

Notte a Nordest - Le fabbriche in scena è un'indagine visiva sulla scena delle fabbriche nel ricco Nordest italiano, che nella seconda metà del Novecento ha vinto la sfida della povertà ma non ha superato il disagio dell'abbondanza. Ora, nell'età della terziarizzazione avanzata, i capannoni continuano ad essere segnati da una stigmata profonda, quella di aver causato la perdita del paesaggio preindustriale, di aver consumato suolo naturale, di aver prodotto un ambiente senza qualità.

Eppure, se il paesaggio è il palcoscenico della vita sociale, la forza evocativa delle fabbriche si rivela in tutta la sua potenza di notte, quando tutti se ne sono andati ma il palco per qualche istante resta ancora illuminato. Visti di notte i luoghi della produzione, dei servizi e del commercio metropolitano sono posti fantastici, acquistano nuova energia che conferisce vigore alle lavorazioni, talvolta straordinarie, che vi avvengono all'interno.

Francesco Finotto

Notte a Nordest - Le fabbriche in scena

antiga
edizioni

Notte a Nordest - Le fabbriche in scena

Francesco Finotto

con un saggio di Paolo Feltrin e Sergio Maset



antiga
edizioni





Notte a Nordest - Le fabbriche in scena

Francesco Finotto



Se non posso cambiare il cielo posso cambiare il modo di leggerlo



1993 – 2023: sono trascorsi 30 anni da quel 22 giugno 1993, una data che potremmo definire in qualche modo “storica” per il Veneto orientale, in cui il Consiglio regionale del Veneto approvò la Legge regionale n. 16 “Iniziativa per il decentramento amministrativo e per lo sviluppo economico e sociale del Veneto orientale”, con l’obiettivo di promuovere la realizzazione di interventi strategici in un contesto a ridosso di una regione a statuto autonomo.

Nei 30 anni di attività sono state numerosissime le iniziative politiche, amministrative, di sostegno a progetti, di studio e ricerca sostenute dalla Regione Veneto con tale innovativo provvedimento legislativo, di recente assunto a modello anche per altri territori regionali, che ha avuto l’intuizione di raccogliere i Sindaci dell’area intorno ad una Conferenza che negli anni ha mantenuto un’intensa attività di dibattito e confronto istituzionale.

Tra queste iniziative spicca questo innovativo strumento per il governo delle politiche economiche di un territorio di 22 comuni che costituisce la metà di quella che nel frattempo ha assunto il rango di città metropolitana: il “Masterplan per le aree produttive” intende proporre, per questa parte urbano-rurale-costiera a confine tra Venezia, il trevigiano e il pordenonese, una serie di strategie, chiavi di lettura e strumenti, per rafforzarne la vocazione intersettoriale, identità e distintività, verso il traguardo di una società post – industriale.

Supportato da una serie di analisi e contributi scientifici, il volume affronta per immagini il tema della contemporaneità e la sua capacità di inserirsi in un paesaggio (di bonifica) oggetto di tante attenzioni e percorsi, sempre più richiesto da visitatori attenti e riconosciuto dagli abitanti e dalle imprese. Si tratta prima di tutto di mostrare il volto delle architetture industriali, degli ambienti di lavoro, dove si sperimentano nuove relazioni

tra paesaggio e manufatti produttivi, sia intervenendo sulla pelle degli opifici, sia arricchendo gli spazi interni. È un approccio al tempo stesso documentale, empatico ed emotivo che sottolinea l’importanza del settore produttivo nel Veneto orientale e il suo ruolo nel più ampio Nordest.

Scopo del Masterplan è quello di avviare un dibattito sulle aree produttive, sul loro futuro in quanto contesti collettivi, interdisciplinari e luoghi di ideazione e produzione, oltre che come spazi in cui operano aziende di rilievo, innovative e ben posizionate sui mercati. Inizia un dialogo cui come Sindaci teniamo molto e che è compito di tutti noi arricchire e tenere vivo.

Giacomo Gasparotto – Sindaco di Gruaro – capofila del Masterplan aree produttive

Gianluca Falcomer – Presidente Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale



Notte a Nordest - Le fabbriche in scena

Francesco Finotto

In Italia, le Tre Venezie sono diventate Nordest grazie alle fabbriche. Sono le fabbriche, quelle della piccola e media industria, dislocate capillarmente nel territorio che hanno consentito in poco tempo la trasformazione di una società prevalentemente rurale votata all'emigrazione in una industriale, determinando per alcuni decenni una significativa crescita economica e demografica, cambiando radicalmente il modo di vivere, di abitare e di consumare dei suoi abitanti e trasformando definitivamente il territorio.

Non stiamo parlando della prima grande fabbrica d'Europa, l'Arsenale di Venezia, delle vetrerie di Murano, delle fabbriche della Giudecca, dei cantieri navali, delle città, quartieri e villaggi operai (Schio, Valdagno, Villanova, Torviscosa) dei grandi siti industriali, di Porto Marghera, del Consorzio ZIP di Padova che ha progettato e realizzato la più vasta area industriale del Veneto, dell'Interporto Quadrante Europa di Verona. Questi siti, assieme alle industrie dislocate nella fascia pedemontana, hanno caratterizzato la tradizione industriale delle Serenissima prima, delle Tre Venezie e del Triveneto poi, termini quest'ultimi usati dalla seconda metà dell'Ottocento per sottolineare l'italianità culturale oltre che della Venezia Euganea anche dei territori della Venezia Tridentina e Venezia Giulia.

Stiamo parlando delle fabbriche diffuse soprattutto nell'ultimo terzo del Novecento nell'area metropolitana di Padova Treviso e Venezia, con un prolungamento a est fino alla fascia pedemontana di Conegliano, Pordenone e Udine e a ovest a quella di Vicenza, e più in là all'area metropolitana di Verona. Si tratta generalmente di piccole e medie industrie, spesso insediate in zone artigianali o industriali, ma tante volte localizzate in zona agricola, al cui interno avvengono lavorazioni talvolta straordinarie, che hanno sperimentato forme di aggregazione innovative (il distretto, la rete d'impresa). Il Nordest è la regione

economica che esprime questo agglomerato di siti produttivi, che nella mappa dell'inquinamento luminoso contraddistingue la parte orientale della più ampia fascia luminosa che dal fiume Ticino arriva fino all'Isonzo.

Eppure queste fabbriche non sono mai state niente di più che capannoni. Salvo rari casi di design industriale (la fabbrica Brionvega di Aolo disegnata da Marco Zanuso con Pietro Crescini, con il giardino firmato da Pietro Porcinai, costruita demolendo non senza polemiche la più antica Ca' del Vescovo; il centro distributivo e gli uffici Bergamin a Portogruaro, progettati da Gino Valle con Piera Ricci Menichetti; il centro Direzionale Benetton di Villorba, progettato dagli architetti Tobia e Afra Scarpa e pochi altri manufatti), sono state generalmente percepite come delle piccole o grandi tettoie, chiuse da elementi prefabbricati: ambienti banali, talvolta imponenti ma spesso sporchi, rumorosi, inquinanti ed alienanti, attraversati da conflitti sociali e da dinamiche di immigrazione significative. Ora, dopo la recente crisi economica determinata dalla globalizzazione dei mercati, che ha accelerato i processi di terziarizzazione dell'economia, gli edifici della produzione continuano a restare senza volto, segnati da una stigmata profonda, quella di aver causato la perdita del paesaggio preindustriale, di aver consumato suolo naturale, di aver prodotto un ambiente senza qualità. E questa impronta lacerante contrassegna ugualmente i capannoni del commercio, i magazzini verticali della logistica e i silos in acciaio delle cantine.

Come se il Nordest che ha saputo vincere la sfida della povertà non abbia saputo affrontare il disagio dell'abbondanza. Non abbia saputo trasformarsi da regione macroeconomica a paesaggio.

Strano destino questo delle fabbriche, del tutto opposto a quello delle case rurali della grande bonifica novecentesca, che costruite in fretta, con materiali poveri, secondo poche tipologie

ripetitive, diventate inutili subito dopo essere state completate, felicemente abbandonate dai primi inquilini, sono state immediatamente riconosciute come documenti della civiltà contadina, fabbricati di valore storico testimoniale, meritevoli di cura e tutela. Si tratta evidentemente di una singolare percezione delle cose, da cui si salvano solo le fornaci, i mulini, le torri d'acqua e le idrovore, ora percepiti come manufatti di architettura industriale, ma in realtà progettati e sempre considerati come manufatti particolari.

Il cielo a Nordest

Eppure, se il paesaggio è il palcoscenico della vita sociale contemporanea, che si declina tra luoghi di lavoro, di residenza e di vacanza, la forza evocativa delle fabbriche si rivela in tutta la sua potenza di notte, quando come a teatro tutti se ne sono andati, la rappresentazione è finita, ma il palco per qualche istante resta ancora illuminato. In quel momento di vibrante immobilità si percepisce la bellezza della scena, si possono assaporare i dettagli intimi delle costruzioni, sentire l'eco del lavoro compiuto, delle storie trascorse e di quelle annunciate, gustare una pausa quieta e rinfrescante.

Passeggiare in notturna tra le zone industriali del Nordest è come muoversi su un set cinematografico diffuso, con i piedi e la curiosità dei botanici. Un esercizio di *flânerie* agropolitana, dove più che i volti degli uomini, le verande dei caffè e i tram, si incontrano camion che riposano ai lati delle strade, le telecamere di vigilanza e il servizio di ronda della vigilanza notturna. L'oscurità è interrotta da fasci di luce concentrata, dominano i forti contrasti, i colori si fanno violenti e il paesaggio si trasforma in qualcos'altro.

Naturalmente non tutto il cielo metropolitano è uguale, anzi chi percorre di notte l'autostrada da Milano a Trieste osserva una

successione di banchi luminosi, di agglomerati brillanti che si offrono alla vista raggruppati in costellazioni. La luce notturna prodotta da migliaia di edifici dislocati in prossimità del corridoio infrastrutturale definisce la forma dello spazio metropolitano Padano, uno tra i più rilevanti d'Europa.

Questo cielo metropolitano si fa più discontinuo a Nordest, quando le distanze tra i punti luminosi si accentuano e i loro raggruppamenti si diradano. Talvolta il buio sembra prevalere, avvolgendo gli edifici con piccole notti. Queste piccole notti sono la caratteristica del Nordest, poco polarizzato, ma dove la luce inquisitoria dei piazzali si alterna a quella sorprendente degli interni delle nuove costruzioni. I capannoni delle vecchie e nuove aree industriali, quelli dei complessi commerciali, di notte acquistano nuova luce, mostrano una nuova presenza, presentano facciate singolari, immobili e assortite.

Il cielo della Venezia Orientale

Vicino alla costa il cielo notturno del Nordest si fa ancora più intermittente, la notte più profonda, gli spazi tra un grumo luminoso e l'altro più dilatati. Siamo nella Venezia Orientale, un territorio ricostruito nel primo dopoguerra grazie alla grande bonifica meccanica, organizzato come una macchina territoriale, una infrastruttura agraria ordinata per gestire i fluidi: quelli dello scolo delle acque e quelli dell'irrigazione, dove la messa in opera delle parti meccaniche è stata preceduta da un immane lavoro di scavo dei canali e costruzione degli argini svolto da schiere di scarriolanti, badilanti, terrazzieri, sterratori.

Nella Venezia Orientale la costruzione del nuovo sistema insediativo, tra il corso del Sile e quello del Tagliamento, ha resistito alla successiva crisi dell'agricoltura; la prossimità al corridoio infrastrutturale denominato CORRIDOIO V (autostrada e ferrovia

integrate dall'aeroporto Marco Polo), la presenza delle molteplici aree industriali, di grandi polarità commerciali, delle città balneari, la vicinanza alle città storiche (Venezia, Treviso) hanno consentito il consolidamento delle nuove identità urbane, rinnovandone le ragioni, trasformandolo in un sistema metropolitano di residenza, lavoro, ambiente e loisir. Se il territorio della Bonifica integrale e meccanica può essere paragonato ad una grande piattaforma industriale, ebbene il suo processo di differenziazione interna lo ha fino ad ora messo al riparo dal successivo processo di ripiegamento e desertificazione conseguente al venir meno dell'originaria ragione dell'insediamento. La SS 14 Triestina e la SP 42 Jesolana non solo non mostrano i segni di decadenza e abbandono della più lontana e famosa Route 66, sopraffatta dai collegamenti aerei tra le città degli States più che da quelli autostradali, ma neppure quelli che caratterizzano la più prossima SS 51 di Alemagna in provincia di Belluno. E in questo processo di differenziazione la presenza delle fabbriche grandi e piccole è stata significativa. Ha rafforzato la dorsale delle infrastrutture e dei servizi, che corre sui binari della ferrovia Venezia-Trieste e sulle corsie dell'autostrada A4, parallela ma distaccata da quella della costa balneare, che da Cavallino - Treporti si distende fino a Bibione, con alcuni momenti di pausa come nel caso della foce del Piave e delle Valli di Caorle.

