

Le nuove vie di Porto Marghera

Itinerari guidati nell'area industriale

26.11.08 >>> 27.03.09

VEGI



con il patrocinio di:



main partner:



partner:



L'iniziativa **Le nuove vie di Porto Marghera** è realizzata in sinergia con l'Assessorato alla Produzione culturale del Comune di Venezia

Organizzazione generale

VEGA Parco Scientifico Tecnologico di Venezia

Comitato scientifico

Gianpietro Marchiori - VEGA Parco Scientifico Tecnologico di Venezia

Giancarlo Carnevale - Università I.U.A.V. di Venezia

Giovanni Luigi Fontana - Università degli Studi di Padova

Umberto Margiotta - Università Cà Foscari di Venezia

Gianluca Palma - Ente della Zona Industriale di Porto Marghera

Giorgio Sarto - Laboratorio Mestre Novecento

Coordinamento organizzativo

Ilaria Abrami - VEGA Parco Scientifico Tecnologico di Venezia

Chiara Ambrosi

Foscar Porchia

Con la collaborazione di:

Daniela Doremi

Comunicazione e Ufficio Stampa

Ilaria Abrami - VEGA Parco Scientifico Tecnologico di Venezia

Progetto grafico

Francesco Cazzin

Tipografia

Grafiche Veneziane

Ringraziamenti

Si ringrazia l'Ente della Zona Industriale di Porto Marghera per la gentile concessione dei documenti storici esposti.

Si ringraziano l'Ufficio Scolastico Regionale e gli Itinerari Educativi del Comune di Venezia per la gentile collaborazione.

Per informazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel: 041 509 34 29 (dal lun al ven ore 9:30-13:30)

Introduzione.....	5
-------------------	---

ITINERARI

Scheda sintetica complessiva.....	6
1) La via del VEGA: ricerca e tecnologie innovative.....	12
2) La via del VEGA, tra nuovi progetti e archeologia industriale.....	26
3) La via dell'Idrogeno.....	34
4) La via dell'Elettricità.....	42
5) La via della Raffineria.....	50
6) La via del Vetro.....	52
7) La via del Mare.....	56
8) La via del Grano.....	64
9) La via della Chimica.....	66
10) La via del Riciclo.....	68
11) La via del Porto e della Logistica.....	70
12) La via dell'Alluminio.....	78
13) La via della Comunicazione.....	80
14) La via della Natura.....	86

APPROFONDIMENTI TEMATICI

VEGA: un sistema integrato di imprese, istituzioni, progetti e risorse per Porto Marghera <i>Gianpietro Marchiori</i>	8
Porto Marghera e la formazione della città di terraferma: un caso europeo <i>Giorgio Sarto</i>	28
Porto Marghera: evoluzione attuale e prospettive <i>Gianluca Palma</i>	44
Lineamenti per la lettura del paesaggio industriale di Porto Marghera <i>Giancarlo Carnevale ed Esther Giani</i>	58
"Le nuove vie di Porto Marghera" e il turismo industriale <i>Giovanni Luigi Fontana</i>	74
L'innovazione nella scuola secondaria <i>Umberto Margiotta</i>	82



Le nuove vie di Porto Marghera, quattro mesi di fabbriche e di laboratori aperti, dal 26 novembre 2008 al 27 marzo 2009, è un itinerario unico di rete e di conoscenza delle attività di innovazione e del processo di sviluppo e di trasformazione dell'area industriale veneziana e della vicina gronda lagunare.

Il grande successo dell'edizione dello scorso anno, nata in occasione di Mestre Novecento per le celebrazioni del 90° di Porto Marghera, ci ha spinto a riproporla, con una formula rinnovata, forti di un interesse crescente di una fetta sempre maggiore di pubblico verso una nuova ed emergente forma di turismo che abbina industria, cultura e territorio e che viene definita turismo industriale.

Proprio in questo periodo di difficoltà economica, oltre 40 tra Enti, Istituzioni e realtà industriali più all'avanguardia hanno compreso l'importanza strategica di fare sistema tramite una comunicazione congiunta che rappresenta un modello esemplare di sinergia a favore della crescita tecnologica, economica e culturale di questo territorio.

Il calendario prevede 14 itinerari che guidano il visitatore attraverso *Le nuove vie di Porto Marghera*, un percorso originale tra ricerca e tecnologie innovative, nuovi progetti, patrimonio industriale e trasformazioni urbane, al fine di accrescere la divulgazione della storia, del presente e del futuro di quest'area industriale tra le più grandi d'Europa.

L'obiettivo della manifestazione è anche quello di facilitare il rapporto Scuola – Impresa – Territorio, attraverso un contatto diretto degli studenti, in particolare i maturandi e i laureandi dei Licei, degli Istituti Superiori e delle Università della nostra Regione del Veneto, con il mondo imprenditoriale.

Un sentito ringraziamento va a tutti i partner che hanno creduto fortemente in questo progetto e ai componenti del Comitato Scientifico per il loro prezioso contributo, con l'auspicio che *Le nuove vie di Porto Marghera* diventi un appuntamento fisso, in linea con iniziative simili che si stanno diffondendo in Italia e in Europa.

Un grazie di cuore allo staff organizzativo per lo splendido lavoro svolto.

Gianpietro Marchiori
Amministratore Delegato
VEGA Parco Scientifico Tecnologico di Venezia

Luana Zanella
Assessora alla Produzione culturale
Comune di Venezia

ITINERARIO	SOGGETTI COINVOLTI	DESTINATARI
1) La via del VEGA: ricerca e tecnologie innovative	VEGA; Distretti produttivi BBCC, MDM, METAS, SKYD; Hydrogen Park; Nanofab	Cittadinanza e scuole. Età min: anni 12
2) La via del VEGA, tra nuovi progetti e archeologia industriale	Condotte Immobiliare, Docks Venezia, Immobiliare Complessi Nova Marghera	Cittadinanza e scuole. Età min: anni 12
	Enel Hydrogen Park	Cittadinanza e scuole. Età min: anni 12
3) La via dell'Idrogeno	Gruppo Sapio	Cittadinanza e scuole Età min: anni 12
	Venezia Tecnologie	Solo scuole e università Età min: anni 18
4) La via dell'Elettricità	Enel	Cittadinanza e scuole. Età min: anni 12
5) La via della Raffineria	Eni Raffineria	Solo scuole Età min: anni 17
6) La via del Vetro	Pilkington	Cittadinanza e scuole. Età min: anni 15
	Stazione Sperimentale del Vetro	Solo scuole Età min: anni 15
7) La via del Mare	Fincantieri	Cittadinanza e scuole. Età min: anni 16
8) La via del Grano	Grandi Molini Italiani	Cittadinanza e scuole. Età min: anni 12
9) La via della Chimica	Arkema, Montefibre, Polimeri Europa, Solvay Fluor Italia, SPM, Syndial	Solo scuole. Età min: anni 12
10) La via del Riciclo	Ecoprogetto Venezia	Cittadinanza e scuole. Età min: anni 14
11) La via del Porto e della Logistica	Autorità Portuale di Venezia	Cittadinanza e scuole. Età min: anni 9
12) La via dell'Alluminio	Alcoa Trasformazioni	Cittadinanza e scuole. Età min: anni 18
13) La via della Comunicazione	Poste Italiane	Cittadinanza e scuole. Età min: anni 14
14) La via della Natura	Isituzione I Parchi di Mestre, Marco Polo System	Cittadinanza e scuole. Età min: anni 8
	Direzione Regionale Progetto Integrato Fusina	Solo scuole Età min: anni 14



SINTESI VISITA E DURATA

Itinerario virtuale di illustrazione del Sistema VEGA e dei Distretti e Metadistretti produttivi nei settori di punta dell'innovazione tecnologica: Beni culturali, Digitalmediale, Ambiente, Aerospazio. Visita ai lab. di Nanotecnologie.
Durata 3 ore. N° max 60 pax

Saranno illustrati i progetti delle aree di sviluppo del PST di Venezia. Al termine, breve itinerario guidato di archeologia industriale nelle aree presentate.

Durata 2 ore. N° max 60 pax

Visita alla centrale Enel di Fusina dove verrà presentato il cantiere della più grande centrale ad idrogeno al mondo.
Durata 3 ore. N° max 50 pax

All'interno della Via VEGA n.1, Hydrogen Park illustrerà i progetti di ricerca e di sviluppo sull'idrogeno.

Visita all'impianto di frazionamento e di liquefazione dell'ossigeno e alla sala controllo di Sapiro.

Durata 3 ore. N° max 30 pax

Presentazione dei progetti di Venezia Tecnologie e visita al prototipo di imbarcazione ad idrogeno.

Durata 3 ore N° max 60 pax

Visita alla storica centrale Conte Volpi del 1926, in cui all'interno si possono ancora vedere le turbine entrate in servizio negli anni '50.

Durata 3 ore. N° max 50 pax

Visita agli impianti della raffineria.

Durata 3 ore. N° max 25 pax

Visita allo stabilimento della Pilkington che, in questo sito, produce e commercializza vetro per edilizia.

Durata 3 ore. N° max 25 pax

Visita ai laboratori della Stazione Sperimentale del Vetro all'interno del Parco Scientifico Tecnologico di Venezia.

Durata 3 ore. N° max 20 pax

Si visiterà lo storico cantiere navale della Fincantieri e le sue grandi navi da crociera nelle varie fasi di costruzione.

Durata 3 ore. N° max 50 pax

Visita allo stabilimento della Grandi Molini Italiani, ai laboratori e ai reparti produttivi.

Durata 2 ore. N° max 50 pax

Visita allo stabilimento Petrolchimico con presentazione delle varie società insediate e illustrazione delle aree di produzione.

Durata 3 ore N° max 50 pax

Presentazione del Polo di trattamento rifiuti con visita agli impianti di termovalorizzazione e di produzione del CDR.

Durata 2 ore. N° max 40 pax

Itinerario in vaporetto attraverso i canali della zona industriale.

Durata 3 ore. N° max 100 pax

Itinerario in bicicletta dalla Torre Hammon di VEGA alla ex Torre di Raffreddamento dell'area ex Azotati.

Durata 2 ore. N° max 25 pax

Visita allo stabilimento dell'Alcoa dove, nei reparti fonderia e laminatoio si potrà assistere ai vari processi produttivi.

Durata 3 ore. N° max 50 pax

Visita al centro polifunzionale di Via Torino e al Centro di Meccanizzazione di Tesserà.

Durata 3 ore. N° max 50 pax

Visita al Forte Marghera e al Parco di San Giuliano.

Durata 3 ore. N° max 50 pax

Visita al depuratore di Fusina e illustrazione dei progetti per il Vallone Moranzani.

Durata 3 ore. N° max 25 pax

VEGA: UN SISTEMA INTEGRATO DI IMPRESE, ISTITUZIONI, PROGETTI E RISORSE PER PORTO MARGHERA

Nel complesso processo di trasformazione e riqualificazione dell'area industriale di Porto Marghera, VEGA è impegnato a favorire l'intreccio tra sostenibilità umana, socio-economica e ambientale nello sviluppo di nuove tecnologie a servizio sia della persona che a supporto della crescita economica culturale e sociale del tessuto locale.

L'art. 4 dello Statuto di VEGA attribuisce alla società "la finalità dello sviluppo di Porto Marghera attraverso la creazione di centri, attività e servizi che promuovono l'innovazione tecnologica, gestionale e organizzativa delle imprese industriali e dei servizi, anche con iniziative collocate nel territorio".

L'APSTI, Associazione Italiana dei Parchi Scientifici e Tecnologici, definisce i Parchi "organizzazioni che operano per accrescere la competitività del territorio di propria competenza attraverso l'attivazione di progetti di ricerca e di sviluppo, di trasferimento di tecnologia e di sviluppo di affari, gestendo un sistema di relazioni tra imprese, università, centri di ricerca, amministrazioni pubbliche ed istituti di credito".

L'operato di VEGA è riassumibile in tre missioni:

- 1. la riqualificazione urbana e ambientale** di una parte della prima zona industriale di Porto Marghera nel primo Parco Scientifico Tecnologico d'Italia con 200 aziende e 2000 addetti, esempio di riconversione di un'area di produzione di fertilizzanti chimici in un nuovo modello di sviluppo eco-compatibile;
- 2. la riqualificazione industriale** tramite l'avvio di una serie di iniziative che facilitano il trasferimento di conoscenze, in particolare scientifiche e tecnologiche, dalle Università e dalle grandi aziende, al tessuto delle PMI del territorio veneziano e veneto;
- 3. la riqualificazione progettuale e scientifica** con l'attivazione di un sistema territoriale dell'innovazione e del trasferimento tecnologico mediante lo sviluppo di un modello che consenta di ottimizzare le forze di ricerca e sviluppo prodotte all'interno del Parco e percorsi di innovazione, sia di prodotto che di processo, nelle aziende del Parco e nel territorio.

1. La riqualificazione urbana e ambientale

a) Il Progetto VEGA

Il Progetto VEGA ha avuto inizio nel 1993, anno di costituzione di VEGA Scarl, la società consortile a responsabilità limitata, senza fini di lucro di gestione del Parco, che ha, tra i soci fondatori, gli Enti Locali (il Comune e la Provincia di Venezia, la Regione del Veneto tramite Veneto Innovazione, le Università Veneziane Ca' Foscari e IUAV, il Gruppo ENI).

La sfida raccolta in questo periodo storico, caratterizzato dal lento e inesorabile declino produttivo e occupazionale dell'area industriale di Porto Marghera, è stata quella di rilanciare l'economia locale, e per induzione, anche dell'intero territorio regionale, con l'innesto di un nuovo modello di sviluppo eco-compatibile, che, operando a stretto contatto con l'Università e i Centri di Ricerca e di Eccellenza, facilita ed organizza relazioni e rende appetibile, in un'area completamente trasformata e fornita dei più avanzati supporti tecnologici, anche l'insediamento di imprese giovani e innovative. Un passaggio di testimone dalle produzioni ormai abbandonate di fertilizzanti chimici di quella che era la prima zona industriale di Porto Marghera, risalente agli anni '20, al Polo Scientifico e Tecnologico che si è sviluppato senza dimenticare la storia: i moderni edifici di VEGA si inseriscono e si amalgamano in un contesto di vecchie fabbriche e manufatti, in parte ristrutturati, espressione delle suggestioni del recente passato e simbolo di archeologia industriale.



In questi primi anni di operatività VEGA ha avuto un trend di crescita e di sviluppo che non ha eguali nel territorio e ha raggiunto un importante traguardo: riqualificare un'area di 10 ettari "VEGA1", circa un terzo dell'intero progetto di trasformazione a Parco Scientifico Tecnologico (su un totale di 35, come previsto dagli strumenti urbanistici comunali), creando un ambiente di respiro internazionale, un luogo attrezzato e accogliente dove le 200 aziende attualmente insediate e le 2000 persone che vi lavorano possono operare in una situazione analoga a quella di strutture simili di altre capitali europee, facilmente raggiungibili dal vicino aeroporto Marco Polo, distante solo pochi chilometri. L'in-put è stato dato dall'Unione Europea che ha individuato l'area dove oggi insiste VEGA nell'"Obiettivo 2", cioè una zona in declino industriale e quindi destinataria di contributi pubblici.

VEGA ha quindi saputo gestire e utilizzare più di 30 milioni di euro, fondi strutturali europei, erogati e gestiti dalla Regione del Veneto, per attività di urbanizzazione, edificazione, infrastrutturazione tecnologica, oltre che di acquisizione di strumentazione scientifica altamente sofisticata in dotazione alle due Università veneziane utilizzata per ricerca e commesse alle imprese. Finanziamenti che hanno rappresentato il motore di traino per l'attrazione di investimenti privati.

b) La Fase privata

Nell'estate del 2000 si è dato il via alla cosiddetta "Fase privata" di sviluppo di VEGA, con l'intervento del co-developer Nova Marghera, la prima società che ha creduto in VEGA continuando il progetto di sviluppo urbano (altri 40.000 mq di nuove edificazioni) e le attività di marketing per il completamento di VEGA.

Tutti gli investimenti sono stati indispensabili per la creazione dell'habitat ideale per l'insediamento di imprese innovative e per svolgere, in parallelo, l'attività di Parco Scientifico Tecnologico.

Lo sviluppo degli altri 25 ettari, le aree VEGA 2, 3 & 4 prosegue grazie agli operatori privati: Condotte Immobiliare (VEGA 2), Immobiliare Complessi (VEGA 3) Docks Venezia (VEGA 4).

c) VEGA e l'Ambiente

VEGA è il primo Parco Scientifico in Italia ad aver conseguito la certificazione del proprio sistema di Gestione Integrato Qualità-Ambiente, riconosciuta a livello internazionale (ISO 9001 – ISO 14001). È stato intrapreso il percorso per la Registrazione EMAS, con verifica di convalida a marzo 2008.

VEGA ha adottato una politica ambientale rivolta alla creazione di nuove aree verdi, alla riduzione dei consumi di energia elettrica, all'organizzazione della raccolta differenziata dei rifiuti.

Tra gli obiettivi di miglioramento, si prevede: l'autoproduzione di energia elettrica, con installazione di un impianto fotovoltaico; l'ottimizzazione della gestione dei rifiuti speciali prodotti dagli utenti sensibili; la riduzione delle emissioni diffuse da traffico veicolare, mediante limitazione degli accessi al Parco per i soli utenti insediati.

2. La riqualificazione industriale, progettuale e scientifica: le politiche di innovazione di VEGA

Le politiche di innovazione di VEGA sono rivolte al raggiungimento degli obiettivi prefissati dallo Statuto della società, dai Soci e dalla funzione attribuita ai Parchi Scientifici Tecnologici dagli organismi nazionali ed internazionali che governano la materia.

VEGA opera nei settori di punta del mercato della conoscenza: Nanotecnologie, ICT e Digital Mediale, Beni culturali, Ambiente e Sviluppo Sostenibile, Aerospazio, Biotecnologie e Formazione. con la finalità di diffusione delle innovazioni alle aziende insediate nel Parco e alle imprese del territorio, tramite la creazione di un Sistema che fa rete con gli Enti, le Istituzioni e il mondo imprenditoriale.

La sfera dell'azione di propulsione dell'innovazione di VEGA è rivolta, in particolare :

1. alle organizzazioni insediate nel Parco, gli **"utenti"**, che beneficiano di tutti i servizi concessi da VEGA e che sono soggette alle politiche di indirizzo e alle strategie di sviluppo del Parco;
2. agli **"altri insediati"** nel Parco che, pur beneficiando solo parzialmente dei servizi offerti, sono in stretta relazione con VEGA in quanto fanno parte del territorio da esso governato per quanto concerne politiche di indirizzo e strategie di sviluppo;
3. alle **imprese locali** che, pur non essendo insediate all'interno del PST, utilizzano le piattaforme tecnologiche d'avanguardia e gli spazi offerti da VEGA.

Il processo per il raggiungimento degli obiettivi è dato da una serie di indicatori, tra cui: la quasi totalità degli spazi occupati e la customer satisfaction e il Bilancio sociale per misurare il grado di soddisfazione sui servizi offerti da parte degli utenti e l'impatto di VEGA sul territorio; l'insediamento di 16 laboratori di eccellenza nei settori Ambiente e Green Chemistry (Consorzio INCA, Depuracque Impianti), Biotecnologie e biologia sintetica (Experteam, Associazione ABO per le biotecnologie in oncologia, Xeptagen, Living Tech Lab, Protolife, Valida-Biolab), Restauro dei Beni Culturali (Arcadia Ricerche, Ducale Restauro), Nanotecnologie (Nanofab e Civen), Metrologia (Asit Instruments, Unilab), Ingegneria e Analisi (Stazione Sperimentale del Vetro, Tecnomare).

L'azione strategica di propulsione all'innovazione di VEGA verso le imprese insediate e del territorio, viene realizzata, in collaborazione con il settore accademico, dalla Divisione Ricerca e Innovazione di VEGA tramite il Project Office e l'Ufficio Promozione e Comunicazione che rappresentano i nuovi e futuri motori dell'ingegneria dell'innovazione del Parco Scientifico veneziano.



Le professionalità creative delle due strutture lavorano per obiettivi di risultato e gestiscono, attraverso il sistema del multi-project management, attività, progetti e risorse.

Il Project Office, il team working dell'Area Innovazione, gestisce, in particolare, una serie di strumenti operativi, quali:

1. il VEGA Focus: gruppi tematici di ricerca, costituiti da aziende, associazioni ed enti, con il supporto del settore finanziario, su temi specifici di innovazione di prodotto e di processo produttivo;
2. Il TTO, Technology Transfer Office, in fase avanzata di organizzazione con le due Università veneziane, Ca' Foscari e IUAV, per favorire la nascita di nuove imprese innovative che portano sul mercato prodotti o servizi basati sui risultati della ricerca, con il coinvolgimento degli stessi ricercatori.

Grazie al Project Office, VEGA realizza, inoltre, progetti locali, nazionali e internazionali, tramite l'utilizzo di fondi regionali, statali e comunitari.

L'azione strategica di rete e di sistema con le imprese insediate e del territorio è realizzata attraverso lo strumento dei Distretti e Metadistretti, grazie alla Legge regionale n. 8/2003 (poi modificata dalla L.r. 5/2006) che favorisce le aggregazioni di imprese, istituzioni e il settore della ricerca.

VEGA ha creato quattro Distretti produttivi: il Metadistretto Veneto per i Beni culturali, l'MDM Metadistretto Digital Mediale Veneto, METAS Metadistretto Veneto dell'Ambiente per lo Sviluppo Sostenibile, e SKYD il Distretto Veneto dell'Aerospazio e dell'Astrofisica.

Si tratta un vero e proprio sistema veneto, unico in Italia, di sinergie e progettualità che riunisce 2000 aziende, 40.000 dipendenti e un fatturato di oltre 27 miliardi di euro.

Il percorso di VEGA è quello di continuare a procedere a supporto dell'economia locale e della crescita scientifica e culturale del suo territorio, con un obiettivo già in fase di realizzazione: mettere a disposizione le proprie piattaforme tecnologiche a favore della ricerca applicata anche al di fuori dei confini nazionali, agevolando in tal modo, per quanto compete alla sua sfera di competenza, l'internazionalizzazione e l'affermazione del territorio veneziano e veneto come area della ricerca e dell'innovazione, riconosciuta a livello globale.

Gianpietro Marchiori

Amministratore Delegato di VEGA Parco Scientifico Tecnologico di Venezia



VEGA Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia

www.vegapark.ve.it

VEGA Parco Scientifico Tecnologico di Venezia e' la prima fase reale e concreta del processo di trasformazione dei 2200 ettari di Porto Marghera, una delle zone industriali più grandi d'Europa. A dieci minuti dall'aeroporto internazionale Marco Polo e dalle principali vie di comunicazione, si sta sviluppando la Città della Conoscenza, Scienza e Tecnologia dove, nei prossimi dieci anni, si insedieranno 1.000 aziende e 10.000 addetti, con spazi per laboratori e cultura, studios cinematografici e musicali, centro congressi.

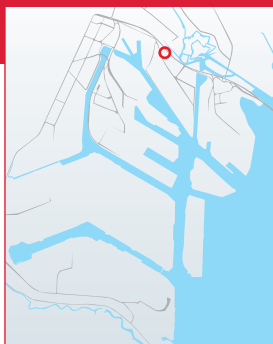
VEGA è il primo Parco Scientifico Tecnologico d'Italia con 200 aziende e 2000 addetti, modello, a livello europeo, di riconversione ambientale, riconosciuto dalle certificazioni internazionali per la qualità della gestione rispetto all'ambiente (ISO 14001) e ai servizi (ISO 9001).

VEGA opera nei settori di punta dell'innovazione tecnologica: **Nanotecnologie, ICT e Digital Mediale, Ambiente e Sviluppo sostenibile, Beni culturali, Aerospazio, Biotecnologie, Formazione, Servizi avanzati.**

Le attività di innovazione sono realizzate dal "**Sistema VEGA**" costituito da società partner o partecipate e dai Cluster tematici:

- **Nanofab** è la società che gestisce la Nanofabrication Facility, una delle prime piattaforme tecnologiche italiane dedicate al trasferimento delle nanotecnologie all'industria;
- **Hydrogen Park** e **Venezia Tecnologie** realizzano, in sinergia con VEGA, lo sviluppo di progetti e di iniziative sull'utilizzo dell'idrogeno;
- **Consorzio Venezia Ricerche** è il braccio operativo di VEGA per la ricerca scientifica applicata e la cross fertilization;
- **Metadistretto Veneto per i Beni culturali**, con oltre 270 imprese, è il primo in Italia dedicato al restauro, conservazione e valorizzazione dei beni culturali;
- **MDM Metadistretto Digital Mediale Veneto** è la più grande comunità Digital-mediale italiana, con 800 aziende tra le più dinamiche delle 42.000 del settore digitalmediale della Regione;
- **METAS il primo Metadistretto dell'Ambiente per lo Sviluppo Sostenibile** d'Italia, cui hanno aderito 400 imprese venete con un fatturato di 4,5 miliardi di euro;
- **SKYD, il Distretto Veneto dell'Aerospazio e dell'Astrofisica**, con oltre un centinaio di aziende, promosso da VEGA e dal CISAS, il Centro Interdipartimentale di Studi Aerospaziali dell'Università di Padova.

