

## **UNA CON LA FORZA DI TRE**

### ***Per Mestre, a Venezia***

*Ciascuna delle tre grandi ripartizioni di Parigi è una città,  
ma una città troppo specializzata per essere completa,  
una città che non può passare senza le altre due.*

*Sono tre aspetti assolutamente a parte.*

*La Cité, la Ville e l'Université.*

*Hugo A., 1835*

Accogliendo l'invito di Archivio, all'interno di un numero speciale su Venezia, vorrei partire al contrario: parlare di Mestre per arrivare a proporre una lettura della città completa, quale essa è tuttora rappresentata dai confini comunali (larghi o stretti li si considerino).

Nonostante il fantasma della divisione tra le due parti in comune sia reiteratamente rimosso, esso persiste nel fondo delle coscienze e traspare, persino nelle parole di coloro che, per studi, convinzione o ruolo, sanno di dover ragionare su una sola città: moderna, contemporanea, magari metropolitana.

Utilizzando uno Studio recente IRES-COSES sull'Economia Mestrina e alcuni altri spunti, nell'ambito degli studi urbani, cercherò di mostrare che il dilemma non va rimosso ma considerato, anzi, una forza già largamente attiva, riconoscibile e da sfruttare meglio in futuro.

### ***MESTRE: L'IMPOSSIBILITA' DI ESSERE NORMALE***

*Mestre come non-città nata in base ad un non-piano, Mestre città negata, Mestre infedele, Mestre non-luogo. Dubbi sull'esistenza di Mestre e prove della sua*

*inesistenza, Mestre la città invisibile, Mestre idea proibita dal buon senso ma trasgressivamente desiderata. Mestre segreto tribale, totem frutto di inconscio collettivo.*

Sono solo alcune delle etichette, dei titoli, con cui ci si è occupati di Mestre negli ultimi 40 anni.

Sono sufficienti per testimoniare una problematica singolare che travolge quella che potrebbe essere una città normale, normalissima (non *qualsiasi*). Non esiste nessun luogo uguale ad un altro e non esistono città (o paesi) banali e indifferenti per chi vi è nato, vi risiede, vi lavora, vi spende parte rilevante o significativa della vita.

Ma, se ci astraiano da questa norma (umana e urbana) davvero Mestre potrebbe essere considerato un luogo assolutamente normale, non fosse per i tre Miti con i quali, suo malgrado, deve confrontarsi.

Primo e indiscusso il Mito della Serenissima, di fronte alla cui pre-potenza cedono capitali globali e metropoli auguste; secondo ma non meno intrigante il Mito della Città Industriale (della Grande Industria), Marghera, il quale entra, proprio in questi anni, nella sua fase di maturazione più cocente, con gli ingredienti caratteristici della Nostalgia e della Memoria.

Non bastassero questi due ‘luoghi mitici’ con cui confrontarsi, ecco il più recente ma non meno conclamato: quello del NordEst, il triveneto dei primati, dell’impresa (quella piccola e media che sostituisce quella Grande) e della città *diffusa*.

Troppo per chiunque.

Eppure sarebbe tanto semplice sottrarre Mestre al confronto, forzatamente perdente, con questi tre miti: basterebbe accettare il fatto che Mestre ne ha una parte, come tante altre realtà locali trivenete e veneziane, e non potrebbe essere altrimenti.

Punto e basta.

Ma questo, ahimè, vorrebbe dire considerarla ‘parte’ di una città (quella *metropolitana*, quella *regionale*, quella di *Venezia*, quella *diffusa*) e non un’entità a sé stante, con la sua evidente distinzione, con la sua eccellenza, con la sua autonomia.

Così, per *trasgressivo desiderio di una identità proibita* il confronto coi Miti, inesorabile, ricomincia. Continuiamo a farci del male, per citare Moretti (Nanni).

Il confronto va avanti senza fine (fallito il quarto Referendum 2003, per la separazione in due Comuni, già si annuncia il prossimo), e non può finire che con una ‘sconfitta’ di Mestre: così come uscirebbe sconfitto qualunque luogo che volesse competere con la Serenissima, con la quintessenza di una Città Industriale, con il modello Nordestino, per definizione unico.

In qualche misura anche integerrimi difensori dell’unità *veneziana* (un solo Comune per Mestre e Venezia) sono stati vittima di questo ‘gioco al massacro’, forse per un ‘gioco d’anticipo’ proprio sui risultati dell’ultimo Referendum: non sia mai che stavolta vincano i separatisti, *ci prendiamo avanti* (come si dice in Veneto), avendo in mano un esame *dell’economia mestrina*, isolata da quella di Marghera, della Città Antica, della Laguna e della provincia.

Mettiamo da parte, cioè, la convinzione argomentata che abbia pochissimo senso, qui ed ora, analizzare l’economia in ambiti suburbani<sup>1</sup>, mentre reti, nodi e hub si stanno organizzando a scala regionale e mondiale; rimuoviamo la logica, condivisa, secondo cui le ‘specificità’ di Mestre nel contesto Nordestino, provinciale, veneziano e lagunare assumono rilevanza proprio perché siamo in presenza di un *arcipelago*, di un sistema *multipolare, diffuso*, aperto le cui eccellenze sono note, precisamente localizzate, ampiamente analizzate.

---

<sup>1</sup> Avrebbe senso, ovviamente, se avessimo in animo progetti specifici e puntuali: ad esempio un rinnovo comunitario (*community renewal*) per il recupero sociale ed economico di una strada o di un isolato in declino e/o con problemi criminali, etnici, relazionali; l’avvio di corsi per la riconversione di disoccupati di lunga durata o di addetti temporanei-ricorrenti a specifici settori d’attività; l’attivazione di fondi di garanzia, credito o prestito per imprese, famiglie, associazioni volontarie. In questi casi la micro struttura economica è rilevante, determinante e deve essere indagata a scala di dettaglio.

Alla ricerca, come noto, vengono spesso affidate ‘patate bollenti’ che hanno poco a che vedere con la raccolta e la elaborazione di conoscenze e molto di più con il ‘rinvio’ di soluzioni, il ‘dover indagare prima di decidere’, con la discutibile speranza che da qualche ‘informazione sfuggita’ venga fuori la soluzione che mette tutti d’accordo. E, non sia mai, che per democratica preferenza degli elettori si debba essere pronti –magari sotto l’ombrello di una Città Metropolitana– a gestire una Città di Mestre (che comunque avrebbe avuto Marghera con sé, almeno il tempo necessario ad allestire il successivo referendum, divisorio).

Meglio essere preparati, studiare per tempo, sapere cosa gli amministratori si troveranno nelle mani.

Come ho premesso, faccio riferimento ai risultati di uno Studio, IRES-COSES, condotto per il Comune di Venezia sull’Economia Mestrina, nell’anno che ha preceduto il voto referendario (il 2003) e, qualunque sia stata l’intenzione che ha mosso questo esame, assumerò lo Studio come ulteriore dimostrazione della inutilità di continuare a considerare ‘Mestre contro tutti’ o semplicemente ‘da sola’.

Non posso tacere che, il voto dei cittadini del 16 novembre 2003 (*no* alla separazione in due Comuni vicino al 66%) e il sostanziale disinteresse per la *vexata quaestio* (astensione oltre il 60%), conferisce alle mie convinzioni un ulteriore (superfluo) milligrammo di soddisfazione.

