insieme i diversi livelli di lettura che il sito richiede: analisi morfologiche, documenti ufficiali, narrazioni giornalistiche, sopralluoghi, conversazioni informali e no, intuizioni e insegnamenti maturati lungo il percorso.

La strategia proposta è radicata nella realtà ma in costante messa in discussione, tanto nelle ipotesi progettuali quanto nella posizione stessa dell'architetto. Si tratta di un approccio incrementale, avviato da un primo tassello strategico capace di attivare trasformazioni progressive, che riconosce il conflitto come condizione fertile e difende la diversità di spazi, persone e densità come elemento generativo.

In questo senso, Porto Sospeso vuole anche essere un "faro puntato": un avvertimento verso ciò che le nostre città si troveranno ad affrontare sotto la pressione della speculazione immobiliare e dell'economia estrattiva, e insieme, un invito a ripensare le aree industriali dismesse come possibili laboratori per un nuovo paradigma urbano. Non per rimanere ancorati ad un passato nostalgico, ma per operare con maggior consapevolezza e apertura, trasformando l'incertezza in occasione e restituendo questi spazi alla vita della città.

Bibliografia

- Armando Alessandro, Durbiano Giovanni, *Teoria del progetto architettonico: dai disegni agli effetti*, Carocci Editore, Roma, 2017.
- Bianchetti Cristina, *Spazi che contano: il progetto in epoca neo-liberale*, Donzelli Editore, Roma, 2016.
- Bettin Gianfranco, *“Un altro pianeta”*, in Scarpa Tiziano, De Mayda Matteo, Mazzetti Sara, *The Passenger – Venezia*, Iperborea, Milano, 2023, pp. 69-79.
- Caniato Giovanni, Turri Eugenio, Zanetti Michele, *La laguna di Venezia*, Cierre, Verona, 1995, pp. 40-67.
- Centis Ludovico, Fabian Lorenzo, *The lake of Venice. A scenario for Venice and its lagoon*, Anteferma Edizioni, Conegliano, 2022, pp. 198-205.
- Chiodelli Francesco, *“Spazi pubblici e privati tra utopia e distopia: fatti, interpretazione e problemi”*, in *Città in controluce*, n.23/24, 2013, pp.107-120.
- D’Alpaos Luigi, *L’evoluzione morfologica della laguna di Venezia attraverso la lettura di alcune mappe storiche delle sue mappe idrografiche*, Comune di Venezia, Venezia, 2010.
- Fondazione Gianni Pellicani, Porto Marghera - sintesi storica, elaborazione dati Ente Zona Industriale, Venezia.
- Garruccio Roberta, *“Chiedi alla ruggine. Studi e storiografia della deindustrializzazione”*, in *Meridiana*, n.85, 2016, Viella, pp.35-60.
- Giani Esther, Irene Peron, Giancarlo Carnevale, Davide Battilana, *Porto Marghera Atlas*, ListLab, Trento, 2018.
- Gregotti Vittorio, *“La nozione di “contesto””*, in *Casabella*, n.465, 1981, p.9-15.
- Hein Carola, Yvonne van Mil, Lucija Aman-Momirski, Port City Atlas, *Mapping European Port City Territories: From Understanding to Design*, nai010, Rotterdam, 2023.
- Jacobs Jane, *Vita e morte delle grandi città: saggio sulle metropoli americane*, prefazione di Carlo Olmo, Einaudi, Torino, 2009.
- Latour Bruno, Yaneva Alben, *Give Me a Gun and I Will Make All Buildings Move: An ANT’s View of Architecture*, Ardeh 01, n. 08, 2017.
- Lotus*, Rivista trimestrale di architettura, Borders, n.168, 2019.
- Lotus*, Rivista trimestrale di architettura, People and architecture, n.171, 2021.
- Lotus*, Rivista trimestrale di architettura, Architecture What Remains, n.173, 2022.
- Lotus*, Rivista trimestrale di architettura, Ideas for Regeneration, n.174, 2022.
- Lotus*, Rivista trimestrale di architettura, Society and Community, n.175, 2024.
- Madanipour Ali, *“Marginal public space in European cities”*, in *Journal of Urban Design*, vol.9, n.3, 2004, pp.267-286.
- Mazza Luigi, *Spazio e cittadinanza: politica e governo del territorio*, Donzelli Editore, Roma, 2015, pp.57-65, 113-123, 155-182.
- Nail Thomas, *Theory of the border*, Oxford University Press, Oxford, New York, 2016.
- Pavia Rosario, *“Il suolo come infrastruttura ambientale”*, in *Urbanistica*, n.159, 2017, pp. 69-83.
- Sassen Saskia, *Città globali: New York, Londra, Tokio*, UTET, Torino, 1997.
- Sassen Saskia, *“Old borders and new bordering capabilities: cities as frontier zones”*, in *Scienza & Politica*, vol.27, n.53, 2015, 295-306.
- Sassen Saskia, *“Chi possiede le nostre città”* in *Lotus*, Rivista trimestrale di architettura, Society and Community, n.175, 2024, pp. 64-67.
- Sassen Saskia, *Globalizzati e scontenti*, Il Saggiatore, Milano, 2002, pp.11-33.
- Secchi Bernardo, *“Progetto Di Suolo”*, in *Casabella*, vol.50, fasc. 520-521, 1986, pp.19-25.
- Sendra Pablo, Sennett Richard, Cavallini Daria, *Progettare il disordine: idee per la città del XXI secolo*, Treccani, Roma, 2022.
- Sendra Pablo, *“Rethinking urban public space: assemblage thinking and the uses of disorder”*, in *City*, n.6, 2015, pp.820-836.
- Sini Carlo, Pasqui Gabriele, *Perchè gli alberi non rispondono: lo spazio urbano e i destini dell’abitare. Dialogo tra Gabriele Pasqui e Carlo Sini*, Jaca Book, Milano, 2020.
- Tosi Maria Chiara, Faraone Claudia, *Città e lavoro: spazi, attori e pratiche della transizione tra Mestre e Marghera*, Quodlibet, Macerata, 2021.
- Tosi Maria Chiara, *“Stanno tutti bene (in città)”*, in *Urbanistica e Informazioni*, n.272, 2017, pp.733-736.
- Viganò Paola, *“I territori dell’urbanistica”*, in *Lotus*, Rivista trimestrale di architettura, Landscape Urbanism, n.150, 2012, pp.107-113.
- Viganò Paola, *“L’occasione del vuoto”*, in Russi Nicola, *Backgroud: il progetto del vuoto*, Quodlibet, Macerata, 2019, p.17-40.
- Viganò Paola, *Il giardino biopolitico: spazi, vite e transizione*, Donzelli, Roma, 2023.
- Zazzara Gilda, *“I cento anni di Porto Marghera (1917-2017)”*, in *Italia Contemporanea*, n. 284, 2017, pp. 209-263.