Se non c'è una veduta che ne sappia rappresentare l'interezza, se non può essere vista dal di fuori, forse la sola mappa che ne restituisce la forma è quella dell'inquinamento luminoso, accompagnata, come nelle mappe settecentesche, da una sequenza di vignette, di scene, di prospetti che ne documentano i luoghi caratteristici: i capannoni. Il montaggio di queste scene, avvicinando ciò che è distante, distaccando il contiguo, concentrando forme decantate da ogni attributo superfluo, di ogni zona grigia, produce l'immagine del Nordest. Nel montaggio

delle fotografie pertanto, come al cinema, la regola seguita non è quella della prossimità, ma della sequenza visiva. Per questo motivo le fotografie dei capannoni del Veneto Orientale sono mescolate con quelle del più ampio Nordest, a dar vita ad un unico grande immaginario notturno.

Le fotografie sono state scattate a partire dall'estate del 2019, seguendo l'istinto, più che un progetto ben chiaro. Lo scopo non era un catalogo di architetture industriali, il ritratto di opifici. È già stato fatto e c'è la fotografia industriale per questo. Piuttosto la curiosità di guardare in modo insolito, di vedere come vengono in fotografia questi edifici fotografati di notte, con tempi di esposizione molto lunghi. Cercando la scena più che il documento. Procedendo per cerchi concentrici, prima il cortile di casa, la Venezia Orientale, poi i territori limitrofi, poi ancora più in là, seguendo il reticolo delle strade extraurbane. Come se si trattasse della raccolta di conchiglie lungo la battigia, o la collezione di frammenti di muro, da montare successivamente in un mosaico o un collage. Il progetto è arrivato più tardi, assieme alla possibilità di raccontare tutto questo nell'ambito di una iniziativa sulle aree produttive della Venezia Orientale. Non il teatro della metropoli, ma il caleidoscopio del Nordest.

Visti di notte i luoghi della produzione, dei servizi e del commercio metropolitano sembrano posti fantastici, che rinviano alle rappresentazioni del cinema e dei fumetti. Fanno pensare alle fiction, a Batman, a Gotham, agli eroi della Marvel Comics, acquistano nuova energia che conferisce vigore alle lavorazioni, talvolta straordinarie, che vi avvengono all'interno.