Il Parco Scientifico Tecnologico veneziano è gestito da VEGA Scarl, società senza fini di lucro costituita da 34 soci, tra cui gli Enti Pubblici locali, il Gruppo ENI, Veneto Innovazione e le due Università veneziane.



Luogo della visita: VEGA Parco Scientifico Tecnologico di Venezia

Destinatari: cittadinanza, studenti delle scuole secondarie di primo e secondo grado, studenti universitari, gruppi aziendali

Età minima: anni 12

Numero massimo partecipanti: 60

Durata: 3 ore

Punto di ritrovo: VEGA, via della Libertà 12, Sala 1 Edificio Porta dell'Innovazione

Modalità di arrivo: qualsiasi autobus da Venezia (fermata Fincantieri) e per Venezia (fermata VEGA) e treni locali (fermata Porto Marghera)

Modalità di visita: itinerario virtuale

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven ore 9:30-13:30)

L'itinerario ripercorre la storia di uno dei siti storici della prima zona industriale di Porto Marghera fino a giungere al simbolo della sua radicale trasformazione: VEGA Parco Scientifico Tecnologico di Venezia.

Il 1993 è l'anno di svolta di quest'area: cessata la produzione di fertilizzanti chimici, viene costituita la società VEGA Scarl che dà il via alla realizzazione del progetto grazie ai fondi europei, erogati e gestiti dalla Regione del Veneto, per l'urbanizzazione, l'edificazione e le infrastrutture tecnologiche. Nel 1996 nasce VEGA 1, la prima delle quattro aree destinate dagli strumenti urbanistici del Comune di Venezia a Parco Scientifico Tecnologico. La Provincia di Venezia certifica le attività di bonifica, tra le prime realizzate nell'area industriale veneziana.

La visita prosegue con la descrizione delle politiche di innovazione di VEGA nei settori tecnologicamente più all'avanguardia, quali: Beni culturali, ICT e Digital mediale, Ambiente e Aerospazio. Grazie alla Legge regionale 8/2003 (poi modificata dalla L.r. 5/2006) che favorisce le aggregazioni tra imprese, istituzioni e il settore della ricerca, VEGA ha creato quattro Distretti produttivi: BBCC, MDM, METAS e SKYD, un vero e proprio sistema veneto di sinergie e progettualità che riunisce 2000 aziende, 40.000 dipendenti e un fatturato di oltre 27 miliardi di euro. Con il Project Office, il team working dell'Area Innovazione, VEGA cura la realizzazione di progetti locali, nazionali e internazionali, cercando le migliori soluzioni di realizzabilità scientifica, tecnica e finanziaria. Grande successo sta ottenendo "VEGA Focus", gruppi tematici di aziende, Associazioni ed Enti che si incontrano su temi specifici di innovazione industriale, sviluppo di prodotto e di processo. La nascita di start up e di nuove idee imprenditoriali è promossa da VEGA con il TTO, Technology Transfer Office in, in fase di avanzata organizzazione, creato in accordo con le Università veneziane, Ca' Foscari e IUAV.

L'itinerario comprende anche l'illustrazione dei progetti di Hydrogen Park, il Consorzio Marghera per l'idrogeno, che ha sede al Parco ed è partecipato da VEGA.



Metadistretto Veneto dei Beni Culturali

www.distrettobbcc.it

Il Metadistretto Veneto dei Beni Culturali, riconosciuto dalla Regione del Veneto in base alle leggi Regionali 8/2003 e 5/2006, è sorto con l'obiettivo di incentivare lo sviluppo dell'intera filiera dei beni culturali (restauro, conservazione e valorizzazione) e sostenere le aziende del settore. Il Metadistretto si presenta come un unicum all'interno del panorama dei distretti e metadistretti italiani, in quanto **unico metadistretto produttivo legato al settore dei beni culturali**.

Il Metadistretto promuove e coordina progetti a livello nazionale ed internazionale, favorendo la collaborazione fra aziende ed istituzioni, sostenendo attività di ricerca e sperimentazione e incentivando lo scambio di know how fra il mondo scientifico e le imprese.

Al Metadistretto hanno aderito oltre **277 aziende** presenti su tutto il territorio (restauro e conservazione, produzione di materiali, museologia e museotecnica, valorizzazione, sistemi digitali, etc.) e **24 fra enti e istituzioni** (la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici, le principali università della regione, centri di ricerca, associazioni di categoria, etc.).

OBIETTIVI

- Favorire lo sviluppo della filiera dei beni culturali.
- Individuare e coordinare progetti a livello nazionale e internazionale.
- Sostenere le aziende e valorizzare le eccellenze, stimolando la competitività.
- Favorire il coordinamento e la sinergia fra le varie realtà impegnate nel settore.
- Promuovere e sostenere progetti di ricerca e il trasferimento tecnologico.

ATTIVITÀ REALIZZATE

- Convegni e fiere nazionali e internazionali.
- Diffusione di studi e ricerche sul restauro.
- Firma di accordi per favorire le imprese e la formazione nel settore.
- Master e corsi di formazione per occupati e inoccupati.
- Partecipazione a bandi nazionali ed europei.
- Pubblicazioni per la promozione del patrimonio artistico e del territorio.
- Progetti di valorizzazione.
- Ricerca di materiali e tecniche innovative per il restauro.
- Sostegno ed affiancamento alle aziende per la partecipazione a bandi internazionali.



METAS Metadistretto Veneto dell'Ambiente per lo Sviluppo Sostenibile

metas.vegapark.ve.it

METAS è il Metadistretto Veneto dell'Ambiente per lo Sviluppo Sostenibile, un distretto atipico rispetto ai cluster produttivi classici, il primo in Italia che aggrega imprese, enti ed istituzioni che si occupano a vario titolo di ambiente. A livello regionale sono circa 2.000 le aziende che operano nel settore impiegando 40.000 addetti, con un volume d'affari stimato in 21 miliardi di euro.

Gli Enti promotori

Promosso a gennaio 2008 da VEGA Parco Scientifico Tecnologico di Venezia e da IDEAS, Centro Interdipartimentale dell'Università Ca' Foscari di Venezia, METAS ha ottenuto il riconoscimento ufficiale della Regione del Veneto a luglio 2008 in base alla L.r. 8/2003 (poi modificata dalla L.r. 5/2006) che favorisce l'aggregazione tra imprese, istituzioni e il settore della ricerca.

Fanno parte di METAS oltre 400 imprese, e tra i soggetti istituzionali, si annoverano: il CNR, lo IUAV e l'Università Ca' Foscari di Venezia, l'Istituto Nazionale di Urbanistica, Enti Locali, Associazioni di Categoria e di Volontariato.

DALLE INDUSTRIE PESANTI ALLE IMPRESE PENSANTI E SOSTENIBILI

Riqualficazione ambientale dei siti produttivi

- Dai terreni contaminati alle nuove potenzialità dei suoli
- Dal degrado ambientale alla riqualficazione partecipata delle aree dismesse
- Dalla diffusione delle discariche alla gestione integrata e al riciclo dei rifiuti

Nuove produzioni eco-compatibili

- Dal petrolchimico all'agro-chimica: le bioraffinerie
- Dalle aree industriali inquinate all'ecological industry
- Dall'agricoltura dipendente dal petrolio all'agricoltura sostenibile e multifunzionale

Riqualficazione dei territori e dei paesaggi

- Dai paesaggi degradati alla pianificazione delle risorse territoriali e ambientali
- Dagli impatti turistici all'eco-turismo e alle green way
- Dal turismo invadente al turismo responsabile (citizen monitoring)

Eco Science Center

La prima esperienza italiana per la diffusione dei principi e delle buone pratiche relative allo sviluppo sostenibile "Made in Veneto", dove nella stessa struttura convivono la dimensione educativa, quella comunicativa e imprenditoriale, la formativa ed espositiva.

Sistema della comunicazione METAS

- Osservatorio e Banca dati
- Partecipazione a Fiere
- Promozione di eventi e convegni



MDM Metadistretto Digital Mediale Veneto

www.digitalmediale.it

Il Metadistretto Digitalmediale del Veneto (MDM) è il più grande cluster italiano di aziende che operano nel settore digitalmediale, con **800** aderenti e quasi **12.000** addetti - **780** Aziende, 6 Unindustrie provinciali, 6 Enti pubblici territoriali, 4 Università, 5 Centri di Ricerca e Innovazione e 30 tra Associazioni e fondazioni regionali.

Il settore digitalmediale rappresenta la spina dorsale dello sviluppo economico e sociale; esso coinvolge, direttamente, **465 mila imprese in Italia (l'8% del PIL nazionale)** di cui **42.000 venete** (terza regione in Italia) che operano in qualità di: **Creativi** (agenzie di Marketing e Comunicazione, fotografi, studi di progettazione architettonica); **Creatori di Contenuti** (Web Designer, studi grafici, produttori multimediali e di Realtà Virtuale); **service providers** (Telecomunicazioni, Software Vendor, Consulenti informatici, System Integrator); **operatori audiovisivi** (Cinema, Televisione radio), **organizzatori di eventi e designer industriali**.

Il Metadistretto MDM persegue un programma di attività triennale finalizzato a sperimentare nuovi modelli di business, favorire il trasferimento di tecnologie tra gli associati, aumentare il networking e l'interazione tra le aziende e favorire la ricerca e l'individuazione di investitori.

PRINCIPALI AREE DI ATTIVITÀ ED EVENTI:

Ricerca e sviluppo:

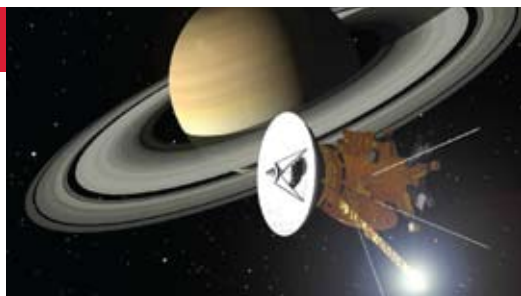
- Presentazione ed avvio di **7 progetti di Sviluppo e Trasferimento Tecnologico**, che coinvolgono oltre **140 aziende**, per **7 milioni di investimenti** e 2,5 milioni di contributi regionali.

Attività di supporto all'investimento in capitale di rischio e di internazionalizzazione

- **N4G – Networking for Growth** Portale web (www.net4g.org) che mette in rete investitori e imprenditori ed è collegato a "Partnership for Growth", iniziativa dell'Ambasciata Americana in Italia.
- **"Mind The Bridge" Venture Camp** (www.mindthebridge.org) : evento di presentazione di progetti finalisti di una Business Plan Competition volta a mettere in contatto le startup italiane più innovative con imprese e investitori della Silicon Valley.
- Partecipazione al **Digibusiness Think Tank**, network europeo di organizzazioni e cluster di imprese dedicati alla promozione ed allo sviluppo dell'economia digitale.

Eventi istituzionali

- **Veneto Expo/Barcamp** appuntamento annuale con la comunità digitale veneta, in collaborazione con la Regione Veneto.
- **Digital Expo**: Evento organizzato in collaborazione con la Fondazione Biennale nel corso della Mostra del Cinema di Venezia, con incontri dedicati alle più innovative tecnologie digitali.



SKYD Distretto Veneto dell'Aerospazio e dell'Astrofisica

www.vegapark.ve.it

SKYD è il Distretto veneto dell'aerospazio e dell'astrofisica, filiera d'eccellenza che si propone l'obiettivo di accrescere la conoscenza, l'innovazione e le professionalità di un territorio veneto che conta 1300 aziende, 15.000 addetti, un fatturato di 2,5 miliardi di euro, 4 Centri di Ricerca, 2000 docenti e ricercatori.

Quattro i comparti di riferimento: **aeronautico, aeroportuale, spaziale e astrofisico.**

Gli Enti promotori

Promosso a gennaio 2008 da VEGA Parco Scientifico Tecnologico di Venezia e da CISAS, il Centro Interdipartimentale Studi e Attività Spaziali dell'Università di Padova, SKYD ha ottenuto il riconoscimento ufficiale della Regione del Veneto a luglio 2008 in base alla L.r. 8/2003 (poi modificata dalla L.r. 5/2006) che favorisce l'aggregazione tra imprese, istituzioni e il settore della ricerca.

Fanno parte di SKYD oltre un centinaio di imprese, 4 Associazioni di categoria, i 3 Parchi Scientifici Veneti, l'Università e la Provincia di Padova.

Le azioni strategiche

SkyD vuole essere l'espressione della migliore capacità del Veneto, polo di aggregazione per l'internazionalizzazione e la promozione di progettualità, l'attivazione di infrastrutture e di progetti di ricerca e sperimentazione, lo sviluppo di network per l'alta formazione e l'incentivazione di azioni di trasferimento tecnologico.

Tra i progetti di SKYD nel triennio 2008-2011:

- Realizzare un Centro di Eccellenza per lo sviluppo di nuove tecnologie spaziali e il Museo della Scienza e dello Spazio;
- Istituire un Centro Tecnologico per l'Aerospazio e l'Astrofisica per la creazione di alleanze e reti d'impresa anche in ambito internazionale;
- Sviluppare tecnologie per la produzione di aeromobili, dei relativi sottosistemi e di componentistica;
- Migliorare i sistemi di sicurezza aeroportuali;
- Introdurre nuovi materiali e tecnologie innovative di produzione per l'Astrofisica;
- Applicare tecnologie RFID per il monitoraggio e il controllo automatico dei bagagli in aeroporto;
- Partecipare a fiere nazionali e internazionali.



HYDROGEN PARK

www.hydrogenpark.com

E' ormai diffuso il consenso sul fatto che stiamo entrando in un'era in cui la nostra dipendenza dai combustibili fossili inizia ad agire da freno ed ostacolo per l'economia mondiale.

Una società che si basi sull'energia rinnovabile è possibile solo nella misura in cui parte di quell'energia può essere immagazzinata sotto forma di idrogeno. Idrogeno è oggi la parola che più di ogni altra esprime l'idea di futuro sostenibile. Da anni, ormai, si parla diffusamente dell'idrogeno come vettore energetico del futuro, capace di abbattere il livello di inquinamento atmosferico e, allo stesso tempo, di fornire energia per alimentare automobili e industrie.

L'utilizzo dell'idrogeno quale vettore energetico è individuato come uno dei temi di sviluppo prioritari nel medio e lungo termine nell'ambito delle strategie di sviluppo sostenibile dell'Unione Europea.

LUGLIO 2003 HydrogenPark nasce a Venezia come Consorzio tra alcune importanti società che operano nella filiera dell'idrogeno.

APRILE 2005 HydrogenPark viene trasformata in SCARL

SOCI ATTUALI

Enel, Sapio, Venezia Tecnologie, Vega, EVC Italia, Unindustria Venezia, Berengo, SAE Impianti, Arkema.

MISSION

La realizzazione a Marghera di attività dimostrative sulle varie possibilità di utilizzo dell'idrogeno, finalizzate ad acquisire tutte le informazioni utili per l'evoluzione delle varie tecnologie disponibili, e per la loro applicazione industriale o civile.

PRESUPPOSTI

Il progetto Idrogeno per Marghera si basa sui seguenti elementi esistenti:

- Rilevante disponibilità di idrogeno, proveniente dalle unità produttive presenti nel polo petrolchimico di Marghera
- La presenza nel polo di strutture industriali che già gestiscono la filiera completa dell'idrogeno e che garantiscono un approfondito know how anche per la sua applicazione sia per il settore stazionario sia per quello dei trasporti.

Le condizioni presenti nel Polo di Marghera consentono di sperimentare tutte le principali tematiche applicative:

- Stoccaggio
- Distribuzione
- Utilizzo per applicazioni stazionarie
- Utilizzo per il trasporto

MARZO 2005

Viene stipulato un Accordo di Programma tra il Ministero dell'Ambiente e la Regione Veneto per la realizzazione del Distretto per l'Idrogeno a Marghera finanziato con 10 milioni di euro.

In attuazione di tale accordo HydrogenPark ha promosso e curato la presentazione di 10 progetti di cui 8 sono stati ammessi a finanziamento.



Luogo della visita: VEGA Parco Scientifico Tecnologico di Venezia

Destinatari: cittadinanza, studenti delle scuole secondarie di primo e secondo grado, studenti universitari, gruppi aziendali

Età minima: anni 12

Numero massimo partecipanti: 60

Durata: 3 ore

Punto di ritrovo: VEGA, via della Libertà 12, Sala 1 Edificio Porta dell'Innovazione

Modalità di arrivo: qualsiasi autobus da Venezia (fermata Fincantieri) e per Venezia (fermata VEGA) e treni locali (fermata Porto Marghera)

Modalità di visita: itinerario virtuale

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven ore 9:30-13:30)

Con il supporto di video e filmati verranno illustrati i progetti di Hydrogen Park attualmente in corso di attuazione:

- **Enel:** Sviluppo di tecnologie innovative di produzione di idrogeno e elettricità da carbone e biomasse
- **Enel:** Sviluppo di cicli zero emissione a combustione di idrogeno
- **Enel:** Sistemi innovativi di accumulo dell'idrogeno
- **Venezia Technologie:** Attività sperimentali per l'allestimento di un vaporetto ad idrogeno
- **Sapio:** Produzione di energia elettrica e termica da syngas ottenuto da biomasse e altri residui organici
- **Sapio:** Sperimentazioni all'interno di stabilimenti produttivi, di tecnologie di microgenerazione di energia elettrica e calore con celle a combustibile e di mini impianti di rifornimento per mezzi alimentati ad idrogeno.
- **Sae Impianti:** "POSITIVE" avente per tema la sperimentazione e la costruzione di un prototipo innovativo di cella a combustibile di tipo PEM (Proton Exchange Membrane)
- **Veneto Innovazione:** Centro per l'Idrogeno per la creazione di un laboratorio che renda disponibili competenze e apparecchiature al servizio di operatori del settore.



NANOFAB Nanofabrication facility

www.nanofab.it

Nata all'interno dell'accordo tra Regione Veneto e Ministero dell'Università e della Ricerca scientifica che ha portato alla creazione nel dicembre del 2002 del Distretto veneto per le nanotecnologie, la Nanofabrication facility è una società consortile che ha tra i suoi soci il Vega - Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia, l'Associazione Civen - Coordinamento interuniversitario Veneto per le nanotecnologie, Veneto Nanotech Scpa, la Camera di Commercio di Venezia e Veneto Innovazione.

Con i suoi 2.700 mq di laboratori, NANOFAB è oggi una delle prime strutture di ricerca in Italia completamente dedicata al trasferimento delle nanotecnologie alla produzione industriale. Il centro lavora infatti come una struttura di ricerca interamente dedicata al trasferimento dell'innovazione tecnologica verso soggetti industriali, agenzie pubbliche ed altri enti di ricerca.

La storia

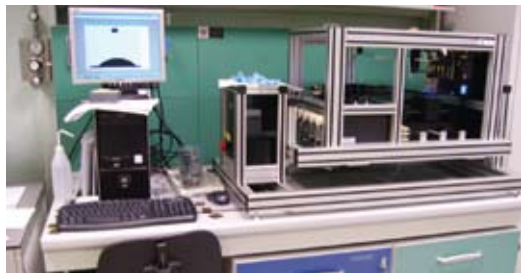
Il 17 dicembre 2002, con la firma del Memorandum of Understanding tra il Ministero dell'Università e della Ricerca scientifica, la Regione Veneto e una serie di altri enti pubblici e privati, è stato avviato ufficialmente il progetto di costituzione del Distretto veneto per le nanotecnologie, nato per precisa volontà del MIUR di sostenere lo sviluppo tecnologico e il trasferimento di tecnologie innovative alle imprese.

La scelta del Veneto quale sede del Distretto tecnologico per le nanotecnologie fu fatta in base alla presenza di forti competenze scientifiche nel mondo della ricerca universitaria unite e ad un mondo produttivo focalizzato su settori industriali caratterizzati da un elevato impatto potenziale delle nanotecnologie.

Alla firma del MOU ha fatto quindi seguito nel marzo del 2004 l'Accordo di Programma Quadro firmato tra il MIUR e la Regione Veneto con il quale si sono delineati gli obiettivi generali e i conseguenti impegni di spesa dei diversi enti sostenitori dell'iniziativa.

Tra gli obiettivi che il Ministero e la Regione affidarono al Distretto c'erano in primis quelli di:

- rafforzare i centri di competenza attraverso l'avvio di progetti di ricerca applicata in grado di favorire il trasferimento di alta tecnologia verso le imprese e sviluppare nuove attività imprenditoriali ad elevato contenuto tecnico-scientifico;
- costituire in Veneto un'area di eccellenza di livello internazionale attraverso la creazione di facilities che sviluppessero le competenze esistenti e facilitassero il processo di trasferimento tecnologico alle imprese puntando al richiamo di ricercatori e scienziati sia italiani che stranieri nel campo delle nanotecnologie applicate ai materiali;
- promuovere le opportunità offerte dalle nanotecnologie per l'innovazione dei processi e dei prodotti industriali di aziende esistenti e per la creazione di nuove imprese tecnologiche
- favorire e sviluppare gli investimenti privati nella ricerca.



Luogo della visita: Laboratori Nanofab

Destinatari: studenti delle scuole secondarie di primo e secondo grado, studenti, ricercatori e docenti universitari, gruppi aziendali

Età minima: anni 12

Numero massimo partecipanti: gruppi di 10

Durata: 3 ore

Punto di ritrovo: VEGA, via della Libertà 12, Sala 1 Edificio Porta dell'Innovazione

Modalità di arrivo: qualsiasi autobus da Venezia (fermata Fincantieri) e per Venezia (fermata VEGA) e treni locali (fermata Porto Marghera)

Modalità di visita: itinerario virtuale

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven ore 9:30-13:30)

DESCRIZIONE DELLA VISITA: la visita si articola attraverso un percorso che prevede la descrizione delle varie tecnologie per la sintesi e caratterizzazione di materiali innovativi nanostrutturati presenti presso i nostri laboratori.

Nello specifico trattasi di:

PVD-PECVD – Tecniche per la deposizione di rivestimenti in vuoto tramite plasma, attraverso la scomposizione di legami atomici, per ottenere specifiche proprietà superficiali come protezione a graffio e usura, elevata durezza, bassa corrosione, basso coefficiente di attrito.

SOL GEL – La tecnica sol-gel permette di realizzare, attraverso una sintesi in fase liquida, materiali nanostrutturati (nanoparticelle, film mesoporosi, rivestimenti) con caratteristiche superidrofobiche, fotocatalitiche, autopulenti, protettive a graffio, usura, corrosione per materiali ceramici e ibridi.

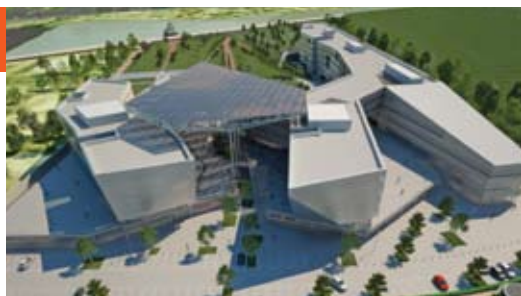
PLASMA ATMOSFERICO – Il plasma in atmosfera permette di realizzare trattamenti superficiali o rivestimenti su materiali polimerici, tessuti, cuoio e fibre per conferire particolari caratteristiche di resistenza, bagnabilità, attivazione chimica.

COLD SPRAY – Viene utilizzato un cannone supersonico per la deposizione di materiale nano strutturato per applicazioni di metallo su metallo e di metallo su polimeri per realizzare coperture sottili e spesse con proprietà innovative con applicazioni nel campo della meccanica, aeronavali, strutturali.

PRESSA ADIABATICA – Pressatura ad alta velocità di polveri nano strutturate metalliche per sostituzione delle tradizionali lavorazioni di componenti meccaniche e ottenimento di leghe innovative con migliorate proprietà di resistenza meccanica.

LABORATORIO POLIMERI – Sviluppo di materiali nanocompositi avanzati su base polimerica dotati di innovative proprietà meccaniche, antinfiamma, barriera ai gas, con applicazioni nel campo dell'edilizia, del packaging, dell'automotive.