### **MA, DUNQUE, MESTRE E’ UNA CITTA’!**

Se dovessimo sintetizzare in uno slogan ciò che lo Studio documenta e analizza, per il 1991, diremmo che Mestre (ovvero Venezia, senza Città Antica, senza Estuario, senza Marghera) è, da sola, una città, sin dagli inizi degli anni Novanta.

Una città normale, fortemente terziaria –come si addice ad una città– con una modesta struttura secondaria (che pesa il 17% sul numero di addetti), variegata, con le

proprie concentrazioni nei comparti dell'edilizia (in sintonia con la provincia) e delle manifatture tradizionali (alimentari, tessile/abbigliamento, legno/mobili, editoria, macchinari e apparecchi), e due eccellenze, in termini di addetti, nella fornitura di energia e nella produzione di mezzi di trasporto.

Nel terziario si distinguono il commercio al dettaglio (con una sensibile presenza di addetti, sintomo di grande distribuzione), attività professionali, informatica, immobiliare, finanza e altri servizi (la parte *avanzata* e/o quella legata alla dinamica dei residenti), le poste e telecomunicazioni (per numero di addetti).

Che questo essere una città possa lusingare gli afflati *identitari* e/o essere addotto a prova inconfutabile della sua *autonomia* da Venezia Città Antica (e da Marghera) è un fatto che, per fortuna, è uscito dalla agenda della politica locale.

Diciamo, comunque, che se una struttura economica *similurbana* fosse il criterio per formare entità amministrative, la maggior parte delle città del mondo dovrebbe frantumarsi in miriadi di Enti rappresentativi (elettivi), mentre molti Comuni della *città diffusa* dovrebbero essere unificati tout court.

In altre parole, il riconoscere a Mestre, da sola, uno status economico *cittadino* potrebbe dare fiato a qualche altra tornata referendaria, e, francamente, non insisterei su questa linea di ricerca. Anzi, credo sia da suggerire ai committenti e amministratori che la 'curiosità' –sempre positiva in termini di conoscenze acquisite o approfondite– deve essere, sempre, inquadrata nelle teorie o nei paradigmi interpretativi più ampi, che la ricerca sulle città propone e sviluppa.

Seguendo, con questa consapevolezza, le suggestioni dello Studio diciamo anche che Mestre è più urbana di Marghera, la quale, a sua volta isolata, diventa proprio un'icona della Manifattura, anche se il 1991 è ben lontano dalla *monocultura* industriale che sarebbe stata registrata fino a metà degli anni Settanta<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Toccatò il proprio massimo occupazionale all'inizio degli anni Settanta, Marghera contava nel 1978 26.700 addetti. Nel 1988 era già scesa a 17.500. Si veda Turidò Pugliese, 1990 Porto Marghera. Proposte per un futuro possibile, Franco Angeli, Milano.

Persino Marghera, insomma, è già evoluta da ‘quartiere operaio’ a ‘piccola città’, con il suo terziario tradizionale e avanzato, le sue attività professionali (in percentuale, meno unità locali ma più addetti di Mestre), il suo settore trasporti-e-affini (quella che oggi viene chiamata *logistica*) e persino il turismo (*l’horeca* ovvero il comparto *hotellerie, restaurant e catering*) è più pesante che a Mestre, sia in unità che in addetti.

Non è davvero il caso di toccare tematiche come la de-industrializzazione, la produzione post-fordista, la terziarizzazione delle economie evolute, la tensione innata in ogni insediamento a ‘farsi città’: nello Studio IRES-COSES sono interessanti, in questo senso, le conclusioni sui comuni di Marcon, Martellago, Mira e Spinea, che vengono confrontati con la situazione di Mestre.

Si afferma che [...] *questi centri, partendo da posizioni (economiche) piuttosto diversificate, tendono in qualche modo ad assomigliarsi e convergere verso un modello di città diffusa, dove sempre più il settore terziario assume importanza ma anche si affianca ad una struttura industriale diffusa, in cui la piccola e media impresa assumono importanza rilevante.*

I comuni citati sono contigui e ‘intricati’ con Mestre (e Marghera), appartengono al famoso SUV sistema urbano veneziano o DUS *daily urban system*<sup>3</sup>: ovvero alla prima cintura metropolitana, basata sui legami forti e distintivi casa-lavoro.

La città dei pendolari giornalieri, al città diffusa in cui l’impresa diffusa è un *genius loci*, parente (fratello minore, fratellastro o cugino) di quello nordestino.

Tutto, cioè, avviene all’interno di una stessa ‘città’, senza soluzione di continuità e se è vero che in qualche punto i confini devono passare (c’è sempre una fermata dell’autobus alla quale far scattare una tariffa più alta) la delimitazione della città veneziana chiede oggi di allargarli, sicuramente non di moltiplicarli.

---

<sup>3</sup> Questo argomento, molte volte trattato nella rivista Co.S.E.S Informazioni, ha una sua sintetica e aggiornata trattazione nel Sito del COSES, al Fondaco *Profilo di Venezia*, curata da Giuliano Zanon. L’indirizzo del sito è <http://www.provincia.venezia.it/coses>.

Le trasformazioni, nel corso degli anni Novanta (per quello che si può affermare, dati permettendo), non ci forniscono elementi illuminanti, caratteristiche mestrine nuove o eccellenti.

Lo Studio afferma che, tra 1991 e 1996 (due Censimenti Istat, di natura leggermente diversa ma confrontabili), il comune di Venezia, inteso complessivamente, registra una crescita delle attività economiche già evidenziate per Mestre nel 1991: alimentari, mobili, abbigliamento, terziario professionale, trasporti, intermediazione.

Poiché non sono stati possibili confronti tra le parti (i dati del 1996 sono disponibili solo per comune) possiamo ipotizzare che Mestre non abbia modificato la propria specificità produttiva (semmai l'avrà consolidata) ed anzi potremmo ipotizzare che le altre parti di comune abbiano 'seguito il modello' mestrino, poiché le dinamiche quinquennali premiano proprio gli ambiti economici che erano caratteristici di Mestre al 1991.

Potrebbe anche essere, però, che Mestre abbia ulteriormente esasperato la propria struttura economica (sulle specificità del 1991), mentre le altre aree del comune hanno, per loro conto, proseguito sulle proprie specificità (industria a Marghera, turismo porto e pubblica amministrazione in Città Antica).

Se fosse vera la prima ipotesi, si potrebbe anche dire che le altre parti di comune (o una delle due) hanno imboccato la strada della normalizzazione, o banalizzazione (*così fan tutte*), abbandonando modelli economici molto caratteristici, ma superati o maturi. Se fosse vera la seconda, si potrebbe dire che le tre componenti della città, permettono, ciascuna esasperando le proprie eccellenze, di comporre un insieme urbano *normale*, nei termini che subito precisiamo.

Trasferendoci su un terreno meno lastricato di illusioni, infatti, dobbiamo confermare assolutamente la 'normale urbanità' di Mestre, quale emerge dai confronti, al 1991, con città 'intere', ovvero Padova e Treviso.

