

Progetto Italia Sviluppo Immobiliare

Il Progetto **VEGA WATERFRONT**

Casa Editrice:
Daily Real Estate SRL

Il Progetto VEGA WATERFRONT

eBook - Progetti de ilQI

Anno I - Numero 1 - Novembre 2014

a cura della Redazione de **il Quotidiano Immobiliare**
in collaborazione con **VEGA - Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia**

È vietata la riproduzione sia pure parziale di testi,
fotografie, tavole o altro materiale contenuto in questo
eBook senza autorizzazione scritta dell'Editore.
Per eventuali e non volute omissioni di fonti citate e per gli aventi
diritto l'editore dichiara la propria completa disponibilità.

Titolo

Il Progetto VEGA WATERFRONT

Editore

DAILY REAL ESTATE S.R.L.
24121 Bergamo, Via Pascoli, 7
Tel. 035-211356 - Fax 035 4131217
www.ilqi.it - info@ilqi.it
Iscrizione ROC N.22163

Impaginazione grafica

Daily Real Estate S.a.s.

Consulenti editoriali

Lara Pelliccioli - Marina Bettoni

Foto e immagini fornite dall'autore.
© Copyright DAILY REAL ESTATE S.R.L. - Bergamo

Il tema dello "sviluppo" è il focus della collana di progetti immobiliari denominata eBook. In ciascun volume virtuale viene presentata un'iniziativa immobiliare del territorio italiano o immediatamente limitrofo, con le indicazioni più aggiornate sugli iter concessori, le dimensioni, il mix costruttivo, le dotazioni infrastrutturali, i rendering, gli investimenti previsti.

Lo strumento serve a monitorare tutti quei progetti del territorio elaborati dai developer o dalle pubbliche amministrazioni che vengono puntualmente sollecitate a illustrare le linee guida dell'iniziativa

eBook Progetti de ilQI fa parte del Network Daily Real Estate -
il Quotidiano Immobiliare, testata Giornalistica Registrata
presso il Tribunale di Arezzo. Registrazione n. 3 del 10 marzo 2009.

Direttore responsabile

Marco Luraschi

il Quotidiano Immobiliare, FocusQI, MetropolisQI
sono marchi registrati - Tutti i diritti riservati ©

Si ringrazia per la collaborazione

GEWISS

I contenuti dell'eBook

Capitolo 1	5
<i>Dalla nascita di Porto Marghera alla nascita del VEGA - Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia: cenni storici</i>	
Capitolo 2	10
<i>Gli ambiti urbanistici di intervento: cenni storici, processi di dismissione industriale e progetti di sviluppo</i>	
2.1	La Macroisola Nord di Porto Marghera
2.2	Le Aree di Via Torino, Polo Scientifico delle Università veneziane
2.3	Le Aree di intervento del Parco San Giuliano
Capitolo 3	16
<i>Lo sviluppo del Parco Scientifico Tecnologico e l'iter urbanistico</i>	
Capitolo 4	19
<i>Criticità e opportunità delle aree</i>	

Capitolo 5	23
<i>Stato dell'arte e prospettive di sviluppo</i>	
5.1 La Macroisola Nord	
5.2 L'ambito di Via Torino	
5.3 L'ambito di Forte Marghera	
5.4 L'ambito dei Pili	
5.5 L'ambito della Darsena	
Capitolo 6	27
<i>Descrizione dell'intervento di trasformazione urbana</i>	
6.1 Il nuovo paradigma	
6.2 La strategia per l'attuazione della rigenerazione urbanistico-ambientale	
Capitolo 7	34
<i>Progetto di coinvolgimento degli investitori</i>	
7.1 L'approccio integrato	
7.2 Il concept del Masterplan	
7.3 La Governance	
7.4 Il Fund Raising	
Capitolo 8	38
<i>Valutazioni finali e ricadute</i>	

Dalla nascita di Porto Marghera alla nascita del VEGA - Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia: cenni storici

Sorta all'inizio del Novecento, Porto Marghera è una delle più grandi aree industriali d'Europa, con i suoi 2200 ettari di terreni infrastrutturati – canali e specchi d'acqua, banchine portuali, strade, ferrovie e reti tecnologiche – divenuta nel corso del secolo passato uno dei centri industriali più importanti del Paese.

Il processo costitutivo di Porto Marghera nacque a partire dal 1907, con l'emanazione della legge sui Porti a cui seguì nel 1917 la sottoscrizione della Convenzione tra Stato, Comune di Venezia e Società Porto Industriale che diede avvio alla realizzazione dell'area industriale di Porto Marghera. Un quarto del territorio dell'allora Comune di Mestre fu espropriato e affidato alla Società Porto Industriale di Venezia che eseguì le opere che portarono alla creazione del primo nucleo di Porto Marghera, iniziando la bonifica della “landa paludosa ai margini della terraferma”, nella zona dei Bottenighi.

È in tale contesto che intervenne l'alta finanza italiana rappresentata da Vittorio Cini, Giuseppe Volpi di Misurata, Pietro Foscari, che diede il via all'operazione economico-finanziaria di Porto Marghera. In particolare, fu decisivo il ruolo del Conte Volpi – fondatore della SADE, la Società Adriatica dell'Elettricità, dal 1925 al 1928 ministro delle Finanze del Governo Mussolini – il quale, non potendo contrastare la posizione dell'industria meccanica lombarda, né di quella automobilistica di Torino o delle costruzioni navali e metallurgiche della Liguria, che si erano ulteriormente potenziate per i rifornimenti bellici della I guerra mondiale, pensò di insediare in



Foto storica dell'area di Marghera del 1917 "la landa paludosa di Marghera-Fusina"

questo territorio, alle porte di Venezia, industrie chimiche, petrolifere e di trasformazione di materie prime. I punti di forza furono rappresentati dalla disponibilità di ampi spazi per l'insediamento delle industrie, fornitura di energia elettrica e di acqua a basso costo, facilità di accessibilità via terra e via acqua e di intermodalità per la presenza di una rete ferroviaria capillare, di strade e di canali navigabili. Alla Società Porto Industriale di Venezia furono affidati tutti i lavori portuali e la gestione delle aree per le industrie, al Comune di Venezia incombeva l'obbligo della costruzione degli impianti e delle opere di pubblico interesse sia nella zona industriale che nel quartiere urbano.

Nel 1922, nella Macroisola Nord della Prima Zona Industriale, l'area dove oggi è situato il Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia, iniziarono i lavori di realizzazione del Canale Industriale Nord attorno al quale sorsero i primi stabilimenti: il Cantiere Navale Breda (oggi Fincantieri), il Cantiere Navale e Acciaieria di Venezia (ILVA), la società Veneta Fertilizzanti e Prodotti Chimici, la Società Italiana Vetri e Cristalli e Società Italiana Coke e, via via, tutte le altre industrie. Contemporaneamente allo sviluppo industriale, già dagli anni Venti e Trenta, per coprire il fabbisogno di manodopera, divenne operativo l'insediamento abitativo a Marghera, con la realizzazione, su progetto dell'ingegnere milanese Pietro Emilio Emmer, di un nuovo quartiere urbano denominato "Città Giardino".

I punti di forza furono rappresentati dalla disponibilità di ampi spazi per l'insediamento delle industrie, fornitura di energia elettrica e di acqua a basso costo, facilità di accessibilità via terra e via acqua, ...

Nel corso del Novecento, Porto Marghera ha registrato un ciclo di progressiva crescita e declino con conseguente disumanizzazione e abbandono dell'area industriale. Dai 6.000 addetti di Porto Marghera occupati nelle aziende insediate nel 1930, si passò negli anni Cinquanta a 16.000 unità oltre all'indotto, grazie allo sviluppo della Seconda Zona Industriale, dove si insediò dal 1951 il Petrolchimico con le attività di

chimica di base chimica dei polimeri e dei materiali.

A metà degli anni Sessanta, si registrò il periodo di massimo sviluppo economico e produttivo dell'area industriale di Porto Marghera, nella quale operavano circa 230 aziende e 33.000 addetti: da qui, l'esigenza di creare una Terza Zona Industriale nelle aree a Sud di Fusina.

Poi, il lento e inesorabile declino. La crisi petrolifera e dell'industria pesante, oltre alle problematiche ambientali – a partire dall'alluvione che colpì la laguna di Venezia nel 1966 minandone il delicato equilibrio – causarono la progressiva chiusura di stabilimenti e l'abbandono da parte dei gruppi industriali insediati verso nuovi mercati internazionali.

Di fatto, fu nel 1973 con la prima Legge Speciale per Venezia che si bloccò lo sviluppo della Terza Zona Industriale escludendo gli ulteriori interramenti in laguna.

A partire dagli anni Novanta prese avvio il percorso di riconversione industriale e di risanamento ambientale di Porto Marghera proprio a partire dal recupero della Prima Zona Industriale attuale



Foto storica stabilimento Breda anni Venti

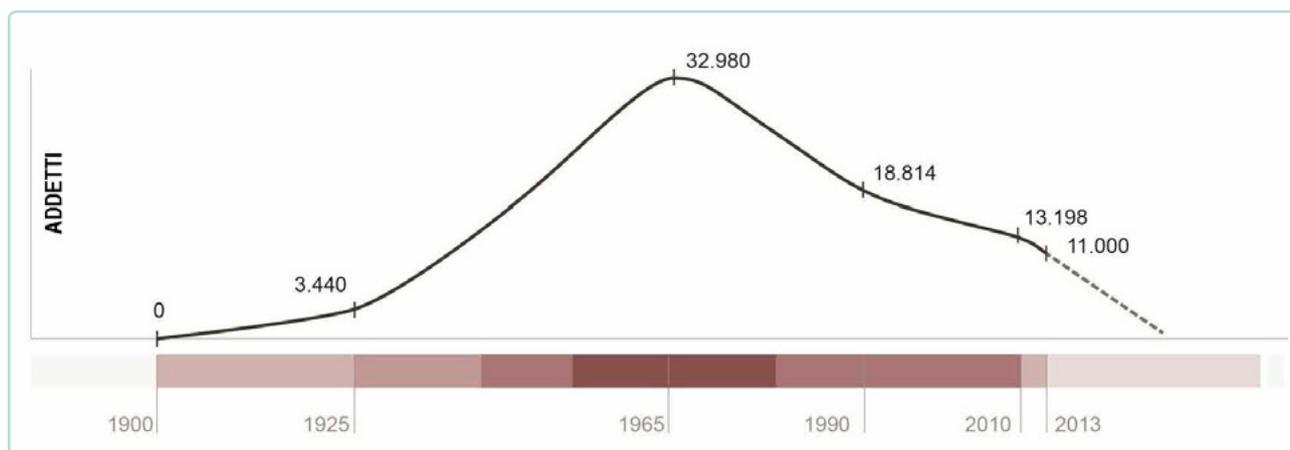
ambito urbanistico del Parco Scientifico Tecnologico.

