

VENEZIA METROPOLITANA: UNA RISORSA PER IL NORDEST NEL POST-COVID

Presentato in M9 il secondo rapporto della ricerca su Venezia Civitas Metropolitana. In evidenza gli effetti del Covid sui processi di sviluppo economico e sociale, insieme agli strumenti per dare a Venezia metropolitana il ruolo di Metropolitan European Growth Area - MEGA

Venezia, 21 aprile 2022 – È stata ospitata nell’auditorium “Cesare De Michelis” del Museo M9 la presentazione di **“Venezia metropolitana per il Nordest post-covid”, secondo Rapporto su Venezia Civitas Metropolitana, il progetto di ricerca promosso dalla Fondazione di Venezia sotto la direzione ed il coordinamento del professor Paolo Costa.**

Aperto dai saluti istituzionali del presidente della Fondazione di Venezia Michele Bugliesi, l’evento è proseguito con l’approfondimento dei contenuti del volume da parte del professor Paolo Costa, e successivamente da un dialogo a più voci a cui hanno partecipato Leopoldo Destro, presidente di Assindustria Venetocentro, Vincenzo Marinese, presidente di Confindustria Venezia Area Metropolitana Venezia e Rovigo, Sabato Fusco, direttore tecnico di Concessioni Autostradali Venete S.p.A., Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell’Autorità Sistema Portuale Mar Adriatico Settentrionale-Porti di Venezia e Chioggia, Enrico Marchi, presidente e amministratore delegato di SAVE S.p.A., e Franco Pasqualetti, presidente di Interporto Padova S.p.A., sollecitati da Paolo Possamai, direttore di Nordest Economia.

Voci particolarmente qualificate per approfondire e discutere i temi portanti del volume, che si pone come principale obiettivo quello di definire caratteri e dinamiche di crescita di una **Venezia intesa come aggregato metropolitano in grado di sostenere lo sviluppo del Grande Nordest**, nei confronti del quale **la pandemia da Covid-19 ha inevitabilmente inciso con profonde alterazioni**, in particolare per ciò che concerne economia, composizione della popolazione e relazioni territoriali. Obiettivo del Rapporto è anche quello di **proporre una riflessione sui nuovi modelli e spazi dell’abitare metropolitano** da valutare in termini di **sostenibilità, efficienza dei servizi e qualità della vita**, a partire dai temi centrali dell’indagine.

Le trasformazioni dei servizi e dell’occupazione

Lo studio condotto attraverso questo secondo rapporto, in cui è molto forte la visione comparata con le aree di Padova e di Treviso, evidenzia come nel **decennio 2012-2020 la Venezia storica si sia progressivamente trasformata da luogo di residenza a luogo di lavoro**, con un rapporto fra posti di lavoro e popolazione che **dall’80 per cento del 2012 è arrivato appena al di sotto del 100 per cento nel 2019**. In sostanza, **il numero degli occupati è pari al numero dei residenti**. Con una particolarità, comune anche a Padova e Treviso, ossia che **l’incremento dell’occupazione nei servizi turistici è cresciuto di anno in anno molto più che nei servizi non turistici**. Per Venezia, in particolare, questa crescita è stata del 2,6 per cento l’anno, contro l’1,22 per cento dei servizi non turistici, manifatturieri

in primis, creando una base economica di sicura caratura mondiale, ma, come ha evidenziato la pandemia da Covid-19, **meno resiliente e molto più fragile** della base economica manifatturiera e di servizi. In termini di sviluppo imprenditoriale, un “sintomo” di vitalità che l’epoca pandemica ha reso particolarmente degno di nota è la **crescita delle start-up**, soprattutto di quelle più rappresentative dei processi di innovazione. Nella **Venezia metropolitana sono oggi presenti 514 start-up**.

Il sistema infrastrutturale metropolitano

Va da sé che l’idea di una Venezia metropolitana capace di essere motore e traino per il Nordest post-covid non possa prescindere dalla valutazione della **tenuta del sistema infrastrutturale** che vede in Venezia il perno di **un’area vasta dai confini sempre più permeabili**. In questo senso la pandemia è stata un importante banco di prova, all’interno del quale è stato possibile verificare come l’**aeroporto Marco Polo**, nodo strategico di accessibilità, abbia saputo **mantenere integre le condizioni strutturali** della propria funzionalità, in un quadro sicuramente critico di riduzione dei flussi. Una visione metropolitana di sistema integrata attraverso il **collegamento aereo-treno ad Alta Velocità** è uno dei percorsi che il Rapporto evidenzia come strategici, per aumentare la capacità competitiva del **sistema aeroportuale Venezia-Treviso** su un ampio bacino di utenza regionale conteso a Milano e Bologna. Altro nodo strategico per l’accessibilità globale sottolineato dal Rapporto è la restituzione al **Porto di Venezia** della capacità di agire da nodo generatore/attrattore di flussi di merci grazie alla sua logica identificazione quale **polo portuale della rete transeuropea di trasporto (TEN-T)**. Una visione strategica che con la **creazione del multiporto Alto Adriatico** e la conseguente somma della capacità portuale degli scali di Ravenna, Venezia, Trieste (e le possibili estensioni a Capodistria e Fiume) determinerebbe la concreta opportunità per questo bacino ampio di trattare gli eccezionali carichi delle meganavi oceaniche all’interno di una via marittima che sarebbe, di fatto, la più corta e “verde” nelle relazioni fra Europa e Asia.