Questo confronto è, evidentemente, forzoso poiché anche Padova e Treviso hanno componenti comunali assai diverse, per esempio le loro zone industriali (diverse dalle localizzazioni produttive disseminate), che a Mestre vengono tolte, separandola da Marghera.

Ma, forse proprio per questa forzatura, il paragone è utile a confermare la struttura *normalmente* urbana di Mestre, anche da sola.

Citiamo dai materiali dello Studio [...] *Si evidenzia un'effettiva analogia tra le strutture produttive di queste tre aree urbane, tanto che in molti comparti i tassi di specializzazione (numero di addetti a quel comparto sul totale addetti) coincidevano, come ad esempio per le attività professionali, il settore energetico, le costruzioni, gli alberghi e i ristoranti [...].*

Si conferma anche l'eccellenza di Mestre nel comparto trasporti: un tratto distintivo, già emerso a scala comunale (di Venezia) e che costituisce una specializzazione 'storica' mestrina: Mestre nasce, infatti, come punto delle reti di trasporto terrestre e come luogo di scambio e di supporto viabilistico, con quartieri destinati agli addetti di questo comparto economico (allora non si usava il termine logistico).

Interessanti ed evidenziati dai risultati dello Studio, sono i primati di Mestre nel commercio al dettaglio e negli alberghi e ristoranti: si tenga presente che Padova e Treviso vengono considerate interamente, vale a dire con il proprio centro antico il quale, notoriamente, costituisce il cuore dello shopping e del turismo (anche se non i grandi alberghi, sicuramente molti ristoranti e bar).

Il ruolo di Mestre nella 'modernizzazione' della rete distributiva veneta è, del resto, ampiamente documentato dai periodici studi del COSES sul commercio: dal punto di vista dei cluster di negozi la *città bipolare*<sup>4</sup> era già molto evidente nel 1988 e,

---

<sup>4</sup> Il termine città bipolare emerge con il nuovo Piano Regolatore di Venezia, redatto da Leonardo Benevolo (Assessore all'Urbanistica Roberto D'Agostino, a metà degli anni Novanta). Si veda Benevolo L., 1996 Venezia. Il nuovo piano urbanistico, Laterza, Bari. Si rimanda anche al sito del Comune di Venezia, Carta delle Trasformazioni Urbane CTU, curata da Ambra Dina, della Direzione Urbanistica.



accanto, ad un polo indiscutibile come il Centro Antico (reso *internazionale* dal turismo) era consolidata e qualificata una ‘città di Mestre’ che alla forza del proprio Centro (i Quartieri di S. Lorenzo e Piave) affiancava i primi centri commerciali ‘extraurbani’ (ammesso che in una città diffusa e in una regione policentrica, tale termine abbia senso!<sup>5</sup>).

Che Mestre, da sola, si allinei alle specificità dei due comparti terziari di Padova e Treviso non è solo segno di normalità urbana ma di eccellenza: legata per un verso al turismo di Venezia Città Antica, ma per altro verso ad una evoluzione della rete distributiva moderna del tutto distinta dai ritmi e dai tipi del commercio veneziano lagunare.

Il confronto delle tre città, integrali, al 1996 non permette confronti diretti su Mestre, ma (ipotizzando che le distinzioni all’interno del comune di Venezia si siano mantenute in equilibrio) possiamo dire, o confermare, che la città veneziana è meno normale di quella mestrina o, meglio, meno simile alle altre città venete.

E, guarda caso, si distingue, da Padova e Treviso, per una maggiore specializzazione turistica e per una minore specializzazione professionale, mentre è tanto manifatturiera quanto Treviso e più di Padova.

Per la prima caratteristica economica (il turismo) il ‘merito’ è della Città Antica (e di Cavallino, che al 1996 era ancora nel Comune), mentre per l’ultima (manifattura) il ‘merito’ è di Marghera; questa parte di città potrebbe avere anche la ‘colpa’ di abbassare il tasso del terziario professionale proprio per la sua residua ‘natura operaia’.

---

<sup>5</sup> Nello studio condotto dal COSES nel 1988 le indagini sulle abitudini di acquisto dei consumatori ABACO dimostravano come il centro commerciale extraurbano sulla direttrice Romea, a Marghera, venisse utilizzato dai residenti, più o meno, come negozio di vicinato: spesa ricorrente, basso scontrino medio, alto tempo dedicato agli acquisti. *La città di Mestre in Rete commerciale e abitudini di acquisto a Venezia* (Coses-Comune di Venezia, 1989).

Molto interessante ci sembra che, pur includendo la rete commerciale della Città Antica, il comune di Venezia diventi il meno specializzato dei tre ‘metropolitani’: segno che Padova ha una leadership nel settore della distribuzione (confermata in molte sedi<sup>6</sup>) ma che Mestre la tallona, da vicino.

D’accordo con lo Studio, diremo che Mestre è una città veneta normale<sup>7</sup>, con distinzione nel commercio al dettaglio, nei trasporti, nei pubblici servizi (poste e energia). Con forte probabilità solo l’ultima delle *distinzioni* è legata al suo essere ‘parte del capoluogo’; tuttavia, anche Padova e Treviso sono capoluoghi di provincia e poli nordestini, ma non emergono in questi comparti.

Per chiudere usando un altro slogan, diciamo che Mestre è una città di scambi (non suoni ironico il riferimento alla tangenziale): trasporti, comunicazioni, reti e distribuzione di merci (*logistica*).

Rimettendo agli storici il loro mestiere, non posso non riflettere sul fatto che ogni luogo ha il proprio *genius* e quello di Mestre sembra abbastanza identificabile, nel corso del Novecento, proprio come nodo degli scambi.

Stando a quanto riportato da Zanetto e Lando (1980), nel 1916 con 22.000 abitanti Mestre, località centrale della campagna tra Brenta e Dese, viene accresciuta come nodo ferroviario tra Bologna-Milano e Udine. Quartieri di prima periferia vengono predisposti per gli addetti ai trasporti.

Brunello, parlando di *Mestre infedele*, la descrive come incrocio di 7 linee ferroviarie, di 5 strade statali, di 3 autostrade, con riserva di barene bonificabili.

In tutte le più recenti analisi della città veneziana, vuoi a scala comunale (citiamo, per tutti, gli studi che affiancano il Piano Strategico) vuoi a scala metropolitana o

---

<sup>6</sup> Un recentissimo studio del COSES, per la Provincia di Venezia, dimostra il primato di Padova in termini di rete distributiva, sia al dettaglio che all’ingrosso: si rimanda al sito Internet del COSES dove è disponibile la Sintesi dello Studio (Rapporto 84/2003 a cura di Scaramuzzi e Furegon).

<sup>7</sup> Ci sembra utile annotare che Mestre ha, al 1991, 37.600 addetti, Padova 76.350 e Treviso 30.200 (nei soli settori secondario e terziario): si tratta quindi di una città ‘economica’ di media dimensione, poco più grande di Treviso e meno della metà di Padova. Il comune di Venezia, ovvero la città intera confrontabile con Padova e Treviso aveva 112.200 addetti: una taglia decisamente maggiore, rispetto agli altri capoluoghi di provincia.

provinciale (citiamo, per tutti, i profili della provincia, tracciati annualmente dal COSES come allegati ai Bilanci pluriennali dell'Ente<sup>8</sup>), l'eccellenza dei nodi di trasporto –aeroporto, porto, progetti di passante e di sistema ferroviario metropolitano– confermano senz'altro il ruolo cruciale di Mestre (con Marghera).