Fu in tale contesto che nacque nel 1993 la società "VEGA - Parco Scientifico Tecnologico di Venezia" con lo scopo di promuovere lo sviluppo dell'area industriale di Porto Marghera.

Nel corso dei primi 10 anni di vita la



Foto storica area Vega 1, anni Trenta



Serie storica degli occupati a Porto Marghera

società ha promosso la trasformazione urbana di un ambito urbanistico di oltre 35 ettari di aree industriali dismesse all'interno della Macroisola Nord di Porto Marghera, un brownfield strategico alle porte di Venezia, cerniera tra città d'acqua e terraferma, sviluppando oltre 35.000 mq di edifici destinati alle attività di Parco Scientifico e attivando iniziative imprenditoriali nel campo della ricerca e innovazione in sinergia con le università, le principali istituzioni ed aziende locali. Dopo questa prima fase di espansione, sostenuta grazie al conferimento delle aree da parte dei soci e all'accesso ai fondi strutturali europei, vennero meno le risorse necessarie per proseguire il processo di trasformazione urbana. Ecco come nel 2001 la successiva fase di sviluppo fu realizzata mediante un investimento privato di Nova Marghera SpA, co-developer per la promozione, la realizzazione e la gestione di ulteriori 40.000 mq di edifici. E ancora nel 2007 con l'acquisizione da parte del Gruppo Condotte delle aree VEGA 2 sulle quali è in corso di realizzazione un complesso immobiliare polifunzionale all'interno del quale è in costruzione il nuovo padiglione fieristico di Venezia, a firma dell'architetto Michele De Lucchi, che verrà inaugurato con Expo 2015.



La costruzione del porto industriale: le casse di colmata per la realizzazione della 3° zona industriale.



Oggi VEGA rappresenta un business district che si sviluppa su 80.000 mq di edifici: luogo 'fisico e in rete' dell'innovazione per l'intera area metropolitana dotata di banda larga a 300 MB/secondo, con oltre 200 imprese insediate e 2000 addetti

Il Vega rappresenta un distretto significativo anche dal punto di vista delle ricadute economiche e delle attività di ricerca e sviluppo generate

che quotidianamente la frequentano, incubatore certificato che ospita attualmente 24 start up innovative: esempio virtuoso del processo di riconversione industriale di Porto Marghera. Il VEGA rappresenta un distretto significativo

anche dal punto di vista delle ricadute economiche e delle attività di ricerca e sviluppo generate: il volume d'affari aggregato delle aziende insediate supera i 200 milioni di euro, 38 sono i brevetti registrati dalle aziende, mentre si attesta al 18% la spesa media degli investimenti in ricerca sul fatturato globale (ben oltre la media regionale che si attesta all'1% sul PIL).

Il distretto Vega oggi

80.000 mq



200
imprese
insediate

Foto aerea delle aree del Parco Scientifico Tecnologico

Gli ambiti urbanistici di intervento: cenni storici, processi di dismissione industriale e progetti di sviluppo

L'attuale ambito urbanistico del Parco Scientifico Tecnologico di Venezia VEGA si sviluppa su circa 35 ettari di aree (VEGA 1, VEGA 2, VEGA 3, VEGA 4) all'intero della Macroisola Nord di Porto Marghera: un nuovo insediamento urbano a destinazioni terziarie, commerciali e ricettive con oltre 80.000 mq di immobili realizzati e interventi di sviluppo per ulteriori 150.000 mq in parte in corso di realizzazione. Questo ambito urbanistico costituisce – assieme alla nuova area di espansione di via Torino, all'esteso parco urbano costituito dal Forte di Marghera e alle aree dei Pili lungo la direttrice per il centro storico – il waterfront di Venezia.

Queste aree, la cui storia è ricca di suggestioni del passato, ancora oggi visibili negli splendidi manufatti di archeologia industriale, rappresentano il simbolo della crescita economica e produttiva di Porto Marghera, del successivo declino e oggi della rinascita e della rigenerazione urbana.

2.1 La Macroisola Nord di Porto Marghera

Area VEGA 1 “Ex Ceneri”

Nel 1926 la società Veneta Fertilizzanti e Prodotti Chimici di Milano, avviò la costruzione, su un'area di 110.000 mq, di un impianto per la lavorazione delle ceneri di pirite. Subito dopo la Prima Guerra Mondiale, la Montecatini installò, nelle aree



La Macroisola Nord del 1967

sito. Nel maggio del 1993 fu presentato all'Unione europea lo studio di fattibilità relativo alla costruzione del Parco Scientifico Tecnologico di Venezia. L'area VEGA 1 oggi è un business district di 80.000 mq di spazi con oltre 200 aziende insediate e 2000 addetti.

Area VEGA 2 "ex Depositi Costieri"

L'area VEGA 2 storicamente conosciuta come Depositi Costieri dell'Agip Petroli, venne edificata nel 1928 con la creazione di stabilimenti per il deposito e la raffinazione dei combustibili liquidi.

Nel 1969 si raggiunse la massima movimentazione di combustibili via mare (oltre 350 mila tonnellate) per poi subire un progressivo declino fino alla cessazione dell'attività

limitrofe, un impianto di produzione di acido solforico, materia prima per la preparazione di fertilizzanti, prodotto da pirite. Dalle ceneri di pirite si ricavava il rame e, come sottoprodotti, ferro e solfato di sodio utilizzato anche nelle vetrerie veneziane per la produzione del vetro. Per queste lavorazioni, l'area del VEGA 1 è denominata anche "ex Ceneri". Nel 1950 venne sospesa la produzione dell'acido solforico e nel 1973 quella per il recupero del rame. La concorrenza dei Paesi emergenti con disponibilità di materie prime, energia e manodopera a basso costo, non resero competitivi i costi dei fertilizzanti prodotti in Italia. Nel 1990 venne chiuso il

commerciale nel 1990.

L'area con estensione di circa 10 ettari è oggi in parte di proprietà del Gruppo Condotte che sta realizzando lo sviluppo di un complesso immobiliare polifunzionale (espositivo, commerciale, terziario) per complessivi 52.000 mq di superficie lorda complessiva (SLP) su progetto dell'architetto Michele De Lucchi. Attualmente è in corso la costruzione di un padiglione espositivo di ol-

tre 10.000 mq e di un “urban storage” di 15.000 mq che ospiterà Expo 2015 a Venezia, evento per il quale è atteso un afflusso di oltre 800.000 visitatori. Un esempio virtuoso di placemaking attivo in grado di insediare una nuova funzione economica quale motore del processo di rigenerazione urbana.

L'ulteriore estensione dell'area con una capacità edificatoria di 32.000 mq a funzioni miste, è di proprietà di VEGA.

Area VEGA 3 “ex Complessi”

Nell'area VEGA 3 era insediato uno stabilimento della Montedison nel quale si producevano i fertilizzanti cosiddetti “complessi” (Azoto, Fosforo e Potassio), da cui il nome. Costruita alla fine degli anni Quaranta, quando nel fervore della ricostruzione post bellica si cercava di coniugare funzionalità e bellezza (attribuito a Nervi) costituisce uno splendido esempio di archeologia industriale. L'attività industriale proseguita negli anni da Enichem Agricoltura cessa definitivamente nel 1997. L'area oggi è di proprietà della società Immobiliare Complessi Srl, nata per lo sviluppo e la riconversione di un compendio immobiliare a destinazione terziaria-commerciale per complessivi 28.800 mq.

Area VEGA 4 “ex Cargo System”

L'area VEGA 4 fu acquistata nel 1928 dalla società Feltrinelli di Milano che la destinò a deposito e lavorazione dei legnami e alla produzione di baracche in legno smontabili. Lo stabilimento, distrutto dai bombardamenti durante la Seconda Guerra Mondiale, non fu più ricostruito. Negli anni Cinquanta l'area fu acquistata dalla Montevecchio, che vi insediò un centro ricerche per lo studio dei processi metallurgici. Dopo una serie di passaggi societari, alla fine degli anni Settanta, il gruppo Eni vi insediò l'attività estrattiva e produttiva dei metalli non ferrosi. Nel 1986 la Cargo System SpA acquistò la parte Nord dell'area per utilizzarla come deposito di carbone. Attualmente l'area è in parte di

Sono in costruzione un padiglione espositivo di oltre 10.000 mq e un “urban storage” di 15.000 mq che ospiteranno Expo 2015 a Venezia

proprietà di Venezia Tecnologie SpA (Gruppo ENI) che vi ha insediato il proprio head quarter mentre la residua area da sviluppare è di proprietà della società Docks Srl la quale sta avviando un progetto di sviluppo immobiliare con una capacità edificatoria di oltre 38.000 mq a destinazione terziaria e commerciale.



Le aree Vega 2, 3 e 4 negli anni Sessanta

Area VEGA 1 - City Mall

Il City Mall è complesso immobiliare di 11 mila mq ubicato all'interno dell'area VEGA 1 che accoglie nuove funzioni di servizi e di intrattenimento, ricavato dal recupero di un manufatto industriale dismesso, l'ex Magazzino Fertilizzanti, dal developer Nova Marghera SpA.