SENSORI E BIOSENSORI – L'attività sui sensori si occupa di potenziare le capacità di rilevazione e monitoraggio di sostanze chimiche in aria e acqua. Quelle sui biosensori sono invece dedicate allo sviluppo di sensori biochimici del tipo biochips o microarrays in grado di rilevare elementi biologici, tipicamente di origine patogena (virus, batteri, miceti e protozoi) a scopo diagnostico e di monitoraggio.



CONDOTTE VEGA

www.condotteimmobiliare.com

Condotte Vega s.r.l., promotore dell'iniziativa, è una SPV costituita da Condotte Immobiliare, Società per Azioni e Società Italiana Per Condotte d'Acqua S.p.A., entrambe parte del Gruppo Ferfina.

Il Gruppo

Il Gruppo Ferfina, attraverso le sue partecipate, collegate e controllate opera in quattro comparti principali:

Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A.: general contractor nelle grandi opere.

Condotte Immobiliare Società per Azioni: sviluppo e gestione immobiliare.

Amest S.r.l.: smaltimento di rifiuti urbani in Polonia.

Agricola Roncigliano S.r.l.: produzione agricola ed allevamento di bestiame.

Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A.

Fondata nel 1880 è la **più antica società di costruzioni italiana** e la **terza** nel settore delle grandi opere. Operatore di riferimento in Italia ed all'estero, è presente in Europa, Nord Africa, Medio Oriente e USA, in tutti i settori del Genio Civile, come opere stradali, opere ferroviarie, lavori marittimi, dighe ed opere idrauliche, edifici civili ed industriali, restauri.

Condotte Immobiliare Società per Azioni

Condotte Immobiliare, nata nel 2002 dalla scissione del ramo immobiliare del Gruppo, è una **investment & management company**, interlocutore unico per l'intero ciclo del real estate:

sviluppo (Asset, Project & Construction Management) e gestione di patrimoni immobiliari (Property & Facility Management per il Gruppo e per conto terzi).

La società trae beneficio da un'ampia gamma di competenze tecniche, commerciali ed organizzative, che si traducono in vantaggi competitivi rilevanti:

- accordi strategici con importanti operatori privati e pubblici
- esperienza nella realizzazione di grandi progetti chiavi in mano
- portafoglio progetti diversificato per destinazione e per aree geografiche
- rilevante capacità di accesso al credito grazie all'adeguata capitalizzazione ed alla
- trasparenza verso il mercato.

L'importante futuro della società risiede nelle numerose iniziative di sviluppo. Condotte Immobiliare ha all'attivo 15 progetti, tra i quali numerosi programmi di trasformazione urbana, complessi residenziali, commerciali e turistici, aree a destinazione mista e centri ad uso industriale per logistica leggera. Le iniziative vengono realizzate con particolare attenzione all'ambiente e nell'ambito del programma Real Estate Sostenibile che prevede edifici con certificazione energetica in classe A, sistemi di trigenerazione e l'uso delle più innovative tecniche di biotecnologia e bioedilizia, che consentono un elevato risparmio energetico e la riduzione delle emissioni inquinanti.

Immobiliare
COMPLESSI S.r.l.



IMMOBILIARE COMPLESSI

www.immobiliarecomplessi.it

Immobiliare Complessi s.r.l. è stata creata per il recupero e lo sviluppo dell'area "Complessi" a Porto Marghera da due gruppi veneziani, il Gruppo Canal Grande, facente capo alla famiglia Tomasin ed il Gruppo ERIS, facente capo alla famiglia Marcello del Majno.

Partecipare alla riconversione di Porto Marghera è stata la logica evoluzione del lavoro dei soci, forti delle esperienze fatte in campo immobiliare in Venezia e nel Veneto.

Il gruppo Canal Grande ha al suo attivo, tra l'altro, il recupero dell'area produttiva "Complesso Parisi" in Venezia e il gruppo ERIS ha realizzato importanti lavori di restauro di edifici storici in città e urbanizzato aree produttive in Veneto.

Oggetto del recupero è un'area, un tempo parte della fabbrica di fertilizzanti "complessi" della Montedison, di 28.000 mq su cui è prevista una possibilità di edificare 28.800 mq di superficie lorda di pavimento.

Nell'area vi sono diversi edifici tra i quali spicca per pregio il grande capannone ogivale che, per la sua bellezza, verrà restaurato e integrato con i nuovi edifici per realizzare uno dei disegni dei soci: contribuire alla modernizzazione di Venezia sposando in modo funzionale il "vecchio" ed il "nuovo". Perché questo disegno potesse avere un respiro economico valido ed inserirsi nell'ambiente scientifico e tecnologico del Parco VEGA era necessario dare un preciso significato produttivo al complesso.

Il significato, facendo tesoro della recente idea di Sviluppo Italia Veneto di creare in VEGA un centro Digital-Mediale, è stato individuato nel business "Digital-Mediale". Questo business, infatti, ha raggiunto nel mondo il primo posto in valore economico superando anche il petrolio e in Italia ha ancora un gran margine di crescita. Inoltre nel Veneto esiste una professionalità diffusa di ben 42.000 imprese del settore: una massa che richiede un centro per raggiungere più ambiziosi livelli. Da ultimo, allo scopo, saranno preziosi gli assetti del territorio che facilitano una connessione internazionale: l'essere in Venezia, la presenza della Mostra del Cinema e della Biennale, il fatto che in Venezia ed in Veneto vengano realizzate spesso produzioni di spettacoli televisivi e cinematografici, l'importanza del nodo di comunicazioni (aeroporto, porto, treno, autostrada).

Individuato l'obiettivo Digital Mediale è diventato prioritario il recupero del grande capannone da adibire a centro di produzione, registrazione, archiviazione, trasmissione e trattamento di materiale digital mediale. Attorno al capannone, chiamato Andromeda, si sarebbero poi sviluppati gli altri edifici: l'edificio di nuova costruzione "Orsa" e "Delfino", la torre "Polaris", e il recupero della palazzina direzionale "Orione".



DOCKS VENEZIA

www.docksvenezia.it

"Docks Venezia srl" è una società multidisciplinare i cui ambiti di lavoro sono particolarmente legati alla città di Venezia.

Le esperienze dei soci comprendono attività nel campo dei servizi (assicurazioni, trasporti e logistica), del turismo (agenzia di viaggi, gestione alberghiera) dell'ingegneria civile e idraulica (fondazioni speciali, geofisica marina), dell'ambiente (recupero paesaggistico e ambientale, recupero dei rifiuti civili e industriali riutilizzabili), dell'edilizia (fornitura argille e inerti), dello sviluppo immobiliare (settori alberghiero e residenziale).

Alla fine degli anni '90 i soci decidono di aderire alle ipotesi di riqualificazione e riconversione indicate dall'amministrazione comunale nel nuovo piano regolatore, impegnandosi a favorire la nascita di quella che ora si può definire la più importante operazione di trasformazione urbanistica avviata nel territorio veneziano: il Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia.

La società è infatti impegnata nella riconversione di un'area industriale dismessa, un tempo utilizzata per il deposito di carbone.

L'intervento è in un particolare contesto territoriale. Venezia e la Laguna, il polo di Marghera, la città di Mestre, le complesse reti infrastrutturali e quanto già realizzato o in fase di realizzazione nelle immediate vicinanze, ne fanno un ambiente urbano singolare.

Il progetto dedica grande attenzione alla qualità degli spazi pubblici, che ne costituiscono la struttura organizzativo-funzionale e di rappresentanza. Oltre alle grandi superfici coperte e scoperte destinate al parcheggio di residenti, utenti e visitatori, facilmente accessibili da ogni punto dell'area, il complesso prevede molte tipologie di percorso pedonale e aree di sosta.

Gallerie, foyers, passeggiate commerciali e percorsi all'aperto, piazze, sono realizzate con finiture contemporanee di grande pregio e originalità, e consentono l'immediata individuazione delle attività del complesso.

Docks Venezia si caratterizza per le ampie superfici destinate agli ambiti naturali.

Tra gli elementi più importanti del progetto si può infatti senz'altro indicare lo spazio centrale inclinato, che offre alla fruizione di chi vi accede un'area verde protetta per la sosta, il relax, le attività di svago e relazione sociale.

Filari alberati contornano il perimetro di tutto il complesso; gruppi arbustivi e arborei integrano e qualificano le aree esterne pavimentate e le zone di parcheggio, contribuendo a connotare l'intervento di grande valenza ambientale.



NOVA MARGHERA

www.novamarghera.it

Nova Marghera, Società del Gruppo Guaraldo è impegnata nello sviluppo, ricerca, progettazione, realizzazione e commercializzazione di prodotti Real Estate di concezione innovativa: business district (uffici, terziario e servizi retail & leisure, hotel); interventi residenziali e ricettivi; hub logistici. Affronta il tema della riqualificazione e valorizzazione di vaste aree urbane ed extraurbane, privilegiando quelle waterfront e quelle dotate di importanti infrastrutture da ricucire nel territorio, creando nuove centralità.

Dal 2000 al 2006 Nova Marghera ha contribuito in modo decisivo al completamento e all'incremento di valore del maggior progetto promosso dall'Amministrazione Comunale di Venezia: Vega la City di Venezia, centro business di formato europeo, fra i primi tre in Italia.

In particolare, Nova Marghera ha realizzato, promosso e commercializzato Lybra e Cygnus, per una superficie di oltre 42.000 mq di uffici e 19.000 mq di autorimesse.

A completamento di Vega, la CITY DI VENEZIA, NOVA MARGHERA sviluppa CITY MALL: IL POLO di servizi e attività per il tempo libero della CITY, che arricchisce con funzioni di svago un luogo fino ad ora solo dedicato al lavoro.

Inquadramento intervento

nome progetto: CITY MALL Venezia

localizzazione: Waterfront Venezia, al centro della City e dei nuovi progetti di sviluppo

promotore: Nova Marghera spa

proprietà delle aree: Nova Marghera spa

tipo di intervento: ristrutturazione funzionale

destinazioni d'uso ammesse: produzione, terziario, ricerca, archiviazione, istruzione, commercio e spettacolo.

Dati quantitativi

superficie territoriale: 12.278 mq

volumetria esistente: 46.166 mc

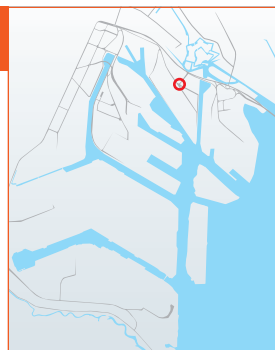
superficie lorda di pavimento complessiva: 11.500 mq

Arena teatro all'aperto: 1.663 mq

Spazi pedonali, percorsi, piazze lastricate e piazze alberate: 5.464 mq

stima del costo dell'intervento: € 20.000.000

tempi d'attuazione: inizio lavori fine 2008



Luogo della visita: VEGA Parco Scientifico Tecnologico di Venezia

Destinatari: cittadinanza, studenti delle scuole secondarie di primo e secondo grado, studenti universitari, gruppi aziendali

Età minima: anni 12

Numero massimo partecipanti: 60

Durata: 3 ore

Punto di ritrovo: VEGA, via della Libertà 12, Sala 1 Edificio Porta dell'Innovazione

Modalità di arrivo: qualsiasi autobus da Venezia (fermata Fincantieri) e per Venezia (fermata VEGA) e treni locali (fermata Porto Marghera)

Modalità di visita: in sala, tramite filmati, e a piedi

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven ore 9:30-13:30)

Descrizione della visita: l'itinerario presenterà i progetti per le nuove aree di sviluppo del Parco Scientifico Tecnologico di Venezia.

Saranno quindi illustrati tramite filmati e rendering i seguenti progetti:

- **Area Vega 2**, conosciuta come "Depositi Costieri dell'Agip Petroli": ospitava dal 1928 degli stabilimenti per la gestione di combustibili liquidi. Condotte Vega s.r.l., SPV composta da Condotte Immobiliare e da Società Italiana Per Condotte d'Acqua S.p.A. intende riqualificare l'area sviluppando un centro direzionale e commerciale: Vega 2. Il progetto prevede edifici realizzati con tecnologie costruttive innovative che ne assicurino la sostenibilità ambientale. La facciata, in particolare, è caratterizzata da una doppia pelle che lascia penetrare il sole nel periodo invernale e funge invece da schermo nel periodo estivo, contribuendo così alla riduzione dei consumi energetici.

- **Area Vega 3**, conosciuta come "Area Complessi", è un'area di 28.000 mq in cui sorgeva una parte dello stabilimento della Montedison che produceva fertilizzanti complessi (da ciò il nome) ed accoglieva gli edifici utilizzati nella parte finale dell'antico ciclo produttivo.

Acquisita al fine di una sua riqualificazione dall'Immobiliare Complessi srl, il progetto proposto vuole affiancare edifici "vecchi" rinnovati ad edifici modernissimi per creare un legame tra la storia del luogo ed il suo futuro. Sarà restaurato il grande capannone - 140 metri x 35 di pianta e 16 di altezza - denominato "Andromeda" che, ricoperto di cristalli e pannelli per produrre energia elettrica, darà un aspetto avveniristico al complesso e sarà adatto ad accogliere studios cinematografici o televisivi, teatri di posa e comunque ad attività innovative come le digital medial. Attorno saranno costruiti altri edifici di diverse volumetrie collegati da una piazza pedonale in quota all'altezza del primo piano. Collegato ad Andromeda, per un possibile uso integrato, l'edificio di nuova costruzione "Orsa" avrà uno sviluppo orizzontale, su cui si eleverà la torre "Polaris" che alta 10 piani diventerà uno dei simboli di Porto Marghera.



"Delfino" sarà un edificio di nuova costruzione a sviluppo orizzontale per ricavare ampi spazi di loft ampi ed esclusivi mentre "Orione", l'elegante palazzina direzionale dell'inizio del XX° secolo, sarà un cammeo isolato di sapore antico riportato a nuova vita e collocato nel mondo ipermoderno circostante.

-Docks Venezia: il progetto di riconversione proposto da "Docks Venezia srl" sorge su una delle prime aree industrializzate di Porto Marghera, poi utilizzata come deposito di carbone e quindi dismessa. Gli edifici progettati da Docks Venezia si sviluppano perimetralmente al grande ambito naturale centrale, ciascuno con specifiche connotazioni e proposte di relazione.

I vertici qualificano le aree come testate urbane di forte impatto visivo e organizzano le principali correlazioni con il contesto. Gli assi viari principali definiscono gli allineamenti delle costruzioni in linea, secondo le rispettive funzioni: l'una commerciale-direzionale, l'altra di produzione ad alta tecnologia. I grandi volumi edilizi del progetto, infine, interagiscono con le dimensioni dell'edilizia industriale del contesto, contribuendo a creare nuove regole di connessione e ad offrire riconoscibilità sempre maggiore alla prima zona riqualificata di Marghera.

I materiali utilizzati sottolineano il carattere unitario dell'intervento, con rivestimenti delle facciate principalmente costituiti da pannelli in cemento prefabbricato e superfici vetrate che, previste in varie tipologie, permettono la migliore percezione dell'eccezionale qualità della luce veneziana e la fruibilità delle viste panoramiche.

Gli edifici e gli impianti si avvalgono di soluzioni per ridurre i consumi energetici, ottimizzando i costi di gestione.

- City Mall: A completamento della City di Venezia, 60.000 mq di centro business, è in costruzione CITY MALL, 11.600 mq per il polo di servizi, retail Et leisure del nuovo waterfront veneziano. Si prevede la fine dei lavori entro due anni.

Le vestigia del recente passato di archeologia industriale si trasformano, si animano, e la riconversione funzionale dell'ex magazzino fertilizzanti valorizza il luogo e le sue architetture e adotta gli accorgimenti più avanzati nel campo dell'uso efficiente di energia da fonti rinnovabili, per ottimizzare i costi di gestione e ridurre le emissioni di CO2.

Il sistema distributivo delle funzioni valorizza le aree destinate a intrattenimento e tempo libero, in un luogo che ne risulta privo, finora dedicato al solo lavoro: con il verde, le piazze, bar, ristoranti, negozi, centro fitness e benessere e con spazi dedicati alla cultura e allo spettacolo, con l'offerta diversificata di spazi flessibili e polivalenti.

La vocazione ludica di City Mall migliora la qualità della vita con attività vive 24 ore su 24 che avvicinano lo sviluppo waterfront di Venezia Marghera agli esempi internazionali di riqualificazione di zone ex industriali – dove convivono funzioni miste – e lo rendono valido anche per il mercato internazionale, consentendo di equiparare i valori di Venezia e del Veneto con quelli di Milano e Roma.

PORTO MARGHERA E LA FORMAZIONE DELLA CITTA' DI TERRAFERMA: UN CASO EUROPEO

A distanza ormai di un secolo dalle origini della rapida e spesso drammatica crescita della città di terraferma, e tanto più oggi che Porto Marghera è costretta ad affrontare crisi e radicali processi di trasformazione e Mestre deve scegliere l'assetto futuro della città, è importante considerare congiuntamente - come si è fatto nella paziente ricostruzione delle tappe delle trasformazioni urbane nella mostra e nel catalogo Mestre Novecento - e non per parti separate la genesi dell'insediamento industriale e di quello urbano.

La sua formazione e le vicende dei suoi abitanti provenienti da ogni parte, hanno attraversato tutte le contraddizioni di quello che Hobsbawm ha chiamato il "secolo breve": guerre e ricostruzioni; periodi di intensa pianificazione e fasi di crescita urbana senza regole; lo sviluppo imponente, ma insieme i costi umani e ambientali di uno dei grandi complessi produttivi di scala europea insediato in un luogo che è patrimonio dell'umanità; la crisi della vecchia industria e lo scenario attuale delle bonifiche e delle attività innovative; il pur tardivo riconoscimento dei valori storici e ambientali del territorio e della qualità della vita e la complessità e difficoltà delle scelte per la riqualificazione e sostenibilità dell'intero insediamento metropolitano.

Limiterò questo scritto a riferimenti ad alcune fasi iniziali di trasformazione di Mestre e Marghera e ai relativi piani fino alla seconda guerra, data in cui si è già formata una prima "grande Mestre" come prodotto in parte inaspettato del progetto della grande Venezia e come prima base strutturata dell'attuale grande città formatasi con le successive ondate di crescita.

Tra fine Ottocento e gli anni dieci del Novecento due scelte di carattere nazionale inducono trasformazioni pianificate sull'assetto territoriale e urbano e un impulso alla crescita edilizia e alla modernizzazione di Mestre: quella del campo trincerato e delle altre infrastrutture militari (due caserme centrali e poi a guerra iniziata il grande panificio militare della III Armata e la lavanderia meccanica) e quella di potenziare a Mestre il nodo e il parco ferroviario.

L'infrastruttura ferroviaria non è solo determinante per la scelta che matura nel 1904 di ampliare in terraferma il porto di Venezia e per servire poi con diramazioni sempre più estese la grande Porto Marghera. A Mestre le Ferrovie dello Stato attuano anche la vasta operazione pianificata del 1909-10 per cui, dopo aver fulmineamente espropriato le aree, iniziano a realizzare tra la stazione e il centro ben 643 alloggi, in una lunghissima sequenza di trentaquattro edifici in linea che costituiscono da soli una vera cittadina, prolungando la direttrice di espansione urbana nord-sud, iniziata con la costruzione di viale Garibaldi che aveva unito il centro a Carpenedo.

Oltre ad attività industriali diffuse o concentrate nei pressi della stazione, oltre a una efficiente rete tranviaria urbana ed extraurbana, si forma tra il 1905 e il 1910 sull'area del canal Salso - dove già era presentela company town dell'insediamento industriale-commerciale Da Re-Trevisan (1852-1915) - che viene raccordata alla stazione ferroviaria, la prima zona industriale di Mestre, costituita anche da impianti come i Magazzini Generali, decentrati dal porto di Venezia e dotati di dogana. Più a nord viene costruita nel 1908 l'officina elettrica di smistamento Cellina, con un'architettura impostata come un monumento al nascente impero elettrico che sarà sviluppato poi dalla SADE di Volpi soprattutto a Marghera.

All'inizio del Novecento, dopo un acceso dibattito e dopo l'intuizione del capitano Luciano Petit del 1902, viene presa nel 1904 la decisione di ampliare il porto di Venezia con un bacino sussidiario in terraferma collegato alla Marittima con un canale di grande navigazione che è già in corso di escavazione nel 1907; nel 1908 viene approvato il relativo Piano regolatore. In seguito alla Convenzione del 1917 tra lo stato, il comune e il gruppo di imprese e banchieri capeggiato da Volpi e al Decreto



1915 progetto bacino sussidiario Porto di Venezia

Ampliamento del Porto di Venezia nel bacino sussidiario a Marghera. Pubblicazione del 1915 di E. Coen Cagli e G. Fantoli

luogotenenziale che la sancisce, iniziano dopo la prima guerra, nel 1919, i grandi lavori previsti dal Piano di ampliamento del Porto di Venezia in terraferma e il nuovo quartiere urbano redatto dall'ingegnere Coen Cagli. Nel 1925, alla vigilia dell'annessione dei comuni dell'entroterra alla grande Venezia, viene elaborato un nuovo Piano regolatore di ampliamento che già prefigura l'espansione a sud in una seconda zona fino a Fusina, ripreso poi nel Piano del 1956.

Porto Marghera fu attuata attraverso una rapida e ferrea pianificazione affidata dallo stato alla Società del porto industriale, la quale espropriò le aree, realizzò le opere a spese dello stato e assegnò alle industrie i lotti, come possiamo riscontrare nella preziosa documentazione dell'archivio dell'Ente Zona industriale².

Il quartiere urbano progettato dall'ingegnere Emmer per 25.000 abitanti fu analogamente pianificato dal Comune che attuò preventivamente e a sue spese l'urbanizzazione e poi vendette i terreni relativi ai lotti destinati ai privati. L'operazione di Porto Marghera si realizza mostrando anche la dicotomia della cultura urbanistica e del linguaggio architettonico degli anni venti e trenta. Il quartiere urbano (ma anche alcuni stabili per uffici della zona industriale), dominato dal bel manufatto della torre dell'acquedotto, ha un'edilizia che si richiama al tardo eclettismo e ai modi romantici e vernacolari, mentre nei fabbricati industriali si esprime la nuova dimensione tecnologica e utilitaria, che assume talvolta anche inediti aspetti rappresentativi ed espressivi, come in molti grandi capannoni o nelle torri di raffreddamento (a volte ricalcate da progetti d'oltralpe, come il réfrigérant hyperbolique del 1939 della Azotati di recente recuperato). L'impianto del quartiere e la parte edilizia coerente con l'impostazione iniziale resta un importante episodio di urbanistica novecentesca e non fa rimpiangere l'alternativa che Le Corbusier tardivamente tentava di contrapporvi presso Volpi, col suo modello dell'urbanizzazione sulla riva dell'Escaut di Anversa³.

Rispetto alle origini dell'idea di Marghera, va notato che Piero Foscarì anticipa già nel 1905⁴ quello che lui chiama progetto Marghera: prevede infatti che per quanto riguarda le merci povere, oltre al carbone e ai fertilizzanti vi sarà l'afflusso dei minerali metallici legati all'industria; che un grande porto moderno deve essere contornato da una vasta zona industriale; che il progetto Marghera richiede la connessione con il Naviglio; che a breve distanza vi sono immense riserve di forza idroelettrica

² Alcuni documenti, tra i quali gli espropri relativi al quartiere urbano e ai canali industriali, sono pubblicati in *Mestre Novecento Il secolo breve della città di terraferma*, a cura di E. Barbiana e G. Sarto, Marsilio ed., Venezia 2007.

³ Cfr. A. Foscarì, *Le Corbusier invoca l'autorità di Giuseppe Volpi per cambiare il piano di Marghera in Mestre Novecento Il secolo breve...op. cit.*

da utilizzare; che per rispondere al fabbisogno abitativo occorrono 150 ettari per 30 mila abitanti, esattamente come sarà dimensionato, nell'ipotesi iniziale, il quartiere urbano.

In secondo luogo Foscari sostiene una proposta rivoluzionaria. Sulla base delle norme ed esperienze europee inglesi e tedesche e in particolare di sette città (Glasgow, Birmingham, Lipsia, Amburgo, Mannheim, Halle, Francoforte) che mantengono con vantaggio le aree demaniali dandole in concessione anche per molti anni contro un canone e potendo così reimpiegarle alla scadenza, afferma che il progetto Marghera permette di municipalizzare vaste aree demaniali per lo sviluppo edilizio, con grande, sicuro e perenne beneficio del comune, mentre impedisce l'accaparramento di aree da parte degli speculatori...nessuna città in Italia potrebbe più di Venezia trovare un più largo utile morale ed economico ... dall'applicazione di questo moderno concetto per una larga zona industriale ed edilizia che gradualmente e quasi gratuitamente andrebbe formandosi come inalienabile demanio comunale sulle attuali barene che circonderebbero il nuovo bacino marittimo di Marghera. L'interesse storico, ma anche attuale, della visione europea e pubblicistica che appare da questo testo, è di tutta evidenza, tanto più alla luce delle note e ben diverse modalità di realizzazione sia della zona industriale che del quartiere urbano guidate da Giuseppe Volpi e che Piero Foscari non fece in tempo a vedere oltre il 1923.