Non possiamo, qui, disquisire sul fatto che la città, in quanto tale, sia 'luogo per eccellenza dello scambio': merci, mezzi, persone, idee, culture, saperi.

Voliamo più terra-terra, concretamente ancorati alla dura realtà dei fatti: quando Paolo Rumiz provoca nell'affermare che *l'Italia finisce a Mestre* (e, da lì, il treno prosegue a ritmo balcanico, facendosi beffa di tutti i corridoi adriatici e paneuropei) non fa che ribadire questo nodo di rete e questo confine con la nuova, vecchissima, Europa. Non dice Venezia, altro tipo di *cul de sac* e di confine, dice Mestre, anche se il libro parla di Oriente, cioè dell'Europa *veneziana*.

Non solo aride statistiche o materialissime infrastrutture, dunque, ma anche suggestioni giornalistiche del livello di Rumiz e pensieri 'grandi', progetti per il futuro spazio europeo non solo economico, mettono una bandierina su Mestre: non importa -questa volta la provocazione è mia- se è la bandiera rossa di un cantiere, l'importante è che lo scambio possa (continuare a ) passare di qui.

Infine, lo Studio analizza la situazione 1998 (su dati diversi rispetto a quelli Censuari Istat, e cioè sulla base di Infocamere), e cerca di delineare una dinamica 1991-1998, in attesa dei dati definitivi e dettagliati (per parti di comune) del Censimento 2001.

Per quanto ci interessa, dallo stato di fatto al 1998, Mestre si conferma assolutamente come città con netta prevalenza del settore terziario: ha un manifatturiero variegato (definito, nel testo, *frammentario*), in cui emergono alcune attività caratteristiche.

Lo Studio afferma che *'l'attività industriale sembra specializzata nell'alimentare, macchine, abbigliamento, mezzi di trasporto e mobili'*.

---

<sup>8</sup> Anche questi sono disponibili nel Sito del COSES, ai diversi *Fondaci*.

Ci sentiamo di dire che queste specialità mestrine riguardano attività tradizionali, mature e molto diffuse anche nel resto della provincia (non distinguono Mestre), ma anche che si tratta di attività tipicamente cittadine, che ancora permangono in alcune zone specializzate delle grandi agglomerazioni (i quartieri dell'abbigliamento e dei mobili, veri e propri cluster urbani, caratteristici delle metropoli).

E' anche vero che le altre parti di comune si distinguono fortemente, come specializzazione, sul fronte industriale dei minerali non metalliferi (vetro) e della chimica e su quello turistico e *pubblico* (Città Antica).

In ogni caso, Mestre appare al 1998 assai simile, come struttura economica, al 1991: anche sotto il profilo occupazionale (per quanto i dati Infocamere siano attendibili su questo fronte<sup>9</sup>) continuano a evidenziarsi i comparti poste e telecomunicazioni, trasporti, commercio al dettaglio e attività professionali e di intermediazione.

Il tasso di specializzazione occupazionale, al 1998, segnala commercio e trasporti come caratteristici di Mestre: la città *dello scambio*, come volevasi dimostrare.

Stando alle dinamiche 1991-1998 (sulle quali, statisticamente, nessuna cautela è di troppo<sup>10</sup>) lo Studio evidenzia come l'economia mestrina, complessivamente, cresca, con qualche eccezione riguardo alla occupazione: soprattutto appaiono dinamici il commercio all'ingrosso, i trasporti, le assicurazioni, le attività immobiliari, e l'informatica.

Interessante, se ci dobbiamo fidare del confronto 1991-1998, è anche l'aumentata importanza di Mestre nel comparto manifatturiero<sup>11</sup>, in quello energetico, nel settore

---

<sup>9</sup> Le tabelle di confronto tra addetti 1991 (Istat) e 1998 (*Infocamere*) presentano valori percentuali così variabili e così elevati da far ritenere che la diversità delle Fonti pesi troppo rispetto alle reali dinamiche. E' per ciò che nella nostra trattazione dedicheremo poche righe al confronto, in attesa dei dati Istat 2001 definitivi.

<sup>10</sup> Non tedieremo il lettore sul fatto che confrontare dati di fonte diversa (Istat e Infocamere) i quali rilevano con metodi differenti (censimento dell'universo e dichiarazione delle imprese), oggetti non coincidenti (unità locali, imprese, sedi di impresa, sedi attive e così via), sia rischioso: segnatamente quando si scenda da scale sufficientemente ampie (regioni e province) a quartieri e parti di comune.

<sup>11</sup> Lo Studio stessa afferma che i dati 2001 provvisori sembrano smentire le tendenze 1991-1998, segnatamente l'espansione del secondario, mentre si conferma il terziario come comparto determinante dell'economia mestrina e, con esso, la tipicità strutturale di Mestre, presa a sé stante.

edilizio e dell'*horeca*: sembrerebbe (ma il condizionale è d'obbligo) che questa parte di comune recuperi anche in quei settori, come la manifattura e il turismo, in cui dominavano incontrastate le altre due parti, Marghera e Città Antica.

Le imprese sono, comunque, di piccola e media dimensione, eccezion fatta per le poste (come ovvio).

Anche l'indagine diretta, svolta da IRES e COSES su 320 attività imprenditoriali mestrine conferma che *il 60% ha meno di 5 addetti e oltre metà di queste non supera i 2 addetti compreso il titolare; il 37% ha un fatturato inferiore ai 250 mila euro.*

Il tessuto produttivo è molto parcellizzato, con scarse relazioni strutturate (con altre imprese) e quindi con un carattere *locale e semplificato*.

A ulteriore conferma del ruolo di *horeca*, sono gli alberghi le attività maggiormente presenti nelle classi di fatturato oltre 100 milioni di euro e oltre 50 addetti.

Uno Studio del 2002, condotto dal COSES per AVA (Associazione Veneziana Albergatori) ha stimato che i soli alberghi muovono nella Terraferma veneziana (Mestre e Marghera) un fatturato di 127 miliardi di £ (rispetto ai 587 miliardi di £ nella Città Antica), di cui 61 alla voce 'addetti' e 13 alla voce acquisto di beni e servizi. Gli occupati alberghieri sono stimati in 1.425 (sono 3.200 in Città Antica): di questi ultimi, però, oltre la metà risiedono in Terraferma: esattamente la stessa percentuale, 53%, degli addetti in Terraferma che anche vi risiede, gli altri vengono da fuori comune. L'Atlante dei fornitori a cui gli alberghi si rivolgono per tali acquisti è 'chiuso' alla Terraferma comunale (Mestre e Marghera) per il 43%, coinvolge la provincia per un ulteriore 11%, mentre dagli alberghi della Città Antica arriva in Terraferma il 16% degli acquisti. Diciamo, dunque, che i benefici alberghieri in misura determinante 'dipendenti' dall'attrazione turistica della parte Antica di Venezia, hanno consolidato, nelle sue espansioni contemporanee, un sistema ricettivo capace di attivare, in questa parte di città, lavoro e altre attività economiche (commercio, artigianato, edilizia, manutenzione, professionisti).