Aree ex italiana COKE

Di notevole rilevanza per dimensioni, ubicazione e caratteristiche portuali, all'interno della Macroisola Nord di Porto Marghera, è l'area Ex Italiana Coke. L'area si trova, infatti, sulla congiungente delle tre principali vie di accesso di Porto Marghera per Venezia e Laguna, di fronte al

maggiore bacino di evoluzione posto all'incrocio tra: Canale Malamocco-Marghera, Canale industriale Nord, Canale Brentella, Canale Vittorio Emanuele III. Questi 10 ettari, attualmente utilizzati come depositi di carbone, erano la sede degli impianti dell'Italiana Coke e dell'Italiana Vetri e Cristalli che sorsero a Porto Marghera per volontà del senatore Giovanni Agnelli nel 1924. Questa ampia area in buona parte banchinata presenta una capacità edificatoria di oltre 140.000 mq.

Il Piano di Recupero di Forte Marghera è in fase di approvazione. Mira a opere di urbanizzazione per un costo complessivo di 13 milioni di euro

2.2 Le Aree di Via Torino, Polo Scientifico delle Università veneziane

Via Torino costituisce un laboratorio per la contemporaneità della città di Mestre. Lo sviluppo di questa porzione di territorio si articola tra la via Torino stessa ed il Canal Sasso, storica porta d'acqua della città di Mestre. È proprio grazie a questa condizione marginale rispetto alla Mestre consolidata, ma al tempo stesso privilegiata – rapporto con le infrastrutture e le vie d'acqua – che essa costituisce una potenziale cerniera tra l'ambito dei parchi – Forte Marghera e San Giuliano – e quella del Parco Scientifico e Tecnologico di Marghera. Questa “naturale” strategicità ha spinto le università veneziane a sceglierla come insediamento di terraferma attraverso

la costruzione di un'area a campus condiviso tra IUAV e Cà Foscari. Oggi l'area è caratterizzata dalla presenza del Mercato Ortofrutticolo (da destinarsi a nuove funzioni), delle nuove sedi IUAV e Cà Foscari, e di alcuni edifici adibiti a direzionale.

2.3 Le Aree di intervento del Parco San Giuliano

Tra gli interventi di riqualificazione ambientale ad oggi realizzati, Parco San Giuliano rappresenta uno dei progetti più significativi. L'amministrazione è inoltre intenzionata a promuovere l'ampliamento del parco seguendo il masterplan redatto sulla base del progetto dell'architetto Antonio Di Mambro completando San Giuliano con le aree (tra le altre) di Forte Marghera, dell'area dei Pili e delle aree adiacenti al Ca-

nale Brentella in prossimità del Parco Scientifico e Tecnologico. L'amministrazione comunale ha previsto che le risorse necessarie al completamento del parco e di tutte le opere collegate, possano essere reperite attraverso l'investimento di risorse private concedendo agli investitori la possibilità di realizzare attività compatibili con gli strumenti urbanistici.

Il Piano di Recupero di Forte Marghera è già stato redatto ed è in fase di approvazione: esso mira a dotare il forte delle opere di urbanizzazione necessarie, a connettere l'ambito al Parco Scientifico e Tecnologico alle aree di via Torino il cui costo complessivo è pari a 13 milioni di euro.

Lo sviluppo del Parco Scientifico Tecnologico e l'iter urbanistico

A seguito del processo di dismissione industriale in atto nel corso degli anni Settanta e Ottanta all'interno della Macroisola Nord di Porto Marghera, le istituzioni locali e le autorità competenti cercarono negli anni Novanta di definire una nuova strategia di riconversione produttiva e riqualificazione edilizia, ambientale e funzionale per questo ambito strategico del territorio comunale.

A tale scopo, nel 1990 venne commissionato a KPMG di Londra lo studio di fattibilità "PROPOSED VENICE SCIENCE PARK DEVELOPMENT". Nel 1993 fu elaborato dal Consorzio Venezia Ricerche – con il supporto di esperti dell'Unione europea e con la collaborazione di diverse realtà economiche e sociali presenti nel territorio veneziano – lo studio di fattibilità relativo alla realizzazione di un Parco Scientifico Tecnologico nella zona industriale di Porto Marghera da finanziarsi con i fondi strutturali della Comunità europea stanziati per le "aree industriali depresse". Nello stesso anno venne costituita VEGA Scarl Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia, Società Consortile a Responsabilità Limitata senza fini di lucro, finalizzata alla riconversione dell'area industriale di Porto Marghera.

È in tale contesto, che tra il 1993 e il 1999 vennero realizzati gli interventi di rigenerazione urbana sui primi 10 ettari di aree dismesse, la riconversione di alcuni edifici industriali esistenti e la costruzione di ulteriori fabbricati per complessivi 35 mila mq: Porta Innovazione, Antares, torre Hammon, Pegaso e Pleiadi.

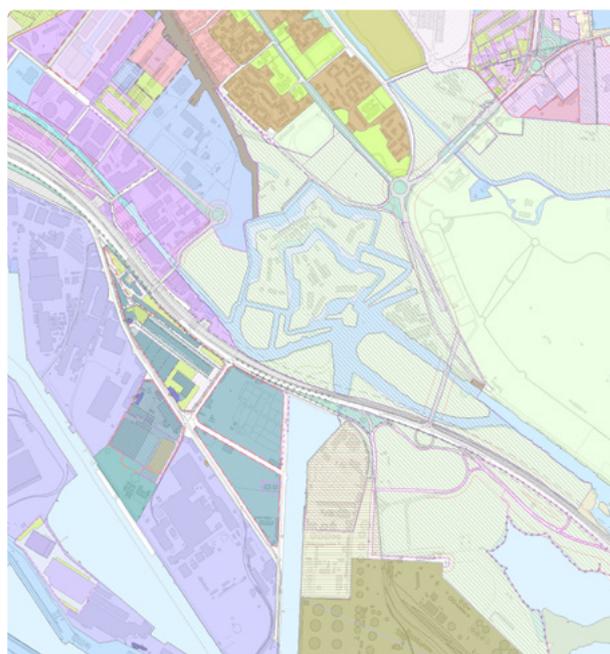
Nel 1999, per rilanciare il polo di Porto Marghera fu approvata la variante al PRG per Porto Marghera che prevede la riconversione di

ampie aree industriali dismesse da destinare ad attività di ricerca e sviluppo. Nello stesso anno venne approvato anche il Piano Direttore che dettò le linee guida per la riorganizzazione dell'intero ambito urbanistico e la realizzazione del Parco Scientifico Tecnologico di Venezia.

La normativa del Parco Scientifico e Tecnologico ha oggi ormai oltre venti anni di vita e fu pensata quando l'amministrazione comunale voleva forzare una determinata destinazione – a Parco Scientifico con forti connotazioni direzionali – orientando in quella direzione operatori ed investimenti.

Tale normativa ha avuto successo nel generare lo start up del Parco e gli obiettivi che allora si proponeva sono stati sostanzialmente raggiunti grazie al ricorso ai Fondi Europei per lo sviluppo immobiliare e per la nascita di nuove imprese innovative.

Già verso la fine dell'ultimo decennio del secolo scorso, quindi, in concomitanza con l'approvazione della Variante che recepiva le funzioni a Parco ormai già consolidate, il modello di Parco era saturo e cominciava a sentire l'esigenza di nuove funzioni economiche da insediare e conseguentemente di nuove destinazioni d'uso da consentire. Tale motivazione, aggiunta alla necessità di risorse necessarie per proseguire il processo di rigenerazione urbana, portaro-



*Estratto del
Piano Regolatore Generale vigente*

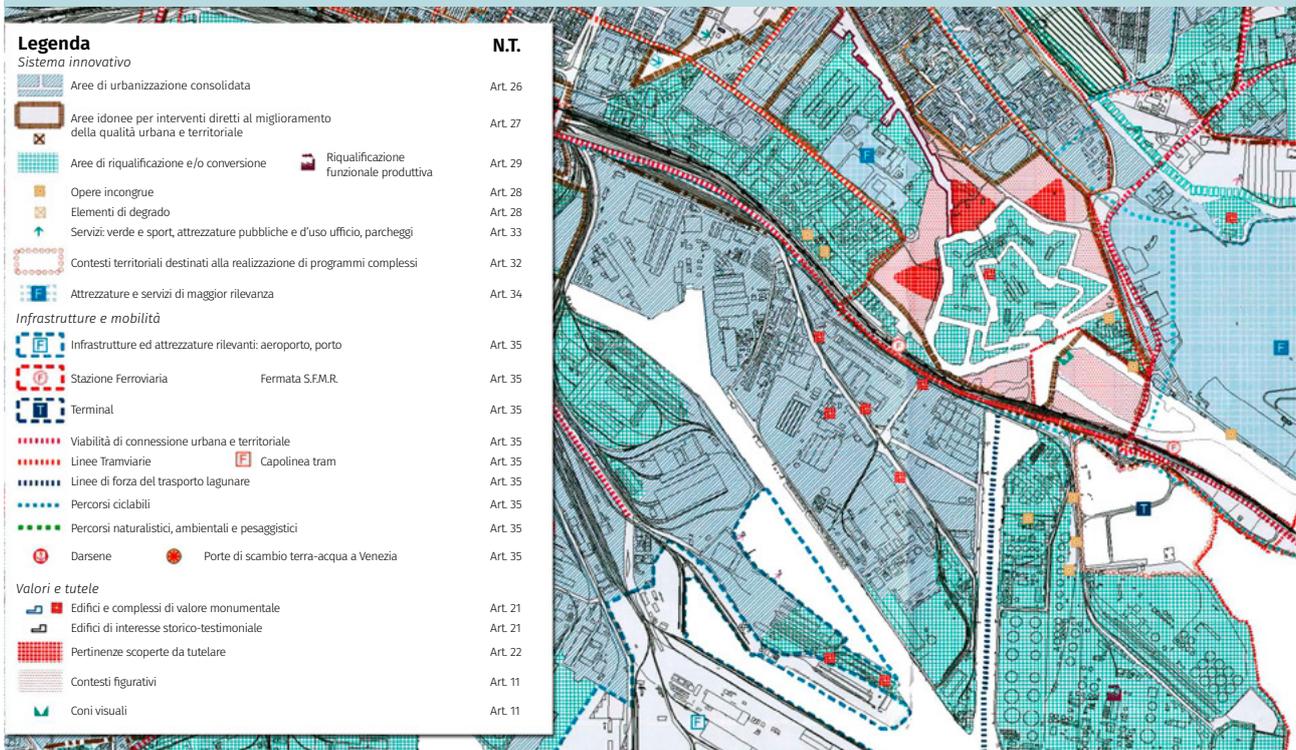
no la società a cedere parte delle aree di proprietà al developer Nova Marghera che realizzò tra il 2000 e il 2003 ulteriori 40 mila mq di edifici direzionali. Nel frattempo nelle vicine polarità urbane di Via Torino e Forte Marghera sono state sviluppate proposte, in parte se non del tutto, slegate alle previsioni degli ormai vetusti strumenti urbanistici vigenti. È solo nel 2010 che nel nuovo strumento urbanistico (PAT) è stata inserita la previsione di mettere a sistema le sedi universitarie in via Torino, l'area