Negli anni '30 la prima "grande Mestre" appare già formata nel contesto economico e d'ordine del fascismo, con la zona industriale in espansione⁵ anche per effetto dell'autarchia e con 15.000 addetti nel 1939; con un insediamento urbano a maglie larghe in gran parte ancora libere, esteso in direzione nord sud per oltre cinque chilometri da Carpenedo a Marghera e con 80.000 abitanti nel 1940. Si sta formando non una frangia periferica o un sobborgo, come voleva Venezia per conservare la propria assoluta centralità, ma una città infrastrutturata - cinque linee ferroviarie convergenti sulla stazione, autostrada inaugurata nel 1933, avanzato sistema filoviario urbano ed extraurbano che sostituisce le tranvie - e con una potenziale struttura autonoma. Il Comune di Venezia celebra con enfasi l'attuazione del grande progetto in terraferma, pur guardandosi dal parlare di una nuova città, pubblicizzando con spesa rilevante le realizzazioni di Porto Marghera, dell'edilizia popolare e della nuova autostrada Venezia Padova nel qualificato padiglione rivestito in alluminio, appositamente costruito nel 1933 alla Fiera di Padova e progettato dall'architetto Brenno Del Giudice.

Non a caso perciò, ben prima che il quartiere giardino di Marghera fosse saturo, il comune di Venezia elaborò nel 1937 e 1942, dopo un importante concorso nazionale indetto nel 1934, un piano per Mestre, il cosiddetto Piano Rosso, che prevedeva una grande città compatta per 200.000 abitanti (che furono effettivamente raggiunti come previsto dal piano prima degli anni '70, ma in un agglomerato urbano in gran parte disperso senza regole attorno a un centro intasato da edilizia speculativa che distrusse tra l'altro buona parte delle preesistenze storiche), dotata di tutti i servizi urbani, compresi ospedale, stadio, aeroporto, estesa fino alle barene di San Giuliano e fino a Tessera. Questa città preordinata veniva chiamata "la nuova Venezia" e lascia traccia negli insediamenti del pregevole Villaggio San Marco e del CEP di Campalto. Essa era configurata come una città costiera autoritativamente rivolta verso Venezia - alla quale persino alludeva con la sagoma a pesce - e considerava le barene una desolata tabula rasa da imbonire ed edificare, come era stato per Porto Marghera.

4 Nel 1905 Foscari, Volpi e Coen Cagli come progettista e direttore dei lavori, avevano già iniziato un'impresa ad Antivari in Montenegro realizzando molteplici attività economiche, un porto e un nuovo quartiere. Si è ritrovato il progetto di questa iniziativa che costituisce una specie di prova generale di quello che sarà attuato in ben più ampia scala a Marghera. Cfr. Mestre Novecento Il secolo breve...op. cit.

5 Le fabbriche con più di 500 addetti nel 1939 sono: Sava, Vetrocke, Ilva, Ina, Leghe leggere, Vetrocke azotati, San Marco, Società italiana zinco, Veneta Fertilizzanti, Breda, Agip. Cfr. R. Petri, La frontiera industriale Territorio, grande industria e leggi speciali, Angeli ed., Milano 1990.



1921 - Piano regolatore del quartiere giardino di Marghera dell'ingegnere Carlo Emilio Emmer pubblicato nella Rivista mensile della Città di Venezia



1927 - Planimetria del porto industriale che indica l'assegnazione delle aree alle aziende. Archivio Ente Zona Industriale

L'insediamento di terraferma si è effettivamente strutturato nel tempo come una città completa tra Venezia ed entroterra, ma sulle barene di San Giuliano, pur avvelenate dalle discariche autorizzate fin dal 1957, si è costituito, dopo il concorso del 1990, il grande parco che sempre più può collegare laguna, forte Marghera, Canal Salso, centro storico di Mestre e Marzenego-Osellino, nuovo fronte di via Torino e di Marghera.

Diversamente perciò dall'opinione che ha considerato Mestre un mero agglomerato disordinato e "spontaneo", l'urbanizzazione della terraferma è avvenuta anche con rilevanti atti pianificatori - a livello locale e di area vasta, a livello di edilizia popolare e persino di interventi privati come la Cita - che hanno lasciato il segno nella struttura della grande città che si è formata e che coesistono con il tessuto urbano più disordinato e irrazionale prodotto nelle fasi di convulsa espansione senza regole del secondo dopoguerra. La nostra storia urbana è segnata ripetutamente da questa doppia componente, così come è attraversata da una continua tensione tra istanze di carattere collettivo e interessi particolaristici, tra esigenza di qualità urbana e ambientale e sciattezza edilizia unita a indifferenza o distruzione dei valori storici e ambientali.

Riflettere su alcune tappe e sul senso di un secolo di vicende urbanistiche della terraferma nel quadro dell'area metropolitana, è importante anche per affrontare i grandi temi e le scelte impegnative che sono da compiere per il nuovo assetto urbano che si dovrà determinare con il PAT, il piano di assetto del territorio che anche il comune di Venezia deve darsi.

Un secolo fa Patrick Geddes con la "outlook tower" di Edimburgo, museo e osservatorio attivo sulla città, indicava la speranza che la conoscenza della storia e della realtà del territorio aiutassero a compiere scelte migliori per il futuro.

Non si tratta solo di auspicare la conoscenza dei piani e delle concrete trasformazioni urbane del passato per fare scelte più consapevoli. Alcune scelte sono oggi più chiare perché lungamente perseguite nel corso di una vicenda urbana difficile e proprio perché solo oggi vi sono alcune condizioni migliori e la necessità non più rinviabile di determinarle e attuarle con respiro europeo in questa città cruciale tra Venezia e il vasto entroterra metropolitano.

Giorgio Sarto

curatore di Mestre Novecento

Le immagini a corredo del presente scritto sono pubblicate nel volume

Mestre Novecento - Il secolo breve della città di terraferma, a cura di E. Barbiana e G. Sarto, Marsilio, Venezia 2007



Trasformazioni dal 1910 al 1931. Laboratorio Mestre 900-a cura di G. Sarto
con elaborazioni informatiche di A. Loriggiola e M. Sanavia

LABORATORIO MESTRE NOVECENTO

www.mestre900.it

"Mestre Novecento, il secolo breve della città di terraferma" è il progetto del Comune di Venezia - sostenuto dal contributo della Fondazione di Venezia - che ha approfondito le trasformazioni che hanno portato alla grande città che si è formata in terraferma, prima nel quadro della "grande Venezia" e della costruzione di Marghera e poi in relazione a una più vasta area metropolitana e contesto internazionale.

La Mostra al Centro Culturale Candiani aperta nell'ottobre 2007e il relativo Catalogo sono stati una tappa significativa del progetto, attuato dal Laboratorio Mestre 900, che ha impostato uno studio di lungo periodo sulla genesi e sulla complessità materiale e sociale dell'insediamento urbano e industriale a partire da molteplici e spesso inedite fonti.

Sono stati individuati molti archivi, con particolare attenzione ai documenti fondamentali per la comprensione della costruzione e gestione della città nelle varie fasi della sua formazione e alle testimonianze della zona portuale industriale di Marghera, molte delle quali sono a rischio di perdita irreversibile. Si è così riusciti anche a contribuire alla scoperta e talvolta al salvataggio o riordino di importanti archivi.

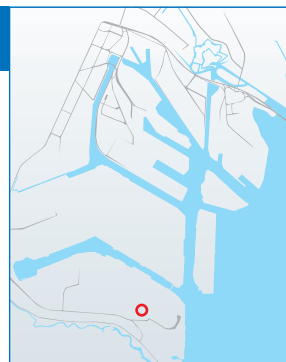
Il Laboratorio ha ricostruito le trasformazioni urbane da fine Ottocento ai giorni nostri e le ha rappresentate in una serie storica di dieci periodi e in una sintesi storica, elaborando da una parte un sistema di cartografie informatizzate facilmente comprensibili anche se composte da decine di migliaia di elementi e dall'altra parte una vasta raccolta pure informatizzata di documenti, disegni e progetti, video e fotografie, testimonianze. L'applicazione dei sistemi GIS (Geographic Information System) - utilizzati di regola in campi specialistici tecnico operativi e della progettazione territoriale - alla ricerca e comunicazione storica, costituisce, se adeguatamente sviluppata e resa interattiva per molteplici percorsi, una componente importante per un museo innovativo.

Si tratta di una prima tappa di una ricerca dalla quale già oggi si potrebbero trarre mostre tematiche attraenti e che soprattutto deve proseguire, pena il venir meno della stessa impostazione del progetto, perché anche la conoscenza del passato e della contemporaneità richiede una continua indagine e interpretazione, tanto più nella prospettiva museale che fin dall'inizio il progetto ha proposto e alla quale ha inteso contribuire.

Nel dare il suo contributo, Mestre Novecento si è relazionata con molti soggetti e studiosi, con strutture di documentazione diffuse, con iniziative come quella dell'anno scorso Mestre 900 al Vega e quest'anno riprende la collaborazione con Vega e gli altri partners su un ampio programma di itinerari e manifestazioni, che comprende anche un particolare riallestimento all'Antares della mostra Mestre Novecento, arricchita da un inedito paesaggio di oggetti e documenti su Porto Marghera.

La promozione della conoscenza della zona industriale di oggi ma anche delle sue radici storiche risulta essenziale anche per la tutela e valorizzazione delle sue testimonianze materiali e umane e per prospettare con maggior consapevolezza il suo futuro. Nel mentre si portano avanti bonifiche e attività innovative, alle ormai universali dichiarazioni sul valore e sulle ampie potenzialità del patrimonio di archeologia industriale, non può non corrispondere una azione coerente da parte pubblica e privata.

La vicenda speciale e nello stesso tempo tipica delle trasformazioni del Novecento della città di terraferma nel quadro europeo, italiano e del nordest, la candida non solo come cardine di un museo della città, ma come elemento essenziale anche rispetto alla tematica del museo del Novecento a Mestre, che oggi, dopo la scelta della Fondazione di Venezia, ha le condizioni per essere attuato.



ENEL

www.enel.it

Enel è la più grande azienda elettrica d'Italia e la seconda utility quotata d'Europa per capacità installata. Enel produce, distribuisce e vende elettricità e gas in tutta Europa, Nord America e America Latina. A seguito dell'acquisizione della compagnia elettrica spagnola Endesa, assieme al partner Acciona, Enel è ora presente in 22 paesi, con una potenza di 75500 MW (al 31 dicembre 2007) e serve più di 50 milioni di clienti nell'elettricità e nel gas. Quotata dal 1999 alla Borsa di Milano, Enel è la società italiana con il più alto numero di azionisti, circa 1,7 milioni tra retail e istituzionali. Enel è anche il secondo operatore nel mercato del gas naturale in Italia, con circa 2,5 milioni di clienti e una quota di mercato del 10% circa in termini di volume.

Lavorano in Enel circa 73.500 persone che gestiscono un parco centrali molto diversificato tra idroelettrico, termoelettrico, nucleare, geotermico, eolico e fotovoltaico.

Nel 2007 Enel ha prodotto ricavi per 43,7 miliardi di euro. Il Margine Operativo Lordo (MOL) si è attestato a 10 miliardi di euro mentre l'utile netto è stato di 4 miliardi di euro. Per prima al mondo, Enel ha provveduto alla sostituzione a tutti i suoi clienti italiani dei tradizionali contatori elettromeccanici con moderni contatori elettronici che consentono la lettura dei consumi in tempo reale e la gestione a distanza dei contratti. Una innovazione che ha permesso la proposta di tariffe multiorarie che offrono un risparmio nelle ore serali e nei fine settimana, e che ha attirato l'interesse di molte utilities in tutto il mondo.

AZIONARIATO

Il Ministero dell'Economia detiene direttamente il 21,1% del capitale e indirettamente un ulteriore 10,1% attraverso la Cassa depositi e Prestiti. Il capitale flottante è pari a circa 68,8%. Grazie al codice etico, al bilancio di sostenibilità, alla politica di rispetto dell'ambiente e di adozione delle migliori pratiche internazionali in materia di trasparenza e di corporate governance, tra gli azionisti dell'Enel figurano i maggiori fondi di investimento internazionali, compagnie di assicurazione, fondi pensione e fondi etici, oltre che milioni di piccoli risparmiatori.

A Porto Marghera Enel è presente con 2 centrali termoelettriche, quella storica denominata "Giuseppe Volpi" nell'area del Canale Ovest e la più moderna centrale "Andrea Palladio" a Fusina.



Luogo della visita: ENEL, Centrale "Andrea Palladio"

Destinatari: cittadinanza, studenti delle scuole secondarie di primo e secondo grado, studenti universitari, gruppi aziendali

Età minima: anni 12 per le scuole. Sono consentite le visite a famiglie con bambini più piccoli

Numero massimo partecipanti: 50

Durata: 3 ore

Dettagli tecnici: a tutti i visitatori verrà consegnato un caschetto per la visita nelle parti interne dell'impianto. E' necessario comunicare anticipatamente la presenza di visitatori diversamente abili.

Si consigliano scarpe comode.

Punto di ritrovo: VEGA, via delle Industrie 15, edificio Antares

Modalità di visita: in bus

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven 9:30-13:30)

La visita

I visitatori verranno accolti con una breve descrizione introduttiva dell'impianto termoelettrico. Successivamente verranno accompagnati, in autobus, alla banchina di scarico del combustibile, al parco carbone e poi, a piedi, al cantiere della nuova centrale a idrogeno che sorge all'interno dell'area dell'impianto. La visita alle parti interne - mulini del carbone, caldaie, turbine, sala manovra e condensatore - concluderà l'itinerario.

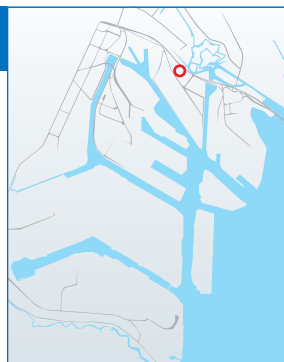
La Centrale "Andrea Palladio" di Fusina

La centrale termoelettrica è composta da 5 sezioni di produzione per una potenza complessiva di 1.136 Mw. Le prime quattro sono alimentate a carbone, nel normale esercizio, mentre utilizzano metano e olio combustibile in fase di avviamento. Attualmente la sezione 5 non è in produzione per vincoli autorizzativi.

Dal febbraio 2006 l'impianto ha ottenuto l'autorizzazione all'utilizzo industriale del Combustibile da Rifiuti (CDR). Nelle sezioni 3 e 4 vengono infatti bruciate, al posto di circa 25.000 tonnellate di carbone, fino a 35.000 tonnellate all'anno di CDR, l'equivalente dei rifiuti prodotti da circa 150.000 persone, recuperandone il contenuto energetico ed evitandone la messa a discarica, con evidenti benefici sul piano ambientale.

Dal 2002 l'impianto è certificato EMAS, massimo riconoscimento europeo dell'impegno d'impresa alla gestione ecocompatibile. La centrale è dotata di avanzati sistemi per contenere, entro i limiti di legge, le emissioni in atmosfera dei macro inquinanti derivanti dalla combustione dei combustibili fossili utilizzati e vari impianti di trattamento specifici assicurano la depurazione dei reflui prodotti in centrale. La cenere, i gessi e i fanghi, rifiuti prodotti dal processo pulizia dei fumi, sono collocati sul mercato per un loro completo riutilizzo, soprattutto nel settore dell'edilizia.

Proprio a Fusina ENEL sta realizzando una innovativa centrale a ciclo combinato "zero emissioni" alimentata a idrogeno. Sarà il primo impianto al mondo di taglia industriale e avrà una potenza di 12 MW, più 4 MW derivanti dall'uso, nell'impianto a carbone esistente, dei gas caldi prodotti dalla turbina alimentata a idrogeno. L'energia prodotta, pari a 60 milioni di chilowattora all'anno, sarà in grado di soddisfare il fabbisogno di 20.000 famiglie, evitando l'emissione in atmosfera di oltre 17.000 tonnellate di anidride carbonica. L'entrata in funzione dell'impianto è prevista nel 2009.



HYDROGEN PARK

www.hydrogenpark.com

E' ormai diffuso il consenso sul fatto che stiamo entrando in un'era in cui la nostra dipendenza dai combustibili fossili inizia ad agire da freno ed ostacolo per l'economia mondiale.

Una società che si basi sull'energia rinnovabile è possibile solo nella misura in cui parte di quell'energia può essere immagazzinata sotto forma di idrogeno. Idrogeno è oggi la parola che più di ogni altra esprime l'idea di futuro sostenibile. Da anni, ormai, si parla diffusamente dell'idrogeno come vettore energetico del futuro, capace di abbattere il livello di inquinamento atmosferico e, allo stesso tempo, di fornire energia per alimentare automobili e industrie.

L'utilizzo dell'idrogeno quale vettore energetico è individuato come uno dei temi di sviluppo prioritari nel medio e lungo termine nell'ambito delle strategie di sviluppo sostenibile dell'Unione Europea.

LUGLIO 2003 HydrogenPark nasce a Venezia come Consorzio tra alcune importanti società che operano nella filiera dell'idrogeno.

APRILE 2005 HydrogenPark viene trasformata in SCARL

SOCI ATTUALI

Enel, Sapio, Venezia Tecnologie, Vega, EVC Italia, Unindustria Venezia, Berengo, SAE Impianti, Arkema.

MISSION

La realizzazione a Marghera di attività dimostrative sulle varie possibilità di utilizzo dell'idrogeno, finalizzate ad acquisire tutte le informazioni utili per l'evoluzione delle varie tecnologie disponibili, e per la loro applicazione industriale o civile.

PRESUPPOSTI

Il progetto Idrogeno per Marghera si basa sui seguenti elementi esistenti:

- Rilevante disponibilità di idrogeno, proveniente dalle unità produttive presenti nel polo petrolchimico di Marghera
- La presenza nel polo di strutture industriali che già gestiscono la filiera completa dell'idrogeno e che garantiscono un approfondito know how anche per la sua applicazione sia per il settore stazionario sia per quello dei trasporti.

Le condizioni presenti nel Polo di Marghera consentono di sperimentare tutte le principali tematiche applicative:

- Stoccaggio
- Distribuzione
- Utilizzo per applicazioni stazionarie
- Utilizzo per il trasporto

MARZO 2005

Viene stipulato un Accordo di Programma tra il Ministero dell'Ambiente e la Regione Veneto per la realizzazione del Distretto per l'Idrogeno a Marghera finanziato con 10 milioni di euro.

In attuazione di tale accordo HydrogenPark ha promosso e curato la presentazione di 10 progetti di cui 8 sono stati ammessi a finanziamento.



Luogo della visita: VEGA Parco Scientifico Tecnologico di Venezia

Destinatari: cittadinanza, studenti delle scuole secondarie di primo e secondo grado, studenti universitari, gruppi aziendali

Età minima: anni 12

Numero massimo partecipanti: 60

Durata: 3 ore

Punto di ritrovo: VEGA, via della Libertà 12, Sala 1 Edificio Porta dell'Innovazione

Modalità di arrivo: qualsiasi autobus da Venezia (fermata Fincantieri) e per Venezia (fermata VEGA) e treni locali (fermata Porto Marghera)

Modalità di visita: itinerario virtuale

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven ore 9:30-13:30)

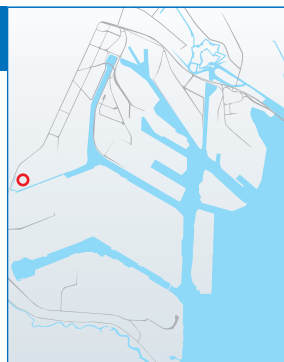
L'itinerario ripercorre la storia di uno dei siti storici della prima zona industriale di Porto Marghera fino a giungere al simbolo della sua radicale trasformazione: VEGA Parco Scientifico Tecnologico di Venezia.

Il 1993 è l'anno di svolta di quest'area: cessata la produzione di fertilizzanti chimici, viene costituita la società VEGA Scarl che dà il via alla realizzazione del progetto grazie ai fondi europei, erogati dalla Regione del Veneto, per l'urbanizzazione, l'edificazione e le infrastrutture tecnologiche. Nel 1996 nasce VEGA 1, la prima delle quattro aree destinate dagli strumenti urbanistici del Comune di Venezia a Parco Scientifico Tecnologico. La Provincia di Venezia certifica le attività di bonifica, tra le prime realizzate nell'area industriale veneziana.

La visita prosegue con la descrizione delle politiche di innovazione di VEGA nei settori tecnologicamente più all'avanguardia, quali: Beni culturali, ICT e digital mediale, Ambiente e Aerospazio. Grazie alla Legge regionale 8/2003 (poi modificata dalla L.r. 5/2006) che favorisce le aggregazioni tra imprese, istituzioni e il settore della ricerca, VEGA ha creato quattro Distretti produttivi: BBCC, MDM, METAS e SKYD che di fatto è un sistema veneto di sinergie e progettualità con quasi 2000 aziende, 40.000 dipendenti e un fatturato di oltre 27 miliardi di euro. Con il Project Office, il team working dell'Area Innovazione, inoltre, VEGA cura la realizzazione di progetti locali, nazionali e internazionali, cercando le migliori soluzioni di realizzabilità scientifica, tecnica e finanziaria. Grande successo sta ottenendo "VEGA Focus", gruppi tematici di aziende, Associazioni ed Enti che si incontrano su temi specifici di innovazione industriale, sviluppo di prodotto e di processo. La nascita di start up e di nuove idee imprenditoriali è promossa da VEGA con il TTO, Technology Transfer Office, costituito in accordo con le Università veneziane, Ca' Foscari e IUAV.

L'itinerario comprende anche l'illustrazione dei progetti di Hydrogen Park, il Consorzio Marghera per l'idrogeno, che ha sede al Parco ed è partecipato da VEGA.

L'itinerario è compreso nella via del VEGA n.1



GRUPPO SAPIO

www.grupposapio.it

Il Gruppo Sapiro opera nel settore dei gas tecnici e medicinali da oltre 85 anni. Nato a Monza nel 1923, oggi Sapiro è un gruppo industriale i cui prodotti e servizi sono offerti sia al mondo manifatturiero industriale e artigianale sia a quello della sanità pubblica e privata.

L'attiva partecipazione alla vita economica del paese e l'impegno a servizio dello sviluppo hanno portato alla realizzazione di nuove unità di produzione, di stazioni di condizionamento e di filiali commerciali, garantendo una capillare presenza su tutto il territorio nazionale.

Sapiro, in sintonia con lo sviluppo delle capacità produttive, ha proceduto all'allargamento della gamma di prodotti e servizi, abbinando alla fornitura di gas tecnici e medicinali (ossigeno, azoto, acetilene, anidride carbonica, idrogeno, argon, elio, gas alimentari, miscele e gas ultrapuri, gas e miscele F.U.) la fornitura di:

- sistemi ad alta tecnologia per il taglio e la saldatura,
- gas refrigeranti,
- impianti di autoproduzione di azoto, ossigeno e idrogeno,
- progettazione e realizzazione di impianti di applicazione e distribuzione dei gas,
- servizi ospedalieri e domiciliari per il settore della sanità pubblica e privata,
- sviluppo per applicazioni innovative nel settore energetico,
- servizi di Total Gas Management.

L'utilizzo di gas industriali e loro miscele è fondamentale per diversi settori merceologici tra cui, per esempio, il chimico e il petrolchimico, il farmaceutico, l'ambientale, l'elettronico, il metallurgico, l'alimentare e per l'industria nel suo insieme.

La vocazione verso l'innovazione tecnologica e la personalizzazione del servizio per il singolo cliente hanno permesso a Sapiro di sviluppare, negli anni, prodotti e tecnologie che trovano applicazione in tutti i settori merceologici. La filosofia di azione del Gruppo è quella di proporsi come partner tecnologico per i propri clienti, partecipando allo sviluppo del processo e offrendo un servizio globale che supera la sola fornitura di gas.