PLATES

pagina 15

Salgareda (TV), Via Calnuova, luglio 2023



pagina 17

Portobuffolè (TV), Zona industriale di Via Bastie, luglio 2023

pagina 18 e seguenti

San Donà di Piave (VE), Zona industriale di Via Kennedy, settembre 2022

pagina 22 e seguenti

San Vito al Tagliamento (PN), Zona industriale Ponte Rosso, aprile 2023







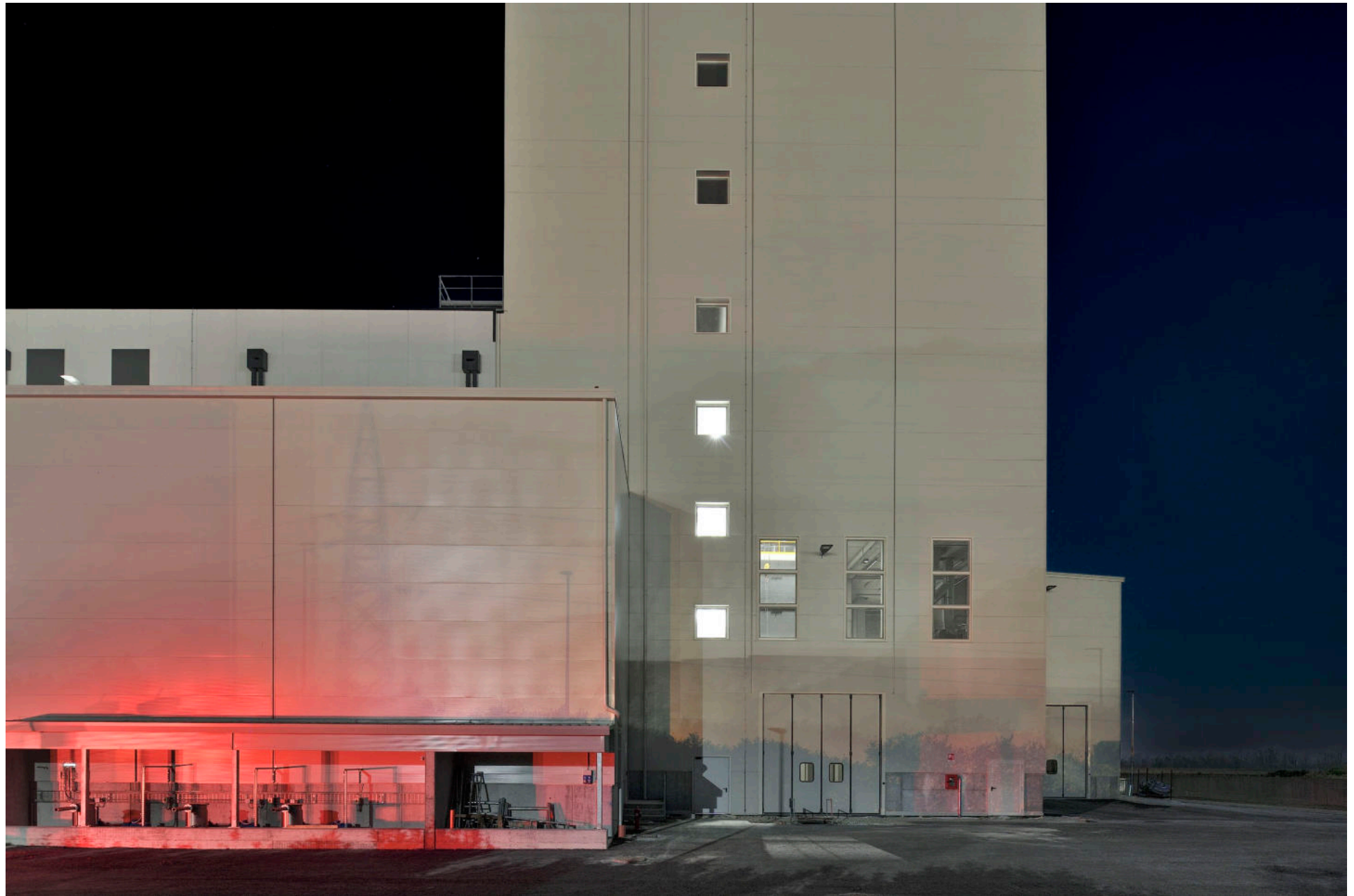












pagina 27

Casier (TV), Zona industriale di Via Tarantelli, febbraio 2022



pagina 29 e seguenti

Noventa di Piave (VE), Zona industriale di Via Calnova, agosto 2023







pagina 33 e seguenti

Salgareda (TV), Via Calnuova, luglio 2023







pagina 37

Portobuffolè (TV), Zona industriale di Via Bastie, luglio 2023



pagina 39

Portobuffolè (TV), Zona industriale di Via Bastie, luglio 2023



pagina 41

Portobuffolè (TV), Zona industriale di Via Bastie, luglio 2023

pagina 42 e seguenti

Portogruaro (VE), Via Dogana, settembre 2023







pagina 45

Portogruaro (VE), Via Dogana, settembre 2023

pagina 46 e seguenti

Noventa di Piave (VE), Zona industriale di Via Calnova, agosto 2023







pagina 49 e seguenti

Ceggia (VE), Zona industriale di Via Venezia, luglio 2023







pagina 53 e seguenti

Gruaro (VE), Zona industriale di Via della Tecnica, agosto 2023

pagina 58 e seguenti

Gruaro (VE), Zona industriale di Malcanton, Via A. De Gasperi, settembre 2023



















pagina 63 e seguenti

Fossalta di Portogruaro (VE), Villanova, Via I. Marzotto, agosto 2023











pagina 69

Jesolo (VE), Via John Lennon, ottobre 2020

pagina 70 e seguenti

Ponte di Piave, Via Postumia, gennaio 2022











pagina 75

Noventa di Piave (VE), Zona industriale di Via Calnova, agosto 2023



pagina 77

Noventa di Piave (VE), Zona industriale di Via Calnova, agosto 2023



pagina 79

Noventa di Piave (VE), Zona industriale di Via Calnova, agosto 2023



pagina 81

Noventa di Piave (VE), Zona industriale di Via Calnova, agosto 2023



pagina 83 e seguenti

Torre di Mosto (VE), Zona industriale di Via Triestina, agosto 2023

pagina 88 e seguenti

San Stino di Livenza, Via G. Di Vittorio, settembre 2023



















pagina 93 e seguenti

San Donà di Piave (VE), Via Formighè, agosto 2023











pagina 99 e seguenti

Fossalta di Piave (VE), Via Luigi Cadorna, settembre 2023

pagina 104 e seguenti

San Donà di Piave, Via J. F. Kennedy, settembre 2023















pagina 107

San Donà di Piave, Via J. F. Kennedy, settembre 2023



pagina 109

San Donà di Piave (VE), Zona industriale di Via Kennedy, giugno 2020



pagina 111

Silea (TV), Via Alzaia sul Sile, giugno 2020



pagina 113

Ceggia (VE), Zona industriale di Via I Maggio, agosto 2019



pagina 115

San Vito al Tagliamento (PN), Zona industriale Ponte Rosso, agosto 2020



pagina 117

Castelmassa (RO), Via Cesare Battisti, gennaio 2020



pagina 119

Villorba (TV), Zona industriale di Via Antonio Pacinotti, dicembre 2019



pagina 121

Gaiarine (TV), Via Bruna, agosto 2020



pagina 123

Caorle (VE), Strada Provinciale Jesolana, settembre 2019



pagina 125

Noventa di Piave (VE), Via Romanziol, settembre 2019



pagina 127

Noventa di Piave (VE), Via Calnova, novembre 2019



pagina 129

San Donà di Piave (VE), Via Feltre, settembre 2019



pagina 131

San Biagio di Callalta (TV), Via Roncade, agosto 2019



pagina 133

Ormelle (TV), Via Negrisia, dicembre 2019



pagina 135

San Donà di Piave (VE), Via Trasimeno, luglio 2019



pagina 137

San Donà di Piave (VE), Via Monte Popera, settembre 2019

pagina 138

Biancade (TV), Via Paris Bordone, settembre 2019

pagina 139

Fossalta di Portogruaro (VE), Viale Martin Luther King, agosto 2019

pagina 140

Oderzo (TV), Via Baite, gennaio 2022

pagina 141

Oderzo (TV), Via Baite, agosto 2020

pagina 142

Gorgo al Monticano (TV), Via Postumia Centro, ottobre 2021

pagina 143 e seguenti

Chiarano (TV), Via Roma, gennaio 2021



















pagina 147

San Michele al Tagliamento (VE), Via Eridania, giugno 2020



pagina 149

San Vito al Tagliamento (PN), Zona industriale Ponte Rosso, aprile 2023





pagina 151

Pianiga (VE), Via Friuli Venezia Giulia, dicembre 2021



pagina 153

Marcon (VE), Zona commerciale di Gaggio, agosto 2019



pagina 155

San Donà di Piave (VE), Via Noventa, novembre 2019



pagina 157

San Donà di Piave (VE), Via Noventa, novembre 2019



pagina 159

Marcon (VE), Zona commerciale di Gaggio, agosto 2019



pagina 161

Venezia - Marghera, Via Sertorio Orsato, agosto 2020



pagina 163

Oderzo (TV), Via Verdi, ottobre 2021

pagina 164 e seguenti

Castelfranco Veneto (TV), Viale dei Carpani, dicembre 2021







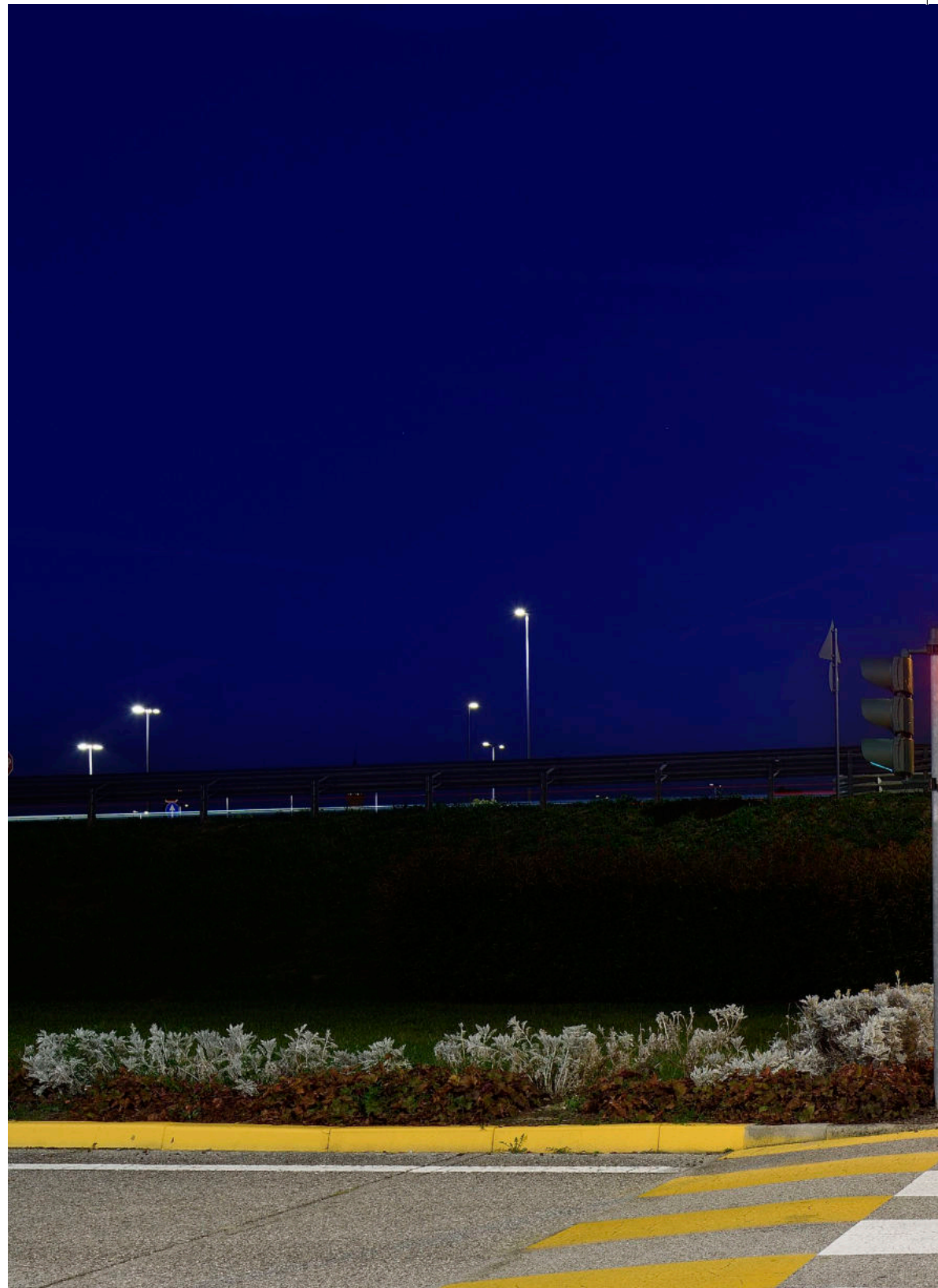
pagina 167

Noventa di Piave (VE), Centro commerciale di Via Marco Polo, settembre 2023



pagina 169

Noventa di Piave (VE), Centro commerciale di Via Marco Polo, settembre 2023







Lo sviluppo ritardato come vantaggio distintivo (a patto di saperci fare)

Paolo Feltrin e Sergio Maset

1. *Veneto orientale o Venezia est?*

È possibile in epoca contemporanea coniugare sostenibilità ambientale, tutela del paesaggio e sviluppo economico? Oppure non c'è soluzione realistica a questa equazione a tre variabili, a meno di accontentarsi di argomenti retorici che lasciano alla fine scoperto uno dei corni del trilemma. Come spesso accade, una possibile risposta potrebbe essere "sì, ma". Anche in questo caso il rischio è di non dare risposte, accontentandosi di vedere come andranno gli accadimenti futuri secondo la loro naturale inerzia. Se invece si accetta la sfida bisogna innanzitutto porre sul tappeto le domande appropriate, per poi cercare di delineare alcune possibili strategie.

Il territorio che si estende a est di Venezia fino a lambire il Friuli Venezia Giulia è da sempre una terra incerta. In primo luogo, non ha limiti ben definiti perché si sa bene dove finisce - a nord lungo il confine con la provincia di Treviso, a est con la provincia di Pordenone, a sud con il mare - ma non si sa dove cominci davvero: a Tessera, a Dese, a Marcon, a Torcello? Un punto fermo l'hanno messo le leggi regionali 16/1993 e 6/2020 includendo nell'area del *Veneto orientale* i 22 comuni che occupano la parte nord-orientale della Provincia/Città metropolitana Venezia. Ma già il Gal (Gruppo di Azione Locale), nato agli inizi degli anni novanta del secolo scorso per gestire i programmi Leader II della Commissione Europea, pur facendo riferimento agli stessi 22 comuni, prende la denominazione VeGAL, e dal 2000 assume le vesti di "Agenzia di sviluppo" della *Venezia orientale*. Se poi andiamo indietro nel tempo, agli anni settanta e ottanta del secolo scorso, c'era chi propugnava l'istituzione di una provincia del Veneto orientale con propaggini in provincia di Treviso (Motta di Livenza e dintorni) e nel pordenonese (nei distretti del mobile e della plastica). Non se ne fece nulla né allora né nei decenni

successivi, ma già solo il fatto che l'idea avesse trovato autorevoli sostenitori un po' in tutto lo spettro politico mostra bene come l'indeterminatezza dei confini desse origine ad un bisogno di riconoscimento in termini di specifiche vocazioni territoriali (Anastasia, 1989).

Veneto orientale o Venezia orientale? L'incerta giurisdizione dei confini inevitabilmente conduce ad una identità precaria, aggravata - come è noto - dalla mancanza di un centro riconosciuto come "capoluogo" dell'intero territorio. San Donà di Piave e Portogruaro si contendono da metà novecento il ruolo di capitale. Nel 1871, al primo censimento post unificazione, entrambi i comuni contavano 8-9.000 abitanti; ancora nel 1951 la dimensione era simile, intorno ai 22-25.000 abitanti. Poi scatta una dinamica molto diversa: San Donà di Piave arriva nel 2023 a superare i 40.000 abitanti, Portogruaro è ferma a 24.000, mentre, nel frattempo, Jesolo passa dai 2.800 abitanti del 1871 ai 26.500 di oggi. In realtà le gerarchie costruite sulla popolazione - o su di una qualsiasi altra variabile quantitativa - non bastano a definire il ruolo di una o più città nei confronti del territorio circostante. Contano la storia e la geografia, pesano le tradizioni locali, come pure sono importanti le classi dirigenti e le mille ripicche sedimentate nel tempo tra i diversi "fratelli coltelli". Alla fin fine, forse, non è neppure così importante avere un centro ordinatore. Quel che conta, invece, è la capacità di far valere i caratteri distintivi di un territorio in modo che essi siano riconoscibili, vale a dire avvertiti come tali sia all'interno, da chi vi vive e lavora, sia all'esterno, da chi con quel territorio intende entrare in un qualche tipo di relazione (economica, turistica, culturale, etc.).

Del resto, settanta anni fa lo storico Roberto Sabatino Lopez scriveva che "il concetto 'città' è intuitivamente chiaro, ma si basa non tanto su dati di fatto accertabili e misurabili quanto su elementi psicologici. Una città è prima di tutto uno stato

d'animo. Sono cittadini coloro che si sentono tali, che sono orgogliosi di appartenere a una comunità superiore al villaggio per potenza, per ricchezza, per cultura, per tradizioni artistiche, per un passato memorabile, per l'attitudine a uno sforzo comune. Possono illudersi; ma se il loro orgoglio è giustificato, trova un riconoscimento nel contegno degli abitanti del contado, che si servono della città come di un punto di raccolta e guardano ad essa come a un faro, una guida" (1955, pp. 551-552). Per il Veneto orientale il riferimento d'obbligo è a Venezia, su cui torneremo nel quinto paragrafo. Ma fin da subito va detto che il rapporto tra l'entroterra e Venezia necessita di uno specifico approfondimento, anche se poi la scelta finale può andare in 'direzione ostinata e contraria', alla ricerca di una autonoma strada - distinta ma non contrapposta a Venezia - di incrocio con le inattese caratteristiche della modernità del XXI secolo.

In cosa questo territorio sia diverso, differente dal resto dell'area veneta - sia che sia il Veneto o l'area metropolitana intorno a Venezia - per il momento lasciamolo in sospeso. In via introduttiva dobbiamo invece approfondire il bivio in cui ci troviamo. Rispetto ad altre nazioni - Stati Uniti, Inghilterra, Francia, ad esempio (Moretti 2012; Dijkstra, Garcilazo, McCann, 2013; Marksuen, Schrock, 2006, Piketty, 2023) - in Italia il fenomeno della ri-urbanizzazione risulta ritardato, più lento, spesso più in negativo che in positivo (si cala meno nelle città rispetto al resto della provincia). Come è stato osservato (Moretti, 2012; Istat, 2023), la terziarizzazione è stato il motore della crescita economica degli ultimi trent'anni un po' ovunque. Essa è il principale responsabile della crescita della produttività e, allo stesso tempo, del nuovo ruolo di leadership assunto dalle (grandi) città. L'Italia, come già in altre occasioni in passato, è giunta in ritardo e in modo confuso a questo appuntamento. Tuttavia, in alcuni momenti della nostra storia economica il ritardo si è trasformato in un

vantaggio competitivo. Potremmo allora chiederci se siamo davvero nel mezzo di una nuova configurazione dello sviluppo (terziarizzazione più ri-urbanizzazione) o stiamo osservando la coda di un processo ormai compiuto e all'emergere di un modello in parte diverso, definito da alcuni studiosi come 'economia delle reti'.

Nel primo caso, il ritardo andrebbe rapidamente colmato con politiche simili a quelle adottate in altri paesi per accelerare questi processi di terziarizzazione metropolitana (Martin, Gardiner, Tyler, 2014). Se invece siamo all'esaurirsi di un percorso e stiamo assistendo ad una progressiva riduzione della rilevanza del fattore di scala (metropolitano), anche in conseguenza del riaggiustamento post-Covid, allora si aprirebbe una nuova finestra di opportunità - specie per i *late comers* - legata alla diffusione dei modelli di organizzazione del lavoro flessibili, sia per quanto riguarda le sedi di lavoro che i luoghi dove abitare.

Solo per fare due esempi: la Cina lavora per connettere le campagne al 4g e le zone rurali della Cina sono oggi più connesse e più veloci delle *rural areas* americane (Aresu, 2022). L'archistar Rem Koolhaas, noto per la sua capacità di annusare "the times they are a'changing", ha di recente organizzato una mostra e pubblicato un report sul ritorno al *contryside* (A.m.o, Koolhaas, 2020)¹. La domanda su quale sia il vero driver dello sviluppo contemporaneo - terziario avanzato o economia delle reti - e quali ne siano gli effetti di medio periodo rimane aperta, inevitabilmente destinata - come ha suggerito Alfred Kleinknecht (2020) - ad essere oggetto di ulteriori approfondimenti. Di nuovo, per il Veneto orientale, questo tipo di discussione pone alle sue classi dirigenti in senso lato - politiche, economiche, associative - l'interrogativo su quale strada privilegiare: tentare di essere il retroterra di Venezia oppure puntare sulle proprie unicità e distintività? Come vedremo più avanti il pendolo sembra andare

¹La tesi centrale di *Countryside: The Future* è che la nostra attuale forma di vita urbana ha reso necessaria l'organizzazione, il disegno e l'automazione della campagna su una scala senza precedenti. L'immagazzinamento dei dati, i centri di adempimento, l'ingegneria genetica, l'intelligenza artificiale, l'automazione, l'innovazione economica, la migrazione dei lavoratori e l'acquisto privato di terreni per la salvaguardia dell'ambiente sono in molti casi più attivamente esplorati e sperimentati in campagna che in città. L'urbanizzazione ha attirato la nostra attenzione collettiva, soprattutto da quando le Nazioni Unite hanno pubblicato il rapporto 'World Urbanization Prospects nel 2014 che mostrava che metà dell'umanità viveva nelle città. La mostra è un tentativo di spostare l'attenzione globale dalle aree urbane verso le vaste aree non urbane del mondo" (<https://www.oma.com/projects/countryside-the-future>, traduzione nostra).

nella seconda direzione. Ma se è davvero così bisogna esserne consapevoli tanto nei presupposti quanto nelle conseguenze.

2. I conflitti tra il "mondo di ieri" e il Veneto contemporaneo

Guardiamo in primo luogo a cosa è accaduto nell'area centrale veneta, come sappiamo, ben distinta dal Veneto orientale. Nei trent'anni che vanno dal 1970 alla fine del XX secolo il Veneto ha sperimentato come poche altre aree del vecchio continente le modificazioni indotte dalla "seconda modernità" di cui parla Junger Habermas (2011). L'esito urbanistico è stato un amalgama di aree funzionalmente diverse che si intersecano senza soluzione di continuità, una metropoli regionale simile ad una macchia oleosa in continua espansione in cui convivono quartieri residenziali, grandi insediamenti produttivi, aree artigianali, strutture commerciali piccole e grandi, insediamenti direzionali, multisale, discoteche. Il collante è costituito dalla ipermobilità dei mezzi di trasporto su gomma: auto, tir, furgoni, qualche bicicletta, e, da ultimo, le motociclette di grande e piccola cilindrata. Nel corridoio centrale della regione, la parte di pianura delle province di Verona, Vicenza, Padova, Venezia e Treviso, ne è venuta fuori, quasi a sorpresa, un territorio urbano di taglia "extra/extra large" (Koolhaas, 1995), dove prevale la compresenza frammentata di spazi edificati e spazi aperti di destinazione incerta. Questo nuovo ordine spaziale appare anarchico, fastidioso, respingente, almeno agli occhi delle generazioni che hanno vissuto in prima persona le grandi trasformazioni di queste terre nel secondo dopoguerra. Il disagio si è insinuato nella relazione tra i veneti e il loro *habitat*, un tempo percepito come dimora naturale, sicura, piacevole. Le impronte lasciate sul territorio dal passaggio del moderno sono descritte come escrescenze, da rinchiudere senza appello nella categoria del "brutto"; ai (nuovi) luoghi sono state

associate le immagini delle loro conseguenze: affollamento, inquinamento, intasamento, insicurezza, malessere. Conclusione: troppa gente, troppo traffico, troppe fabbriche.