*La normativa del Parco
Scientifico e Tecnologico
ha oggi ormai oltre
venti anni di vita*

del mercato ortofrutticolo e la nuova connessione con il Parco Scientifico Tecnologico, per creare un nucleo di polarità urbana improntato sullo sviluppo del sistema dei servizi e del tempo libero”.

L'amministrazione inoltre, con l'approvazione del PAT, ha recepito che all'interno dell'ambito urbanistico PST siano consentite tutte le destinazioni d'uso previste per la cosiddetta area urbana: con tale previsione, di fatto, si aprono i presupposti perché la Macroisola Nord di Porto Marghera diventi un pezzo di città, cerniera tra terra e acqua, tra città storica, terraferma e area portuale e industriale.

Estratto del Piano di Assetto del Territorio adottato



Criticità e opportunità delle aree

L'area in cui si sviluppa il Parco Scientifico e Tecnologico, è una delle poche zone di Porto Marghera nelle quali si è realizzata, in un tempo abbastanza breve, un'azione di riconversione produttiva di edifici dismessi e aree inquinate attraverso una riqualificazione edilizia, ambientale e funzionale. Le decine di nuove aziende insediate e i circa duemila addetti, testimoniano il successo dell'operazione.

Tale processo di riconversione, partito alla metà degli anni Novanta del secolo scorso, è proseguito per un decennio con la realizzazione di circa un terzo delle previsioni urbanistiche, per poi sostanzialmente arrestarsi. Da alcuni anni, a fronte di numerosi progetti che hanno finito ormai da tempo o stanno finendo il loro iter approvativo, non si riscontrano nuove realizzazioni e di conseguenza nuovi insediamenti ad eccezione del nuovo insediamento espositivo in costruzione.

Le criticità riscontrabili si concentrano sostanzialmente su ragioni di carattere:

1. **fisico–infrastrutturale:** risultano insufficienti le connessioni di terra e d'acqua, la mobilità, le reti tecnologiche e gli spazi pubblici che conseguentemente non hanno permesso a questa ampia area industriale da riconvertire, di trasformarsi in un paesaggio urbano baricentrico per l'intero territorio comunale e l'area metropolitana;
2. **funzionale:** lo sbilanciamento delle funzioni economiche (caratterizzate da una preponderanza delle funzioni a parco scienti-

fico) ha in qualche modo ostacolato sia la cucitura con la città, con creazione di un nuovo valore immobiliare, che la creazione di nuovi legami tra polarità funzionali che possano alimentare l'offerta urbana (la cittadella universitaria nella vicina via Torino, le strutture per il tempo libero Forte di Marghera). Già alla fine degli anni Novanta, in concomitanza con l'approvazione della Variante al PRG che recepiva le funzioni a Parco ormai già consolidate, il modello di Parco era saturo e cominciava a sentire l'esigenza di nuove funzioni economiche da insediare: un modello che era stato eccellente per l'avvio del processo di trasformazione mostrava quindi la sua necessità di essere aggiornato;

5. **assetto proprietario:** la frammentarietà caratterizzata dalla presenza di diverse proprietà delle aree che compongono l'ambito urbanistico del Parco, ha di fatto reso più complicati sino ad oggi tutti i processi di "messa a sistema" dell'ambito anche a causa di un approccio meramente "speculativo" all'investimento immobiliare. Oggi, invece, si è raggiunta la consapevolezza tra i diversi proprietari che il processo di valorizzazione delle singole iniziative immobiliari deve necessariamente passare per una visione complessiva dell'operazione che metta al centro le infrastrutture urbanistiche.

3. **amministrativo-urbanistico:** lo strumento urbanistico è obsoleto e non adeguato alle esigenze attuali di massima flessibilità. Con l'approvazione del nuovo PAT di fatto tali previsioni sono state superate e sostituite da un sistema di regole urbanistiche a "maglie larghe";
4. **ambientale:** trattandosi di aree ex industriali inserite all'interno del SIN (Sito di Interesse Nazionale), il processo di rigenerazione ha comportato complessi ed onerosi interventi di bonifica che sono tuttora in corso. Tale situazione è stata in parte migliorata a partire dal 2012 con l'applicazione del "Decreto Clini" in materia ambientale che ha di fatto aperto al concetto di bonifica dei siti legata strettamente al reale utilizzo degli stessi;

Già alla fine degli anno Novanta il modello di Parco era saturo e cominciava a sentire l'esigenza di nuove funzioni economiche da insediare

Il progetto VEGA Waterfront cerca quindi nuove formule per sostenere e rilanciare l'area risolvendo le criticità che la caratterizzano, guardando agli esempi europei più virtuosi di Parchi Scientifici e Tecnologici – “22@Barcelona” vecchio distretto produttivo in abbandono convertito a mediateca e a centri istituzionali innovativi,



Il nuovo padiglione espositivo per Expo 2015

“SRB North Liverpool” in cui le iniziative immobiliari hanno costruito forti legami con le comunità locali, “Palacký University Olomouc” Parco perfettamente integrato con la cittadella universitaria Ceca Dortmund Technology Park – al fine di renderla un vero e proprio pezzo di città vissuto per l'intero arco della giornata attraverso il potenziamento delle infrastrutture urbanistiche e delle connessioni fisiche e la diversificazione del mix di funzioni d'uso da insediare.

In particolare, questo nuovo sistema urbano deve costruirsi sulle relazioni che si possono innescare tra i diversi ambiti che lo compongono partendo dalle notevoli opportunità che ciascuno di essi può generare:

- **posizione baricentrica rispetto all'area metropolitana** – con un bacino d'utenza di oltre 1,5 mln di abitanti – e strategica rispetto al centro storico di Venezia;
- **ampia disponibilità di aree “brown-fields”** per le quali è già in stato avanzato il processo di rigenerazione urbana;
- **un business district con oltre 200 aziende insediate e 2000 addetti,**
- **luogo fisici e in rete dell'Innovazione per l'area metropolitana e sede di importanti istituzioni (Regione, La Biennale, Confindustria, società partecipate pubbliche);**
- **sede del padiglione espositivo** che ospiterà Expo 2015 a Venezia;
- **presenza del nuovo campus universitario di via Torino;**
- **disponibilità di aree urbanizzate e**

Il progetto VEGA Waterfront

infrastrutturate (area dei Pili, Forte Marghera, l'ambito urbanistico del Parco VEGA) che integrano funzioni per il tempo libero (anche per eventi temporanei) con attività e funzioni economiche.



Prospettiva dell'area VEGA 1 oggi

Stato dell'arte e le prospettive di sviluppo

Nell'approccio all'iniziativa di VEGA Waterfront, dobbiamo fare riferimento a due questioni che caratterizzano l'attuale organizzazione della Macroisola Nord. La prima questione riguarda la necessità di potenziare le relazioni fisiche e funzionali tra i diversi ambiti di VEGA, Via Torino, Forte Marghera e dei Pili/Darsena. La seconda questione riguarda le progettualità in atto che vengono integrate e valorizzate nel progetto VEGA Waterfront grazie a logiche di sistema e all'interno di una visione territoriale di scala metropolitana (*vedi immagine a pagina seguente*).

5.1. La Macroisola Nord

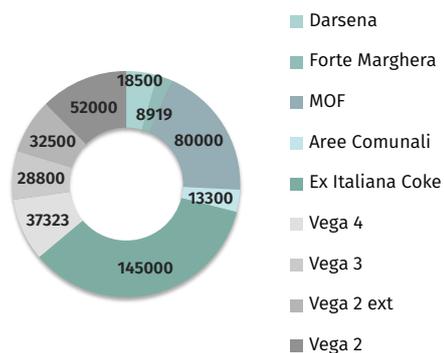
La Macroisola Nord di Portomarghera è caratterizzata principalmente dalla presenza del Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia e dall'omonimo ambito urbanistico a cui si aggiungono le limitrofe aree industriali dismesse. Si tratta complessivamente di un'area di 38 ettari costituita da un nucleo insediativo esistente (il VEGA 1) di 80 mila mq, alcune aree destinate a Parco con una capacità edificatoria ulteriore di 150 mila mq (VEGA 2, 3 e 4) di cui circa 50 mila sono in corso di realizzazione e una vasta area di waterfront da reinterpretare con una capacità edificatoria di 145 mila mq.

Per le aree in oggetto, tenuto anche conto del fatto che si tratta di terreni con rischi ambientali ed autorizzativi-urbanistici definiti, è stato avviato un processo di messa a sistema che mira a migliorare la viabilità e la mobilità e a definire la mixitè ottimale che la identifichi come un waterfront urbano unico.