Il know-how che Sapiro ha acquisito nel corso degli anni è oggi a supporto dei principali progetti di ricerca sviluppati da Università, Centri di Ricerca Pubblici e Privati, Enti e Istituzioni. In quest'ottica ben si inserisce il Premio Sapiro per la Ricerca Italiana che da dieci anni, con una concertazione pubblico-privata, sostiene il lavoro di ricercatori che svolgono la loro ricerca in Italia.

Il Premio è nato nel 1999 con l'intento di promuovere l'innovazione, la circolazione di idee, la discussione scientifica, la conoscenza di nuove tecnologie. Ha il suo punto di forza nella sinergia, ormai forte e consolidata, tra Istituzioni, Università e Imprese, soggetti diversi per ruolo e funzioni, ma uniti dall'intento di creare sviluppo puntando in modo netto sull'innovazione.



Luogo della visita: Stabilimento Sapiro

Destinatari: Cittadinanza, studenti scuole primarie, studenti scuole secondarie di primo e secondo grado, studenti universitari, gruppi aziendali

Età minima: anni 12 per le scuole. Sono consentite le visite a famiglie con bambini più piccoli.

Numero massimo partecipanti: 30

Durata visita: 3 ore

Dettagli tecnici: All'ingresso in stabilimento a tutti i visitatori sarà consegnata una Scheda Informativa e, all'inizio della visita dell'impianto, saranno consegnati i DPI previsti (elmetto protettivo e maschera).

Punto di ritrovo: VEGA, via della Industrie 15, edificio Antares

Modalità della visita: in bus

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven ore 9:30-13:30)

Breve descrizione della visita:

Ritrovo nel piazzale antistante gli impianti produttivi dove, prima di procedere con la visita, verrà brevemente illustrata l'attività svolta all'interno dello stabilimento Sapiro di Porto Marghera e si accennerà alla storia aziendale.

Verrà illustrato il principio base degli impianti di frazionamento aria.

Inizierà poi il sopralluogo vero e proprio all'interno dello stabilimento di produzione primaria che comprende la visita esterna all'impianto di frazionamento e di liquefazione dell'ossigeno e la visita in Sala Controllo, per tornare poi al punto di ritrovo iniziale.

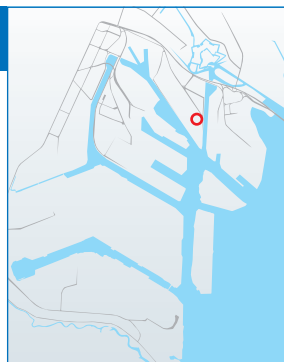
Presente a Marghera dal 1985, Sapiro ha iniziato la sua attività acquisendo e gestendo gli impianti di frazionamento aria e compressori aria dell'allora MONTEDIPE.

Negli anni, sono stati realizzati impianti produttivi in grado di soddisfare i fabbisogni delle aziende operanti nel Petrochimico, collegate alle unità di separazione mediante pipeline. Tale sistema di distribuzione (che comprende anche la fornitura di aria compressa) ha una lunghezza totale stimabile in circa 50 km.

Con la realizzazione dell'ultimo impianto, nel 1996, l'azienda ha affiancato alle produzioni tradizionali, anche quelle di azoto, ossigeno e argon liquefatti.

Di fondamentale importanza è anche l'idrogeno che, proveniente in tubazione dal processo cloro-soda del petrolchimico, viene purificato e compresso per essere imbottolato o inviato tramite pipeline.

L'utilizzo dell'idrogeno su sistemi di cogenerazione e di trasporto ha permesso allo stabilimento Sapiro di Marghera di partecipare a un progetto di sperimentazione, denominato Progetto Idrogeno in Azienda e sostenuto dal consorzio HydrogenPark, che simulerà il comportamento di flotte di mezzi alimentati a idrogeno.



VENEZIA TECNOLOGIE

www.veneziatecnologie.it

Venezia Tecnologie S.p.A. è una società partecipata da Eni S.p.A. e da VEGA S.c.a.r.l. – Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia, che conduce ricerche industriali, attività di problem solving e di consulenza a favore del proprio azionariato e di terzi.

Il Centro dispone di competenze nell'ambito dei materiali e loro processi di trasformazione, ora prevalentemente indirizzate verso i settori petrolifero ed energia. In tale ambito conduce attualmente ricerche inerenti:

- materiali per applicazioni critiche nei processi estrattivi e di raffinaria;
- processi innovativi per il settore estrattivo e di raffinazione;
- valutazione di fenomeni corrosivi ed analisi di danno per l'individuazione di soluzioni industrialmente applicabili;
- catalizzatori per processi chimici;
- stoccaggio dell'idrogeno;
- applicazioni della tecnologia delle celle a combustibile PEM.

Nel settore specifico dell'idrogeno, la Società ha condotto in passato studi sullo sviluppo e la valutazione di nanofibre di carbonio quali sorbenti solidi, e di celle a combustibile SOFC. È attualmente impegnata su tre progetti, co-finanziati da Regione Veneto e Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, nel quadro dell'accordo dell'idrogeno a Marghera:

- la realizzazione di un centro prove accessibile a terzi, per conto di Veneto Innovazione;
- la realizzazione di un prototipo d'imbarcazione elettrica a celle a combustibile PEM, attrezzato per condurre test in esercizio;
- lo sviluppo di sorbenti innovativi per l'accumulo di idrogeno.

La società dispone di una quarantina di dipendenti altamente specializzati, affiancati da consulenti, collaboratori e formandi.

Le competenze sviluppate negli oltre venticinque anni d'attività nei suddetti settori hanno consentito a Venezia Tecnologie di essere inserita nell'Albo dei Laboratori del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca Scientifica (art 4 L.46/1982).

Le attività, prevalentemente di carattere sperimentale, vengono condotte su un'area di 3300 m² di spazi attrezzati, che comprende laboratori, aree per impianti pilota e prototipi, uffici ed aree d'incontro. La struttura dispone di laboratori dotati di raffinate attrezzature sia per lo sviluppo di processi su scala laboratorio e pilota che di caratterizzazione (certificati secondo ISO 9001:2000) dei materiali, da un punto di vista fisico, meccanico, chimico-analitico.

Luogo della visita: Venezia Tecnologie

Destinatari: studenti scuole secondarie di secondo grado, istituti tecnico-scientifici, studenti universitari, con una conoscenza di base di fisica e chimica

Età minima: anni 18

Numero massimo partecipanti: 25

Durata: max 3 ore

Punto di ritrovo: VEGA, via delle Industrie 15, edificio Antares

Modalità di visita: a piedi

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven 9:30-13:30)

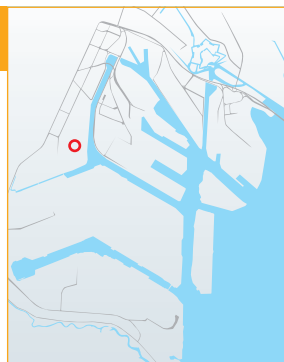
E' prevista una presentazione propedeutica delle attività di Ricerca e Sviluppo di Venezia Tecnologie. Nell'ambito di progetti innovativi Venezia Tecnologie si posiziona a valle della ricerca di base e finalizzata (svolta tipicamente dall'università, da enti pubblici di ricerca o da grandi centri di ricerca privati), costituendo l'anello di congiunzione tra questa e la produzione industriale.

Nella presentazione si farà cenno alle attività condotte in passato ed in corso, soffermandosi sui risultati raggiunti e descrivendo le competenze ed attrezzature disponibili, con particolari approfondimenti su quelle che hanno consentito di sviluppare le tecnologie relative all'uso dell'idrogeno come vettore energetico.

A questo riguardo ci si soffermerà in particolare sulle tecnologie di produzione dell'idrogeno, sulle modalità di stoccaggio dello stesso (sia per applicazioni statiche che per quelle collegate alla mobilità), sulle applicazioni per la produzione di energia elettrica mediante celle a combustibile, sulle applicazioni delle stesse.

Nella visita guidata si avrà modo di ripercorrere il ciclo suddetto approfondendo i principi di produzione di idrogeno per via elettrochimica, esaminando le metodologie di preparazione e caratterizzazione di materiali per lo stoccaggio di idrogeno, seguendo come l'idrogeno viene alimentato alle celle a combustibile, fino a vedere un'applicazione dell'intero ciclo nel caso concreto del sistema di propulsione di un natante al banco di prova.

Durante il percorso sarà possibile osservare come Venezia Tecnologie disponga, in questo ed in altri settori, di diverse e sofisticate tecnologie per lo studio dei materiali e dei processi per la loro produzione e trasformazione, in gran parte supportate da un servizio interno di caratterizzazione e di testing.



ENEL

www.enel.it

Enel è la più grande azienda elettrica d'Italia e la seconda utility quotata d'Europa per capacità installata. Enel produce, distribuisce e vende elettricità e gas in tutta Europa, Nord America e America Latina. A seguito dell'acquisizione della compagnia elettrica spagnola Endesa, assieme al partner Acciona, Enel è ora presente in 22 paesi, con una potenza di 75500 MW (al 31 dicembre 2007) e serve più di 50 milioni di clienti nell'elettricità e nel gas. Quotata dal 1999 alla Borsa di Milano, Enel è la società italiana con il più alto numero di azionisti, circa 1,7 milioni tra retail e istituzionali. Enel è anche il secondo operatore nel mercato del gas naturale in Italia, con circa 2,5 milioni di clienti e una quota di mercato del 10% circa in termini di volume.

Lavorano in Enel circa 73.500 persone che gestiscono un parco centrali molto diversificato tra idroelettrico, termoelettrico, nucleare, geotermico, eolico e fotovoltaico.

Nel 2007 Enel ha prodotto ricavi per 43,7 miliardi di euro. Il Margine Operativo Lordo (MOL) si è attestato a 10 miliardi di euro mentre l'utile netto è stato di 4 miliardi di euro. Per prima al mondo, Enel ha provveduto alla sostituzione a tutti i suoi clienti italiani dei tradizionali contatori elettromeccanici con moderni contatori elettronici che consentono la lettura dei consumi in tempo reale e la gestione a distanza dei contratti. Una innovazione che ha permesso la proposta di tariffe multiorarie che offrono un risparmio nelle ore serali e nei fine settimana, e che ha attirato l'interesse di molte utilities in tutto il mondo.

AZIONARIATO

Il Ministero dell'Economia detiene direttamente il 21,1% del capitale e indirettamente un ulteriore 10,1% attraverso la Cassa depositi e Prestiti. Il capitale flottante è pari a circa 68,8%. Grazie al codice etico, al bilancio di sostenibilità, alla politica di rispetto dell'ambiente e di adozione delle migliori pratiche internazionali in materia di trasparenza e di corporate governance, tra gli azionisti dell'Enel figurano i maggiori fondi di investimento internazionali, compagnie di assicurazione, fondi pensione e fondi etici, oltre che milioni di piccoli risparmiatori.

A Porto Marghera Enel è presente con due centrali termoelettriche, quella storica denominata "Giuseppe Volpi" nell'area del Canale Ovest e la più moderna centrale "Andrea Palladio" a Fusina.



Luogo della visita: ENEL, Centrale "Giuseppe Volpi"

Destinatari: Cittadinanza, studenti delle scuole secondarie di primo e secondo grado, studenti universitari, gruppi aziendali

Età minima: anni 12 per le scuole. Sono consentite le visite a famiglie con bambini più piccoli

Numero massimo partecipanti: 50

Durata: 3 ore

Dettagli tecnici: a tutti i visitatori verrà consegnato un caschetto per la visita nelle parti interne dell'impianto. E' necessario comunicare anticipatamente la presenza di visitatori diversamente abili. Si consigliano scarpe comode.

Punto di ritrovo: VEGA, via delle Industrie 15, edificio Antares

Modalità di visita: in bus

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven 9:30-13:30)

La visita

I visitatori sono accolti all'ingresso principale del fabbricato della sala macchine dove si può ammirare il busto in bronzo di Giuseppe Volpi Conte di Misurata e un inconsueto mosaico. Da qui, uno scalone monumentale in marmo illuminato ancora da lampade d'epoca, conduce al corridoio del primo piano dove, mentre da una parte, i finestroni permettono di vedere l'interno della sala turbine, dall'altra è esposta visibile una collezione di foto in bianco e nero che illustra la lunga storia dell'impianto. Successivamente i visitatori vengono accompagnati nella sala al piano superiore per una breve descrizione sul funzionamento dell'impianto. Prima dei saluti finali, una passeggiata all'esterno dell'edificio permetterà ai visitatori di vedere il parco carbone e l'impianto di depurazione fumi.

La Centrale "Giuseppe Volpi"

Nel 1926 la S.A.D.E., Società Adriatica Di Elettricità, progettò la centrale termoelettrica di Marghera, con una potenza di 200.000 Kw da raggiungere gradualmente in relazione al fabbisogno di energia della nascente prima zona industriale.

All'ingresso principale della centrale, si staglia il grande mosaico colorato che documenta lo storico insediamento produttivo a fianco della laguna e delle sue barene. Sempre nell'atrio, è possibile ammirare il busto in bronzo di Giuseppe Volpi Conte di Misurata, ispiratore del progetto di sviluppo industriale di Porto Marghera.

La centrale, con una capacità produttiva media annua di 1 miliardo di chilowattora, è composta da due sezioni termoelettriche da 70 Megawatt ciascuna ed è in grado di soddisfare il consumo annuo di circa 400.000 famiglie. Per la produzione di energia elettrica si utilizza quasi esclusivamente carbone e, limitatamente alle fasi di avviamento, anche olio combustibile e modeste quantità di gasolio.

Sofisticati sistemi di riduzione di impatto ambientale permettono l'integrazione dell'impianto con la laguna di Venezia. Dal settembre 2002, con l'ottenimento della certificazione ambientale EMAS, Enel ha stabilito con il territorio un patto di trasparenza attraverso la pubblicazione della "Dichiarazione ambientale".

PORTO MARGHERA: SITUAZIONE ATTUALE E PROSPETTIVE

Per un'analisi della situazione attuale della zona industriale di Porto Marghera e per comprenderne appieno le possibili evoluzioni, conviene partire da una visione ampia che permetta di capire come Porto Marghera rappresenti una realtà dimensionale di grande importanza e per certi aspetti unica nel panorama economico nazionale.

Questi i macro indicatori principali:

area di industrie e attività commerciali e terziarie	ettari	1.447
canali e specchi acquei	ettari	343
strade e ferrovia	ettari	77
aree demaniali	ettari	38
aree di servitù	ettari	104
Totale	ettari	2.009

Da questa breve scheda si evince subito che la grande peculiarità di Porto Marghera è stata sempre quella di aver puntato sulla funzione portuale come elemento distintivo e caratterizzante. La tematica che tuttavia non viene sempre ricordata è che la peculiarità del Porto Industriale (in cui lo sbarco è la prima fase di lavorazione delle merci) ha rappresentato e, per certi aspetti, continua ancora oggi a rappresentare la carta vincente della nostra area.

Porto Marghera non ha mai partecipato al fenomeno economico che ha caratterizzato le imprese del Nord Est, ma ha sempre rappresentato un modello standardizzato di tipo "fordista". Il tutto per tre ordini di motivi principali:

la funzione portuale e l'uso delle banchine portuali è stata per anni riservata alle sole grandi industrie. Il porto commerciale solo con la riforma della legge 84/1994 ha mutato radicalmente la propria funzione, aprendo la strada ad una nuova categoria di imprese: le imprese portuali commerciali conto terzi.

la presenza di grandi imprese che hanno "ridotto" la capacità imprenditoriale degli operatori economici locali, i quali hanno preferito legare le proprie attività a servizio della grande impresa;

la presenza di un sindacato forte che negli anni '60 e '70 lottava per le rivendicazioni di tutela dell'ambiente e della salute dei lavoratori e che negli anni recenti pone a base delle proprie rivendicazioni le tematiche della flessibilità e delle rivendicazioni salariali.

Da queste caratteristiche bisogna partire per comprendere appieno la fotografia attuale del tessuto imprenditoriale di Marghera, per poi passare a delineare una possibile traccia di sviluppo.

Nel 2008 l'Ente Zona ha curato l'aggiornamento del censimento delle attività economiche presenti nell'area di Porto Marghera e da tale attività è emerso che:

il comparto industriale in senso lato, e pertanto le attività tradizionali dell'area di Porto Marghera, rappresentano il 14% del totale delle aziende;

la maggioranza delle imprese censite sono classificabili nel settore terziario e dei servizi.

La tabella che segue riporta nel dettaglio la grande diversità di imprese che ormai caratterizzano il tessuto imprenditoriale di Porto Marghera.

codice ISTAT	SETTORI	Numero unità operative	% sul totale della Zona Industriale
SETTORI TRADIZIONALI DI PORTO MARGHERA		98	14,10
ALTRI SETTORI			
35	FORNITURA DI ENERGIA ELETTRICA, GAS, VAPORE E ARIA CONDIZIONATA	9	1,29
38-39	RACCOLTA, TRATTAMENTO E SMALTIMENTO RIFIUTI; RECUPERO MATERIALI	22	3,17
41	CONSTRUZIONE DI EDIFICI	8	1,15
43	LAVORI DI COSTRUZIONE SPECIALIZZATI	35	5,04
46	COMMERCIO ALL'INGROSSO (esclusi autoveicoli e motocicli)	26	3,74
47	COMMERCIO AL DETTAGLIO (esclusi autoveicoli e motocicli)	13	1,87
49	TRASPORTO TERRESTRE E TRASPORTO MEDIANTE CONDOTTE	35	5,04
50	TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA	3	0,43
52	MAGAZZINAGGIO E ATTIVITÀ DI SUPPORTO AI TRASPORTI	111	15,97
53	SERVIZI POSTALI E ATTIVITÀ DI CORRIERE	2	0,29
56	ATTIVITÀ DEI SERVIZI DI RISTORAZIONE	20	2,88
62	PRODUZIONE DI SOFTWARE, CONSULENZA INFORMATICA E ATTIVITÀ CONNESSE	23	3,31
64	ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE	8	1,15
68	ATTIVITÀ IMMOBILIARI	15	2,16
69	ATTIVITÀ LEGALI E CONTABILITÀ	20	2,88
	ATTIVITÀ DI DIREZIONE AZIENDALE E DI CONSULENZA GESTIONALE		
70		9	1,29
71	ATTIVITÀ STUDI ARCHITETTURA E INGEGNERIA	64	9,21
72	RICERCA SCIENTIFICA E SVILUPPO	24	3,45
73	PUBBLICITÀ E RICERCHE DI MERCATO	6	0,86
74	ALTRE ATTIVITÀ PROFESSIONALI, SCIENTIFICHE E TECNICHE	17	2,45
77	NOLEGGIO, AGENZIE DI VIAGGIO, SERVIZI DI SUPPORTO ALLE IMPRESE		
		9	1,29
81	ATTIVITÀ DI SERVIZI PER EDIFICI E PAESAGGIO	7	1,01
82	ATTIVITÀ DI SUPPORTO FUNZIONI D'UFFICIO E ALTRI SERVIZI PER LE IMPRESE	14	2,01
	AMMINISTRAZ. PUBBLICA E DIFESA; ASSICURAZ. SOCIALE		
84	OBBLIGATORIA	17	2,45
85	ISTRUZIONE	10	1,44
90	ATTIVITÀ ARTISTICHE, SPORTIVE, DI INTRATTENIMENTO E DIVERTIMENTO	6	0,86
94 - 96	ALTRE ATTIVITÀ DI SERVIZI	32	4,60
TOTALE ALTRI SETTORI		597	85,90
TOTALE ZONA INDUSTRIALE		695	

Fonte: Elaborazione Ente Zona 2008 su dati forniti dalle aziende

E' interessante notare come una buona parte di queste aziende ancora oggi sia comunque collegata ai settori tradizionali dell'area industriale; una fetta importante di queste (111 unità operative pari al 18% del totale) sono comunque attività che svolgono lavorazioni conto terzi negli stabilimenti dei settori meccanico, chimico e petrolifero.

La sopra indicata indagine è stata accompagnata anche da alcuni approfondimenti sui livelli occupazionali delle aziende insediate nell'area. Di seguito si riportano i principali dati: il sistema Porto Marghera nel suo complesso rappresenta circa 14.708 addetti diretti.

il comparto industriale in senso lato (manifatturiero) rappresenta 7.010 addetti;
l'indotto delle attività industriali è stimabile in circa 3.343 addetti;
i settori non industriali (commercio, logistica, trasporti, servizi ecc.) rappresentano circa 4.355 addetti;

Da quanto sopra si evince che Porto Marghera, nel corso degli anni, ha visto scorrere un'importante trasformazione: dal modello "fordista" delle grandi aziende a grande occupazione, si sta passando a uno sviluppo basato su piccole e micro imprese che, in parte, traggono i propri vantaggi dalla vicinanza con le grandi imprese.

Proseguendo nell'analisi dei macro indicatori che interessano l'area di Porto Marghera un'attenzione particolare merita il comparto portuale ed in particolare il movimento delle merci nei diversi settori. Sempre in riferimento alle ultime statistiche disponibili, relative al 2007:

il Porto di Venezia negli ultimi 15 anni ha incrementato i propri traffici del 20,8%;
il settore commerciale è quello che ha registrato il maggiore incremento;
il traffico industriale di merci secche segna delle riduzioni in parte determinate dalla concorrenza dei paesi in via di sviluppo ed in parte determinate dalla non convenienza, per alcune industrie, di mantenere in proprio l'attività di sbarco merci, preferendo, piuttosto, terziarizzare il ciclo;
il traffico petrolifero è ancora oggi la colonna portante (per costanza nel tempo e per volumi) dell'intero sistema portuale veneziano.

Analizzando il complesso delle informazioni fino ad ora evidenziate si può evincere che :

i settori chimico, energetico e petrolifero rappresentano il 55% del traffico del Porto di Venezia;
i settori meccanico e siderurgico (con il loro indotto) rappresentano il 34% degli addetti;
le imprese portuali commerciali, negli ultimi dieci anni, hanno incrementato i propri traffici del 58%;
i settori non manifatturieri (terziario, servizi, logistica, ricerca, ecc) rappresentano il 52% delle aziende presenti a Porto Marghera.

Ne emerge pertanto che per la sua specificità il tessuto economico della zona industriale non solo rappresenta un "unicum" nel panorama economico del Nord Est, ma addirittura rappresenta un sistema che è riuscito a raggiungere un equilibrio di convivenza tra i diversi settori economici. E' proprio questa la forza di Porto Marghera ed è su questa specificità che deve essere programmata la linea di sviluppo dei prossimi anni.

I principali fattori caratterizzanti ed i principali "cluster" del sistema Porto Marghera sono:

la vocazione portuale;
la cultura industriale;
la riconversione delle aree dismesse.

Per quanto riguarda il tema della portualità è questo un argomento che da più parti viene visto come possibile fonte di sviluppo dell'economia veneziana. Riprendendo quanto anticipato sopra, nell'analisi della situazione attuale di Porto Marghera, è da evidenziare che la vocazione portuale è indubbiamente uno dei fattori vincenti per lo sviluppo futuro dell'area.

Affinché il porto di Venezia possa continuare a mantenere la sua valenza economica è necessario che non vengano stravolti alcuni equilibri fino ad oggi raggiunti; è indubbio infatti che, se da una parte ben oltre i 55% del totale traffico del porto è rappresentato da merci che vengono qui trasformate, è altrettanto vero che questa componente di traffico, oltre a sostenere buona parte dei costi generali del porto di Venezia, ha la caratteristica di dover necessariamente essere sbarcata a Venezia, perché qui sono collocate le industrie di trasformazione delle materie prime.

Se guardiamo più in generale alcuni macro indicatori relativi al Porto di Venezia e li confrontiamo con gli altri porti dell'Adriatico (pescaggi massimi previsti e costo dei principali servizi portuali) ci rendiamo subito conto che il pericolo di un'esclusione del nostro porto, da alcune tipologie di traffico per la concorrenza di altri scali è un'ipotesi tutt'altro che remota.

Per i fautori del futuro logistico e della vocazione portuale, quale alternativa assoluta alle attività industriali chimiche, bisogna dire che comunque l'attività industriale rappresenta una costanza di traffici per il porto e rappresenta altresì un elemento di scarsa volubilità. Le future programmazioni sulle scelte portuali dell'area devono tener conto del fatto che l'obiettivo è mantenere a Venezia le merci, evitando che la concorrenza di altri porti ci porti fuori mercato: la logistica di trasformazione e di assemblaggio si pone in questo senso come possibile evoluzione dell'industria di base. Accanto a queste attività è tuttavia inevitabile che la logistica dei combustibili, la trasformazione delle materie prime, la raffinazione e le costruzioni meccaniche manterranno anche per il futuro una propria valenza.

La sfida è quella di sostituire traffici stabili con attività altrettanto localizzate.