Meglio ritornare al passato - sembra essere la prima reazione di una comunità sorpresa dalle conseguenze del suo stesso successo. Basta entrare in qualsiasi libreria della regione per accorgersi della quantità di pubblicazioni dedicate al "Veneto di ieri" che affollano i banchi espositivi. Anche in altre regioni italiane e in altre nazioni è accaduto qualcosa del genere. Ma l'impressione è che l'intensità del fenomeno, così come si registra in Veneto, non conosca rivali. Ne discende un interrogativo inevitabile: come mai una riscoperta tanto ricca e articolata del "mondo di ieri", dei suoi valori e delle sue specificità, appare così imbarazzata, impotente, disarmata di fronte alle decisioni da prendere ogni giorno per rispondere alle concretissime esigenze di chi vive e lavora in questa regione? C'è qui un paradosso non aggirabile: da un lato, anno dopo anno, aumentano la sensibilità, l'attenzione, la cura per tutto ciò che è "*passato*", per la tutela dell'ambiente, per la difesa del paesaggio, dall'altro lato, anno dopo anno, si assiste in maniera sempre più intensa al diffondersi a macchia d'olio dei fenomeni che si vorrebbero arginare: case a schiera, centri commerciali, multisale, aree artigianali, aree industriali, aree commerciali, aree direzionali. Il paradosso è duro: il *passato* non incontra il *futuro*, nemmeno il *presente*, rimane un rito convenzionale a cui dedicare una (piccola) parte del proprio tempo libero, tra un viaggio alle Mauritius e uno a New York.

Di nuovo: perché questa *impasse*? Il "Veneto di ieri" corre il rischio di non accorgersi di un mondo che già oggi appartiene alle nuove generazioni, perfettamente inserite nella seconda modernità, che vivono e si muovono in questa regione come se fosse davvero una grande area metropolitana di rango europeo. I giovani sembrano muoversi a proprio agio in un territorio

non più ingabbiato in desuete compartimentazioni provinciali e comunali. La loro esperienza di vita si articola sul metro delle decine, a volte delle centinaia di chilometri, che attraversano ogni weekend per muoversi da un punto all'altro di una straordinaria periferia suburbana, che va da Portogruaro al Garda, ricchissima di fermenti notturni, piena di straordinarie opportunità, anche culturali, di cui finalmente si sono accorti i giornali, costretti ad abbandonare i confini provinciali e a costruire le pagine degli "spettacoli e degli appuntamenti" su base regionale. Chi obietta cita immediatamente le "stragi del sabato sera". Esse, tuttavia, sono la conseguenza di un fenomeno non previsto, non immaginato, non compreso, dunque solo contemplato come ineluttabile. Dire che una volta non era così, che i ragazzi dovrebbero starsene a casa, ... che non c'è più religione, non sposta di un millimetro il problema del "che fare?" per la sicurezza stradale, per trovare risposte compatibili con l'insopprimibile esigenza di libertà che un intero popolo (giovanile) invoca come distintivo del loro abitare il tempo presente.

Per un grappolo di nuove generazioni, convenzionalmente quelle nate dopo il 1968, l'esperienza della loro terra è ben diversa da quella delle generazioni precedenti. Per loro il Veneto è un territorio di fabbriche piccole e grandi; misto a paesi, borghi, case e casette; legati assieme da file di saloni espositivi e aree commerciali che addobbano tutte le strade principali della regione. Poi ci sono una miriade di spazi rurali sparsi un po' ovunque nel corridoio centrale, gli immensi parchi montani a nord (il bellunese, l'alto vicentino, Verona nord), e una lunghissima linea marina che corre da est a sud (da Bibione ad Albarella). Queste generazioni, oggi minoritarie, nel breve volgere di pochi anni saranno la maggioranza degli abitanti del Veneto. Ma solo una diversa capacità di rappresentazione può tenere insieme questi strabismi generazionali nel guardare alla

propria terra, rendere meno spigolosi i conflitti che la modernità produce ad ogni passo.

3. Dal Veneto al Veneto orientale: tra demografia, economia, società

La Venezia orientale conosce un'altra storia, meno accelerata, meno unidimensionale, ovvero non autocentrante solo sul settore manifatturiero. Ma i vissuti delle giovani generazioni e di quelle più anziane sono più o meno gli stessi di quelli che abbiamo appena raccontato, solo che il Veneto orientale gode di una situazione forse migliore, non fosse altro perché ha dovuto rincorrere chi stava davanti. E a volte capita che arrivare dopo non sia un handicap ma un vantaggio competitivo, anche solo per il fatto che si può non ripetere gli errori dei primi arrivati.

Da questo punto di vista, va prima di tutto osservato che rispetto ai decenni che sono intercorsi il boom economico e il nuovo millennio, è maturata una consapevolezza che lo sviluppo economico non è un fenomeno riducibile al solo peso del manifatturiero, contrapposto in modo univoco all'idea di declino, quasi che le alternative fossero solo due: da una parte l'unica prospettiva di crescita economica intensiva, dall'altra parte la sola prospettiva della "decrecita felice" teorizzata da Serge Latouche (2011). Al contrario, in questo primo quarto di secolo del nuovo millennio si è più consapevoli che ci possono essere differenti traiettorie evolutive. Di più, è andata crescendo una attenzione sempre più consapevole alle diverse combinazioni con cui incastrare tra loro sostenibilità ambientale, tutela del paesaggio e sviluppo economico, come pure ai diversi punti di mediazione che ne discendono nella gestione del territorio, in particolare con riferimento alla *vexata questio* del consumo di suolo.

Coniugare sviluppo diffuso, valorizzazione del paesaggio e tutela delle risorse ecosistemiche è possibile nella misura

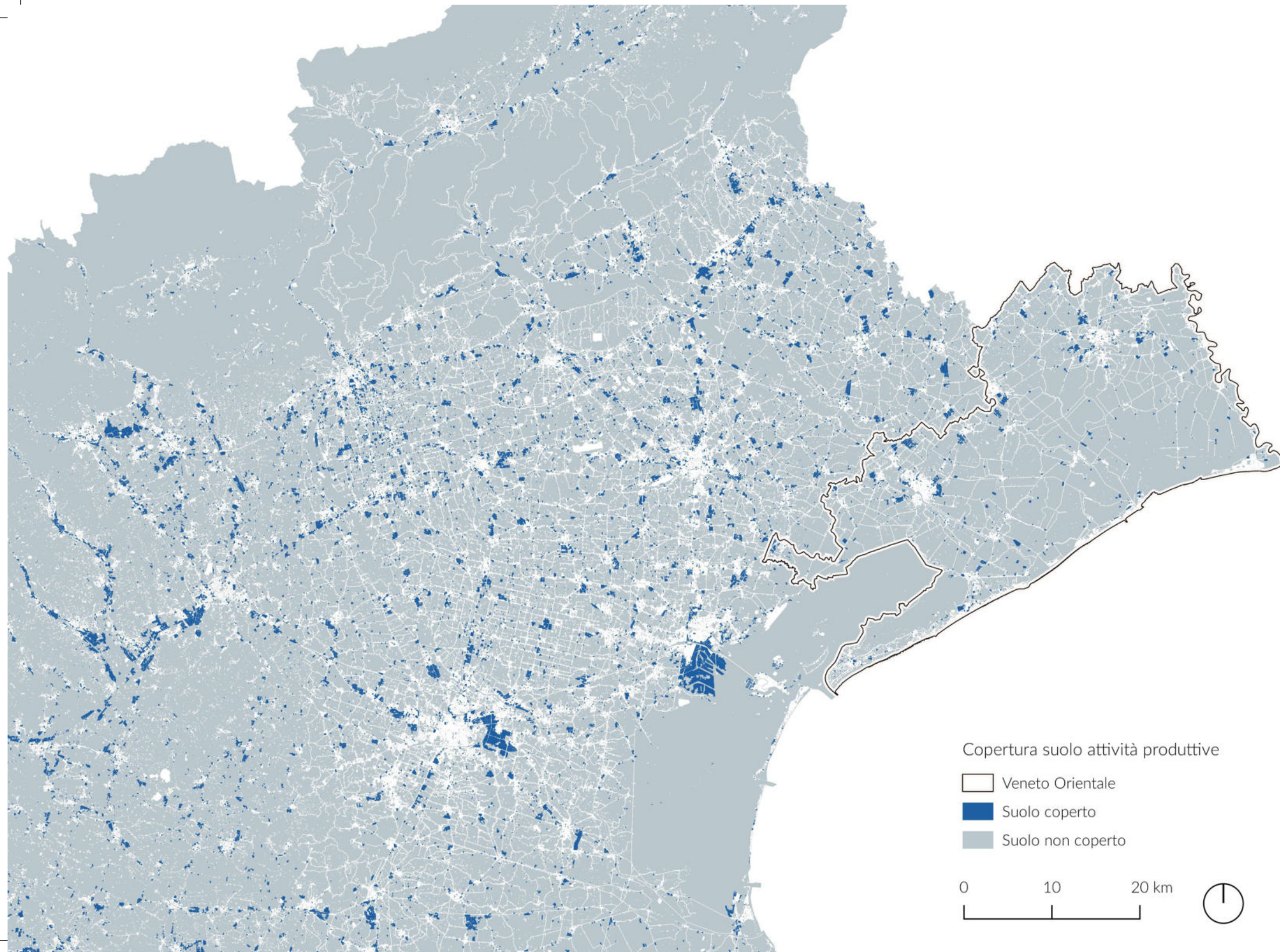
in cui si adotta una prospettiva integrata, accettando fin da subito di dover tenere conto sia delle componenti industriali, terziarie e turistiche, sia della tutela degli ambiti agricoli e delle aree a verde, sia della centralità delle infrastrutture di trasporto. La strada seguita in molte esperienze di successo è quella di concentrare e delimitare in aree definite le diverse funzioni, per poi progettare adeguati sistemi infrastrutturali di interscambio che minimizzino le esternalità negative. Nel caso del Veneto orientale dovrebbe essere possibile, ad esempio, tenere assieme in un unico progetto una pluralità di ambiti tematici quali: 1) gli spazi e i luoghi della produzione contemporanea di pregio, valorizzandoli nella loro veste di esperienza commerciale qualificata; 2) gli spazi e i manufatti della produzione agricola e vitivinicola, caratterizzandoli come luoghi e sistemi della cultura enogastronomica; 3) gli spazi e manufatti di archeologia industriale, caratterizzandoli sul piano dell'intrattenimento storico culturale; 4) le aree di paesaggio naturale, quale elemento dell'offerta distintiva; 5) i manufatti agricoli, da riqualificare e riutilizzare in risposta ai bisogni di residenzialità stagionale dei lavoratori; 6) i poli ad elevata copertura ed elevata accessibilità, come zone di ulteriore concentrazione secondo regole condivise e a valore ecosistemico per l'area vasta; 7) la rete dei trasporti ferroviari e autostradali e i sistemi di mobilità interni all'area vasta. A questo elenco andrebbe poi aggiunta una specifica linea di intervento sugli spazi lavorativi contemporanei, sia per quanto riguarda la loro capacità di dialogo con il paesaggio, sia per quanto riguarda le caratteristiche sociotecniche degli ambienti interni.

Guardiamo ai dati demografici. Dalla seconda metà del secolo scorso fino ad oggi, il Veneto orientale ha avuto un andamento demografico con diverse velocità nei diversi decenni, oltre ad una tendenza non sempre omogenea nei 22 comuni che lo

compongono. Tra il 1951 e il 1971 la maggior parte dei comuni ha registrato un calo demografico, similmente a ciò che è successo in altre aree economicamente marginali delle province venete, dove si è assistito ad una migrazione verso i grandi centri urbani. Fanno eccezione i comuni costieri di Jesolo e quello che oggi è Cavallino - Treporti, oltre ai due centri urbani maggiori, San Donà di Piave e Portogruaro, insieme a pochi altri comuni a loro limitrofi. Nel ventennio successivo, tra 1971 e 1991, si assiste ad una crescita demografica diffusa anche nei centri meno densamente abitati: continuano a crescere a tassi maggiori i centri più grandi dell'area ma cresce, seppure di poco, anche la grandissima parte del resto dei comuni del Veneto orientale. Poi, nel ventennio a cavallo tra i due millenni (1991-2011), si osserva il tasso di crescita maggiore nei 22 comuni in esame.

Da ultimo, nell'ultimo decennio (2013-2023), solo 6 comuni continuano la loro crescita (solitaria): i centri costieri di Jesolo, Cavallino - Treporti, più San Donà di Piave e due suoi comuni di cintura (Noventa di Piave, Torre di Mosto), a cui si aggiunge Pramaggiore, comune che in tutto il dopoguerra si comporta da cintura urbana di Portogruaro. Il calo demografico è leggermente attenuato dall'aumento della popolazione straniera. Tra 2013 e 2023, vi è stata una crescita della componente straniera del 4,6% mentre quella indigena calava di -1,3%. All'interno del Veneto orientale, guardando al dettaglio comunale, sembrano convivere dei trend opposti per quanto riguarda il tasso di variazione della popolazione straniera tra 2011 e 2023. L'incidenza della popolazione straniera è concentrata soprattutto nelle fasce di popolazione più giovani dove raggiunge valori a due cifre: 13,9% nella classe di età 0-14 anni, 15,7% in quella 15-39 anni.