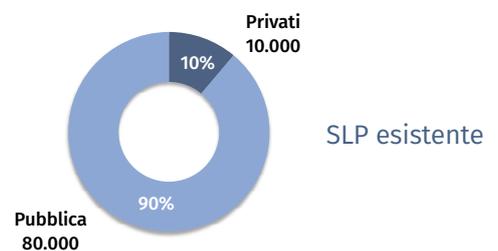
La aree coinvolte nel progetto rigenerazione urbana VEGA WATERFRONT



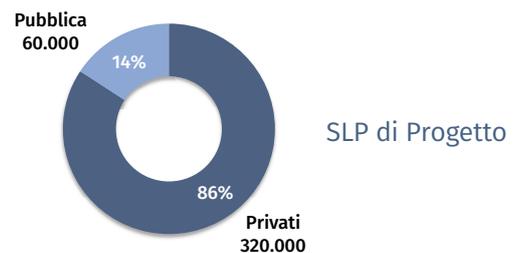
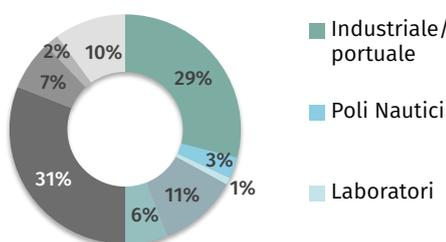
SLP in Progetto - Breakdown per aree



SLP - Breakdown per proprietà



SLP - Breakdown per destinazione d'uso



5.2. L'ambito di Via Torino

Via Torino è una delle aree della città di Mestre oggetto da oltre 20 anni di notevoli trasformazioni che hanno inciso fortemente sul sistema viabilistico ed infrastrutturale della città grazie alle nuove connessioni che sono state create nel tempo (il ponte di Viale Ancona, l'incompiuto cavalcavia da e per Venezia, i nuovi boulevard di viale Ancona e via Torino e il nuovo innesto su corso del Popolo).

Le grandi insule che compongono il paesaggio di Via Torino sono caratterizzate dalla presenza di insediamenti terziari e servizi come sedi postali e bancarie, attrezzature alberghiere e di ristorazione (in particolare lungo Viale Ancona), sedi universitarie (area dell'ex macello) e nuovo polo scientifico, ex mercato ortofrutticolo, magazzini, supermercati e depositi. Il Canal Salso e le altre vie d'acqua sono caratterizzate dalla presenza di darsene e piccoli moli che comunque, percorrendo la via, assumono un carattere del tutto marginale.

La nuova viabilità pone le attività universitarie di IUAV e Cà Foscari in diretta relazione ai luoghi principali della città e in stretta connessione all'area del Parco

L'ambito di via Torino coinvolto dal progetto VEGA Waterfront include aree con una capacità edificatoria complessiva di 130 mila mq di cui 35 mila mq sono ad oggi stati realizzati.

Attraverso il Piano di Recupero per Via Torino le attività universitarie di IUAV e Cà Foscari sono diventate le dominanti funzionali dell'area: la nuova viabilità le pone in diretta relazione ai luoghi principali della città e in stretta connessione all'area del Parco Scientifico.

Oggi il Comune ha riacquisito dalle

Università due aree di waterfront da valorizzare al fine di metterle sul mercato per poter finanziare le opere di urbanizzazione del vicino ambito di Forte Marghera.

Notevoli sono le possibilità di rigenerazione urbana che innesca l'intervento previsto per le aree dell'ex mercato ortofrutticolo che potrebbe contribuire a creare quella mixità funzionale indispensabile a connettere il polo scientifico alla città di Mestre.

5.3. L'ambito di Forte Marghera

Forte Marghera oggi costituisce un importante punto di aggregazione sociale a Mestre: un'ampia area attrezzata a verde avente un'estensione di 38 ettari con un capacità edificatoria di 30 mila mq per la maggior parte (21 mila mq) trattasi di edifici di pregio architettoni-

L'ambito del Forte si costituisce di fatto come un vero e proprio parco urbano.

La presenza di edifici storici aggiunge ulteriore valore a quest'area

co da recuperare. Posizionato a ridosso del Parco San Giuliano ed inserito in un contesto di notevole pregio e interesse dal punto di vista paesaggistico, l'ambito del Forte si costituisce di fatto come un vero e proprio parco urbano. La presenza di edifici storici di particolare interesse architettonico aggiunge

ulteriore valore a quest'area che nella ricucitura della Macroisola Nord di Porto Marghera con Via Torino assume già un ruolo centrale. Il Piano di Recupero dell'area suggerisce la possibilità di sinergie con i luoghi gli insediamenti terziari di via Torino e del VEGA.

5.4. L'ambito dei Pili

Per l'ambito dei Pili, un'area di circa 40 ettari oggi utilizzata solo in parte come area a parcheggi, lo strumento urbanistico prevede la funzione di "hub" con il potenziamento dell'intermodalità, la costruzione di nuovi parcheggi, strutture attrezzate a verde e a parco divertimenti che potranno accogliere anche usi ed eventi temporanei.

5.5. L'ambito della Darsena

L'area della Darsena sul canale Brentella rappresenta il completamento ideale degli interventi in corso sulle aree del PST. La progettualità su questa area e sul Canale, innescata dalle riflessioni dell'arch. Di Mambro, è proseguita con lo sviluppo di un progetto meno ambizioso, ma più concreto che prevede la realizzazione di 400 posti barca e 18.500 mq di strutture dedicate.

Descrizione dell'intervento di trasformazione urbana

VEGA Waterfront è un progetto strategico di trasformazione urbanistico-ambientale che riguarda lo sviluppo di un quadrante strategico della città di Venezia per i prossimi 20 anni: il waterfront della terraferma lagunare che si estende nella Macroisola Nord di Porto Marghera che circonda il VEGA Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia.

Si tratta di un progetto di ampio respiro e di lungo periodo, che presenta un elevato grado di complessità in ragione della vastità dell'area coinvolta, della molteplicità di attori coinvolti e delle attuali condizioni di mercato, ma che nasce dalla necessità di adattarsi ai ritmi veloci del cambiamento e dal bisogno di cogliere nuovi vantaggi competitivi.

Ecco che allora, a distanza di 20 anni dalla sua nascita, il VEGA si propone ancora una volta come laboratorio di un nuovo modello di sviluppo urbano mirato a presentare sul mercato nazionale ed internazionale del Real Estate un progetto innovativo con un approccio "finanziarizzato" e sostenibile in grado di far cogliere in modo chiaro e trasparente ai potenziali investitori i rischi e le opportunità che lo caratterizzano.

Un primo ambito urbanistico, quello del Parco Scientifico Tecnologico, di oltre 20 ettari di terreni edificabili, con una capacità edificatoria di ulteriori 150 mila mq, a proprietà mista pubblico-privata – parte di un più ampio quadrante strategico della città – la cui trasformazione dovrà essere guidata da un Masterplan in grado di

adattarsi ai cambiamenti di un arco temporale dilatato e coerente con il piano industriale dell'iniziativa.

Il tema urbanistico, infatti, è soltanto uno degli aspetti in questa delicata e complessa iniziativa di sviluppo. Una trasformazione urbana necessita di una visione d'insieme dell'intero ambito: quella logica di "messa a sistema" di viabilità, mobilità, reti infrastrutturali, bonifiche ambientali, landscape, pianificazione urbanistica ma soprattutto l'esigenza di un piano economico finanziario sostenibile e di una governance praticabile, tutti aspetti senza i quali non si riattiva un processo economico su un pezzo di città.

Tutto ciò passa per la condivisione con l'amministrazione, assieme agli altri proprietari di aree appartenenti all'ambito urbanistico PST ma più in generale con tutti gli stakeholder coinvolti, di una strategia chiara e perseguibile sul quel delicato tassello di territorio urbano: un piano degli interventi che deve essere attivato da subito e che può vedere nell'amministrazione e in VEGA i soggetti in grado di gestire questa complessa partita in una logica unitaria e attraverso un processo partecipativo.

VEGA Waterfront è un progetto a regia pubblica che prevede l'apertura di una gara internazionale per la selezione di un gruppo di lavoro interdisciplinare che dovrà svolgere il ruolo di co-regista: nell'attuale situazione di mercato la praticabilità di un'operazione immobiliare deve essere ricercata attraverso la costruzione di virtuose sinergie tra pubblico e privato in grado, attraverso un "processo integrato", di rendere l'asset interessante sotto il profilo della

commerciabilità e di massimizzarne il valore di realizzo o trasformazione.

I waterfront come tema europeo e globale rappresentano veri e propri luoghi di valorizzazione urbanistica e conseguentemente immobiliare acquisendo valore in alcuni casi anche superiori al tessuto storico della città (ad esempio Hafencity di Amburgo).



Porto di Amburgo

Il lavoro fin qui svolto, che ha coinvolto un gruppo di lavoro interdisciplinare, rappresenta un primo studio di "messa a sistema" dell'intero ambito, a partire

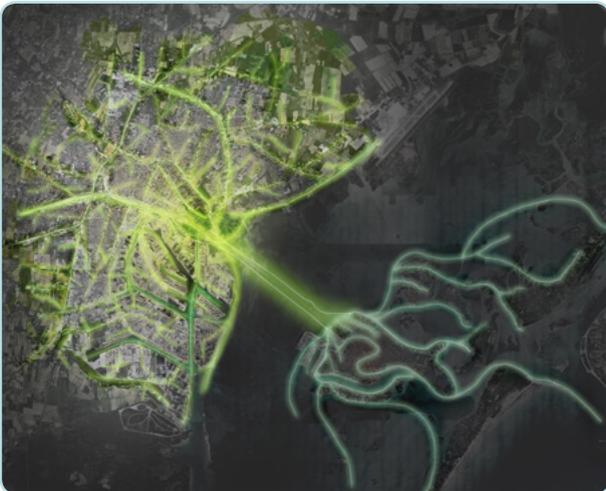
dalle aree VEGA-Forte Marghera-Via Torino, per la definizione di linee guida che possano orientare il processo, puntando in primis sulla valorizzazione degli spazi aperti e del sistema del verde come elemento connettivo del tessuto urbano.