Sitografia

Articoli su Porto Marghera

https://www.ilgazzettino.it/nordest/venezia/porto_marghera_chioggia_tre_giorni_di_sciopero_26_28_aprile_2023_i_lavoratori_bloccano_le_navi-7365292-7365292.html

<https://www.veneziatoday.it/economia/dismissione-impianto-cracking-porto-marghera-reazioni.html>

<https://www.veneziatoday.it/attualita/marghera-officine-galileo-ferriera-preo-progetto-fassi.html>

<https://www.nuovavenezia.it/cronaca/porto-marghera-larea-eraclit-comprata-allasta-per-2-7-milioni-q9ijj2jn>

<https://www.veneziatoday.it/cronaca/ex-officine-galileo-marghera-progetto-studentato.html>

https://www.ilgazzettino.it/nordest/venezia/marghera_moda_calzaturiero-7441193.html

https://corrieredelveneto.corriere.it/notizie/venezia-mestre/economia/24_maggio_09/zona-speciale-in-veneto-pioggia-di-milioni-per-le-aziende-che-investiranno-a-porto-marghera-e-rovigo-16cd1a5b-781e-46e7-898f-1b43c79b7xlk.shtml

https://corrieredelveneto.corriere.it/notizie/venezia-mestre/cronaca/24_luglio_16/venezia-indagine-sui-terreni-del-sindaco-brugnaros-cos-e-l-area-dei-pili-e-che-ruolo-ha-nell-inchiesta-64895fac-76c5-4f97-b322-30a3595c3xlk.shtml

<https://www.ilsole24ore.com/art/porto-marghera-utilizzabile-sperimentare-nuovo-nucleare-AGt4GLd>

<https://www.legambiente.it/comunicati-stampa/ecogiustizia-subito-sin-di-venezias-porto-marghera/>

https://www.ilpost.it/2024/07/17/inchiesta-corrruzione-venezias-sindaco-brugnaros-assessore-boraso/?utm_medium=social&utm_source=instagram_story&utm_campaign=lancio

<https://www.rainews.it/tgr/veneto/articoli/2023/12/venezias-report-area-pili-vendita-palazzo-dona-papadopoli-luigi-brugnaros-renato-boraso-opposizioni-consiglio-comunale-dimissioni-e-23238e4-6b10-4fa7-9491-17a7889d966b.html>

<https://www.seizethetime.it/sindaco-pensaci-tu-gli-interessi-privati-del-pubblico-ai-pili-di-venezias/>

<https://www.luminosigiorni.it/cultura/rigenerazione-urbana-area-pili-una-vergogna-da-ri-generare/>

https://www.ilgazzettino.it/nordest/venezias/porto_marghera_rivoluzione_bettin-1660742.html

https://corrieredelveneto.corriere.it/venezias-mestre/politica/19_ottobre_19/venezias-l-ef-fetto-piscina-marghera-campi-sportivi-tetti-boulevard-94b12f98-f25a-11e9-8df6-c67ea-748a8b1.shtml