Il tema della cultura industriale è forse uno dei punti di maggiore eccellenza che caratterizzano il nostro territorio; l'esperienza nella conduzione di impianti complessi, la cultura specialistica e professionale acquisita in questi decenni, la capacità di lavorare e di organizzarsi in squadre ed in turni avvicendati, l'esperienza nella manipolazione di sostanze pericolose ed infiammabili, costituiscono un patrimonio che non ha eguali in Italia e che ha impiegato molti anni a formarsi.

La componente industriale deve pertanto essere conservata!

Ciò non vuol dire mantenimento assoluto dell'esistente, anche perché le scelte imprenditoriali ed economiche vengono condizionate solo dal mercato; infatti è da ritenersi che, come spesso accade, sarà sempre il mercato a dettare le regole per la permanenza dei cicli produttivi. Come è accaduto che alcune attività, si pensi alla produzione di fertilizzanti, hanno abbandonato il nostro territorio per la forte competitività dei mercati stranieri, è altrettanto immaginabile che le future evoluzioni di tutti i comparti produttivi saranno caratterizzate dai medesimi indicatori. L'importante è che le scelte di mercato non vengano imposte a scapito di attività consolidate e tecnologicamente avanzate.

Tutte le industrie rappresentano una risorsa imprescindibile se svolgono la propria attività nel pieno rispetto delle leggi.

L'aver oltretutto creato a Marghera una piattaforma ecologicamente attrezzata per la gestione delle emergenze industriali (SIMAGE) e per il controllo della qualità dell'aria (rete ARPAV ed Ente Zona) che non ha eguali in Italia, potrebbe forse rappresentare un importante punto di riferimento per la valorizzazione delle professionalità.

Relativamente alla riconversione delle aree dismesse è opportuna una breve considerazione: nel 1991 il Coses stimava in 163 ettari le aree libere a Porto Marghera. Oggi si possono contare oltre 172 ettari non utilizzati, di cui 102 ettari hanno trovato solo in tempi recenti una progettazione ed una pianificazione definita ed altri 72 ettari ad oggi sono privi della benchè minima progettualità. Tutte queste aree possono vantare 2.000 metri di fronte acqueo a cui se ne aggiungono 1.600 metri persi per scelte di pianificazione.

Quelle che sono mancate in questi anni non sono le aree da riconvertire quanto piuttosto le scelte politiche di fondo.

Bisogna definire regole certe per il reimpiego delle aree limitando il più possibile bolle speculative. Non possiamo più permetterci di tenere aree dismesse e diroccate prive di utilizzo, in attesa di future scelte pianificatorie e autorizzative; il pericolo è che, passando troppo tempo tra la chiusura di alcuni cicli produttivi e la riconversione delle medesime aree, si perdano i patrimoni culturali, professionali e tecnologici che permetterebbero, per contro, un rapido sviluppo ed una valorizzazione dei capitali impiegati e delle professionalità presenti.

In questo senso sicuramente si pongono alcune scelte politiche attuate attraverso i recenti accordi di programma sottoscritti in ambito locale e nazionale. L'importante è che si passi dai documenti ai fatti: il rilascio rapido delle autorizzazioni, lo svincolo delle aree da riconvertire, una politica energetica concertata, un abbassamento dei costi generali di sistema ed un miglioramento ed ammodernamento delle infrastrutture sono alcuni dei temi su cui puntare da subito l'attenzione. Così facendo sarà possibile governare, in maniera non traumatica, la trasformazione di un'importante area industriale che ha rappresentato per oltre novant'anni il tessuto economico e sociale della città di Venezia.

Gianluca Palma

Direttore Ente della Zona Industriale di Porto Marghera



ENTE DELLA ZONA INDUSTRIALE

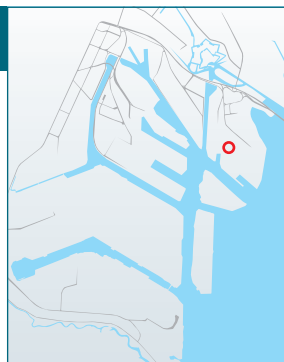
www.entezona.it

L'Ente Zona Industriale di Porto Marghera nasce nel 1924 come associazione senza scopo di lucro ed avente i seguenti scopi:

- lo studio dei problemi che possono interessare la zona e le industrie in essa stabilite;
 - la tutela delle imprese operanti entro la zona industriale di Porto Marghera;
 - la promozione di studi e l'assunzione di iniziative, anche in forma consortile, a salvaguardia della zona ed al più adatto suo potenziamento;
 - il miglioramento delle condizioni generali delle infrastrutture e dei servizi pubblici della zona industriale di Porto Marghera;
 - la gestione di servizi tecnici in favore delle imprese associate;
- la collaborazione con enti ed organizzazioni che perseguano i medesimi scopi anche in ambito territoriale più esteso.

Come si evince l'attività dell'Ente Zona è sempre stata caratterizzata dal fornire assistenza alle proprie aziende associate e, più in generale a tutte le industrie presenti nell'area, su problematiche di natura tecnica e specialistica.

Gli ambiti in cui si sono sviluppate le nostre azioni sono: le attività portuali (con specifico riferimento alle aziende industriali "ex autonomie funzionali"), il coordinamento di servizi tecnico nautici per le aziende associate (antiquinamento, agibilità portuale, vigilanza ecc.), le problematiche attinenti le infrastrutture (stradali e ferroviarie), le tematiche relative agli scarichi acquei e all'approvvigionamento di acqua industriale, la gestione della Rete di Monitoraggio della Qualità dell'Aria per conto delle imprese industriali, le tematiche attinenti la protezione civile ed il rischio di incidenti rilevanti (Piano di Emergenza Esterno e SIMAGE), la predisposizione di studi e statistiche sulla zona industriale ed infine la conservazione di documentazione storica su Porto Marghera.



ENI RAFFINERIA

www.eni.it

La Raffineria Eni di Venezia è situata nell'area industriale di Porto Marghera e occupa una superficie di circa 110 ettari. Ha una capacità di raffinazione bilanciata di 70 mila barili/giorno. Il greggio viene ricevuto al pontile di San Leonardo, raggiungibile da petroliere di portata fino a 85 mila tonnellate e convogliato, tramite un oleodotto sublagunare lungo 11 km. e del diametro di 42" (circa 107 cm.), al parco serbatoi dell'Isola dei Petroli, da cui vengono alimentati gli impianti di distillazione primaria. I prodotti finiti (gasoli, benzine, kerosene, gpl, olio combustibile, zolfo e bitume) attualmente coprono il 65% del fabbisogno del mercato del Nordest. Vengono riforniti oltre 1200 punti vendita in Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, oltre ad Austria e Slovenia, mediante autobotti e ferrocisterne. Per la spedizione via autobotte vengono utilizzate le baie di carico nella Zona Nord-Est della Raffineria, con una capacità media di carico per prodotti in extrarete di circa 400 autobotti/giorno e 15 ferrocisterne/giorno. I greggi lavorati provengono principalmente da Medio Oriente, Nord Africa e Russia. Inoltre, la Raffineria, nella darsena interna, riceve via mare sia semilavorati, sia prodotti finiti.

La Raffineria Eni di Venezia è organizzata in tre aree produttive: Area Impianti, Area Centrale Termoelettrica e Servizi e Area Movimentazione. La sua storia inizia nel 1934, quando la DICSA cedette i propri impianti all'AGIP, che potenziò la Raffineria, realizzando impianti idonei al ciclo completo di lavorazione del petrolio greggio. Nel 1947 venne costituita una società denominata IROM con la partecipazione dell'AGIP e della AIOC; gli ingenti danni subiti dalla Raffineria durante la guerra ne resero necessaria la ricostruzione. Nel 1978 divenne di proprietà Eni. Iniziò allora un processo di adeguamento tecnologico, mediante la realizzazione dei nuovi impianti di Visbreaking e di Thermal Craking e della nuova centrale termoelettrica e, negli anni successivi, a ulteriori innovazioni tecnologiche finalizzate alla produzione di combustibili a minor impatto ambientale. Eni è una delle società energetiche integrate più importanti del mondo ed è la prima impresa italiana per capitalizzazione di borsa. Opera in 70 Paesi nelle attività del petrolio e del gas naturale, della generazione e commercializzazione di energia elettrica, della petrolchimica e dell'ingegneria e costruzioni, ambiti in cui vanta competenze di eccellenza e forti posizioni di mercato a livello internazionale.



Luogo della visita: ENI Raffineria

Destinatari: studenti scuole secondarie di secondo grado, istituti tecnico-scientifici (preferibilmente di indirizzo elettrotecnico/chimico/tecnologico/meccanico), studenti universitari di Facoltà scientifiche

Età minima: anni 17

Numero massimo partecipanti: 25

Durata: max 3 ore

Dettagli tecnici: tutti i visitatori verranno provvisti di dispositivi di protezione individuale

Punto di ritrovo: VEGA, via delle Industrie 15, edificio Antares

Modalità di visita: in bus

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven 9:30-13:30)

L'itinerario prevede la visita alla Raffineria Eni di Venezia, in via dei Petroli 4 a Porto Marghera (zona 'Pili'). La Raffineria occupa un'area di 110 ettari circa: il greggio viene ricevuto al pontile di San Leonardo, nella laguna di Venezia, e convogliato tramite un oleodotto lungo 11 km. al parco serbatoi dell'Isola dei Petroli, da cui vengono alimentati gli impianti di distillazione primaria.

Da anni la Raffineria Eni di Venezia si distingue per l'attenzione all'ambiente e la sicurezza. Nel 1999 è stata la prima in Italia a ottenere la certificazione di qualità ISO 14001 e nel 2003 ha traguardato, prima in Italia e quarta nell'Europa occidentale, la registrazione Emas, rinnovata nel 2006, 2007 e 2008.

Il Programma si articolerà come di seguito indicato:

- Accoglienza presso la Raffineria di Venezia (applicazione delle disposizioni previste dalle Procedure di Sicurezza interne e consegna dei DPI);
- Presentazione della Raffineria in "Sala Rossa" (sita nel Reparto di Sicurezza – Antincendio) con particolare riferimento al ciclo produttivo, agli impianti e ai prodotti di Raffineria;
- Visita guidata: descrizione degli impianti di Raffineria, con specifica attenzione per la distillazione del greggio, impianti di raffinazione gasoli e benzine semilavorati, impianti di conversione dei residui, impianti ausiliari e centrale di cogenerazione;
- Visita guidata della "Sala Bunkerizzata", dove avviene la conduzione e il controllo operativo degli impianti.

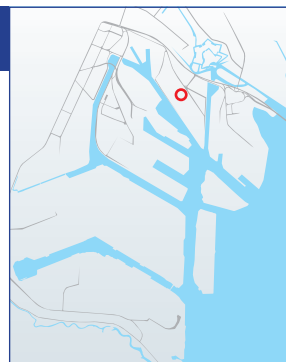


PILKINGTON

A member of NSG Group

PILKINGTON

www.pilkington.com



Lo stabilimento di Porto Marghera che appartiene dal 1994 al gruppo multinazionale Pilkington, produce e commercializza vetro per edilizia. Recentemente la Pilkington è stata acquisita dal gruppo giapponese Nippon Sheet Glass (NSG), operante anch'esso nel settore dei vetri per edilizia ed auto. NSG - Pilkington, rappresenta un gruppo di primo piano nel panorama mondiale dei produttori di vetro, dando lavoro ad oltre 30.000 persone; realizza un fatturato dell'ordine di 4 miliardi di Euro, gestisce circa 50 forni float e svariati impianti di seconde lavorazioni in 26 paesi dislocati nei cinque continenti e commercializza i prodotti in 130 paesi.

Lo stabilimento vetrario di Porto Marghera risale al 1924, quando venne installato un grande forno che alimentava due macchine di tiraggio orizzontale di vetro piano, per conto della Società Italiana Vetri e Cristalli. Nel 1927 si è aggregata con la Società Italiana Coke per sfruttare il gas di cokeria sotto il patrocinio del Gruppo Fiat.

La società, divenuta Vetrocoke nel 1959, passò sotto il controllo della Montecatini (1968) e da essa alla EGAM (1974), entrando a far parte delle società a Partecipazione Statale (ENI/AGIP Carbone).

Nel 1980 nacque la Italiana Coke S.p.A., che l'anno successivo si scisse dando origine alla Veneziana Vetro S.p.A., per la sezione vetri e Italiana Coke S.p.A. per la sezione coke. In seguito (1986) la Veneziana Vetro S.p.A., trasformata in Società Veneziana Vetro S.p.A. divenne parte integrante del polo pubblico del vetro avente come capogruppo la SIV, Società Italiana Vetro.

Nel 1987 venne realizzato il moderno impianto Float che, dal 1988, sta producendo vetro piano destinato esclusivamente al mercato dell'Edilizia. Nel Dicembre 1993 il gruppo SIV fu acquistato dalla joint-venture Pilkington-Techint.

Dal Dicembre 1995 la proprietà della SIV S.p.A. è al 100% della Pilkington.

Nel 1996 si è stato realizzato un nuovo impianto per la fabbricazione di vetro di sicurezza stratificato (Laminato).

Il 16 giugno 2006 è stata completata la procedura per l'acquisizione di Pilkington da parte della Nippon Sheet Glass (NSG) e Pilkington conserverà il suo brand (marchio di fabbrica) nel business mondiale del vetro nei settori dell'Edilizia e dell'Auto.

L'attività della Pilkington Italia Edilizia si svolge nello stabilimento di Porto Marghera, dove vengono prodotte lastre di vetro piano chiaro con una capacità annua di circa 200.000 t e di vetro laminato per l'edilizia con una capacità di circa 3.500.000 m².

La produzione di vetro piano viene realizzata secondo il processo chiamato float che prevede la formazione di un nastro piano e continuo con spessore e larghezza del prodotto finito attraverso il galleggiamento dinamico del vetro su un bagno di stagno metallico fuso.



Luogo della visita: Stabilimento Pilkington

Destinatari: Cittadinanza, studenti delle scuole secondarie di secondo grado, studenti universitari, gruppi aziendali

Età minima: anni 15

Numero massimo partecipanti: 25

Durata: 2 ore

Dettagli tecnici: tutti i visitatori verranno provvisti di dispositivi di protezione individuale antinfortunistica: caschetto, scarpe ed occhiali di sicurezza

Punto di ritrovo: VEGA, via delle Industrie 15, edificio Antares

Modalità di visita: a piedi

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven 9:30-13:30)

La visita si aprirà con breve presentazione dell' Azienda nella sala riunioni dello stabilimento dove verranno proiettati due filmati, uno sulla sicurezza, l'altro sull'aspetto produttivo.

Quindi si passerà alla zona operativa con il reparto Batch Plant (Arrivo e stoccaggio delle materie prime) dove le materie prime che servono alla fabbricazione del vetro vengono opportunamente dosate ed inviate attraverso un sistema di nastri trasportatori all'impianto di mescolazione.

Alla miscela vetrificabile così ottenuta viene addizionato del rottame di vetro derivante dagli sfridi della lavorazione ed inviata all'interno del forno dove avviene il processo di fusione. Le temperature arrivano a 1600°C con un consumo medio di gas metano pari a circa 6000m3/ora, la combustione è garantita da 28 bruciatori posizionati ai due lati del bacino di fusione.

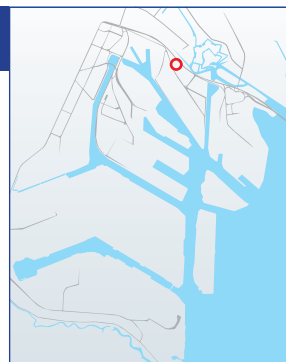
Il vetro ottenuto viene colato all'interno di una struttura metallica internamente rivestita in materiale refrattario contenente stagno fuso mantenuto liquido grazie allo stesso calore irraggiato dal vetro. Il minor peso specifico permette al vetro di galleggiare sullo stagno fuso (floating) consentendo la formazione di un nastro continuo di vetro, che avanza su un treno di rulli, raffreddandosi fino alla temperatura ambiente (Galleria di ricottura).

Durante questa fase si crea uno stato tensionale che consente il taglio sia in linea che successivamente presso i clienti. Con un sistema meccanico automatizzato il nastro di vetro continuo viene inviato al reparto Cold End (Produzione float area fredda) ed inciso in senso longitudinale per consentire la rimozione dei bordi e poi tagliato in senso trasversale originando lastre con le dimensioni richieste dal mercato, che vengono trasferite automaticamente su cavalletti specifici o imballate in casse di legno.

Laminazione: le lastre di vetro monolitico, depositate automaticamente su convogliatori a rulli, vengono lavate ed asciugate ed inviate in sala assemblaggio dove avviene la formazione del sandwich tramite sovrapposizione di una o più lastre con uno o più fogli di materiale plastico PVB.

Il sandwich ottenuto passa attraverso forni ad infrarosso, subendo una duplice azione di de-aerazione e parziale sigillatura. Il prodotto così preassemblato viene caricato su un apposito cavalletto ed avviato al ciclo di autoclavatura, completato il quale le lastre vengono sottoposte a controllo visivo ed a test di laboratorio al fine di accertarne le prestazioni di sicurezza. Dopo di che vengono confezionate ed inviate al magazzino.

Stazione Sperimentale del Vetro



STAZIONE SPERIMENTALE DEL VETRO

www.spevetro.it

La Stazione Sperimentale del Vetro è un ente pubblico economico di ricerca, creato dalla legge n.1032 del 1954 con il compito di promuovere con indagini, studi, ricerche, analisi, il progresso tecnico dell'industria vetraria nazionale.

E' annoverata tra gli istituti altamente qualificati definiti e previsti dalla legge n. 46 del 1982 sulla Ricerca Applicata. E' accreditata SINAL sulla base della UNI CEI EN ISO/IEC 17025 ed è Laboratorio notificato dal Governo italiano presso l'Unione Europea per l'applicazione della direttiva 89/106 per i vetri per edilizia.

Opera dal 1956 a Murano nei locali messi a disposizione dal Comune di Venezia ed è l'unico ente che si occupa istituzionalmente in Italia dei problemi tecnici e scientifici di tutta l'industria del vetro (cavo, piano, fibre, tecnico, a mano, materie prime, refrattari, forni ecc.), svolgendo la funzione di trasferimento dei risultati della ricerca, sviluppata autonomamente e in collaborazione con altri centri e università italiani ed esteri, alla applicazione pratica industriale dei risultati raggiunti.

Dal 2000 dispone di ulteriori laboratori presso il Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia-Marghera. Consta al 1° ottobre 2008 di 46 dipendenti, tra laureati e diplomati, ed occupa una superficie coperta di circa 2000 m², destinati a laboratori, uffici e biblioteca aperta al pubblico e unica nel suo genere in Italia. La sede di Marghera pari a circa 750 m² ospita i laboratori di prova su vetro per edilizia ed il laboratorio mobile per indagini ambientali.

La Stazione Sperimentale del Vetro opera sotto la vigilanza del Ministero dello Sviluppo Economico ed è finanziata in parte dal contributo che le aziende italiane sono tenute a versare in proporzione alla rispettiva capacità produttiva e al valore delle merci importate, e in prevalenza da ricavi per prestazioni di servizi e commesse di ricerca industriale. La Stazione è amministrata da un Consiglio di Amministrazione, nominato dal Ministero dello Sviluppo Economico, la cui maggioranza è costituita da rappresentanti delle industrie vetrarie nazionali. Il Consiglio elegge il Presidente tra i suoi componenti, nomina il Direttore Generale e delibera sui programmi di attività dell'Istituto.

L'attività della Stazione Sperimentale del Vetro è articolata in due direttrici principali rivolte all'assistenza tecnica, e alla ricerca e promozione industriale. Dispone, inoltre, di una biblioteca specializzata aperta agli studiosi e pubblica una rivista scientifica ed è produttrice della banca dati bibliografica IPGA.

Le apparecchiature in dotazione, l'esperienza e l'addestramento del personale, la disponibilità di laboratori mobili sono stati concepiti per poter intervenire in modo tempestivo allo scopo di rendere immediatamente operanti le potenzialità di intervento e di fornire concrete e rapide risposte alle esigenze delle aziende.

Struttura organizzativa:

La Stazione Sperimentale del Vetro è organizzata nei seguenti laboratori e servizi:

Settore chimico ambientale, Settore fisico, Settore vetro piano per edilizia, Settore energia, forni e prove termofisiche, Servizio documentazione (Biblioteca, Rivista e Banca dati).



Luogo della visita: Stazione Sperimentale del Vetro

Destinatari: studenti delle scuole secondarie di secondo grado, studenti universitari, gruppi aziendali

Età minima: anni 15

Numero massimo partecipanti: 20

Durata: 1-2 ore

Punto di ritrovo: VEGA, via delle Industrie 15, edificio Antares

Modalità di visita: a piedi

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven 9:30-13:30)

Visita al laboratorio dove si eseguono prove di sicurezza e prove di durabilità nel tempo su vetrate isolanti.

Il Settore Vetro Piano per l'Edilizia è competente nel settore della caratterizzazione delle proprietà del vetro piano per edilizia.

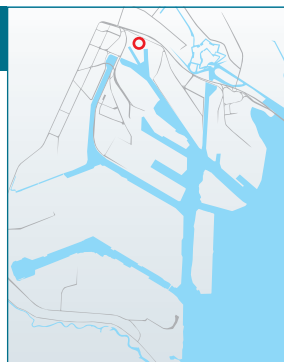
A tale settore fa capo l'attività di ispezione nel settore dei marchi di qualità volontari e la funzione di laboratorio di prova nell'ambito della direttiva europea sui materiali per edilizia (CPD 89/106).

In particolare si occupa di:

- messa a punto di metodologie di prova e certificazioni secondo norme italiane, comunitarie ed internazionali della resistenza meccanica e di altre proprietà fisiche di vetri per applicazioni in edilizia, industria del mobile, arredamento, trasporti, navali;
- misura dello stato di compressione su vetri temperati industriali ed analisi dello stato tensionale di lastre alle varie sollecitazioni;
- prove di urto, flessione, analisi della frattura;
- consulenze e certificazioni secondo le norme e capitolati nazionali ed esteri;
- gestione tecnica del marchio di qualità UNI sulle vetrate isolanti, vetri temprati e stratificati.

Apparecchiature disponibili:

- gascromatografi per la misura della concentrazione e la perdita di gas nei vetrocamera;
- dinamometro Instron per prove di adesione vetro-sigillante;
- apparecchiature per misure di quantità di acqua con il metodo Karl Fisher nei sigillanti organici incorporanti disidratante;
- camere climatiche per prove su vetrocamera: invecchiamento, UV e fogging test secondo la normativa UNI EN 1279;
- taratura forni per heat soak test;
- pressa di carico;
- apparecchiature per prove di resistenza meccanica su vetri temprati e stratificati secondo le normative UNI EN 1288-3; UNI EN 12600 e UNI EN 356;
- prove di corrosione per vetri con rivestimento.



FINCANTIERI

FINCANTIERI
www.fincantieri.it

Fincantieri è uno dei più rilevanti e diversificati gruppi navalmeccanici al mondo, è leader mondiale nella costruzione di navi da crociera, operatore di riferimento per i grandi traghetti e vanta anche un'importante presenza nel settore militare. Con oltre 7.000 navi consegnate in 200 anni di storia è l'erede della grande tradizione navale italiana.

L'azienda, nata nel 1959 come Società finanziaria cantieri navali – Fincantieri S.p.A., si è trasformata nel 1984 in società operativa con l'incorporazione di otto società, operanti nel campo della costruzione e riparazione navale e di apparati motore. A Trieste si trovano la sede e gli uffici della società. I centri di progettazione sono situati a Trieste e Genova. La produzione è svolta in otto stabilimenti che fanno capo a sei aree di business: navi da crociera a Monfalcone (Go), Marghera (Ve) e Genova-Sestri Ponente; da trasporto: Ancona, Castellammare di Stabia (Na) e Palermo; militari: Riva Trigoso (Ge) e Muggiano (La Spezia); mega yacht: Muggiano; riparazioni e trasformazioni navali: Palermo; sistemi e componenti navali: Riva Trigoso e Bari.