Cambiamenti demografici e qualità della vita

In termini di distribuzione della popolazione all’interno dello sviluppo della Venezia metropolitana, è interessante la constatazione di come la pandemia sia coincisa con un **aumento delle cancellazioni anagrafiche nel polo metropolitano di riferimento, a vantaggio delle iscrizioni negli hinterland**, probabile primo riscontro del fatto che l’ambito di localizzazione residenziale del centro città si stia spostando verso le aree periferiche. Una tendenza che potrebbe rispondere ad una **umentata richiesta di qualità della vita e di sostenibilità anche sociale** acuita dall’isolamento subito durante i lunghi lockdown. In questo senso le coordinate del Rapporto si muovono nel solco della **realizzazione di una integrazione modale (treno-bus-bici)** attraverso cui garantire non solo connessioni intra-metropolitane efficienti, ma anche il diritto ad una mobilità sostenibile ed inclusiva. In questo quadro si innesta con grande naturalezza una **regia metropolitana** del contrasto e dell’adattamento ai cambiamenti climatici, necessaria anche nel governo di servizi che sappiano tenere nel dovuto conto la fragilità ambientale. Questo significa soprattutto saper costruire un **grande progetto per nuovi spazi della collettività** in cui la mitigazione dei rischi ambientali sappia coniugarsi con la richiesta di luoghi per il tempo libero e per l’abitare metropolitano.

Venezia metropolitana, ovvero MEGA

Il **naturale approdo** della Venezia metropolitana è il suo **sviluppo come MEGA (Metropolitan European Growth Area)**. La **Venezia centro-veneta** è infatti in grado di ambire al ruolo di area metropolitana motore dello sviluppo del Nordest perché ne ha la **dimensione demografica**, la **struttura della base economica**, la **collocazione geografica** che la mette – insieme a Milano, Bologna, Lubiana e Monaco di Baviera – **in relazione con l’Europa** di ieri e di oggi **e con il mondo intero** di oggi e di domani, tramite le sue due **“porte sul mondo”, l’aeroporto e il porto**, che la rendono origine, ma anche destinazione di flussi globali rispettivamente di persone e di merci, in quest’ultimo caso anche grazie all’ottimizzazione del dispositivo logistico che potrebbe scaturire da una sinergia positiva tra **porto di Venezia e interporto di Padova**.

*“Con questo secondo volume – sottolinea **Michele Bugliesi, presidente della Fondazione di Venezia** – il Rapporto Civita Metropolitana inizia a tratteggiare gli elementi fondanti di una Venezia metropolitana quale centro di una dinamica di nuovo sviluppo per il territorio, capace di coniugare attenzione per l’ambiente, crescita di un’economia dell’innovazione e nuovi modelli di coabitazione all’interno di comunità aperte e inclusive e di spazi connessi da servizi digitali evoluti e un’infrastruttura moderna di mobilità integrata. Sono gli elementi che naturalmente dovranno costituire gli indirizzi e le priorità dello sviluppo delle nostre città, la vita dei centri storici e il dialogo con le aree metropolitane, accompagnando e favorendo la migliore evoluzione degli equilibri sociali, economici e culturali delle comunità che le nostre città popolano e animano.”*

*“il Veneto ed il Nordest – evidenzia **Paolo Costa, coordinatore della ricerca** – hanno assoluto bisogno del “nodo europeo” Venezia metropolitana. Un obiettivo raggiungibile soddisfacendo quattro condizioni. La prima è la costruzione di un sistema urbano con maggiore densità produttiva e minore densità residenziale, la seconda è il mantenimento di una capacità di connessione globale di Venezia metropolitana tramite quelle che definiamo le sue due porte sul mondo, in attesa che se ne apra una terza per le informazioni, la terza e la gestione rafforzatrice dei terminali dei corridoi ad alta velocità/alta capacità lungo le direttrici che portano ai nodi europei, la quarta è la costituzione anche politico-giuridico, di un soggetto capace di riconoscere, interpretare e rappresentare in modo unitario l’aggregato Venezia metropolitana, da ottenere per evoluzione o sostituzione dell’anacronistica Città Metropolitana di Venezia costituita ex lege 7 aprile 2014 n.56.”*

Contatti

Fondazione di Venezia
Responsabile Comunicazione Istituzionale
Paola Sartore
041 2201261 | 334 6274916
p.sartore@fondazionedivenezia.org