<https://www.nuovavenezia.it/cronaca/ex-ferriera-preo-e-industrie-galileo-uffici-a-marghera-residenza-e-hotel-da-500-letti-k83l8c0z>

https://www.ilgazzettino.it/pay/venezias_pay/marghera_verso_il_porto_cambia_tutto-5457549.html

https://www.ilgazzettino.it/pay/venezias_pay/la_nuova_vita_dell_ex_galileo-5812560.html

<https://www.nuovavenezia.it/cronaca/un-supermercato-e-uffici-allex-feltrificio-veneto-di-mestre-f3sd198j>

<https://www.nuovavenezia.it/cronaca/via-libera-alle-due-torri-di-confartigianato-m4atcfh7>

<https://www.domusweb.it/it/notizie/2012/10/18/pila-40-studios.html>

<https://www.nuovavenezia.it/cronaca/a-marghera-record-di-immigrati-dwzhihhp>

Documenti

<https://www.port.venice.it>

<https://www.port.venice.it/governance/piani-e-programmi/piani-regolatori-portuali/>

<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2021/09/18/21A05566/sg>

https://www.comune.venezias.it/it/content/vprg_terraferma

https://www.comune.venezias.it/it/content/prg-comune_venezias-0

https://www.comune.venezias.it/it/content/vprg_terraferma

https://www.comune.venezias.it/it/content/pat-piano_assetto-territorio

<https://www.comune.venezias.it/it/pianointerventi>

<https://www.port.venice.it/progetti-e-sostenibilita/progetti-infrastrutturali/progetti-pnrr/ade-guamento-ferroviario-e-stradale-nodo-via-della-chimica-porto-marghera/>

https://www.fontimarghera100.it/sogg_produttori/consiglio-di-fabbrica-galileo-industrie-ottichemarghera-venezias-1972-2000/

chromeextension://efaidnbnmnnbpcajpcgliclefindmkaj/https://cittametropolitana.ve.it/sites/default/files/news/PSM_CmVE_adozione.low_.pdf?

<https://www.comune.venezias.it/it/content/piano-performance>

<https://www.invitalia.it/incentivi-e-strumenti/rilanciamo-le-aree-di-crisi-industriale>

<https://trasparenza.port.venice.it/alboonline/decreto-n-1175-del-18-09-2024-piano-nazionale-per-gli-investimenti-complementari-al-pnrr-rinnovo-incarico-nellambito-dellintervento-infrastrutturale-adeguamento-ferroviario-stradale-del-nodo-di/>

<https://www.regione.veneto.it/programma-operativo-fse-2014-2020>

<https://www.regione.veneto.it/web/programmi-comunitari/programmazione-regionale-2021-2027>

<https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/riconversione-polo-industriale-di-porto-marghera>

<https://www.governo.it/en/node/4875>

<https://www.regione.veneto.it/web/fsc/fsc2021-2027>

<https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/veneto-2050>

<https://www.regione.veneto.it/web/rete-degli-urp-del-veneto/dettaglio-news?articleId=13578655>

<https://www.regione.veneto.it/web/programmi-comunitari/pr-fesr-2021-2027>

<https://trasparenza.port.venice.it/provvedimentiorgani/decreto-n-414-del-11-05-2020-indizione-ai-sensi-del-lart-5-comma-5-bis-l-n-84-1994-ed-artt-14-co-2-e-14-bis-della-legge-7-agosto-1990-n-241-e-ss-mm-ii-della-conferenza-di-servizi-sempl/>

Ricerca generale

<https://www.bonifichesiticontaminati.mite.gov.it>

<https://www.mimit.gov.it>

<https://www.invitalia.it>

<https://www.theguardian.com/cities/2015/aug/04/pops-privately-owned-public-spaces-cities-direct-action>

<https://www.cittaconquistatrice.it/la-privatizzazione-strisciante-dello-spazio-pubblico/>

Apparato fotografico e video

<https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY>

<https://www.albumdivenezias.it>

<https://www.fulvioorsenigo.com>

<https://www.lombardiabeniculturali.it/>

<https://www.centrostudiluccini.it/archivi/>

<https://www.raiplay.it/video/2023/12/Cera-uncinese-a-Venezias---Report-17122023-c1018bbe-7ff2-4a64-a13a-674999fda5f8.html>

<https://www.primevideo.com/-/it/detail/Quarto-potere/>

<https://www.primevideo.com/-/it/detail/Citizen-Jane-Battle-for-theCity/>

<https://www.youtube.com/watch?v=FWO7s-sH7p58>

https://www.youtube.com/watch?v=_GaAUcx-6vz8

<https://www.youtube.com/watch?v=XAg-vtr6weo8>

<https://www.raiplay.it/programmi/ilplanetainmare>

<https://www.raiplay.it/programmi/atlantide>

<https://www.youtube.com/watch?v=TKf3YPYe-9sc>

Dati

<https://idt2.regione.veneto.it>

<https://portale.comune.venezias.it/>

<https://www.comune.venezias.it/>

<https://www.marineregions.org/>

<https://land.copernicus.eu/en/products/corine-land-cover>

<https://browser.dataspace.copernicus.eu>