Un “manifesto di intenti strategici” per la trasformazione e lo sviluppo eco-compatibile di Porto Marghera che può costituire la piattaforma condivisa per orientare il dibattito sulla trasformazione di un’area dalla grande valenza simbolica e strategica per la città metropolitana di Venezia.

6.1. Il nuovo paradigma

Il sistema territoriale veneziano vede la coesistenza di uno dei più importanti e delicati patrimoni ambientali, artistici e culturali con una delle più vaste aree industriali europee, ormai alla fine di un ciclo di vita e in cerca di una propria via di riconversione sia fisica che economica: ciò impone la necessità di ragionare intorno ad un nuovo paradigma in grado di fornire la prospettiva di sviluppo e crescita economica per Venezia in un’ottica metropolitana.

La metafora a cui si ispira il progetto di trasformazione urbanistico-ambientale VEGA Waterfront, è quella di vedere il territorio veneziano come un albero che affonda le sue radici nella città di Venezia e nella sua storia, ma che sviluppa la sua chioma in terraferma nei luoghi della produzione, dell’innovazione, della scienza.



GREEN TREE STRATEGY, il nuovo paradigma di trasformazione urbanistico-ambientale

Da qui la “**GREEN TREE STRATEGY**” per Porto Marghera, una nuova immagine per Venezia Metropolitana, che ambisce a valorizzare il territorio di terraferma, creando nuove polarità, moltiplicando i luoghi generatori di relazioni. Il paesaggio assume il ruolo di catalizzatore della trasformazione, attraverso l’attivazione di un processo culturale articolato e in continuo divenire, occasione anche per ripensare il rapporto tra la città storica, la città consolidata e la città della trasformazione.



Krimskaya Mosca

Il nuovo approccio consiste in un radicale cambio di paradigma secondo il quale la rinascita della città non avviene tramite una ristrutturazione urbanistica tout court, ma nasce da una rigenerazione ambientale che crei i presupposti, il terreno fertile adatto per accogliere nuove funzioni, nuove attività e quindi nuovi interventi architettonici. Questo rinasci-

mento urbano parte quindi innanzitutto dal ripensamento dello spazio non costruito, del “vuoto”, dello spazio pubblico e Venezia ed il suo Waterfront costituiscono un campo di applicazione straordinario legato all’attuale riconversione delle aree produttive di Porto Marghera che vede al centro del processo di rigenerazione il Parco Scientifico e Tecnologico VEGA.

In tutto il mondo è in atto un processo di recupero dei fronti d’acqua; molte città hanno già saputo trasformare vecchie aree portuali o industriali in luoghi vivi e centrali della città (ad esempio Amburgo, Toronto, Barcellona, Mosca).

A Venezia tale riqualificazione può partire da VEGA, punto chiave di Porto Marghera, per l’avvio del processo di trasformazione che coinvolge l’intera area veneziana, con l’obiettivo di creare un sistema urbano in grado di valorizzare luoghi che gravitano attorno al polo attrattore di Venezia, di ricercare una nuova qualità del vivere ed una nuova urbanità.

Porto Marghera è un contesto complesso di trasformazione urbana, laboratorio della città post-industriale per eccellenza, in cui la dismissione graduale dell’industria e la previsione di nuove “infrastrutture verdi”, attraverso la riqualificazione dello spazio pubblico, possono creare occasioni per rivitalizzare spazi abbandonati ed in attesa di nuove forme d’uso, che rappresentino la nuova identità del paesaggio industriale e il rilancio competitivo dell’area. Esso è al tempo stesso un luogo dal grande po-



Concept: una trasformazione urbana basata sulle connessioni e sulle infrastrutture green

tenziale strategico grazie all'articolato sistema di accessibilità e alla vicinanza ad importanti infrastrutture – Porto di Venezia, aeroporto Marco Polo – e dall'elevato pregio storico-culturale per la vicinanza al Polo Scientifico di Via Torino ed al sito storico del Forte Marghera, nonché all'affaccio su Venezia.

Con un cambio di prospettiva ecco che Porto Marghera appare un patrimonio di prossimità teso tra fragilità e sviluppo, inserito in un ecosistema ambientale altrettanto fragile, in attesa di una nuova strategia per la valorizzazione e la crescita.

La sfida lanciata con la GREEN TREE STRATEGY, quindi, è quella di elaborare un nuovo “format” per la trasformazione, in cui la processualità sia il concetto cardine di un rinascimento urbano legato a quella qualità ambientale a cui aspira la società di oggi, cogliendo le occasioni insite negli ambiti urbani esistenti per riattivarne la vitalità e di conseguenza l'interesse economico.



Concept: una trasformazione urbana basata sulle connessioni e sulle infrastrutture green

6.2. La strategia per l'attuazione della rigenerazione urbanistico-ambientale

La strategia per la rigenerazione in chiave urbanistico-ambientale punta all'evoluzione della struttura urbana attraverso la rottura progressiva dell'assetto industriale esistente tramite la creazione di connessioni verdi in grado di ridefinire sia fisicamente che funzionalmente la natura stessa di Porto Marghera. La riqualificazione ambientale e architettonica del luogo passa quindi attraverso un cambiamento radicale di paradigma, che guidi lo sviluppo verso la definizione di un luogo carico di valori ambientali, il vero luogo di trasformazione post-industriale. Il processo, che coglie le occasioni insite di un luogo preposto alla produzione, attraverso una riqualificazione ambientale profonda punta alla moltiplicazione delle potenzialità all'interno del nuovo sistema.

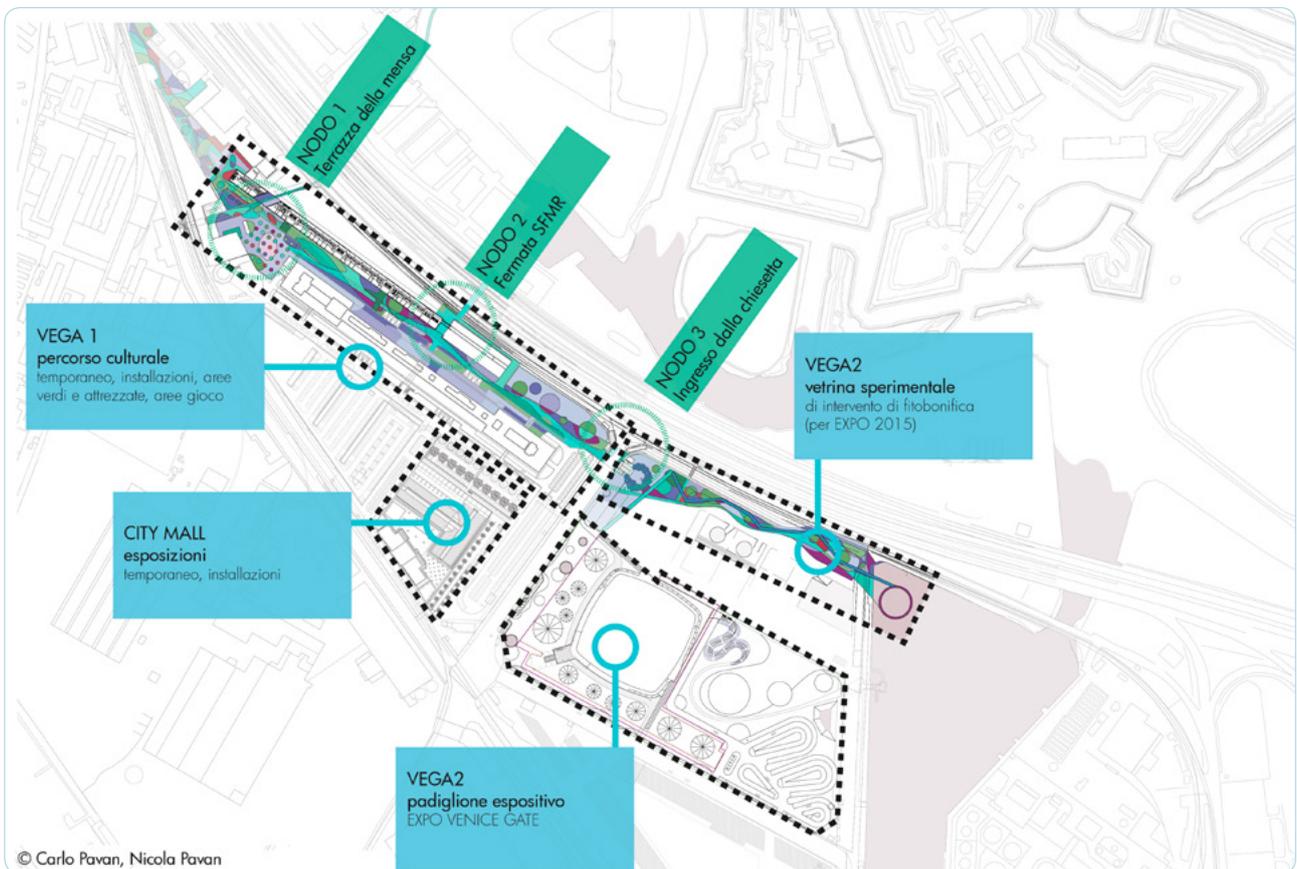


Fasi di trasformazione

Prima cellula sperimentale del nuovo paradigma sarà la creazione nelle aree del Parco VEGA di una nuova connessione fisica che evidenzia la trasformazione in atto e valorizzi i nuovi usi dello spazio.

La connessione fisica stazione di Mestre - Canale Brentella - Polo Espositi-

vo EXPO GATE, attraverso le aree VEGA 1 e 2 diventa l'occasione per valorizzare luoghi e funzioni attraverso un bypass verde, una nuova promenade per Venezia che possa attrarre visitatori e che permetta di porre l'attenzione sul processo di trasformazione di una delle aree industriali più grandi d'Europa,



Lo startup del processo di rigenerazione urbana

laboratorio di sperimentazione di pratiche innovative di riqualificazione urbanistico-ambientale.