## MESTRE VISTA DAI MESTRINI

Lo Studio ha affiancato le elaborazioni statistiche ad alcuni sondaggi, diretti e telefonici, ad attori reali della scena mestrina.

Tutti gli opinion leader sono d'accordo sulla tipicità terziaria di Mestre: nel terziario viene incluso (forzatamente) il comparto dei trasporti, spesso ampliato a comprendere tutta la gamma delle attività logistiche. Il secondario viene considerato poco rilevante, di piccole dimensioni e 'dipendente' da Marghera.

Dire che questa 'modestia' manifatturiera sia dovuta alla impresa diffusa nel Miranese e nella Riviera del Brenta (più in generale nel Nordest) e alla mancanza di aree mestrine sembra più un luogo comune che una analisi circostanziata e condivisibile.

Il COSES ha troppo indagato e studiato su Porto Marghera per potersi unire al coro di quanti dicono che, nella terraferma di Venezia, mancano le aree: è questo uno dei punti sui quali 'dividere' (le parti di città) non coincide affatto con 'imperare' (sullo sviluppo urbano). Se poi c'è chi dirà che le aree di Marghera sono solo virtualmente disponibili perché vanno bonificate e perché va abbreviata la trafila per un loro uso effettivo, il COSES risponderà che le 'convenienze localizzative' nelle altre 'aree industriali' della provincia, con il Miranese in posizione di leadership, non si riducono alla disponibilità dei suoli, ai loro costi e nemmeno alla loro accessibilità (Ricerca Monitor, 1995 e 2003<sup>12</sup>) ma sono un mix di fattori, sociali, economici territoriali, amministrativi, molto legati alla residenza di 'imprenditori e addetti', agli effetti della 'diaspora da Marghera' e così via.

Secondo una recente ricerca di CGA e CNA (le Associazioni di categoria degli Artigiani), Provincia di Venezia e Venezi@opportunità, una azienda della Camera di Commercio (2002), l'area Venezia-Mestre risulta straordinariamente favorita dalle

---

<sup>12</sup> Le due Ricerche, denominate Monitor, sono state condotte alle due date da Giuseppina di Monte. Rimandiamo, ancora una volta, al sito del COSES, dove si trovano sintesi e riferimenti di Monitor.

‘connessioni’, rispetto alla provincia: tra 1 e 5 chilometri oltre l’83% delle attività produttive dispone di strada statale, casello autostradale e scalo ferroviario (quest’ultimo ritenuto un fattore per nulla necessario alle imprese!); tra 5 e 10 chilometri il 67% dispone di porto e aeroporto (contro il 10 e l’11% delle imprese provinciali, inclusa Venezia-Mestre).

Una situazione di rara opportunità che, stando allo Studio IRES-COSES, risulta poco sfruttata. Bisognerebbe, dunque, domandarsi più a fondo come mai la città diffusa e metropolitana sia così ‘alacre’ nel manifatturiero e Mestre, invece, si distingua nel terziario. Ne è il centro ‘di rango’ secondo la vecchia teoria christalleriana, o la sua popolazione ha una struttura ‘etnica’ tale da non ‘sfociare’, naturalmente, nell’imprenditoria nordestina? Una lettura finalizzata, dello spettro demografico e sociale di Mestre, come si è stratificato nel tempo (le cinque generazioni che hanno formato l’attuale comunità mestrina autoctona), nonché della offerta di lavoro (formazione, competenze, titoli, flussi scuola-lavoro e lavoro-lavoro) potrebbe portarci oltre le mere illazioni sociologiche.

Le interviste, poi, sottolineano come due comparti del terziario, turismo e professioni, siano addebitabili, anche ma non in via prioritaria, al trasferimento dalla Città Antica e all’effetto alone (o overflow) della domanda turistica: in qualche misura avviene per le attività economiche quanto, per tutti gli anni Settanta e Ottanta, era avvenuto per la residenza. Anche questi fenomeni di filtering down sono abbastanza normali e, anzi, anche nella provincia veneziana hanno già interessato le prime e seconde cinture Veneziane di terraferma: diversamente non sarebbe potuta nascere la città *diffusa*.

Comunque sia avvenuto il ‘trasferimento’ di attività all’interno del comune (in direzione Mestre), oggi questo mix di fenomeni economici diversi<sup>13</sup>, determina la

---

<sup>13</sup> Ci sono casi eclatanti come le Assicurazioni Generali (da Venezia a Mogliano) e il Gazzettino (da Venezia a Mestre), casi diffusi di chiusura e riapertura della stessa attività (es. uno studio professionale), casi di duplicazione delle sedi (una in Città antica e una a Mestre) e casi di attività ex novo avviate in ragione di un addensamento (o trasferimento) di popolazione, sia essa fornitrice di servizi o consumatrice degli stessi.

struttura di Mestre<sup>14</sup>: una parte di arcipelago, metropoli, provincia, Nordest che ha partecipato alla trasformazione del proprio contesto e continuerà inevitabilmente a farlo, indipendentemente dal proprio *statuto* di Città, Municipalità o comune metropolitano.

In questo senso, dalle interviste qualitative dello Studio, ci interessa trarre il punteggio assegnato ai fattori decisivi per l'economia mestrina –i cosiddetti *valori di vantaggio ambientale*<sup>15</sup>– da 320 attività imprenditoriali (in un universo di 8.500), piuttosto che le opinioni soggettive e le sensazioni sul grado di autonomia da Venezia o, peggio, sul *revanchismo* identitario, culturale, economico, all'inseguimento dei Miti (domande che, pure, l'indagine ha posto).

Il giudizio 'molto vantaggioso' premia senz'altro la 'vicinanza a Venezia', cioè alla Città Antica: viene espresso, però solo dal 25% degli intervistati.

E' una valutazione ambigua che, mentre riconosce 'il valore economico' di riferirsi alla Serenissima, vuoi come bacino di consumo (es. turismo), vuoi come attrattore generale, vuoi come 'marchio' vincente ed evocativo (il che è vero per tutta l'economia veneta e non solo<sup>16</sup>), allo stesso tempo non le attribuisce un voto *plebiscitario*: nessun imprenditore mestrino ritiene che Mestre esista (inclusa la propria azienda) solo perché è vicina a Venezia.

Certo è importante che il fattore Venezia venga prima di porto, aeroporto, reti stradali: segno di una 'chiusura' dell'economia mestrina a raggio urbano (con un forte cliente nella Città Antica) o di una percezione del fattore immateriale della 'denominazione' rispetto ai fattori materiali e concreti delle infrastrutture.

---

<sup>14</sup> Le 320 imprese intervistate sono, per l'84% nate a Mestre; il 40% è nato dopo il 1990. Solo il 16% si è trasferito, di questa percentuale il 35% viene dalla Città Antica, il 15% da Marghera e il 20% dalla provincia.

<sup>15</sup> I fattori sono: reti stradali, Venezia, Polo industriale, servizi alle imprese, ambiente imprenditoriale, ambiente culturale, porto, aeroporto, governo cittadino.