L'articolazione e la flessibilità produttiva di Fincantieri, grazie alle sinergie tra le diverse unità operative, dà la possibilità di realizzare in tempi sempre più brevi navi complesse e ricche di contenuti innovativi. Lo stabilimento di Marghera riveste un ruolo da protagonista all'interno del network produttivo di Fincantieri. I suoi 1.200 dipendenti più circa 2500 addetti delle piccole e medie imprese dell'indotto che ruotano intorno al cantiere sono una realtà importante per il tessuto economico del Veneto, in cui solo nell'ultimo biennio, avvalendosi delle forniture di 580 aziende, hanno ridistribuito 210 milioni di euro. Dagli inizi degli anni '90, il cantiere di Marghera ha costruito una flotta di 17 navi, l'ultima delle quali "Eurodam" consegnata lo scorso giugno alla società armatrice Holland America Line, su un totale di 45 consegnate complessivamente da Fincantieri. L'azienda ha in portafoglio 5 unità da crociera che verranno consegnate tra quest'anno ed il 2012: un'unità da 86.000 tonnellate di stazza lorda per Holland America Line con consegna nell'autunno del 2010; due unità da 92.700 tsl per Costa Crociere, "Costa Luminosa" e la gemella, con consegna rispettivamente nella primavera del 2009 e del 2010, infine due unità da 114.500 tsl per Costa Crociere, con consegna rispettivamente nella primavera del 2011 e del 2012.



Luogo della visita: Stabilimento Fincantieri

Destinatari: Cittadinanza, studenti delle scuole secondarie di secondo grado, studenti universitari

Età minima: anni 16

Numero massimo partecipanti: 50 divisi in due gruppi da venticinque

Durata: 2 ore circa

Dettagli tecnici: sarà obbligatorio l'uso di scarpe chiuse con suola in gomma e del casco protettivo (fornito dall'azienda)

Punto di ritrovo: VEGA, via delle Industrie 15, edificio Antares

Modalità di visita: a piedi

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven 9:30-13:30)

Lo stabilimento Fincantieri di Marghera si estende su una superficie di 380.000 mq. circa, dei quali circa 170.000 coperti (officine su 90.000 mq. e attrezzature fisse per la produzione su 80.000 mq.). Il bacino ha una lunghezza di 336 x 54 m ed è dotato di due gru con una capacità di 400 ton. ciascuna e di pontili per una lunghezza complessiva di 600 m.

Oggi lo stabilimento di Marghera ha una forza lavoro di circa 1200 persone e, con le sedi di Monfalcone, Genova-Sestri Ponente e Ancona, fa capo alla Direzione navi mercantili adibite alla costruzione di navi da crociera.

La visita guidata si svilupperà in due parti, la prima incentrata sulla visione di un filmato istituzionale di Fincantieri, la seconda si articolerà in una visita guidata nei reparti produttivi seguendo il filo logico del processo produttivo, pertanto si inizierà con l'Officina Navale (preparazione e taglio lamiera) per poi proseguire con: Officina di Prefabbricazione (preparazione unità elementari, blocchi, sezioni), Officina Premontaggio Scafo, Officina Montaggio Scafo (assemblaggio sezioni in bacino) dove sarà visibile la costruzione 6164 commissionata da Costa Crociere gemella della costruzione 6155 "Costa Luminosa", la consegna di quest'ultima è prevista per aprile 2009, visibile presso la banchina dove è attualmente ormeggiata per la fase di allestimento e prossima all'uscita per le prove a mare preliminari, previste per gennaio 2009.

La Costa Luminosa è una nave da crociera da 92.600 tonnellate di stazza lorda, commissionata dal Gruppo Costa. Lunga 265,36 metri, larga 32,25, totale cabine 1654 (1130 passeggeri e 524 equipaggio, l'80% delle cabine sono esterne) per un totale di 3760 persone trasportabili a bordo.

LINEAMENTI PER LA LETTURA DEL PAESAGGIO INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA

La prima peculiarità di Porto Marghera è quella di essere una costruzione: un territorio totalmente artificiale, frutto di un progetto che lo ha definito formalmente e topograficamente. I tracciati delle infrastrutture, i canali, le aree destinate a stoccaggio, i bacini, sono interamente artificiali, disegnati dall'uomo.

Ci troviamo al cospetto di un paesaggio industriale che comunica, con brutale evidenza, la violenza di cui siamo stati capaci nei riguardi dell'ambiente, ma se proviamo a porci al di fuori di un giudizio di valore morale, osservando soprattutto i caratteri morfologici di questi scenari, ci si offre l'opportunità di riflettere sui processi formativi dei manufatti architettonici che vi si collocano.

La tesi che vorremmo sostenere, lungi dal credere che ogni reliquato industriale vada considerato un monumento da tutelare ad ogni costo, è che l'insieme della struttura urbana nel distretto di Porto Marghera vada considerato come un esempio ricco e complesso di stratificazioni morfologiche, fortemente caratterizzate dotate di un potenziale elevato. All'interno di questo tessuto esistono episodi di rilevante qualità architettonica e scenari di notevole interesse ambientale.

Una considerazione solo in apparenza banale, in realtà percepita come connotazione scontata e quindi irrilevante, riguarda le differenze che si riscontrano nella forma delle sezioni viarie: strade molto larghe e rettilinee sono fiancheggiate da polverose perimetrazioni di muri o da cancellate interminabili. Vasti spazi abbandonati e silenti si alternano ad altri ove attività rumorose, ciminiere fumanti e mezzi in manovra segnalano produzioni ancora attive.

Quasi fianco a fianco, si collocano edifici abbandonati della prima zona industriale e complessi impianti, la cui stessa forma ci indica che appartengono ad un altro tempo. Questo primo, quasi scontato, elemento marca in modo netto uno dei principali caratteri del paesaggio industriale: la rarefazione e lo scarto di scala. Basta osservare una planimetria per cogliere immediatamente la differenza tra il tessuto industriale e quello residenziale: non si tratta di percentuali diverse tra spazi edificati e spazi aperti, ma sono i rapporti quantitativi a modificarsi, le dimensioni, la scala. Le parti costruite hanno ingombri dieci volte più estesi, e i vuoti urbani sono ampi spazi di stoccaggio, grandi slarghi per manovre, corti smisurate per parcheggi di tir.

La percezione delle distanze viene falsata, i tempi si allungano, lo sguardo si fissa, diventa meno mobile, indugia lungo assi prospettici di ipnotica ripetizione. Entrano a far parte di questo paesaggio le attrezzature lineari che fiancheggiano i canali: binari, grandi gru mobili, tramogge e nastri trasportatori.

L'architettura destinata all'industria non può consentirsi divagazioni. Deve soddisfare domande precise, deve rispondere a prestazioni codificate, deve richiedere una manutenzione essenziale e – soprattutto – deve potersi realizzare in tempi brevi e senza sprechi.

La forma di ogni edificio è sempre il risultato di un complesso sistema di equilibri, ma nell'architettura industriale le ragioni dell'uso e quelle della economia (di costruzione, di manutenzione), prevalgono su quelle del comfort, sulle aspirazioni estetiche.

Vi sono edifici, tra quelli ancora oggi esistenti a Porto Marghera che, seppur in abbandono, rivelano una loro straordinaria qualità. Proprio nell'interruzione dell'uso, nella sospensione che precede quasi sempre l'abbattimento e solo raramente il riutilizzo, ebbene proprio in questa condizione di attesa, di straniamento, gli edifici industriali appaiono come oggetti di valore insospettabile.

Innanzitutto la scala: le dimensioni di un silos, ad esempio, o di un capannone vuoto, rimandano a spazialità eccezionali, come quelle di una cattedrale, di una sala assembleare. Il grande vano unico, il vuoto segnato dal ripetersi delle nervature (ad esempio in uno dei tanti edifici lineari), la scarsa illuminazione naturale, la proporzione degli elementi strutturali, le grandi luci libere tra gli appoggi, rendono questi spazi interni singolari, quasi imponenti nel suggerire potenziali recuperi e riabilitazioni. Se poi consideriamo la qualità di queste costruzioni restiamo sorpresi: a volte si tratta di edifici realizzati ancora negli anni Settanta o addirittura successivi, quindi non possiamo rifugiarsi nelle considerazioni – un po' scontate – che tendevano ad attribuire superiori abilità alla mano d'opera di un tempo lontano. Questa qualità di cui parliamo, è merito non solo di una accurata esecuzione, peraltro indispensabile nella lavorazione di strutture ad alte prestazioni, destinate ad assorbire imponenti sollecitazioni di carichi mobili e progettate con sezioni ridotte all'essenziale, ma proviene, piuttosto, dalla profonda necessità della forma. Sappiamo riconoscere, negli spazi che ritroviamo, la forza di una logica stringente, nella rigorosa precisione dei moduli, nell'accostamento di materiali severi, privi di compiacimenti, nel dosaggio delle aperture, nella uniformità delle superfici. La semplicità essenziale è intesa come un valore.

Sono queste le "figure" con cui dialogare in un processo di riabilitazione del comprensorio di Porto Marghera.

La semplicità essenziale è intesa come valore.

Le caratteristiche di un edificio industriale impongono processi di progettazione e di esecuzione dei lavori di assoluta razionalità. Le grandi dimensioni e il peso dei componenti prefabbricati, o realizzati a piè d'opera, costringono a una attenta programmazione del cantiere. Le scelte legate al posizionamento strategico delle gru, al calcolo degli sbracci, diventano parte del disegno dell'opera, ne configurano sia l'assetto planimetrico che i rapporti tra pieni e vuoti: in ultima analisi, la forma.

Anche l'esterno di un edificio industriale conserva i segni della propria origine: quasi mai si tratta di architetture che richiedono una climatizzazione interna, pertanto le pannellature e gli involucri hanno spesso una leggerezza sorprendente; oppure appaiono come paratie di un guscio, sottili lastre, anche curve, accostate le une alle altre con ampi finestrini alti.

Grande attenzione è dedicata alla protezione dei finestrini, quasi sempre fissi. Si fa sovente ricorso agli shed: una icona grafica universale che segnala anche sulle mappe turistiche la presenza dei distretti industriali. Ancora un volta il segno esprime una domanda, un bisogno, e acquista la irresistibile evidenza estetica della forma necessaria.

Così come il punteggiare dei camini delle ciminiere che si ergono triangolando a distanza tra loro, disegnando sky-line sempre differenti, è in realtà la rappresentazione fisica di logiche insediative stringenti.

I tralicci, nel loro susseguirsi, ci indicano invece gli assi di sviluppo delle aree: sono le potenti infrastrutture che conducono l'energia laddove serve, delimitano con le ragnatele dei loro fili i perimetri ove più intensa è la produzione, si dispongono secondo sequenze che le velature di bruma e di nebbia, tipiche di un ambiente lagunare, a volte confondono.

La crescita di uno stabilimento, spesso, avveniva secondo un processo graduale, si aggiungevano corpi all'insediamento originario, a seconda delle sopraggiunte necessità. In determinati casi si è trattato di uno sviluppo programmato, ed è ancora oggi possibile distinguere le varie fasi delle successive addizioni, talora differenti per tecnologie e materiali. In altri casi non si riscontra una consequenzialità nell'accostarsi dei vari corpi di fabbrica, ma si legge un tumultuoso susseguirsi di esigenze, forse legate all'andamento della produzione, e quindi del mercato. Le aggregazioni appaiono fortunate, dettate da necessità localizzate ed improvvisate: urgenti. La morfologia dell'edificio iniziale, ancora riconoscibile, appare aggredita da superfetazioni che rimandano, nel loro pittoresco assemblaggio, a forme di architettura spontanea.

E poi ci sono le ombre, ingrediente di grande importanza per l'architettura in genere: danno risalto alla tridimensionalità, sottolineano i volumi e le masse. Nelle architetture industriali, così semplificate e con rapporti geometrici rigidi, le ombre costituiscono un controcanto: proiettano sul suolo i profili dei fabbricati, delle attrezzature. Negli interni dei grandi capannoni la luce spiove quasi sempre dall'alto (le pareti sono occupate dalle macchine, dagli impianti) creando effetti di penombra, segni ritmati e chiaroscurati come nelle cattedrali. Le superfici curve dei silos raccolgono l'ombra secondo grandi curve paraboliche, su di esse le scale e le sagome degli altri edifici si proiettano deformandosi sino a disegnare figure bizzarre ed irrecognoscibili.

Una osservazione particolare va rivolta a quelli che, con una definizione tanto fortunata quanto impropria, vengono detti arredi urbani. Forse si potrebbero chiamare corredi infrastrutturali, elementi o attrezzature di servizio – comunque sia – quegli elementi che si distribuiscono lungo la viabilità, negli slarghi, sulle rive dei canali. Notiamo una evidente differenza rispetto agli spazi metropolitani: la segnaletica è più fitta, diremmo anche più perentoria, sovente include proibizioni e divieti intimidatori.



Il verde, che pure ha una sua presenza a Porto Marghera, sembra però a disagio: confinato in sistemi lineari che fiancheggiano le strade o ne profilano i bordi. Non è un verde ornamentale, serve a demarcare territori, a segnare confini. Oppure è invasivo, cresce spontaneo laddove l'uomo abbandona i presidi industriali: è un verde che recupera posizioni, si arrampica lungo i muri, invade gli spiazzi, riveste gli interni dei capannoni.

E poi c'è l'acqua. Nei canali che tracciano – lo si vede nelle planimetrie – la lottizzazione iniziale, pensata per movimentare le produzioni e gli approvvigionamenti con trasporti navali; dunque disegni geometrici rigorosi, diagonali ampie, vie d'acqua di generose sezioni, destinate a consentire spostamenti di carichi anche molto ingombranti. Le sponde sono alte, solide, murate spesso con elementi in pietra, attrezzate con binari e con gru mobili, dotate di tramogge e nastri di scorrimento che sporgono dalle rive. L'acqua è incupita dalla profondità dei canali, ma spesso è segnata da chiazze iridescenti e, in qualche caso, mossa da immissioni degli scarichi, a volte ribolle o si ricopre di vapori: si capisce che è un'acqua malata, che ha perso molto della sua originaria vitalità. Solo nei bacini, negli spazi più ampi di manovra, si ritrova la luminosità della laguna, e, allontanandosi, prendendo le distanze, si apprezza il riflesso: i grandi segni che si rispecchiano e diventano uno skyline rovesciato, raddoppiando l'immensità del distretto industriale in un fascinioso gioco delle parti.

Fumi. Fiamme e fumi. Una delle manifestazioni più spettacolari di molti processi industriali: pensiamo ai laminatoi, alle fonderie, alle colate, alle saldature, ma anche ai raffreddamenti, ai processi di trasformazione, alla semplice bruciatura delle scorie, alla produzione di energia, ai motori. Si tratta di forme vive, in movimento, la fiamma è aguzza, instabile, impetuosa: mostra la propria natura distruttrice nella avida ricerca di nuovi assetti, nel movimento guizzante e inquieto: la fiamma vuole crescere in fretta e non è mai davvero domestica, lo si scopre dolorosamente ogni tanto... Nella penombra degli stabilimenti è affascinante con i suoi riflessi incantati, produce rumore (un rombo, a volte uno scroscio), calore e bagliori più o meno intensi, il colmo dell'incanto è riscontrabile quando il fuoco si fa liquido, diventa fluido e poi, poco dopo, solido, scurendosi. Dove c'è fumo c'è fuoco, e quindi anche il contrario: a maggior ragione. I fumi. Non entriamo nel merito della loro tossicità: è storia vecchia e dolorosa, ormai cronaca: cronaca giudiziaria, ma anche cronaca nera.

Parliamo dei fumi come forma; forma generosa, tondeggiante, mobile, mobilissima: nell'aria si lascia sedurre dal vento, lo segue perdendovisi, eppure nasce con impeto e si spinge disegnando potenti geometrie tridimensionali, fatte di volumi concatenati, gonfi e rarefatti in alterne pulsioni: un fenomeno plastico difficilmente fissabile, se non in immagini cinetiche.

Non si può chiudere questa rassegna schematica e ineguale sui caratteri del paesaggio industriale di Porto Marghera senza far cenno alla notte: l'illuminarsi graduale di assi viari, ai riflettori posti sui piazzali, gli spot rossi lampeggianti che segnalano le torri di raffreddamento e le ciminiere, i fari che si muovono seguendo traiettorie circolari, i silos circondati da corone baluginanti. Chiunque arrivi di notte in aereo a Venezia resta colpito dal disegno sfavillante di Porto Marghera: è proprio la disposizione delle luci che ci segnala l'artificialità del sito, il suo essere un terreno sottratto alla laguna.

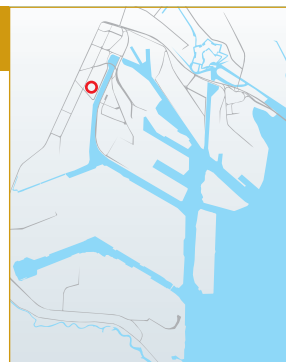
Nel concludere questa breve descrizione di alcuni caratteri del paesaggio industriale, viene da chiedersi se davvero tali lineamenti – autentici dati fisiognomici – esprimano una qualche qualità. Pensiamo che, come per molti altri ambienti prodotti dall'uomo, la qualità non risieda in un valore estetico aprioristico, ma piuttosto vada ricercata nella coerenza, nella riconoscibile logica insediativa, nel ritrovare, anche attraverso letture frammentarie, le tracce di una intenzione progettuale razionale.

Può bastare questo riconoscimento ad attribuire valore a un insediamento?

L'evidenza di un processo, delle proprie ragioni di localizzazione territoriale, in questo momento storico possono essere di per sé elementi di interesse, sufficiente motivo per osservazioni fenomenologiche non superficiali. Ed è a questa prima conclusione, per quanto modesta, cui intendevamo pervenire con queste note.

Giancarlo Carnevale ed Esther Gianì





GRANDI MOLINI ITALIANI

www.grandimolini.it

Grandi Molini Italiani è il primo gruppo molitorio italiano e tra i principali in Europa. Presidente e Consigliere Delegato è Antonio Costato, attualmente vicepresidente di Confindustria. Il fatturato annuo complessivo del Gruppo nel 2007 è stato di 285 milioni di euro. I dipendenti sono circa 250.

Il Gruppo produce farine di grano tenero e semole di grano duro destinate a tutti i segmenti del mercato italiano (industria alimentare farina, industria alimentare semola, artigiani, retail).

Ogni anno Grandi Molini Italiani macina oltre 1 milione di tonnellate di grano.

Quello di Porto Marghera è il più grande stabilimento del Gruppo, uno fra i più grandi d'Europa.

Gli altri impianti si trovano a Livorno, Coriano Veronese (VR), Cordovado (PN), Trieste. Complessivamente la società ha 4 terminal portuali, 5 terminal ferroviari e 9 filiali commerciali (Roma, Chieti, Arezzo, Firenze, Livorno, Coriano V.se, Ancona, Rovigo e Cordovado).

I lavori di costruzione del molino di Porto Marghera iniziano nel **1926** ad opera della società Chiari & Forti. Nel 1978 il molino viene acquisito da Grandi Molini Italiani che qui inizia un'importante attività concentrata principalmente in direzione dell'allora fiorente mercato dell'esportazione della farina. Il Gruppo arriva ad essere **il principale esportatore d'Europa e del mondo** di farina con oltre 800.000 tonnellate di grano equivalente esportate (pari a circa il 10% di tutti gli scambi internazionali) e con quasi 50 destinazioni servite.

Ai cambiamenti intervenuti sui mercati internazionali alla fine del XX secolo, Grandi Molini Italiani ha risposto concentrandosi sul **mercato Italiano**. Nel 1999 l'impianto di Porto Marghera viene integralmente rivisto ed ampliato per dotarlo delle strutture di servizio necessarie per servire il mercato interno (impianti di confezionamento, magazzino robotizzato, nuove celle di stoccaggio). Viene costruita anche una linea a grano duro per la produzione di semola per la pastificazione.

Oggi la capacità di macinazione di grano tenero dello stabilimento Grandi Molini Italiani di Porto Marghera è di 1.700 tonnellate al giorno. La capacità di macinazione di grano duro è di 450 tonnellate al giorno. Complessivamente nello stabilimento di via dell'Elettricità possono essere stoccate fino a 100.000 tonnellate di grano e 21.200 tonnellate prodotti finiti alla rinfusa (una delle maggiori capacità di stoccaggio disponibili presso un impianto molitorio). Il magazzino robotizzato può contenere fino a 8.900 pallets (pari ad altre 9.000 tonnellate di stoccaggio di prodotti confezionati in sacchi da 25 kg).



Luogo della visita: Stabilimento Grandi Molini Italiani

Destinatari: Cittadinanza, studenti scuole secondarie di primo e secondo grado, studenti universitari

Età minima: anni 12

Numero massimo partecipanti: 50

Durata: 2 ore

Punto di ritrovo: VEGA, via delle Industrie 15, edificio Antares

Modalità di visita: in bus

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven 9:30-13:30)

Il percorso prevede un primo momento di accoglienza all'interno della sala multimediale dell'azienda dove i visitatori potranno prendere visione di un filmato descrittivo della storia e delle peculiarità dello stabilimento Grandi Molini Italiani di Porto Marghera.

Quindi è prevista la visita guidata vera e propria alla struttura. Innanzitutto i visitatori potranno vedere il laboratorio di ricevimento del grano dove vengono fatte le analisi di verifica della materia prima in entrata (peso specifico, umidità, impurità, infestazioni) quindi il laboratorio principale per il controllo delle caratteristiche reologiche degli sfarinati e la sala microbiologica, dove vengono controllate le caratteristiche relative alla sicurezza alimentare dei prodotti (micotossine, metalli pesanti, cariche microbiche e muffe).

Superata la zona dei laboratori si passa alla sala di controllo dove è possibile avere una visione d'insieme del magazzino e della ripartizione delle fariniere.

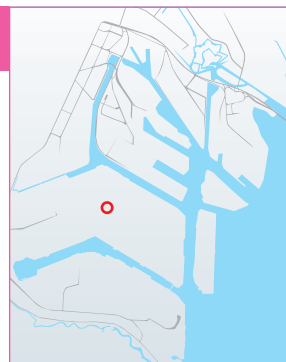
Nella zona miscelatori si può osservare il sistema di miscelazione e le varie celle contenenti le diverse farine. Il percorso prosegue nella zona dove avviene l'insacco, la pallettizzazione con i vari controlli (peso, metal detector, ecc.).

Quindi si arriva al magazzino robotizzato, alto 42 metri, vero gioiello di tecnologia con 8.620 posti pallet (480 aggiuntivi su buffer), ognuno di 1.200 chilogrammi, con 6 linee dotate di traslo-elevatori capaci di 280 movimenti all'ora.

La visita entra nel vivo con l'ingresso nel cuore dello stabilimento: il molino. Caratterizzato da quattro linee, tre a grano tenero e una a grano duro, il molino può macinare fino a 1.700 tonnellate al giorno di grano tenero e 450 tonnellate di grano duro. Qui i visitatori potranno osservare da vicino tutte le fasi del processo di macinazione, iniziando dalla sala di controllo dalla quale è possibile vedere i laminatoi di macinazione.

Infine la visita si conclude con il rientro nella sala multimediale camminando a fianco degli imponenti silos metallici da 4.200 tonnellate l'uno per lo stoccaggio del grano e con un passaggio al di sopra della zona dei buffer, dove avviene il carico dei camion attraverso 10 baie.

Si rientra quindi nella sala multimediale per depositare il materiale di sicurezza in dotazione per la visita e per i saluti conclusivi.



IL PETROLCHIMICO

L'industria petrolchimica è presente a Marghera con un grande insediamento produttivo, che comprende numerosi impianti per le attività di chimica di base e intermedi, chimica dei polimeri e dei materiali. L'area del Petrolchimico di Marghera è particolarmente caratterizzata dalla sua ubicazione, vicina ai mercati dell'area Padana, dell'Europa Centrale e Orientale, da ottime infrastrutture logistiche, da una buona integrazione fra i suoi cicli produttivi e con gli altri stabilimenti dell'area del nord-est d'Italia.

L'alto grado di integrazione e un elevato livello tecnologico fanno del Petrolchimico di Marghera uno dei principali centri della produzione chimica italiana ed europea. Già una breve e schematica descrizione delle sue principali infrastrutture può essere utile per comprendere quale importanza esso rivesta nell'economia del territorio veneziano.

Gli insediamenti produttivi coprono una superficie totale di circa 600 ettari, in cui si snodano strade e ferrovie, collegamenti via tubo e impianti.

Alcuni numeri che caratterizzano il polo chimico:

Strade	100 Km
Ferrovia	27 Km
Banchine	9
Serbatoi	132
Capacità di stoccaggio	600.000 mc
Pipeline	700 Km
Lunghezza tubazioni	545 Km
Impianto di depurazione	1600 mc/h
Inceneritore	100.000 t/h

La storia del Petrolchimico prende l'avvio con i primi insediamenti, legati al settore Agricoltura, che risalgono al 1926 e al 1938; ora queste produzioni non sono più presenti. Nel 1951 ebbe inizio la realizzazione dei primi reparti dello Stabilimento, destinati alla produzione di clorosoda, acetilene, caprolattame e cloruro di polivinile, mentre le Fibre sono presenti a Porto Marghera dal 1959. A partire dal 1969 sono stati creati nuovi impianti per la produzione di clorosoda, cloruro di vinile monomero e toluendisocianato (TDI) nonché per la produzione di etilene, propilene e altri derivati della virgin nafta. Nel 2002 EniChem ha riorganizzato la propria attività industriale, trasferendo il suo core business (stirene, olefine ed elastomeri) in Polimeri Europa. Le rimanenti attività hanno continuato ad appartenere a Enichem fino al maggio 2003, quando è stata costituita "Syndial Attività Diversificate": attualmente le stesse sono limitate all'impianto clorosoda e ad alcuni servizi.