Lo sbilanciamento presente sia dal punto di vista funzionale, sia nel rapporto tra superfici verdi e superfici urbanizzate, dimostra il bisogno di rivitalizzare spazi abbandonati ed in attesa di nuove forme d'uso vitale e produttivo

È oramai evidente la necessità di un progetto di trasformazione urbanistico-ambientale unitario, fortemente integrato e orientato a una nuova qualità del vivere, che intervenga sugli ambiti territoriali del VEGA e della Macroisola Nord di Porto Marghera, sulle aree di Via Torino e sulle aree di espansione del Parco San Giuliano. Lo dimostra lo sbilanciamento attualmente presente

sia dal punto di vista funzionale, sia nel rapporto tra superfici verdi e superfici urbanizzate, lo dimostra altresì il bisogno di rivitalizzare spazi abbandonati ed in attesa di nuove forme d'uso vitale e produttivo.

Se è vero che dagli squilibri originari si sono orientate le vocazioni delle aree – la Macroisola Nord come polo dell'innovazione, Forte Marghera con un carattere leisure e tempo libero, l'area dei Pili e Darsena come Hub di scambio intermodale, Via Torino come estensione vera e propria della città di Mestre – è altrettanto vero che questa polarizzazione così netta, ha offuscato le necessità di fare sistema e le opportunità sinergiche che si potevano costruire mettendo in relazione gli ambiti.

La strategia quindi, sarà quella di mettere in relazione offerta di servizi e qualità urbana ottimizzando le risorse presenti: ambiti ad esempio quali Forte Marghera concorreranno ad aumentare valore immobiliare complessivo del sistema urbano; valore che potrà essere

catturato dagli investimenti immobiliari sulle aree della Macroisola Nord e di Via Torino e dei Pili/Darsena se si sapranno mettere in atto le connessioni strategiche (verdi, infrastrutturali, fisiche e relazionali) ora solo abbozzate dalla pianificazione.

Progetto di coinvolgimento degli investitori

7.1. L'approccio integrato

La fattibilità di un intervento complesso come VEGA Waterfront, è imprescindibile dalla sua sostenibilità economico-finanziaria; da qui la necessità di un approccio progettuale integrato e di un gruppo di lavoro interdisciplinare (steering group), aperto al pubblico ed a soggetti internazionali, che sia in grado di definirlo ed attuarlo coinvolgendo le competenze di:

- Finanza immobiliare (società di gestione pubbliche e/o private)
- Immobiliare (developer e real estate advisor)
- Mobilità e viabilità (urban and smart engineering)
- Urbanistica e pianificazione (urban architecture, Masterplanner)
- Governance e contrattualistica (legal)
- Aspetti amministrativi, ambientali e procedurali (legal)
- Sostenibilità green (landscaper e advisor del settore ambientale)

7.2. Il concept del Masterplan

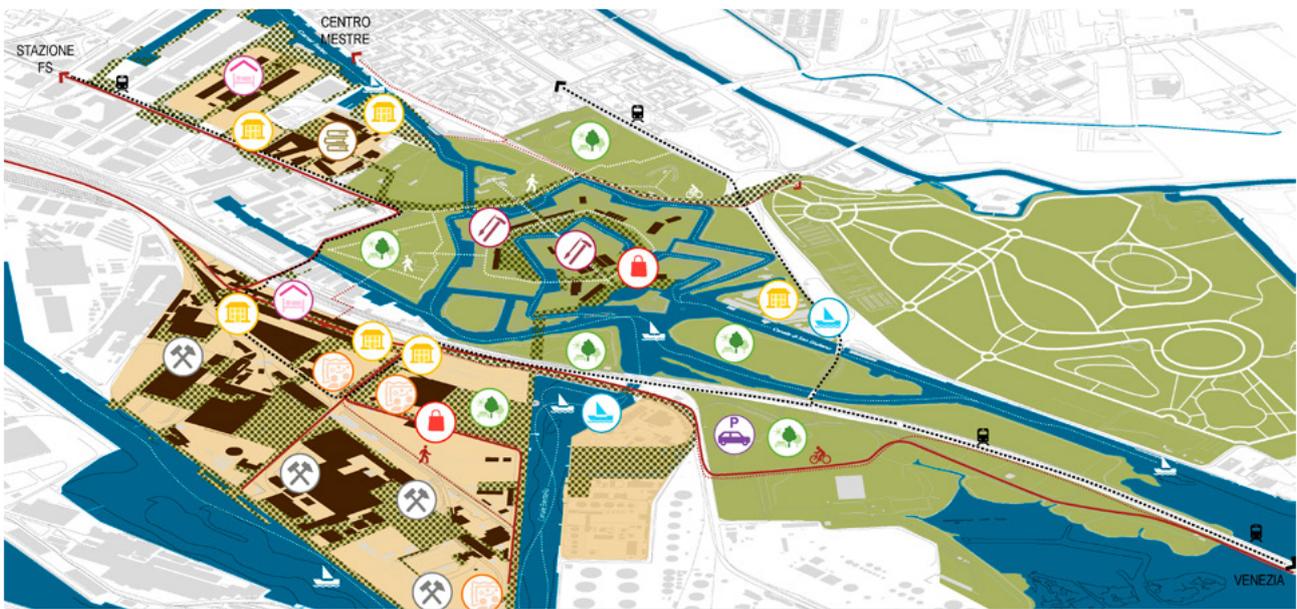
“Much more people in the cities” e ancora “cities like a place of solutions” ben sintetizzano la tendenza che a livello mondiale vede nelle città i luoghi dello sviluppo economico futuro. E ciò è quanto sta accadendo anche nell’area “metropolitana” compresa tra Padova Treviso e Venezia.

In linea con questa tendenza nelle città si sta verificando, specie nei *brownfield*, il cosiddetto fenomeno del *crowdfunding* ovvero in-

vestire nel posto in cui abiti: ciò che di fatto, in parte, si è già verificato nello sviluppo di VEGA 1 quando oltre 40 mila mq di nuovi insediamenti terziari sono stati acquisiti da imprese e cittadini locali in meno di cinque anni.

È necessario che l'ambito oggetto della trasformazione urbana, per essere attrattivo e incontrare ciò che il mercato vuole, venga caratterizzato da un livello massimo di accessibilità, un mix di tutte le destinazioni d'uso possibili con un parco baricentrico, l'utilizzo di risorse idriche esistenti e edifici a consumo netto di energia pari a zero.

Trattandosi di un'iniziativa da sviluppare in un arco temporale ventennale, è necessario che il processo di pianificazione generale sia concepito a "maglie larghe" e con la massima apertura in modo che possa adattarsi agli eventuali cambiamenti: devono essere indicate solo le cose che non si vuole prevedere e la potenzialità edificatoria deve essere necessariamente disgiunta dalla proprietà fondiaria (attraverso meccanismi di perequazione e diritti incentivanti o premiali).



La mixité di nuove funzioni del VEGA WATERFRONT

Sviluppandosi in un arco temporale ventennale è necessario che il progetto sia concepito a "maglie larghe" ... per adattarsi a eventuali cambiamenti

7.3. La Governance

Particolare attenzione andrà posta agli aspetti di governance del processo di trasformazione: regole chiare, precise e stabili per tutto il tempo di attuazione. Per tali ragioni, il veicolo più adeguato è il fondo immobiliare e in particolare una struttura di “fondo di fondi”: un fondo “madre” per governare il processo e alcuni fondi (o singoli Special Purpose Vehicle) per i diversi ambiti definibili omogenei.

Da un lato un fondo per le iniziative d’“innesco” e dall’altro un fondo per le iniziative che potranno partire solamente quando le condizioni delle infrastrutture d’ambito, il rischio autorizzativo o i tempi di assorbimento saranno maturi.

Da un lato un fondo per le iniziative “etiche” e dall’altro un fondo per le iniziative profit.

E ancora, da un lato un fondo per gli asset pubblici e dall’altro un fondo per i vari cespiti di soggetti privati.

Il Fondo immobiliare, inoltre, permette di fungere da camera di compensazione tra le varie proprietà immobiliari interessate dal progetto di trasformazione urbana: attraverso il conferimento nel fondo, tutte le diverse proprietà profitteranno della valorizzazione fondiaria in forme perquisite dallo stesso indice edificatorio.

7.4. Il Fund Raising

La costituzione, mediante procedura competitiva, di un fondo “madre” a principale partecipazione pubblica, è il primo passo per dare avvio all’iniziativa VEGA Waterfront. Parallelamente andranno valutate tutte le possibili strade per accedere alla finanza pubblica per la valorizzazione immobiliare:

1. **FIV**: il fondo della CDP che acquista direttamente immobili;
2. **INVIMIT**: la SGR attiva da febbraio 2014 che prevede la costituzione di fondi immobiliari che investono in alleanze pubblico-private;
3. **Direzione Patrimonio Immobiliare** del Ministero del Tesoro.

Si potrebbe pensare, infatti, che una parte delle aree, di proprietà di VEGA assieme eventualmente ad altre aree pubbliche (Forte Marghera per esempio), venga conferita ad uno dei fondi gestiti dai predetti soggetti o che gli stessi partecipino ad un’iniziativa ampia assieme ai soggetti pubblici-privati coinvolti nel progetto.

A fronte del conferimento la SGR potrebbe acquisire parte delle quote del Fondo (fino al 50% del valore di conferimento) pagandole direttamente agli enti appor-

tanti. Con ciò si otterrebbero immediatamente un risultato di bilancio (la plusvalenza determinata dal conferimento) e un risultato di cassa (l'acquisto quote da parte dei nuovi soggetti investitori). Oltre ai cespiti "pubblici" potrebbero poi essere conferiti gli immobili (o le quote dei fondi immobiliari che investono su quelle aree) dei privati.

In tal modo si avrebbe un fondo "madre", a maggioranza pubblica che guiderebbe l'intero processo, ai quali poi far confluire anche gli immobili dei privati. Questa, ad oggi, appare la proposta praticabile per gestire uno sviluppo complesso e di ampia scala come le aree PST e che evidentemente presuppone una partecipazione "di maggioranza" (almeno nella fase costitutiva) dei soggetti pubblici.