<sup>16</sup> Trovo utile citare la descrizione, surreale, che una esperta di turismo ha utilizzato a Miami per localizzare la costa romagnola (una macchina balneare da primato, ma poco nota oltre oceano), nell'immaginario geografico dei suoi interlocutori: *Rimini is south of Venice*.



In realtà, quando si analizzano le risposte in relazione alle tipologie di imprese intervistate (raggruppate in 8 cluster) si vede che il ruolo di Venezia è strategico per l'horeca, per il comparto edilizio/immobiliare e per gli studi professionali. E questo ci porterebbe a confermare che la Città Antica sia un ottimo mercato di domanda (*vantaggioso*) piuttosto che un'icona virtuale. Le imprese che hanno convenienza a localizzarsi a Mestre (quelle edili sono il 40% dei trasferimenti) hanno nell'infinita necessità di manutenzione del patrimonio lagunare una risorsa incomparabile.

Se passiamo all'insieme dei giudizi 'molto e abbastanza vantaggioso' la graduatoria cambia sensibilmente.

Le reti stradali vengono segnalate dal 60% delle imprese intervistate (la percentuale lascia poche ambiguità sul peso del fattore), seguono la rete dei servizi locali alle imprese e l'ambiente imprenditoriale (oltre il 50%), quindi l'ambiente culturale mestrino e, solo al quinto posto, la vicinanza a Venezia (che, però, sorpassa il 40%).

Resta, invece, curioso, lo scarso valore attribuito a porto e aeroporto, due fattori determinanti sui quali si pone straordinaria enfasi parlando del Nordest e dell'economia padano-adriatica.

La relativa indifferenza dell'economia mestrina a questi nodi di rete può da un lato confermare la 'chiusura' a livello locale delle imprese (per il 55% il mercato è prevalentemente locale e per il 23% regionale), dall'altro sottolineare il prevalente ricorso alla viabilità su gomma, il che è congruente sia con il bacino ristretto sia con la tipologia di 'prodotti e servizi' in cui Mestre è specializzata.

Il polo di Marghera è 'molto o abbastanza vantaggioso' per il 43% delle imprese logistiche: è questo il cluster di attività che attribuisce rilevanza anche al porto e, seppur minore, all'aeroporto e non potrebbe essere altrimenti.

In generale, conclude lo Studio, *'città antica e polo industriale restano elementi ordinatori del sistema urbano comunale [...] le grandi infrastrutture, invece, che*

*consentirebbero di collegare Mestre alle cosiddette reti lunghe [...] non vengono molto apprezzate*’, ad eccezione di alcune attività specifiche come turismo e logistica.

In termini molto crudi verrebbe da dire che Mestre sottovaluta una delle proprie eccellenze di scambio, l’aeroporto (che, tuttavia, ha una cospicua funzione merceologica e dunque serve il resto del Nordest), mentre sopravvaluta i legami economici e funzionali con le altre due parti di città, come bacino di domanda (Città Antica) e come relazioni tra imprese (Marghera e anche Città Antica).

Soprattutto, Mestre esaspera il valore delle ‘relazioni di prossimità’ di tipo stradale, di cui è paradossalmente la prima vittima: in termini di qualità della vita e di *rebound* economico: prima o dopo, per evitare il valico della tangenziale, anche la logistica si organizzerà diversamente, a meno di interventi efficaci e tempestivi.

A questo punto tornerò al titolo del mio contributo e cioè all’assunto iniziale, guardare Mestre insieme alle altre parti di città, di arcipelago, di metropoli e di città diffusa.

*Una città con la forza di tre Miti, appunto.*

### **ECCELLENZA O MEDIOCRITA’ DORATA?**

Non sono certamente originale nel proporre che Venezia si ripensi a partire dalla sua parte di Terra: citerò esclusivamente il PRG di Benevolo<sup>17</sup> e il titolo di *città bipolare* che riassume filosofia e strategia di una nuova unità urbana e di una nuova idea di sviluppo a scala *comunale*.

---

<sup>17</sup> Redatto nel 1996, Assessore all’Urbanistica Roberto D’Agostino, il quale oggi, 2003, è Assessore alla Pianificazione Strategica e ha presentato (il 9 dicembre) l’avvio del Piano Strategico della Città di Venezia. Anche su questo tema si può trovare una sintesi nel sito del COSES, oltre che nel sito del Comune.

L'aver analizzato Mestre da sola, *sub specie* economica<sup>18</sup>, potrebbe sembrare un passo indietro rispetto ad un traguardo raggiunto, che non era scontato ed è costato qualche fatica.

Poiché un ricercatore non dirà mai che un eccesso di conoscenza sia dannoso, anche perché di questo lavoro campa. Nel caso dell'analisi condotta da IRES e COSES, da me largamente utilizzata in questa sede, posso solo dire che aver *fatto a pezzi* il comune di Venezia conferma l'assoluta validità delle scelte unitarie, sia col PRG, sia con il Piano Strategico della Città di Venezia, sia con le procedure (per quanto lente e defatiganti) della città metropolitana con le sue municipalità, sia con i singoli interventi di 'trasformazione urbana' avviati o conclusi recentemente<sup>19</sup>.

Anche se questo non fosse stato l'obiettivo dello Studio su Mestre –dubbio malizioso che ho insinuato all'inizio–, diciamo che è un risultato confortante: non erano sfuggite agli amministratori di questo Comune informazioni decisive, e le politiche avviate 'rispondono' anche alla *normale* condizione *urbana* del pezzo di città denominata Mestre.

---

<sup>18</sup> Nei materiali dello Studio ci sono anche approcci metaeconomici, tra cui una lettura delle 'relazioni industriali' curata da Mario Giaccone e degli 'aspetti urbanistici' curata da Pierpaolo Favaretto. Forse è proprio da questo secondo punto di vista che Mestre appartiene più intimamente al Nordest, mostrando inequivocabilmente uno scarso addensamento edilizio e un contaminazione persistente tra 'modelli' di città e di campagna, una ibridazione caratteristica di elementi rurali e urbani, *testimoniaza vivente* della mappa genetica di 'città diffusa'. L'Assessore D'Agostino si accanisce nel voler 'addensare' Mestre, in virtù dell'equazione città=densità, scontrandosi con il patrimonio genetico di villette e capannoni, nella sua versione di *urbanus interruptus*, giardino, cortile, orto, residuo di campo e di prato, strada sterrata, fosso, argine, canale. Città non finita, non dichiarata, per *nostalgia* della campagna.

<sup>19</sup> A tal proposito va detto che queste politiche e molte delle azioni che le concretizzano non si possono vedere nello Studio, perché i dati utilizzati si fermano al 1998: una data in cui sono state avviate a Mestre molte (e rilevanti) trasformazioni, basti citare il caso di Via Torino (Sedi Universitarie, nuove strutture ricettive, darsena, eccetera), ma anche gli effetti di Auchan e dell'area Terraglio (cluster commerciale, di intrattenimento e di attività economiche miste) erano, alla fine degli anni Novanta, appena percepibili. La cronaca degli ultimi due o tre anni (e, quindi dopo i dati dello stesso Censimento 2001, quando sarà disponibile) è forse più rilevante, per focalizzare i caratteri dell'evoluzione mestrina, di quanto non lo sia l'intero decennio di fine Secolo. I tempi delle trasformazioni, soprattutto economiche, hanno registrato una tale accelerazione da mettere in scacco, quasi completamente, gli ordinari strumenti della ricerca e della analisi. Senza farsi travolgere dalle mode dello spot e del just-in-time bisognerebbe che i ricercatori sperimentassero nuove metodologie e nuovi percorsi atti a colmare il lag, sempre più ampio, tra eventi e loro descrizione.