Osservando più nel dettaglio l'andamento demografico dei comuni del Veneto orientale, emerge in modo abbastanza netto un diverso comportamento tra i comuni ad ovest, che



orbitano attorno a San Donà di Piave e Jesolo, e quelli ad est, vicini a Portogruaro e San Michele al Tagliamento, in analogia a quanto peraltro avviene nelle province di Venezia, Treviso e Padova, ogni volta che ci allontaniamo dai nuclei centrali della regione. Le differenze nei tassi di variazione dei comuni possono essere apprezzate mettendole in relazione con la loro posizione geografica lungo l'asse da ovest verso est: più ci si muove in direzione del Friuli Venezia Giulia più si attenua la forza dell'onda della crescita demografica. Se invece guardiamo all'andamento delle forze di lavoro, negli ultimi dieci anni esso è stato quasi stazionario (+2,4%), da 109.000 a 111.500 circa, con le forze di lavoro maschili pressoché immutate e una crescita rilevante della componente femminile (+5,6%), da 46.550 a 49.000 circa, a cui va attribuito l'intero aumento dello stock delle forze di lavoro. Come per gli andamenti della popolazione, i tassi di crescita maggiori si registrano nei comuni di Jesolo (+7,8), San Donà di Piave (+7,3), Noventa di Piave (+4,6), Cavallino-Treporti (+4,1) e Torre di Mosto (+4,1) tutti comuni orbitanti nell'area sandonatese e di Jesolo.

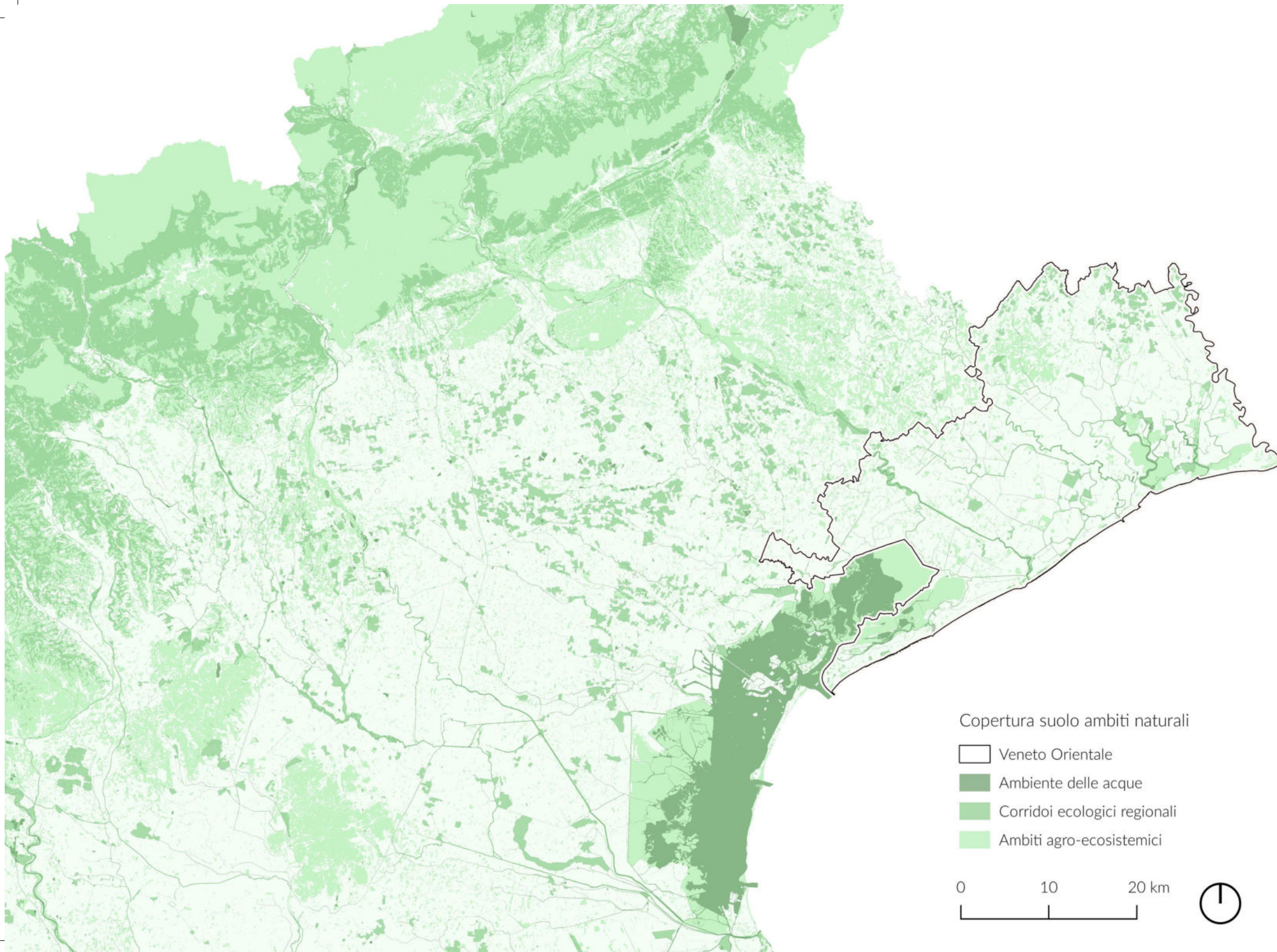
Tra il 1951 e il 2022 la composizione settoriale della Provincia di Venezia ha conosciuto una rapida industrializzazione prima, poi un processo di terziarizzazione accelerata. Nel 1951 la quota di popolazione occupata nell'agricoltura era ancora alta, intorno alla metà degli occupati. La percentuale scende rapidamente al 20% in un solo decennio ('51-'61), si dimezza nel decennio successivo ('61-'71) e conosce in seguito un lento ma costante declino. L'industria cresce negli anni settanta e ottanta per poi stabilizzarsi, mentre il terziario non conosce momenti di arresto. Oggi gli occupati in agricoltura pesano per il 4,4% dell'occupazione totale, una cifra ridotta ma quasi doppia rispetto alla provincia di Venezia (2,4%) e un terzo più elevata della media veneta (3,3%). Il settore manifatturiero pesa per il 16,3%, dieci punti in meno rispetto al complesso della regione

(26,1). Il settore delle costruzioni registra l'8,4% degli occupati, mentre la parte del leone la fa il settore terziario con il 69,9% degli addetti totali, quasi sei punti in più della media regionale.

Come dire: partiti dopo, arrivati prima. Dove? al traguardo della società post-industriale. Il che non significa scomparsa della manifattura, ma la sua qualificazione nelle produzioni a maggiore valore aggiunto e con tecnologie più avanzate. Lo stesso discorso vale per l'importante componente agricola, la quale alimenta un'intera filiera agroalimentare. Come pure per la diversificazione del terziario nelle tre direzioni più coerenti con quella "seconda modernità" di cui abbiamo parlato all'inizio: vale a dire il segmento dei servizi *on-demand* delle imprese manifatturiere e agricole (23,2%, in particolare logistica), i servizi alla persona (20,1%, trainati dal polo del retail di Noventa di Piave e dai due centri ospedalieri di San Donà di Piave e Portogruaro), il turismo (16,0%, concentrato lungo la costa che va da Bibione a Cavallino). Insomma, una varietà di specializzazioni quasi impossibile da trovare in altre aree, anche al di fuori della regione Veneto. Questa miscela di attività produttive (agricole, industriali, edilizie, terziarie) ha la fortuna imprevista, grazie al *late economic take-off*, cioè all'essere arrivati tardi allo sviluppo industriale novecentesco, di insistere su di un territorio in larga parte ancora agricolo, non contaminato dall'eccesso di industrializzazione tipica dell'area centrale del Veneto. Di qui la possibilità di essere valorizzato come paesaggio rurale, ma immerso completamente nell'economia della modernità.

4. Il profilo funzionale del territorio: i sistemi urbani, le infrastrutture, l'ecosistema

Anche solo ad una vista aerea, la regione veneta appare fortemente costruita soprattutto nella fascia centrale, lungo



il corridoio centrale Verona, Vicenza, Padova, Venezia, Treviso. Rimangono escluse dall'intensificazione insediativa le parti periferiche della regione: a nord, le parti montane del veronese e del vicentino, oltre alla quasi totalità della Provincia di Belluno; a sud, la gran parte del territorio della Provincia di Rovigo; infine, la parte del Veneto orientale tra la costa e i centri urbani di San Donà di Piave e Portogruaro. Ad uno sguardo complessivo, infatti, il Veneto orientale risulta essere collegato solo molto parzialmente allo sviluppo urbano del resto della Regione.

Guardando in dettaglio l'area Vegal, spicca la vasta area non coperta che si sviluppa tra i centri abitati di San Donà di Piave e Portogruaro, per giungere poi agli insediamenti costieri con finalità turistiche. Le bonifiche avvenute nella prima metà del secolo scorso diedero origine ad una parte di terra che fino ad allora non era possibile utilizzare a scopo produttivo e insediativo (Finotto, 2022). L'utilizzo di queste terre di bonifica, in una congiuntura economica come quella degli anni trenta e quaranta del secolo scorso in cui l'agricoltura svolgeva la funzione primaria di fonte di auto-sostentamento in una economia di sussistenza, spinse quasi inevitabilmente verso la specializzazione agricola, tanto che ancora nel 1951 l'occupazione nel settore primario superava il 50%. La mappa dell'occupazione del suolo restituisce in maniera visiva le caratteristiche distintive dell'economia del Veneto orientale: gli insediamenti costieri che alimentano l'industria turistica; poi, rientrando nell'entroterra, un'estesa zona non urbanizzata a vocazione agricola; infine, nella fascia più a nord, la parte più costruita dell'area, in particolare lungo la rete autostradale e ferroviaria, dove hanno sede le principali aziende manifatturiere.

Questo territorio è al centro di importanti progetti di sviluppo infrastrutturale che consentirebbero al Veneto orientale di essere meglio collegato con il resto della Regione e con le grandi

direttrici di trasporto nazionale e internazionale collocate in direzione est-ovest (Milano-Trieste e Pedemontana veneta) e nord-sud (Verona-Brennero e Udine-Tarvisio). Oltre alla logistica industriale, queste reti sono decisive per l'ulteriore sviluppo degli arrivi turistici dal centro-nord Europa. Inoltre, nel periodo estivo è concentrato il picco di passeggeri che transitano negli aeroporti di Treviso e Venezia, la maggior parte dei quali con origine extra-nazionali, i quali vanno in qualche modo accompagnati alle destinazioni finali.

L'Area Vegal risulta essere ricoperta in gran parte da superficie agricola (75,9% sul totale complessivo del Veneto orientale) e per circa l'8% da zone umide o coperte da acque. Le zone urbanizzate, di tipo residenziale, industriale e commerciale ammontano a circa il 10%. L'incidenza percentuale della superficie agricola totale rispetto alla superficie totale è pari all'80%, ben al di sopra del valore della stessa provincia di Venezia (62%), di quella di Treviso (57%) e della regione Veneto (56%). Le colture prevalentemente utilizzate nell'area sono i cereali (42,8% sulla superficie agricola utilizzata), in linea con il valore provinciale e quello regionale (rispettivamente 47,9% e 40,5%), le piante oleifere (31% contro 29% e 19,8%) e la vite (12,9% contro 8,4% e 12,5%). La storia industriale dell'area ha inoltre segnato il relativo territorio con diversi manufatti di archeologia industriale². Da ultimo l'area Vegal risulta fortemente caratterizzata per il passaggio di diversi importanti fiumi a livello regionale. Il sistema fluviale presente nel Veneto orientale oltre a rendere possibile un'estesa rete di coltivazioni specifiche, disegna i principali parchi presenti nel Veneto orientale, come pure i molti ecosistemi legati alla laguna e alle foci sul mare. Le zone a protezione speciale (ZPS) e i siti di importanza comunitaria (SIC) fanno parte di *Rete Natura 2000* e sono stati concepiti per tutelare la biodiversità attraverso la conservazione degli habitat naturali e delle specie animali e

² Tra i principali troviamo: l'idrovora di Sant'Osvaldo a Loncon, Annone Veneto; l'idrovora del Termine, a Caorle; l'ex mulino alla Sega, a Cinto Caomaggiore; lo zuccherificio di Ceggia; l'idrovora di Torre di Fine, a Eraclea; l'ex fornace, a Eraclea; il mulino di Boldara, a Gruaro; il ponte di barche di Caposile, a Musile di Piave; l'idrovora Lanzoni, a Musile di Piave; l'idrovora Caberlotto, a Musile di Piave; l'idrovora Croce, a Musile di Piave; la chiusa, a Musile di Piave; i mulini di Sant'Andrea e la Perfosfati a Portogruaro; il mulino di Belfiore, a Pramaggiore; l'idrovora Carmason, a Quarto d'Altino; l'idrovora dell'Ongaro Superiore di Cittanova e la Porta nord a San Donà di Piave

vegetali di interesse comunitario³.