Le dismissioni di singole quote del fondo madre o dei fondi settoriali potranno costituire nuova finanza da reimpiegare nel piano degli investimenti previsto.

Le ulteriori risorse necessarie per il sostegno dell'iniziativa, potranno essere

Un aspetto fondamentale nell'approccio integrato a questa iniziativa è costituito dall'opportunità di accedere ai fondi strutturali europei per coprire parte delle risorse necessarie a sostenere gli interventi infrastrutturali e di rigenerazione degli spazi urbani

reperate attraverso la messa a mercato presso gli investitori istituzionali di singoli lotti funzionali o il collocamento delle quote del fondo madre (o dei singoli fondi settoriali) garantendo così agli stessi il coinvolgimento nel processo di *governance*.

Un aspetto fondamentale nell'approccio integrato a questa iniziativa, è costituito dall'opportunità di accedere ai fondi strutturali europei per coprire parte delle risorse necessarie a sostenere gli interventi infrastrutturali e di rigenerazione degli spazi urbani mancanti che legano le diverse iniziative immobiliari.

Valutazioni finali e ricadute

La dimensione complessiva del programma di trasformazione del progetto VEGA Waterfront, collocato all'interno di un più ampio ambito da riqualificare di 500.000 mq, è di oltre 150 mila mq in un'area già ampiamente urbanizzata e infrastrutturata che rappresentano il cosiddetto lotto d'innescò già in attuazione all'interno dell'ambito urbanistico del Parco, e che in linea con le politiche europee in tema di green economy e di riqualificazione urbana prevede:

- lo sviluppo di un Distretto Espositivo Ricettivo Congressuale in grado di trainare l'ulteriore sviluppo del terziario dell'area, grazie alla realizzazione del nuovo polo espositivo a firma dell'architetto Michele De Lucchi in area VEGA2 che verrà inaugurato con Expo 2015;
- la creazione di un Campus universitario in stretta sinergia con il Polo Scientifico di Via Torino, per il potenziamento dell'offerta formativa, dotato di tutte le strutture e i servizi necessarie ad ospitare una "popolazione" di studenti;
- la candidatura ad hub di servizi e d'interscambio a supporto del centro storico come massima espressione della naturale vocazione dell'area;
- il rafforzamento dell'attuale Distretto dell'Innovazione per l'area metropolitana attraverso la messa a sistema di laboratori di ricerca, l'incubazione di Start up e Spin off universitari e l'offerta insediativa di aziende innovative.

Oltre ad una attrattività funzionale da cui derivano ricadute economico-produttive e crescita dell'economia dei servizi, il programma VEGA Waterfront appare interessante anche sotto il profilo del fund raising; è nell'area del Parco a che potranno essere investiti parte dei fondi della nuova programmazione europea 2014-2020 dedicata alla riqualificazione urbana. È in questo luogo dell'Innovazione, infatti, che è possibile rendere di immediata cantierabilità gli interventi infrastrutturali e di rigenerazione degli spazi urbani indispensabili per il processo di trasformazione urbana oltre agli interventi di rifunzionalizzazione di immobili già esistenti o da costruirsi per complessivi 30.000 mq grazie all'accesso al programma di fon-

di europei FESR 2014-2020. Ciò è perfettamente in linea con i principi espressi dal Parlamento europeo in materia di sviluppo urbano: "migliorare l'ambiente urbano rigenerando aree dismesse, promuovere la mobilità sostenibile, sostenere la trasformazione strutturale ed economica dei quartieri più disagiati". Il Parco VEGA assieme ai diversi soggetti e investitori coinvolti nell'iniziativa, infatti, potrà accedere agli oltre 200 milioni disponibili, attraverso il Programma Operativo Regionale del Veneto all'interno del Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale (FESR), per la riqualificazione urbana e lo sviluppo inclusivo, intelligente ed ecosostenibile ed ai quali potranno aggiungersi i cofinanziamenti di investitori privati.

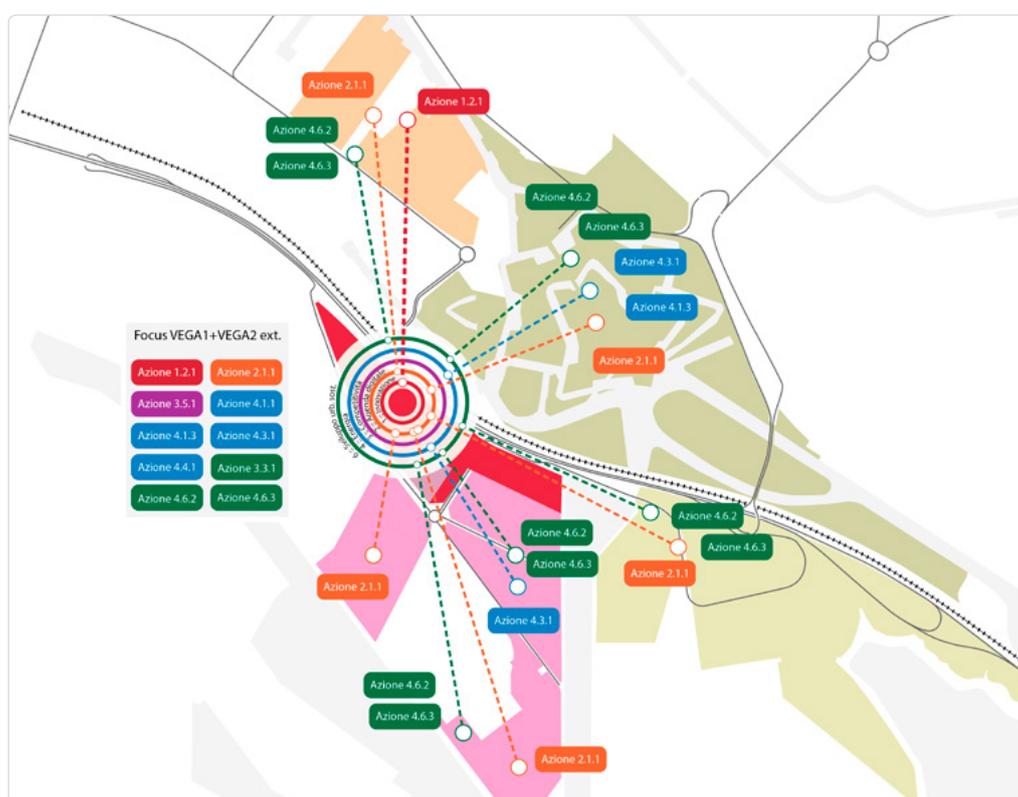
... "migliorare l'ambiente urbano rigenerando aree dismesse, promuovere la mobilità sostenibile, sostenere la trasformazione strutturale ed economica dei quartieri più disagiati"

In quest'ottica sono già stati individuati da VEGA 12 progetti di sviluppo da attuarsi mediante partnership pubblico-private per la realizzazione di interventi nei seguenti ambiti:

- ricerca e sviluppo tecnologico, interventi infrastrutturali di rafforzamento delle piattaforme multidisciplinari di ricerca dedicate allo sviluppo di prodotti e servizi innovativi nelle tecnologie informatiche e design, nuovi materiali e green building;
- agenda digitale ed estensione della banda larga nelle aree in digital divide;
- competitività e sistemi produttivi, creazione di facilities insediative e costituzione di network per il business development and finance, dedicato ai processi di incubazione di start up e spin off;

- energia sostenibile e qualità della vita, interventi di ristrutturazione di singoli edifici o complessi di edifici ed installazione di sistemi intelligenti di telecontrollo, monitoraggio e gestione energetica (smart building);
- sviluppo urbano sostenibile, nuovi sistemi di collegamento viario, aree parcheggio, connessioni con piste ciclabili, in un quadro sicuro e rispettoso dell'ambiente grazie all'applicazione di tecnologie e sensoristica di monitoraggio ambientale.

Le opportunità rappresentate dai fondi europei per lo sviluppo urbano



Fonte di Finanziamento: Fondo Europeo di Sviluppo Regionale 2014 - 2020

Assi prioritari:

- | | |
|---|---|
| <p>○ Asse 1
<i>Ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione</i>
1.2.1 - Sostegno alle infrastrutture di ricerca</p> <p>○ Asse 3
<i>Competitività dei sistemi produttivi</i>
3.5.1 - Supporto alla nascita di nuove imprese e incubatori di imprese</p> <p>○ Asse 6
<i>Sviluppo urbano sostenibile</i>
3.3.1 - Sviluppo di nuovi modelli di attività per le PMI e per l'internazionalizzazione
4.6.2 - Interventi di mobilità sostenibile
4.6.3 - Sviluppo di sistemi di Infomobilità</p> | <p>○ Asse 2
<i>Agenda digitale</i>
2.1.1 - Diffusione banda larga</p> <p>○ Asse 4
<i>Energia Sostenibile e qualità della vita</i>
4.1.1 - Promozione dell'eco-efficienza energetica
4.1.3 - Adozione di reti di illuminazione efficienti
4.3.1 - Sviluppo di sistemi smart grids
4.4.1 - Installazione di impianti di cogenerazione</p> |
|---|---|

È quindi il **Parco VEGA** il punto di partenza per attuare il nuovo programma VEGA Waterfront ispirato al paradigma della **GREEN TREE STRATEGY** dell'architetto *Andreas Kipar*. È qui che lo strumento urbanistico vigente prevede la 'messa a sistema' con le aree adiacenti, è questo il luogo da cui avviare il processo di valorizzazione e di creazione di nuovi nuclei di polarità urbana attorno a Venezia, improntati sullo sviluppo del sistema dei servizi, della qualità della vita e del leisure, in linea con lo sviluppo sostenibile delle città globali.

E sarà a partire dal VEGA che il nuovo paradigma verrà attuato: vivere e lavorare in terraferma, beneficiare di alloggi e facilities a basso costo, con la sensazione di essere nell'Isola; godere di una città unica, fatta non solo di offerta statica (il patrimonio artistico) ma anche di proposte dinamiche e contenuti economici (formazione, innovazione, opportunità di business e di divertimento).