Infatti, l'idea di città bipolare si rafforza perché, facendo il comune in pezzi (tentazione che, giuridicamente superata, può sempre ripresentarsi per incapacità di una gestione sinergica) si ottengono comunque tre *città* –quella terziaria di Mestre, quella turistico-portuale-pubblica di Venezia, quella neoindustriale o logistica di Marghera– ma città più fragili e/o più mediocri, anche se di quell'*aurea mediocritas* che è comunque uno status economico e sociale in cui la maggior parte degli abitanti (e degli ospiti) vive egregiamente.

E' noto, per gli studiosi di economia urbana, che le *fully fledged city*, quelle complete e composite sotto tutti gli aspetti (popolazioni residenti e presenti, gamma produttiva, mix insediativo, relazioni interne ed esterne), affrontano con maggiore successo lo sviluppo e rispondono con minore rischio alle crisi evolutive.

La città Veneziana, nelle sue tre componenti (a cui possiamo aggiungere altre pezzi della città metropolitana), è una realtà straordinariamente<sup>20</sup> *fully fledged*, senza tema di smentita *unica al mondo*. Stabilire come ciascuno dei suoi pezzi sia, se preso da solo, è un esercizio assai meno utile di quello, già fatto, di progettare come ciascuno dei suoi pezzi possa migliorare l'effetto comune, straordinariamente urbano.

Dando per scontati (credo si possa fare) i Miti di cui la città Veneziana dispone (Città Antica e Città Industriale), ci resta da dire che l'avvicinamento (o imitazione) al Mito del Nordest è stato per almeno dieci anni un tormentone: sia del comune capoluogo che della sua provincia. Ma perché Venezia non ha approfittato del modello nordestino? Come mai è rimasta indietro rispetto a Treviso e Vicenza? Venezia è incapace di aprirsi alla propria regione? E perché i veneti non amano la propria

---

<sup>20</sup> Mentre scrivo questo pezzo, la stampa locale veneziana riporta un dibattito, animato dai Verdi e segnatamente da Gianfranco Bettin prosindaco del Comune per la Terraferma, circa la *anormalità* e la *straordinarietà* delle città di Marghera e Mestre. Evidentemente siamo in una fase di grande ricerca delle *parole per dirlo*, e i messaggi che servono alla politica sono diversi da quelli che utilizza la ricerca, in particolare l'analisi disciplinare sulla città e su cosa sia 'normalmente urbano'. Proprio Bettin, qualche anno fa, mi aveva colpita affermando che i giovani mestrini non hanno più il peccato originale di 'non essere veneziani', per loro Venezia è solo una opportunità in più della città dove vivono: invece di dover andare a New York o a Parigi, hanno a 9 minuti una città mondiale. Hanno la Biennale, la Guggenheim, il Grassi, La fete de la Musique, i bacari e i campi, il milieu universitario e internazionale, l'uso di una downtown. Dire che Mestre è *straordinaria* per questo, mi trova d'accordo.

capitale? Eccetera, eccetera. Sono le litanie di un vecchissimo rito, odio e amore, magari dovuto all'antipatia per la Dominante o magari a meno nobili e paludati attriti tra Giunte di diverso colore, tra Regione e Comune<sup>21</sup>.

Oggi il Mito del Nordest è appannato (Fondazione Nordest 2002) e forse non avervi partecipato diventa meno 'colpevole', così come non essere stati sedotti dalle sirene della new economy, vero e proprio *must* di fine Millennio<sup>22</sup>.

Persino sulle magnifiche e progressive sorti della deindustrializzazione cominciano a sentirsi più voci critiche o decisamente contrarie<sup>23</sup>, mentre qualche perplessità viene posta sulla capacità della PMI come alternativa di lungo periodo alla Grande Industria (segnatamente nei settori dell'innovazione e della ricerca/brevetti). Senza dire della competitività (o *dipendenza*) internazionale e dell'export sempre più soggetti alle alterne vicende globali.

In certe fasi, dunque, appartenere a reti corte, avere un'economia locale quasi chiusa e molto garantita da bacini di consumo prossimi, può costituire un'aurea mediocrità, soprattutto se, nel complesso dell'economia urbana, funzionano contemporaneamente altre specializzazioni e si evolvono altri tragitti di sviluppo: quelli del turismo, della manutenzione e della trasformazione urbana, della logistica, della *nuova* industria, della ricerca.

---

<sup>21</sup> Nel Convegno, *Mestre, la città potenzialmente nuova* (Centro Culturale Candiani, 22 giugno 2001), Domenico Luciani, Direttore della Fondazione Benetton, proponeva, a Mestre, di abbandonare una logica di gronda lagunare, una proiezione veneziana, per adottare una estensione in senso Est-Ovest, Lione-Budapest: di assumere, per sé, il ruolo di perno del bilanciario nello spazio europeo, di giocarsi la dimensione relazionale, di nodo scambiatore. Il titolo del suo intervento *Mestre, tra Venezia e il Veneto*, è un altro slogan che ci aiuta a capire. In quella sede, Luciani, sottolineava, anche come le uniche aree libere del Nordest fossero a Porto Marghera.

<sup>22</sup> Si veda la prudente e selettiva adozione delle nuove tecnologie da parte delle imprese veneziane (in provincia) condotta da Tedis e Coses nel 2002. Una sintesi della Ricerca è nel Sito Internet del COSES.

<sup>23</sup> Dal libretto di Gallino (Einaudi, 2003) cito: *'l'industria, affermano alcuni appartiene al passato, il presente e ancor più il futuro saranno dominio dei servizi, del postindustriale. Perciò se nel nostro Paese l'industria declina, occorre semmai rallegrarsi perché è un segno di modernità'*. E ancora *'per effetto di questa terziarizzazione i responsabili politici non hanno riservato sufficiente attenzione all'industria manifatturiera sulla base della diffusa ma erronea convinzione che nell'economia basata sulla conoscenza e nelle società della informazione e dei servizi l'industria manifatturiera non svolga più un ruolo essenziale* (CCE, Bruxelles 2002). Molto interessante, nell'analisi di Gallino, è la perdita centralità dell'industria chimica e di quella aeronavali due ambiti in cui la città Veneziana ha avuto (ha ancora) qualche eccellenza.

Lo dice anche la pubblicità: *una con la forza di tre*.

Ma, benché lusingati dalla società dello spettacolo, ai ricercatori tocca mantenere viva la fiaccola delle analisi, rigorose e documentate, disertando le seducenti suggestioni e i comodissimi slogan. Dunque, chiuderò dimostrando che gli studiosi arrivano alla stessa conclusione che ho mutuato dagli advertiser.

Gli studiosi sono, in realtà, due ricercatrici di Montpellier le quali hanno curato nel 2003 per la DATAR Delegation à l'Amenagement du Territoire et à l'Action Regionale (organismo dello Stato Francese) uno studio che compara le *villes européennes*: una graduatoria urbana, all'interno del nuovo *spazio europeo*, che offre un ranking di 180 città tra cui Venezia (comune)<sup>24</sup>.