5. Venezia e la terraferma orientale tra attrazione e indifferenza

Non si può parlare dei territori a est di Venezia senza fare i conti con la Serenissima. Venezia vive di differenze, rapporti, scarti e relazioni con ciò che è altro e più grande da sé. La storia delle tante fortune e delle altrettante crisi della città insulare può essere vista come la storia delle strategie per reagire alle novità del “mondo grande e terribile” con cui dover fare i conti. Il fatto di essere termine medio tra mare e terra - né terra né mare e, al contempo, sia terra che mare - ne ha da sempre condizionato il destino, anche rispetto alle lagune e ai territori contigui.

La prima grande stagione di *grandeur* veneziano, legata all'egemonia nei commerci marittimi, è talmente nota da essere spesso ridotta a *cliché* da cartolina. Come è stato osservato, per secoli Venezia fu protagonista non tanto di un generico dominio dei mari ma del controllo e della sicurezza dei porti, e dei magazzini che su di essi insistevano: i porti erano intesi alla stessa stregua delle isole nel mare, punti di approdo, non territori su cui esercitare un dominio. Non occorre ricordare i grandi teorici delle differenze tra ‘potenze di mare’ e ‘potenze di terra’ per spiegare il disinteresse veneziano per le *terre ferme*, equiparate in larghissima misura al mare - a mutare era solo il colore, il verde dei campi al posto dell'azzurro marino - luoghi di transito, marginali, terre da lasciare ai miseri affari di boscaioli, contadini e *schiavi*. Oppure, come nel caso dei territori che si estendevano ad est, tra il Sile e il Tagliamento, tanto le lagune quanto i terreni venivano considerati solo ai fini della salvaguardia della Venezia insulare, specie per quanto riguarda i sedimenti delle piene, primo fra tutti la Piave (Finotto, 2022). Di qui discendono - vale la pena ricordarlo - le ragioni intrinseche della relativa autonomia

che la Serenissima concedeva nel governo dei suoi domini di terraferma, frutto più di calcolo mercantile che di lungimiranza politica, a meno di non voler a tutti i costi e oltre ogni decoro giocare con il passato in chiave contemporanea. Una notazione quest'ultima che spiega anche la lunga durata storica dello strabismo di un territorio in buona parte lagunare che guardava per la sua parte occidentale a San Donà di Piave, mentre per la sua parte orientale, dalla Livenza al Tagliamento, il riferimento amministrativo era Portogruaro, città strategica per gli scambi con i domini austriaci, dotata di una larghissima autonomia comunale nei secoli che vanno dal 1420 (passaggio sotto Venezia) al 1866 (annessione al Regno d'Italia), divenuta perfino residenza vescovile dal 1586 fino al 1974, quando la sede venne trasferita a Pordenone.

La decadenza di Venezia città di mare, al di là della fascinazione nelle *élite* culturali europee ottocentesche e primonovecentesche, pone in modo drammatico il problema di quale debba essere il rapporto della città insulare con il suo diretto retroterra, in particolare con la sua costa e con il Veneto orientale. La prima svolta, nel 1809, fu la costruzione di Forte Marghera e i progetti ferroviari al suo fianco (1842). Lo sguardo dei veneziani, dopo caduta della Repubblica (1797), per almeno due secoli, è costretto *oborto collo* a volgersi all'indietro e a considerare rilevante cosa accade sull'entroterra alle loro spalle. Ma la Venezia ottocentesca e novecentesca guarda in direzione occidentale, a Milano, non a oriente, in direzione Trieste. La linea ferroviaria verso Milano, aperta nel suo tratto veneziano nel 1846, costituisce la pietra iniziale della Venezia contemporanea, anche se questo primo legame tra la città e l'entroterra inizialmente non fu legato allo sviluppo delle industrie o della portualità visto che la concentrazione del porto merci fu pensata nella zona di Santa Marta (l'attuale area della Stazione Marittima). Il principale

³ Tra queste si trovano (Regione Veneto, 2013): Valle Vecchia Zumelle, Valli di Bibione (ZPS); Bosco Zacchi (SIC&ZPS); Fiume Sile: Sile Morto e ansa a S. Michele Vecchio (ZPS); Laguna del Mort e Pinete di Eraclea; Fiumi Meolo e Vallio (SIC); Penisola del Cavallino: biotopi litoranei (SIC&ZPS); Bosco di Lison (SIC&ZPS); Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano (SIC); Ambiti Fluviali del Reghena e del Lemene - Cave di Cinto Caomaggiore (ZPS); Laguna del Mort e Pinete di Eraclea (SIC); Laguna di Caorle - Foce del Tagliamento (SIC); Foce del Tagliamento (ZPS); Valli Zignago - Perera - Franchetti - Nova (ZPS); Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore (SIC); Tegnùe di Porto Falconera (SIC). Infine, l'area è ricca di produzioni agricole e vitivinicole. In particolare, fanno riferimento al Veneto orientale diverse produzioni di pregio: Biodistretto della Venezia centro-orientale; Prosecco Doc; Consorzio Vini Venezia; Montasio Dop.

fautore di questa prospettiva urbanistica fu Pietro Paleocapa che all'indomani della cessione del Veneto all'Italia, non a caso firmata nell'Hotel Europa a Venezia il 19 ottobre 1866, disegnò un ideale prolungamento dei binari della ferrovia e la separazione del traffico merci da quello passeggeri, creando quindi le premesse per il trasporto intermodale nave-rotaia. Paleocapa fu anche, circa vent'anni prima, il costruttore delle dighe alla bocca del porto di Malamocco e si pronunciò perché il Ponte dell'Accademia fosse del tipo "non apribile" (1844), obbligando le imbarcazioni alberate a non entrare nel Canal grande e a ormeggiare presso la Giudecca. Le considerazioni di ordine tecnico di Paleocapa si mescolavano a valutazioni di carattere programmatico: egli infatti vedeva la necessità di preservare il Canal grande dal traffico commerciale, avviando già allora una riflessione sulle opportunità di un possibile sviluppo turistico di Venezia.

Il punto da sottolineare è il triplo movimento che la crisi dei grandi flussi di traffico lungo l'Adriatico impone alla Venezia insulare già nella prima metà del secolo diciannovesimo: in primo luogo, la città è obbligata a guardare alla terraferma come destino (industriale) ineluttabile per la sua sopravvivenza economica; in secondo luogo, il *business* navale e il porto commerciale perdono la loro autonomia e la loro autosufficienza, in parte perché passano al secondo posto in ordine di importanza economica, in parte perché 'dipendono' sempre di più dalle imprese di terraferma; infine, in terzo luogo, il turismo a Venezia comincia a prendere piede, seppur con modi elitari, non come attività residuale ma come un settore economico dotato di una propria autonoma logica di mercato.

Tra la metà ottocento e la metà novecento queste tre prospettive, tutte in *nuce* dopo la prima grande crisi veneziana in seguito alla caduta della Serenissima, si ricombinano in modi

imprevisti. Le dimensioni dell'area portuale nel giro di poco tempo, contro ogni aspettativa, si dimostrarono inadeguate a sostenere i traffici di un porto che alla fine dell'ottocento era dietro solo a quello di Genova per volumi di movimentazione delle merci. Ma se i progetti iniziali di ampliamento si incentravano tutti sull'ipotesi che Cesco Chinello (1979) chiamava "neo-insulare" - di fatto individuando l'isola della Giudecca come naturale valvola di sfogo per una nuova zona industriale - a sorpresa e contro gli interessi di buona parte del panorama finanziario locale a prevalere fu l'ipotesi del capitano marittimo Luciano Petit, che nel 1902 aveva presentato sulla Gazzetta di Venezia un progetto per un insediamento portuale in terraferma, sfruttando il basso costo dei terreni ed evitando l'eccessivo isolamento della realtà lagunare. Un punto poco sottolineato in sede storiografica, e solo di recente oggetto di una prima messa a punto (Cerasi, Petri, Petrungaro, 2008), riguarda la competizione che già allora infuocava gli animi tra i porti dell'Alto Adriatico come conseguenza dell'inattesa ripresa dei commerci marittimi, ma anche come effetto della fine della leadership politica di Venezia. Trieste per prima, ma a seguire Pola e Fiume, fin da fine ottocento e per tutto il periodo fra le due guerre, perseguiranno interessi simili ma contrapposti a quelli veneziani, contestandone la (perduta) supremazia politica e invocando come conseguenza la legittimità della competizione economica, anche a partire da obbiettivi fattori di potenziale maggiore profittabilità dei loro porti.

Tuttavia la proposta di Petit poteva contare sull'appoggio dei principali autori dello sviluppo industriale nell'entroterra veneziano: il conte Piero Foscari, Giuseppe Volpi, entrambi nel Consiglio di Amministrazione di quel colosso che sarà poi la Sade, e soprattutto Vittorio Cini, che attraverso il suo ruolo nella Sitaco (Società Italiana Costruzioni), a partire dal 1920, sarà uno dei

protagonisti dell'edificazione del quartiere urbano di Marghera, connesso alla zona industriale. Molto è stato scritto sull'egemonia del gruppo veneziano Foscari-Volpi nell'evoluzione del progetto, ma è fondamentale ricordare che la proposta volpiana non si sorresse da sola, ma si inseriva in un progetto di sviluppo industriale che guardava a est (basti ricordare il sindacato montenegrino) e che, soprattutto, trovava linfa economica e respiro internazionale nello strettissimo rapporto con la Banca Commerciale di Josef Toeplitz, il quale non a caso all'interno della Banca seguiva in via prioritaria gli interessi dell'industria chimica. Se nel dibattito sul porto di Venezia la soluzione "di terraferma" apparve dirompente rispetto alla prevalente logica neo-insulare, è altrettanto vero che le trasformazioni dell'economia industriale - nel 1905 nascono la già citata Sade e l'Ilva, nel 1911 i Cantieri Navali Riuniti - furono accomunate dal ruolo centrale della Banca Commerciale, i cui azionisti, almeno nella fase iniziale, sono tedeschi, svizzeri e francesi e dunque portatori di interessi che vogliono Venezia ben connessa con l'entroterra. Quello che si vuole mettere in luce, con la sensibilità alle sfide odierne, è innanzitutto la *coalizione economica e politica* che con grande determinazione gioca le sue carte nel *risiko* veneziano del primo novecento, ipotizzandone uno sviluppo alternativo alla sua storia plurisecolare precedente, mettendo al primo posto la terraferma e l'industria, poi il porto lungo le banchine litoranee, infine come sussidiario il turismo insulare. Questo progetto comportava un vero e proprio *rischio* strategico, economico e politico, ma proprio questa incalcolabilità a priori ne fa agli occhi odierni la sua grandezza: si rinunciava alla centralità della città insulare in nome di un possibile più grande futuro in terraferma, anche se altri porti e altri retroterra portuali avevano analoghe ambizioni. Insomma: grande disegno e accettazione del rischio conseguente.

Uno dei tanti paradossi così frequenti nella storia veneziana

riguarda 'i primi operai di Marghera', come recita il titolo di una ricerca pubblicata quarant'anni fa (Piva, Tattara, 1983). Infatti, ben pochi veneziani andarono a lavorare a Venezia: troppo lontana, irraggiungibile in tempi ragionevoli, e poi salari bassi per un lavoro che era il più delle volte intermittente, faticoso, pericoloso. Alla fine, i libri matricola tra le due guerre ci raccontano la storia di una manodopera precaria che arrivava in bicicletta dalle campagne circostanti, in particolare proprio dal Veneto orientale, composta non da isolani ma da un proletariato rurale privo di un sicuro ancoraggio lavorativo, per cui *repetini, badilanti* e una miriade di figure ibride di mille mestieri dominavano il paesaggio sociale dentro le grandi fabbriche di Marghera (Brunello, 1984; Piva, 1991). Anche in questo caso la contiguità tra passato e presente è più solida di quanto si possa immaginare, non fosse altro perché la riscoperta di una Venezia insulare turistica di fine novecento ha fatto da magnete per un'occupazione avventizia (questa volta istruita), legata alla stagionalità del turismo e delle grandi mostre, che proviene per lo più da un vastissimo entroterra veneto, in particolare proprio dall'area Vegal, utilizzando il treno e gli autobus che ogni mattina conducono alla stazione di Santa Lucia e a Piazzale Roma.