Sulla base di 15 fattori urbani analizzati, uno per uno e tutti insieme, Venezia si posiziona in una classe 5, su 6. I punti di forza, rispetto ai singoli fattori, di Venezia sono: notti trascorse dai turisti in strutture ufficiali (seconda classe; in prima classe compaiono solo Parigi e Londra)<sup>25</sup>, siti culturali e grandi manifestazioni (terza classe; nella prima classe solo Parigi, nella seconda solo Londra Roma e Berlino), traffici portuali di merci, musei e istituti d'arte accessibilità dell'agglomerazione, traffico aeroportuale passeggeri.

Venezia viene classificata dalla DATAR in classe 5 (la stessa in cui si trovava nel 1989) insieme a Stoccarda, Edimburgo, Strasburgo, Bilbao, Glasgow, Lille, Siviglia, e così via. Ha rango 51, in una scala da 1 (Parigi) a 178. Nella classe 'superiore', la 4, ci sono molte capitali nazionali come Atene, Copenaghen, Dublino, Helsinki, Oslo e città *forti* come Lione, Francoforte, Colonia, Marsiglia (il rango varia da 14 a 28).

---

<sup>24</sup> Venezia viene considerata nella sua attuale dimensione demografica comunale (271.073 abitanti al Censimento 2001). Le 180 hanno una taglia uguale o superiore a 200.000 residenti il che rende immediato dedurre che, se si separassero le diverse componenti urbane del comune, non si verrebbe neppure considerati in un ranking europeo: segnatamente Mestre e Marghera insieme sarebbero quasi vicine alla soglia, mentre la Città Antica ne resterebbe largamente distante.

<sup>25</sup> Vogliamo sottolineare come il turismo sia considerato fattore urbano a pieno titolo e come le dominatrici di questo fattore siano proprio le città primate, di scala non solo europea ma globale, come Londra e Parigi.

Ma non è il punteggio o la competitività di Venezia, che ci interessa, qui ed ora. Ancor più rilevante di questa buona classificazione, è la ragione principale per cui Venezia risulta competitiva: la complessità delle sue funzioni produttive, terziarie, culturali. In altre parole il fatto di presentare una gamma completa di attività e fattori urbani –di essere *fully fledged*– è motivo di forza nello spazio europeo: essere eccessivamente specializzati in una sola funzione (es. finanza o università o cantieri navali) non conferisce la stessa competitività complessiva.

E' interessante notare che le due capitali globali, Londra e Parigi, risultano specializzate 'in tutte le funzioni' il che starebbe a dimostrare che un agglomerato urbano, veramente forte e competitivo, è tale anche in virtù di una mancata specializzazione dominante o monocultura, come si suol dire a Venezia, riferendosi al turismo. Più la specializzazione esclusiva è forte, minore è il classamento gerarchico nello spazio europeo.

Un altro dato positivo è che Venezia risulta *sovraclassata*: la sua dimensione demografica farebbe, cioè, attendere un rango inferiore a quello dimostrato: benchè città piccola (anche tenendo unite le diverse polarità) ha funzioni che la rendono 'importante' in una gerarchia di funzioni.

Ma il dato che colpisce maggiormente, in relazione alla mia riflessione su Mestre, è la classifica di DATAR che sintetizza la diversificazione dell'economia divisa in 5 branche principali: la terziaria, la turistica, la commerciale o 'di scambio', la industriale, la diversificata.

Venezia rientra tra le città ad *economia diversificata*: per quanto dicevamo prima è un buon segnale della sua competitività urbana, in senso pieno. Anche se la specializzazione turistica di Venezia è indubbia, questa classifica DATAR ci dice che non è dominante grazie alla presenza, altrettanto cospicua di funzioni economiche diversificate. Venezia appartiene ad un gruppo –quello delle città economicamente diversificate– particolarmente positivo: vi si trovano infatti le *vere* capitali europee,

oltre a Parigi e Londra, Milano, Roma, Madrid, Barcellona, Lisbona, Dublino, Edimburgo, Monaco, Vienna, Berlino e così via.

Paradossalmente si potrebbe dire che Venezia è una ‘capitale europea’, ovvero una città ‘completa e complessa’, grazie alle *industrie diversificate*: cioè grazie a Marghera, al Porto e alla *frammentarietà* delle manifatture presenti (anche a Mestre), alla mancata esasperazione delle (pur presenti) specializzazioni.

Un effetto che, per chiudere la mia riflessione, viene solo dall’*appiattimento*, della normalizzazione, entro una unica realtà urbana (ben posizionata nello spazio europeo) di tre eccellenze complementari.



## BIBLIOGRAFIA

- Barizza Sergio 1994 *Storia di Mestre*, Il Poligrafo Padova
- Benevolo L. 1996 (a cura di) *Venezia. Il Nuovo Piano Urbanistico*. Editori Laterza Bari
- Brunello P. 1990 (a cura di) *Mestre Infedele*. Nuova Dimensione, Portogruaro
- Brunello P. 1990 *Dubbi sull'esistenza di Mestre e prove sulla sua inesistenza*. In Oltre Il Ponte N.31
- Canciani D. 1990 (a cura di ) *La Città Invisibile. Storie di Mestre* Arsenale, Venezia
- COSES 2003 *Studio sugli effetti della produzione alberghiera nell'economia veneziana* Rapporto 78/2003 a cura di Scaramuzzi, Di Piazza e Frare, mimeo
- COSES 2003 *La distribuzione commerciale in provincia di Venezia* Rapporto 84 a cura di Scaramuzzi e Furegon
- COSES 2003 *Posizionamento di Venezia nello spazio europeo* Doc.517 a cura di Scaramuzzi
- COSES IRES 2003 Documenti relativi allo *Studio sull'Economia della Terraferma Mestrina*. Autori Vari, mimeo
- COSES 1989 *Rete commerciale e abitudini di acquisto a Venezia*, Comune di Venezia mimeo
- Gallino L., 2003 *La scomparsa dell'Italia Industriale*, Einaudi. *Vele* Torino
- Hugo, A. (1835) *Da France Pittoresque ou Description pittoresque, topographique et statistique des Départements et Colonies de la France*. Paris 1835
- Lando F., Zanetto G. 1980 *Mestre: analisi tipologica di una struttura urbana* In Bollettino Della Societa' Geografica Italiana Serie X Vol.Ix Fasc.7-9
- Marini D. 2002 (a cura di) *Nord Est 2002. Rapporto sulla società e l'economia*. Fondazione Nord Est Studi Ricerche e Progetti, Venezia
- Pedenzini C. Scaramuzzi I. *Commercio e Città*, Il Mulino 1998 Collana COSES Ricerche
- Pugliese T., 1990 (a cura di) *Porto Marghera. Proposte per un futuro possibile*, Franco Angeli, Milano.
- Rozenblat e Cicille (2003) *Les Villes Européennes. Analyse comparative*. DATAR Paris
- Rumiz P. 2003 *E' Oriente*, Feltrinelli

Sito Internet del COSES: <http://www.provincia.venezia.it/coses>