La ripresa del secondo dopoguerra fu lenta all'inizio, specie a causa dell'endemica crisi della cantieristica, sostenuta solo da commesse pubbliche o da accordi internazionali con *patronage* pubblico, ma poi ebbe uno sviluppo finalmente consoni con i progetti di inizio secolo, in primo luogo come conseguenza dello sviluppo del ciclo chimico e metallurgico. Va anche ricordato come lo sviluppo dell'industria chimica si portò dietro la produzione di Pvc. Tuttavia, già alla fine degli anni Cinquanta, l'Istituto di Igiene dell'Università di Padova rese noti dati preoccupanti sull'inquinamento atmosferico nella zona, anche se il dibattito pubblico inizierà solo molto più tardi. Non

fosse altro perché in tutti gli anni sessanta, seppur inquinato, si trattava comunque di lavoro e Marghera veniva vista come una sorta di Eldorado per l'entroterra veneziano, specie quello orientale, ancora sottosviluppato e con altissimi livelli di emigrazione; certo, era un lavoro "sporco e duro", ma ebbe come conseguenza la nascita di nuovi movimenti che agirono come detonatore di dure lotte sindacali e diedero la stura a originali movimenti di contestazione (Sacchetto, Sbrogiò, 2009). Più tardi gli equilibri si sbilanciarono ancora di più a favore del chimico e petrolchimico, con inevitabili conseguenze nella composizione della forza lavoro (Cacciari, 1975; Chinello, 1984) e per la futura emergenza della *issue* ambientale, il cui intreccio diede spunto anche a giovani prove letterarie (Bettin, 1981). Per la prima volta diventa politicamente rilevante l'istanza ambientalista in senso lato, legata più che altro alla salvaguardia dell'ambiente lagunare veneziano, messo in pericolo dalla costruzione della terza zona industriale. Il confronto con il dibattito odierno mostra bene come la dialettica tra la salvaguardia della laguna e le prospettive dell'economia dell'area veneziana rappresenti un *ground of war* nel quale, ancora una volta, economia e politica si intrecciano in modo indissolubile, sia che si parli di grandi navi (Tattara, 2014; Costa 2016), oppure di *terminal off shore* (Bologna, 2016), oppure ancora di separazione dei destini della città insulare dalla terraferma (Coses, 2009; Ortalli, 2015).

La terza zona industriale non vedrà mai più la luce dopo lo stop arrivato a lavori già avviati, gli *shock* petroliferi dei primi anni settanta, la crisi del settore chimico e petrolchimico, l'obsolescenza degli impianti industriali tradizionali. Ma il vento capriccioso della storia soffia ancora in una nuova direzione, in questo caso per la prima volta dopo due secoli a favore della città insulare. Nel breve volgere di pochi anni, sul finire del secolo scorso, esplode il turismo e il traffico crocieristico, cambiando

per l'ennesima volta l'ordine dei fattori nella graduatoria delle attività strategiche per l'economia veneziana. Ne viene stravolta la tipologia dei traffici che porterà ad avere oggi un Porto che conta su tre scali distinti e specializzati: a Marghera lo scalo merci, in Marittima lo scalo passeggeri, a Fusina lo scalo traghetti. In più il *Terminal* aeroportuale a Tesserà, il nodo ferroviario di Mestre, l'*Interparking* al Tronchetto.

La Venezia insulare torna a guardare al mare grazie all'inatteso sviluppo del turismo mondiale: nei primi sei mesi del 2023 a Venezia è stato registrato un numero di presenze pari a quasi 6 milioni e l'economia turistica veneziana, nonostante le contestazioni (ad esempio Settis, 2014), costituisce oggi il più sicuro fattore di sviluppo economico e occupazione dei prossimi anni. A partire dagli anni ottanta cominciò ad apparire la svolta che poi sarebbe diventata evidente nei due decenni successivi, ovvero la fine di alcuni cicli produttivi e la ripresa di centralità proprio di quella Venezia insulare che sembrava destinata a morte sicura. Gli stessi fattori che segnarono il declino di Marghera (globalizzazione, delocalizzazione, emergere di nuovi paesi industriali), fecero diventare nuovamente centrale la Venezia insulare come meta turistica. Nel breve volgere di non più di due decenni, Venezia diventa una delle mete turistiche in assoluto più ambite al mondo, seconda solo a New York, Londra, Parigi. In parallelo i flussi turistici passano dalle centinaia di migliaia di presenze/anno degli anni settanta all'ordine di grandezza delle decine di milioni di oggi.

Questo excursus sulla città di Venezia indica il problema non risolto nei due secoli passati: quale rapporto con l'entroterra, con il Veneto orientale, che non sia solo di tipo estrattivo oppure opportunistico? Le tendenze fin qui segnalate sono accadute spontaneamente, senza alcuna regia. Il problema allora diventa il seguente: chi è il soggetto che si fa carico del progetto e della

realizzazione di un piano che abbia un minimo di organicità per il futuro e che tenga insieme Venezia e il suo entroterra? La risposta più semplice chiama in causa l'amministrazione comunale, anche se non è chiaro perché la classe dirigente di una cittadina di poco più di 50.000 abitanti (i veneziani di laguna) dovrebbe essere in grado di affrontare problemi che normalmente riguardano metropoli di diversi milioni di abitanti. In ogni caso, supponendo che la dea bendata sia compassionevole verso la città insulare, rimane aperto il tema di dare un ordine di priorità alle sfide che la città e il suo entroterra devono affrontare, a partire dalla constatazione che se il turismo è l'inevitabile destino prossimo venturo della città esso va gestito come in una qualsiasi moderna metropoli con la quale Venezia, anche se non lo vuole, è obbligata a confrontarsi. Ma, in secondo luogo, il Veneto orientale e la gronda lagunare possono essere una valvola di sfogo sia per il turismo sia per tutte quelle funzioni produttive che Venezia per definizione non può più ospitare.

6. Di nuovo Veneto orientale o Venezia est?

Adesso è più chiara l'alternativa che ha di fronte questo territorio: uno sviluppo autonomo, che punta sulle sue specificità e distintività, seguendo l'esempio di altre aree simili - le Langhe o il Garda, ad esempio - oppure uno sviluppo strettamente connesso al futuro di Venezia, come retroterra di attività produttive e terziario all'interno di un'unica area metropolitana? Negare o sminuire le due opzioni significa nascondere la testa sotto il terreno sul quale si vorrebbe intervenire. Il pregio del lavoro fotografico di Finotto è proprio quello di "guardare in faccia" la contemporaneità di quest'area, avendo vicino l'omino gobbo di cui parla Walter Benjamin (2012), il *dybbuk* sempre pronto a buttare all'aria le certezze di superficie, ma anche senza

timore verso i tanti 'no se pol' dei custodi di una tradizione solo immaginata.

Basta scorrere le immagini di Francesco Finotto per capire di cosa stiamo parlando, specie se con un piccolo sforzo di fantasia cerchiamo di guardare nei dintorni dei tanti opifici da lui fotografati, come pure all'interno degli spazi industriali e commerciali documentati in questo volume. Un po' ovunque lo sforzo è stato quello di trovare un linguaggio (architettonico) per far dialogare il paesaggio con i nuovi manufatti produttivi. Una prima strategia è stata quella di dare riconoscibilità alle architetture industriali attraverso gli interventi sulla loro pelle esterna. Una seconda strategia è stata quella di arricchire gli spazi interni, i luoghi di lavoro dove si trascorre la maggior parte del tempo. Ipermodernità e ritorno nostalgico al passato sono da questo punto vista perfettamente equivalenti, come sembra ricordarci Finotto quando accosta entrambe le soluzioni.

A volte, infatti, si è chiesto proprio all'architettura e al design di interni di proporre una sintesi estetica del cambiamento storico proprio nel mentre esso si stava svolgendo; addirittura si è chiesto loro di proporsi come catalizzatore delle identità collettive di un territorio, cercando di ridurre il più possibile la dissonanza tra "il dove si sta andando" e "il dove si vorrebbe rimanere". La riflessione su questo destino impervio, spesso ingrato che tocca in sorte agli architetti è il tema implicito del racconto per immagini di Finotto, ricordandoci la difficoltà di ogni manufatto contemporaneo a durare oltre il proprio effimero successo, il suo triste destino di passare subito *out of fashion*, fuori moda. In definitiva, le foto di questo volume raccontano gli spazi di una modernità in cerca di legittimazione. Gli ambienti di lavoro che Finotto ha selezionato vogliono essere visibili, dialogare con il mondo, essere una sorta di biglietto da visita per comunicare con i collaboratori, i fornitori, i clienti intermedi, i consumatori finali,

ovunque essi siano dislocati nel mondo. La loro localizzazione si concentrava il più delle volte vicino ai nodi infrastrutturali, più che mai strategici nel definire una nuova nozione di "centro", diversa e alternativa ai tradizionali "centri storici". Tuttavia, nei due decenni finali del secolo trascorso, non erano stati messi nel conto gli effetti della rivoluzione digitale e della globalizzazione che obbligavano, volenti o nolenti, ad aumentare le dimensioni aziendali riducendone drasticamente il numero. Da un lato, come si è detto, se ne ricava un senso di rapida obsolescenza degli spazi progettati negli ultimi decenni del novecento, dall'altro lato emerge ancora più prepotente l'esigenza di una sede aziendale che non sia solo un capannone, ma il primo canale di dialogo con le comunità con cui l'impresa entra in contatto. All'esterno, ma anche all'interno, con un'attenzione mai sperimentata prima alle esigenze delle comunità di lavoratori che in quegli spazi devono trascorrere larga parte della giornata.

Senza nessun proclama, come documentano le foto di Finotto, si sono realizzate decine e decine di queste architetture industriali di nuova generazione, dove si sono sperimentate le strade per fare i conti con il moderno. Sono spesso ignorate perché non immediatamente leggibili sul territorio. Manca loro la densità tipica delle aree metropolitane più note. Resta comunque il fatto che a questa missione spesso impervia è stata chiamata l'architettura. Proviamo allora a identificare alcuni nodi che la contemporaneità pone a questa area, direttamente collegati alle immagini raccolte in questa pubblicazione.

I due poli del Veneto orientale, San Donà di Piave e Portogruaro vanno densificati, infrastrutturati. Non si tratta solo di una questione estetica, ma del destino di quest'area per quanto concerne fattori cruciali dello sviluppo quali i servizi avanzati, la ricerca, la mobilità, la capacità di costruire ambienti ricettivi e aperti alle novità del mondo a venire. La seconda

esigenza cui dare risposta è dove vivranno i nuovi abitanti del Veneto orientale: solo in parte discendono dalle generazioni che qui hanno costruito lo sviluppo dei decenni passati, gli altri arrivano dalle altre province del Veneto, dalle altre regioni del nord Italia, dal Meridione, dagli altri paesi europei e dai paesi extracomunitari. Innanzi tutto, questi nuovi residenti chiedono molte più case. La crescita dell'edilizia residenziale non è banalmente riducibile alla speculazione edilizia, collegata all'aumento dei valori immobiliari, ma piuttosto è la conseguenza di questo flusso inatteso di popolazione aggiuntiva. La risposta può essere la ristrutturazione delle vecchie abitazioni, ma essa non basta perché spesso esse si trovano là dove nessuno vuole andare ad abitare, nelle zone più marginali del Veneto orientale. Ma c'è di più: la domanda di nuove abitazioni è sospinta anche da nuove configurazioni familiari e personali: più anziani, più famiglie con separazioni e divorzi, più single, più persone che si muovono per lavoro, più immigrati.

A questa domanda abitativa è possibile rispondere con il richiamo alla tradizione, magari nella forma dei piccoli borghi di case sparsi nella campagna? Si può rispondere sì, ma in questo caso vanno accettate le inevitabili conseguenze sul territorio, primo fra tutti la percezione di intasamento e di saturazione. Se si risponde di no, allora si può cominciare a riflettere su criteri diversi per orientare la costruzione dei nuovi quartieri residenziali del Veneto orientale: densificare i centri storici, aumentare le volumetrie dei quartieri residenziali, incentivare quartieri abitativi infrastrutturati di rango intercomunale, ricucire il territorio via compensazioni e via riconversione di vecchie aree industriali e artigianali a nuove aree abitative. La crisi della piccolissima azienda, sulla quale torneremo tra poco, può costituire l'occasione storica per una intera generazione di urbanisti per mettere alla prova la loro abilità chirurgica nei micro-interventi

di sutura di un territorio che vede liberarsi, quasi per miracolo, molti spazi interstiziali di tipo produttivo, perlopiù distribuiti un po' a casaccio nel tessuto abitativo di tante periferie dei piccoli e medi comuni.

Vi è poi la questione dei capannoni. L'idea che si possa farne a meno appare curiosa mentre gli interrogativi da porsi dovrebbero essere: quali manufatti costruire? dove costruirli? come costruirli (sotto il profilo architettonico e paesaggistico)? Ancora una volta, conviene partire dai paradossi che emergono dalle evidenze empiriche. Fa parte dell'esperienza quotidiana di chi abita in questo territorio la vista dei cartelli con su scritto "vendesì" o "affittasi" appesi ai muri dei capannoni. Allo stesso tempo, ci sono oggi molte aziende che non se ne fanno nulla perché alla ricerca di spazi coperti di dimensioni molto più grandi. La spiegazione sta nelle distorsioni informative che arrivano agli operatori. Si è ripetuto all'infinito che la piccola impresa e il lavoro autonomo erano il motore dello sviluppo locale. Gli operatori economici si sono fidati e hanno costruito a ogni piè sospinto aree artigianali e piccoli opifici di taglia inferiore ai 5.000 mq., spesso divisi al loro interno in unità di 500-1.000 mq. Con la conseguenza che oggi ci sono, allo stesso tempo, troppi e troppo pochi capannoni. *Troppi* di piccole dimensioni, in aree asfittiche, in posizioni geografiche marginali; *troppo pochi* di grandi dimensioni, con un qualche valore architettonico, vicini ai nodi strategici, in aree attrezzate sotto il profilo logistico e infrastrutturale.

La spiegazione più piana di quanto sta accadendo è che il sistema produttivo sta reagendo meglio del previsto agli stimoli esogeni, vale a dire che si sta internazionalizzando più velocemente, con minori difficoltà rispetto a quanto immaginato da tanti osservatori. Oggi, il 'vento dell'est', quello che sta costruendo nuovi mercati benestanti oltre la vecchia cortina di ferro con milioni di nuovi consumatori affluenti, viene

intercettato per primo da aree con qualità distintive come quella del Veneto orientale. L'area Vegal e quella friulana, per la loro posizione geografica, si trovano nella fortunata condizione di poter sfruttare tanto il tradizionale corridoio che sale a nord verso la Germania e la Scandinavia quanto il nuovo corridoio orientale verso i paesi dell'ex Patto di Varsavia. Ancora più lontana, ma più vicina allo stesso tempo, appare la sfida del *Far-east*, una ulteriore opportunità per realizzare semilavorati e prodotti finiti da importare e smerciare nei mercati mondiali. La descrizione calca volutamente la mano sugli aspetti positivi, per far risaltare in chiaroscuro quanto pessimismo ci sia stato nelle profezie negative degli anni passati.

Una terza questione riguarda gli effetti della delocalizzazione sull'occupazione. Si tratta di un tema controverso, non ancora approfondito in termini esaurienti. Tuttavia, le evidenze fino a questo momento disponibili segnalano che i paesi, e al loro interno le regioni, che più si sono mossi sulla strada della delocalizzazione di attività manifatturiere hanno visto aumentare, non diminuire, l'occupazione nei loro territori. Le ragioni sono molte e ancora non ben misurate. Dagli studi finora realizzati sembra che per ogni unità produttiva che delocalizza aumenti il numero di occupati nel paese di origine necessari alle attività di coordinamento, programmazione, immagazzinamento, logistica, ma anche alle attività manuali di montaggio e/o intervento finale sui semilavorati. Inoltre, il terziario aggiuntivo va a costruire nuovi settori di attività ad alta intensità di lavoro, che a loro volta generano nuove opportunità per imprese di servizi, come le imprese di trasporti e via continuando lungo le nuove catene di creazione del valore. I nuovi magazzini automatizzati, le piattaforme logistiche, il terziario di coordinamento abbisognano di nuovi spazi coperti in cui insediarsi. In molti casi richiedono, inoltre, linee di produzione per montare e/o arricchire i prodotti

che arrivano dalle unità delocalizzate all'estero o dalle catene di fornitura internazionale. Queste aziende di terza generazione sono molto più grandi, occupano spazi maggiori per ogni addetto occupato, vogliono essere visibili, dialogare con il mondo che le circonda. La loro localizzazione si concentra il più delle volte vicino ai nodi infrastrutturali, oggi più che mai strategici nel definire una nuova nozione di "centro", diversa, ma se programmata, non alternativa ai tradizionali "centri storici".

Un ultimo modo di osservare la stessa problematica riguarda il tormentone delle dimensioni d'impresa. Guardiamo, come al solito, ai numeri. Calano, per la prima volta, le aziende e i dipendenti nella fascia dai 2 ai 9 addetti, mentre aumentano le aziende e i dipendenti nelle fasce dimensionali sopra i 10 addetti, tanto che oltre l'80% dell'aumento occupazionale degli ultimi vent'anni è concentrato nelle aziende di maggiori dimensioni. Ricerche attualmente in corso indicano che questi processi si sono ulteriormente radicalizzati negli ultimi anni: si diffonde la *mergermania*, fusioni e incorporazioni si alimentano a vicenda, i *venture capital* si diffondono a macchia d'olio. Di nuovo, il motore di questi processi è l'internazionalizzazione delle imprese che le obbliga, volenti o nolenti, a diventare più grandi: di sedi estere, di fatturato, di personale, ... e di capannoni. Lo stesso vale per il terziario, più o meno avanzato, la cui prima caratteristica è di essere ad alta intensità di lavoro, e ad ancora più alta domanda di spazio per addetto impiegato.

Se una nuova sede aziendale non è più solo un capannone, ma, come si è detto, il primo canale di dialogo con le comunità con cui l'impresa entra in contatto, ecco nascere il bisogno di un diverso modo di concepire lo spazio di lavoro. All'esterno, ma anche all'interno, con una attenzione, mai sperimentata prima in modo così diffuso, alle esigenze delle comunità di lavoratori che in questi spazi devono trascorrere larga parte della

giornata. Così si rigenerano i caratteri delle comunità, compreso un diverso modo di guardare al territorio dove si dimora. A questo compito sono chiamate le arti visive, la letteratura, l'architettura. In particolare quest'ultima sembra avere oggi una rinnovata funzione di catalizzatore nella costruzione delle identità collettive di un territorio, per tentare almeno di ridurre il più possibile la dissonanza tra "dove si sta andando" e "dove si vorrebbe rimanere". Il tentativo fatto da Finotto per documentare i nuovi luoghi della produzione va proprio in questa direzione. Nei prossimi anni, analoga documentazione potrebbe essere realizzata per molti altri tipi di manufatti architettonici caratteristici della contemporaneità del Veneto orientale, così da rendere testimonianza di come il tempo presente cerca di dare una propria forma a queste terre, memori del passato senza rinunciare al proprio essere contemporanei. Si scoprirebbe, infine, paradosso dei paradossi, la rude e barbara bellezza del Veneto orientale di oggi, di cui forse solo l'ultimo Parise (2009) ebbe il coraggio di intravedere i contorni.

Bibliografia

- Anastasia B. (1989), *Le vocazioni difficili. Saggio sull'economia del Veneto Orientale*, Portogruaro, Nuova Dimensione.
- Aresu A. (2022), *Il dominio del XXI secolo. Cina, Stati Uniti e la guerra invisibile della tecnologia*, Milano, Feltrinelli.
- Benjamin W. (2012), *Tesi di filosofia della storia*, Udine, Mimesis.
- Bettin G. (1981), *Qualcosa che brucia*, Milano, Garzanti, (ultima ed.: Milano, Baldini & Castoldi, 2003).
- Bologna S. (2016), *Perché il progetto del terminal off shore di Venezia è insensato dal punto di vista del mercato*, in <http://www.sipotra.it/wp-content/uploads/2013/12/6.8.1.pdf>
- Brunello P. (1984), *Contadini e "repetini". Modelli di stratificazione*, in S. Lanaro (a cura di), *Il Veneto*, Torino, Einaudi, pp. 862-909.
- Cacciari M. (1975), *Struttura e 'crisi' del modello veneto*, in Id. (a cura di), *Monopolio e dipendenza. L'area veneta*, numero monografico di "Classe", n. 11, pp. 3-20.
- Cerasi L., Petri R., Petrungaro S. (2008), *Porti di frontiera. Industria e commercio a Trieste*, Fiume e Pola tra le guerre mondiali, Roma, Viella.
- Chinello C. (1979), *Porto Marghera, 1902-1926. Alle origini del "problema di Venezia"*, Venezia, Marsilio.
- Chinello, C. (1984), *Classe, movimento, organizzazione. Le lotte operaie a Marghera/Venezia: i percorsi di una crisi 1945-55*, Milano, Franco Angeli.
- Co.S.E.S. (2009, a cura di), *Le polarità del waterfront: da Porto Marghera a Tessera: il futuro di Mestre e Venezia passa attraverso 30 chilometri sospesi tra terra e acqua*, composto da P. Favaretto, Mestre, Fondazione Gianni Pellicani.
- Costa P. (2016, a cura di), *Una nuova alleanza fra porto e industria. Una sfida e sette risposte per Porto Marghera*, Venezia. Marsilio.
- Dijkstra L., Garcilazo E., McCann P. (2013) *The economic performance of European cities and city-regions: myths and realities*, in "European Planning Studies", n. 21 (3), pp. 334-354.
- Finotto F. (2022, a cura di), *Viaggio in bonifica*, Crocetta del Montello, Antiga.
- Habermas J. (2015), *Il discorso filosofico della modernità*, Bari, Laterza.
- Istat (2023), *Profili delle città metropolitane. Molte fragilità ma anche potenzialità dei contesti urbani*, Focus Statistiche, 2 febbraio, Roma, Istat.
- Kleinknecht A. (2020), *The (negative) impact of supply-side labour market reforms on productivity: an overview of the evidence*, in "Cambridge Journal of Economics", n. 44 (2), pp. 445-464.
- Koolhaas R., Mau B., O.m.a. (1995), *S, M, L, XL. Small, medium, large, extralarge*, New York, The Monacelli Press.
- Koolhaas R., A.m.o. (2020, a cura di), *Countryside. A report*, Colonia, Taschen.
- Latouche S. (2011), *Il tempo della decrescita. Introduzione alla frugalità felice*, Milano, Eleuthera.
- Lopez R. S. (1955), *Le città nell'Europa post-carolingia*, in Aa. Vv., *I problemi comuni dell'Europa post-carolingia*, Atti della II Settimana di studio del Centro italiano di studi sull'Alto Medioevo (Spoleto, 6-13 aprile 1954), Spoleto, pp. 547-574.
- Marksuen A., Schrock G. (2006), *The distinctive city: divergent patterns in growth, hierarchy and specialisation*, in "Urban Studies", n. 43, pp. 1301-1323.
- Martin R.L., Gardiner B., Tyler P. (2014), *The Evolving Economic Performance of UK Cities: City Growth Patterns, 1981-2011*, Working Paper, Foresight Programme on The Future of Cities, Londra, Government Office for Science.
- Moretti E. (2012), *The new geography of jobs*, Boston, Houghton Mifflin Harcourt (trad. it. 2013).

Ortalli G. (2015), *Venezia: una città? Un quartiere per un'entità artificiale*, Venezia, Corte del Fontego, 2015.

Parise G. (2009), *Veneto barbaro di muschi e nebbie*, Argelato, Minerva.

Piketty T. (2023), *France and its territorial divides*, in "Le blog de Thomas Picketty", Le Monde.fr edition globale, 11 Juillet.

Piva F. (1991), *Contadini in fabbrica. Marghera 1920-1945*, Roma, Edizioni Lavoro.

Piva F. e Tattara, G. (1983, a cura di), *I primi operai di Marghera. Mercato, reclutamento, occupazione (1917-1940)*, Venezia, Marsilio.

Regione Veneto (2013), *PTRC Veneto. Variante parziale con attribuzione della valenza paesaggistica*, Venezia, Giunta regionale del Veneto.

Sacchetto D. e Sbrogiò G. (2009, a cura di), *Quando il potere é operaio. Autonomia e soggettività politica a Porto Marghera (1960-1980)*, Roma, Manifesto Libri.

Settis S. (2014), *Se Venezia muore*, Torino, Einaudi.

Tattara G. (2014), *Contare il crocerismo. Studio sull'impatto economico delle navi da crociera a Venezia*, Venezia, Corte del Fontego.

Ente promotore

Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale



Progetto realizzato con il contributo di

Regione del Veneto, LR n. 16/93

Comuni del Veneto Orientale



Coordinamento del progetto

Comune di Guaro



Comuni del Veneto Orientale

Annone Veneto, Caorle, Cavallino-Treporti, Ceggia, Cinto
Caomaggiore, Concordia Sagittaria, Eraclea, Fossalta di
Piave, Fossalta di Portogruaro, Guaro, Jesolo, Meolo, Musile
di Piave, Noventa di Piave, Portogruaro, Pramaggiore,
Quarto d'Altino, San Donà di Piave, San Michele al
Tagliamento, San Stino di Livenza, Teglio Veneto, Torre di
Mosto.

Ringraziamenti

Si ringrazia per la partecipazione al progetto:

Atena S.p.A.

Botter S.p.A. – Argea

CAP Arreghini S.p.A.

Cattel Alimenta S.p.A.

CCIAA Venezia Rovigo

Codognotto Group

Dal Ben S.p.A.

Designer Outlet Noventa di Piave

Estuario Carni S.c.a.

Europa Group S.p.A.

First One S.r.l.

Friulintagli Industries S.p.A.

General Membrane S.p.A.

Lafert S.p.A.

Magis S.p.A.

Oikos - Venezia S.r.l.

Pellegrini Gruppo

Poderi Ducali Ruffino S.r.l.

Purina Nestlé

Santa Margherita SpA

Zignago Power S.r.l.

Zignago Vetro S.p.A.

Testi

Paolo Feltrin, Sergio Maset
Francesco Finotto

Progetto grafico

Eleonora Finotto

Prodotto da

Protecoeng s.r.l.
via Cesare Battisti, 39
San Donà di Piave, VE



© 2023 Antiga Edizioni
Crocetta del Montello,
Treviso
www.antigaedizioni.it

antiga
edizioni

ISBN 978-88-8435-????????

Finito di stampare
da Grafiche Antiga spa
Crocetta del Montello (TV)
novembre 2023



A norma della legge sul diritto d'autore e
del codice civile, è vietata la riproduzione
totale o parziale di questo volume in
qualsiasi forma, originale o derivata, e con
qualsiasi mezzo a stampa, elettronico,
digitale, meccanico per mezzo di
fotocopie, microfilm, film o altro, senza il
permesso scritto dell'editore.

Indice

pagina	9	Notte a Nordest - Le fabbriche in scena <i>Francesco Finotto</i>
pagina	13	Plates
pagina	171	Lo sviluppo ritardato come vantaggio distintivo (a patto di saperci fare) <i>Paolo Feltrin, Sergio Maset</i>