Le aziende oggi presenti nel petrolchimico sono Arkema, Solvay Fluor Italia, Ineos Vinyls Italia, Syndial, Polimeri Europa, Montefibre, Servizi Porto Marghera, 3V-CPM, Crion - Sapió.



Luogo della visita: Stabilimento Petrolchimico

Destinatari: studenti delle scuole secondarie di primo e secondo grado, studenti universitari

Età minima: anni 12

Numero massimo partecipanti: 50

Durata della visita: 3 ore

Dettagli tecnici: tutti i visitatori verranno provvisti, dallo stabilimento, dei dispositivi di protezione individuale

Modalità di visita: in bus

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven 9:30-13:30)

L'itinerario prevede la visita allo Stabilimento Petrolchimico di Marghera.

Sito Multisocietario è presente a Porto Marghera in un'area di circa 600 ettari prospiciente la Laguna di Venezia.

Il Petrolchimico è facilmente raggiungibile dal centro di Marghera, percorrendo completamente via Fratelli Bandiera e proseguendo, sempre in direzione Malcontenta, fino a raggiungere la zona industriale. Qui si incrocia via della Chimica, che attraversa longitudinalmente l'intero stabilimento Petrolchimico e dà accesso alle principali portinerie.

I visitatori possono accedere dall'ingresso numero 4, a circa 500 metri, sulla sinistra, dall'inizio di via della Chimica, facilmente riconoscibile oltre che dalla segnaletica stradale, anche dal suo grande parcheggio. È da questo punto che avrà inizio la visita, che condurrà i visitatori lungo la fitta rete di strade e ferrovie che collegano i diversi impianti di produzione.

L'arrivo dei visitatori è solitamente previsto alla portineria dell'ingresso numero 4 alle ore 9 del mattino e si svolge poi secondo il seguente programma:

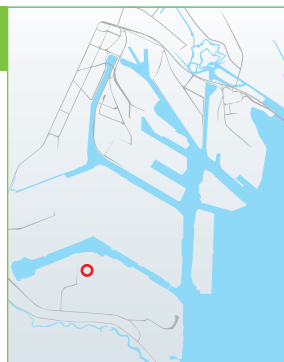
Ore 9:00 Arrivo e registrazione dei visitatori

Ore 9:15 I visitatori verranno accompagnati all'Auditorium della Direzione di Polimeri Europa, dove sarà effettuata una breve presentazione delle società coesediate nello stabilimento e saranno descritti gli attuali cicli produttivi e i principali prodotti ottenuti

Ore 10:15 Visita ad alcuni impianti dello stabilimento

Ore 12:00 Uscita dall'ingresso numero 4 e fine della visita

La visita si concentrerà sui principali impianti dello Stabilimento. Polimeri Europa è presente a Porto Marghera con i prodotti della chimica di base impiegati nelle successive produzioni e lavorazioni del Petrolchimico e dell'area padana. Nell'impianto cracking si ottengono principalmente etilene e propilene attraverso il cracking della virgin nafta e benzina per la produzione di intermedi quali benzene e toluene. Qui i visitatori potranno avere una visione d'insieme del grande impianto, cuore del Petrolchimico, e visitare la sala quadri di controllo, da dove il personale gestisce tutte le attività.



ECOPROGETTO VENEZIA

www.ecoprogettovenetia.it

Ecoprogetto Venezia è la società mista, pubblico-privata, controllata da VERITAS spa al 76,6 %, nata dall'esigenza di governare attraverso opzioni produttive integrate il ciclo dello smaltimento dei rifiuti nell'Area Veneziana.

La società sviluppa sinergie tra i diversi componenti del ciclo di gestione dei rifiuti in modo da assicurare l'autosufficienza nello smaltimento ed il riciclo dei materiali.

La società è partecipata, oltre che da VERITAS, dal Gruppo Ladurner (Alto Adige) al 23,4 %: il gruppo industriale privato ha realizzato, attraverso una S.C.A.R.L, società allo scopo costituita, la costruzione dell'impianto di compostaggio, di produzione di CDR ed il completamento delle infrastrutture dell'intero Polo di Fusina.

La missione aziendale di Ecoprogetto Venezia, è quella di perseguire la migliore organizzazione tecnica, logistica e gestionale dei singoli impianti del Polo Integrato di Fusina, che si compone di:

- una stazione di travaso,
- un impianto di termovalorizzazione dei rifiuti con recupero energetico,
- un impianto di produzione di CDR

Un secondo impianto di CDR nascerà dalla riconversione dell'ex impianto di compostaggio (i lavori sono attualmente in corso)

Ecoprogetto nel suo operare quotidiano mira a ottimizzare le attività degli impianti in funzione di una corretta integrazione degli stessi.

La gestione delle attività avviene direttamente attraverso Ecoprogetto, per quanto concerne la stazione di travaso e controllo dei flussi dei prodotti in ingresso ed uscita dallo stabilimento, indirettamente, mediante la gestione dei contratti di "conto lavorazione" con i soggetti privati che hanno realizzato gli impianti, Ecosteo per l'impianto di termovalorizzazione, Ladurner srl per l'impianto CDR.

Ecoprogetto Venezia, inoltre, gestisce il controllo di tutti i presidi ambientali (aria, acqua, residui da lavorazione) garantendo le analisi previste nelle autorizzazioni d'esercizio degli impianti.

La società impiega 17 unità tra operativi, struttura e direzione e si avvale inoltre di collaborazioni esterne fornite dal gruppo.

Ecoprogetto Venezia è impegnata tutto l'anno in attività di comunicazione per far conoscere alla cittadinanza locale il ruolo del Polo di trattamento rifiuti, e per questo, oltre che partecipare alla giornata nazionale Impianti Aperti, è disponibile a ospitare gruppi organizzati per visite guidate degli impianti.



Luogo della visita: Impianti del Polo Integrato di Fusina

Destinatari: Cittadinanza, studenti delle scuole secondarie di secondo grado, studenti universitari, gruppi aziendali

Età minima: anni 14

Numero massimo partecipanti: 40

Durata: 3 ore

Dettagli tecnici: A ciascun visitatore verrà consegnato un casco protettivo e un gilet ad alta visibilità, da indossare obbligatoriamente durante la visita. All'interno del Polo è vietato fumare e il gruppo sarà seguito durante tutta la durata della visita da un accompagnatore.

Punto di ritrovo: VEGA, via delle Industrie 15, edificio Antares

Modalità di visita: in bus

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven 9:30-13:30)

Scopo della visita è quello di presentare il Polo trattamento rifiuti e il suo ruolo nel ciclo di gestione del bacino veneziano.

A tal scopo la visita sarà preceduta da una introduzione presso la sala conferenze di EcoProgetto, durante la quale si illustrerà il sistema di raccolta dei rifiuti nei comuni del bacino e come parte di questi vengano trattati a Fusina.

Durante l'introduzione si descriverà in particolare nel dettaglio l'utilizzo del CDR (combustibile da rifiuto), presentando in particolare la collaborazione con la Centrale Termoelettrica dell'ENEL di Fusina che lo utilizza in co-combustione con il polverino di carbone per la produzione di energia elettrica.

Seguirà la visita con soste per la spiegazione delle varie parti dell'impianto:

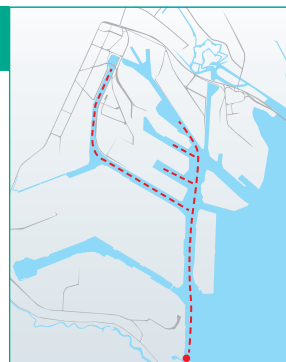
- visita della zona di pesa, all'ingresso dell'impianto
- visita dell'impianto di termovalorizzazione, dove vengono trattati i rifiuti residui del centro storico di Venezia con lo scopo di produrre energia elettrica.

Soste vicino alle fosse di conferimento, dalle quale i rifiuti entrano nell'impianto, vicino all'area del forno e a quella del trattamento fumi, con approfondimenti sui sistemi chimici e fisici che vengono utilizzati per l'abbattimento degli inquinanti e descrizione dei sistemi di monitoraggio.

- visita dell'impianto di produzione CDR, che proviene dalla lavorazione dal rifiuto residuo raccolto nella terraferma veneziana.

Ci si porterà alla sala di controllo dell'impianto per vedere le due principali fasi della lavorazione: la biostabilizzazione in biocelle e il trattamento meccanico per la separazione di metalli e inerti - qui la lavorazione del materiale verrà descritta nel dettaglio. Seguirà una sosta presso il sistema di depurazione dell'aria.

Al termine della visita verrà lasciato spazio alle domande e alle curiosità dei partecipanti.



AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

www.port.venice.it

L'Autorità Portuale di Venezia è un ente di diritto pubblico con i compiti di:

- indirizzo, programmazione, promozione, coordinamento e controllo delle operazioni portuali;
- realizzazione delle infrastrutture necessarie al movimento della merce;
- manutenzione delle parti comuni dell'ambito portuale, ivi compresa quella dei canali e degli altri specchi d'acqua;
- affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura agli utenti portuali di servizi di interesse generale.

Oltre ad impegnarsi nello sviluppo socio economico del porto e del territorio in cui è inserito l'Autorità Portuale di Venezia intende garantire un "porto verde" ed un "porto etico".

Ciò significa, sotto il primo profilo (porto verde), programmare la valorizzazione dell'infrastruttura portuale non solo nel rispetto dell'ambiente, ma anzi con una attenzione particolare ed un grande impegno per uno sviluppo ecocompatibile; sotto il secondo profilo (porto etico) significa prestare attenzione agli aspetti sociali di ogni iniziativa inserendoli già a priori tra i parametri decisionali della propria programmazione. A tal fine dal 2008, infatti, le linee strategiche del Porto partono dal presupposto della concertazione con tutte le istituzioni e i soggetti privati coinvolti nella crescita e progresso della realtà portuale e insieme del suo territorio.

A tutto ciò si aggiunga che l'Autorità Portuale già da due anni ha ricevuto la certificazione UNI ISO 9001_2000 ed è in corso pure la certificazione di tutte le strutture che gravitano attorno al Porto.

Dotazione infrastrutturale

2045 ha superficie
30 km di ormeggi
163 accosti operativi
12 metri pescaggio
205 km rete ferroviaria interna
70 km rete stradale interna

la Comunità Portuale

19.000 addetti - primo polo occupazionale della Provincia
300 agenzie marittime e operatori portuali
24 imprese terminaliste
10 terminal industriali
13 terminal commerciali di cui 7 conto terzi e 6 conto proprio

Investimenti per lo sviluppo

870 milioni di Euro di investimenti nel triennio 2008-2011



Luogo della visita: Canali della Zona Industriale

Destinatari: Cittadinanza, studenti scuole primarie, studenti scuole secondarie di primo e secondo grado, studenti universitari

Età minima: anni 9 per le scuole. È consentita la partecipazione di famiglie con bambini più piccoli

Numero massimo partecipanti: 100

Durata: massimo 3 ore

Punto di ritrovo: VEGA, via delle Industrie 15, edificio Antares

Modalità di visita: in bus e vaporetto

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven 9:30-13:30)

L'itinerario che l'Autorità Portuale di Venezia propone vuol essere un modo per far conoscere il polo produttivo più importante della Provincia di Venezia.

Esso infatti si pone al trentunesimo posto in Europa (su 1.200 porti commerciali) e al sesto posto in Italia per totale traffico movimentato; con un indotto di 19.000 unità e un investimento di oltre 870 milioni di euro nel prossimo triennio 2008-2011 il porto di Venezia contribuisce allo sviluppo del Veneto.

Le strutture ed infrastrutture di questo porto potranno essere osservate dai visitatori che risaliranno i suoi canali a bordo di un motoscafo avendo l'opportunità di una visita panoramica e suggestiva del dinamismo di questa particolare realtà.

CANALE LITORANEO MALAMOCCO-MARGHERA: iniziato nel 1969, il canale collega la bocca di porto di Malamocco alle aree portuali di Marghera. E' questa, per il Porto di Venezia, l'unica via di accesso delle navi alle zone operative e pertanto è oggetto costante dell'attività di escavo con l'obiettivo di raggiungere i -11m di pescaggio già nel 2009.

CANALE INDUSTRIALE NORD: qui, alla fine degli anni Venti, era nato lo storico insediamento per la produzione del carbone coke. Molti gli edifici dismessi in attesa di ristrutturazione. Lungo le sponde del canale si può osservare l'insediamento cantieristico della Fincantieri, leader mondiale per la costruzione di navi da crociera.

BACINO MOLO A: visibili da quest'area le banchine Carnia e Venezia Giulia, dietro alle quali sono disposti a piazzale vari tipi di merce (tra cui materiale siderurgico e blocchi di marmo e containers) e diversi magazzini per lo stoccaggio. Inoltre è situato il terminal container TIV, Terminal Intermodale Venezia

BACINO MOLO B: da qui è visibile uno dei terminal dedicato allo Short Sea Shipping e il Silo Piemonte di TRI, capace di contenere oltre 100.000 tonnellate di merce; questa è infatti il Silo più grande in Europa. Qui si trovano anche i magazzini per i mangimi, luogo di raccolta per il settore agro alimentare.

CANALE INDUSTRIALE OVEST: è il canale che circonda l'isola commerciale, al termine del quale l'Autorità Portuale ha realizzato il ponte Strallato, costruito per velocizzare il trasporto della merce da e per il porto, e sta ora realizzando un punto d'attracco per imbarcazioni da diporto. Lungo il canale è situato il terminal container Vecon e il terminal carbone e minerali.



Itinerario "In bici tra due Torri"

Destinatari: Cittadinanza, studenti scuole primarie, studenti scuole secondarie di primo e secondo grado, studenti universitari

Età minima: anni 12, è comunque consentita la partecipazione di famiglie con bambini più piccoli sotto la responsabilità di un adulto

Numero massimo partecipanti: 25

Durata: 3 ore

Punto di ritrovo: VEGA, via delle Industrie 5, Ingresso VEGA 1 - Torre Hammon

Modalità di visita: in bicicletta

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven 9:30-13:30)

Questo è uno degli itinerari più suggestivi e spettacolari tra quelli proposti: si svolge in bicicletta e il suo obiettivo è di coinvolgere un'ampia fascia di cittadinanza per renderla partecipe di un nuovo modo di vedere e conoscere la zona industriale, e scoprirne delle qualità estetiche spesso impensabili.

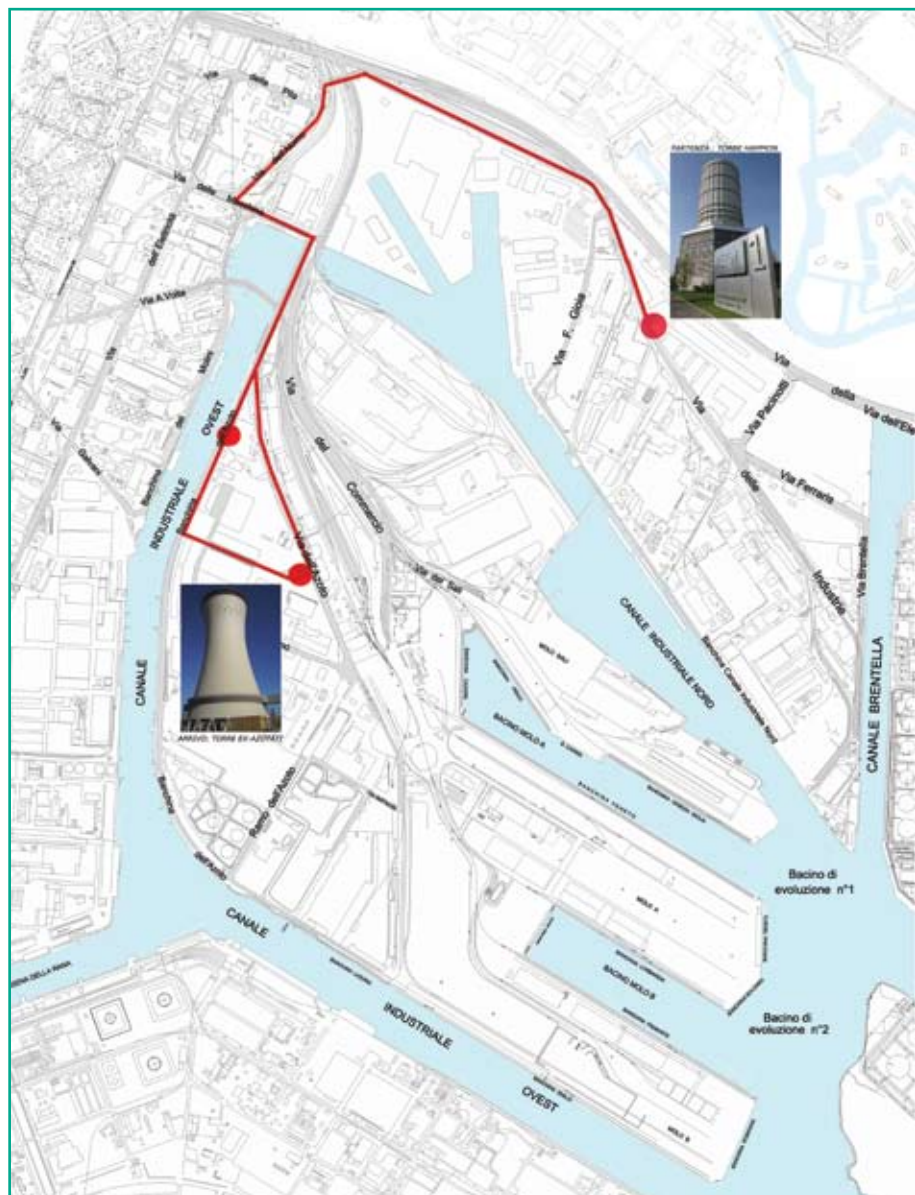
Il percorso parte dall'ingresso VEGA1 del Parco Scientifico Tecnologico, davanti alla Torre Hammon, esempio di recupero di un manufatto industriale risalente agli anni '30. Si tratta della torre evaporativa più vecchia dell'area industriale di Porto Marghera, nella quale si svolgeva il processo di raffreddamento nell'ambito della produzione di metalli quali lo zinco e lo stagno. Dismessa da molti anni è stata restaurata a partire dal 2000, e al suo interno ospita ora studi e laboratori delle tecnologie più innovative (nanotecnologie, biologia molecolare).

Dopo una panoramica dei moderni edifici del Parco, si partirà percorrendo via delle Industrie, tra l'area della Fincantieri e il fascio di binari che affianca la strada per poi diramarsi in tutta l'area industriale, quasi a tracciarne linee e forme. E' evidente qui la logica che sottese lo sviluppo dell'area industriale alle sue origini: le merci, scaricate dalle navi alle banchine e trasformate nei vari stabilimenti, sarebbero subito state trasportate con il treno, in un'epoca in cui questo rappresentava il più razionale mezzo di trasporto, tramite una rete capillare di collegamenti, ora purtroppo in gran parte dismessi.

Dopo aver percorso via dell'Atomo e svoltato per via delle Macchine, si giungerà per una breve sosta in banchina dell'Azoto, affacciata sul canale Industriale Ovest. Da qui si potrà vedere nella sua interezza il ponte strallato, costruito dall'Autorità Portuale di Venezia e completato nel 2006, i cui stralli sono come delle grosse funi di acciaio ricoperte da uno strato di protezione e da una guaina, che possono portare un peso fino a 740 tonnellate. Svoltando a sinistra per Via dell'Azoto, si entrerà nell'area ex Vetrocoke Azotati, attualmente occupata da una serie di aziende specializzate nell'ambito dei trasporti e della logistica, raggruppate nel Consorzio Multimodale Darsena. Qui si raggiungerà la Torre di Raffreddamento ex-Azotati: un manufatto di archeologia industriale, in attuale fase di recupero come struttura multifunzionale, che sarà aperto per l'occasione, e dall'alto dei suoi oltre 50 mt, si potrà ammirare una vista panoramica su tutta l'area industriale.

Si ringraziano per la gentile collaborazione: il Consorzio Multimodale Darsena e l'Associazione FIAB, Amici della Bicicletta di Mestre.

ITINERARIO "IN BICI TRA DUE TORRI"



"LE NUOVE VIE DI PORTO MARGHERA" E IL TURISMO INDUSTRIALE

L'inclusione del patrimonio industriale nel sempre più vasto complesso dei beni culturali ha posto questo specifico comparto patrimoniale in relazione sempre più stretta con il turismo culturale alimentando al suo interno una particolare tipologia di domanda, ormai definibile come *turismo industriale*. Questo, a sua volta, si può distinguere in varie sottospecie, riconducibili a quello che in Francia viene qualificato come *tourisme de découverte économique*. Si tratta di un tipo di turismo mosso dall'interesse per le peculiarità economiche, produttive, tecniche, scientifiche, sociali che nel corso del tempo sono venute connotando la cultura, l'evoluzione storica e le attività industriali di un determinato territorio o sistema produttivo locale. Una forma di turismo che esprime bene le attuali tendenze nelle motivazioni alla scelta delle località da visitare da parte degli europei, i quali assegnano importanza crescente al territorio e al paesaggio culturale in tutte le sue potenzialità, alle esperienze autentiche di scoperta e di conoscenza delle specificità, storiche, culturali, ambientali, produttive locali, a forme alternative di visita e di ricettività. Nel Veneto, regione turistica di primo piano, "le tematiche abitualmente indicate con il concetto di territorio/paesaggio culturale – ha notato Mara Manente – hanno ancora una limitata e circoscritta riconoscibilità, anche se i prodotti identificabili in questo contesto sono senza dubbio molto meno imitabili dei prodotti tradizionali, sono molto più rispettosi del territorio e della comunità ospitante e soprattutto, in una prospettiva futura, sono in forte espansione".

Si tratta dunque di tipologie di turismo che possono concorrere in modo importante al rinnovamento e alla diversificazione dell'offerta, rafforzando il ruolo di questo settore nelle aree ad esso specificamente vocate – come nel caso del contesto veneziano – e permettendo loro di limitare vecchie e nuove criticità. Queste forme di turismo "specializzato" permettono di riscoprire, valorizzare e comunicare le specifiche identità locali e il patrimonio storico culturale nelle sue diverse componenti, facendone una delle leve di nuovi processi di sviluppo locale basati sulla crescita di risorse endogene e competenze distintive riconosciute e valorizzate dalla rete delle soggettività territoriali.

In questa prospettiva, occorre innanzitutto considerare che il turista ha cambiato foggia. Egli non è più passivo e conformista come un tempo, ma, come si diceva, pronto a scoprire nuovi temi ed orizzonti. Egli è molto più partecipe che in passato nelle visite che programma. Ne valuta l'utilità e l'interesse in termini di nuove conoscenze, curiosità, divertimento. Se il patrimonio culturale tradizionale attira un pubblico generalmente colto e sensibile ma anche indifferenziato, il patrimonio industriale tocca categorie socio-professionali più larghe e ben identificabili. Il turismo industriale appartiene infatti anche al *turismo di prossimità*. Coinvolge più direttamente lavoratori, scolaresche, studiosi e appassionati, gruppi ed associazioni della terza età. Può profittare bene della crescente positività tra cultura e loisir, arte e intrattenimento. Le "ibridazioni", la mescolanza di più attività nelle nuove forme di turismo sono sempre di più la regola. In coerenza con queste nuove tendenze, l'offerta dei paesi al vertice nelle graduatorie del turismo internazionale (si veda la Francia o la Spagna) ha visto crescere e diversificarsi fortemente il comparto del turismo culturale e, in esso, di quello industriale. In Francia già prima del 2000 erano più di 200 i siti di turismo specificamente industriale e tecnico. In Spagna si moltiplicano le realizzazioni in questo settore con in prima linea le regioni che vivono maggiormente di turismo come l'Andalusia o il polo oggi trainante di Valencia – Alicante.



Si tratta, perciò, di esplorare nuove modalità e di riflettere sulle possibili relazioni tra le potenzialità di un sito industriale e la sua "messa in turismo". Porto Marghera, quale potenziale parco a tema, offre una straordinaria opportunità. La vicinanza al centro storico di Venezia è sicuramente un elemento imprescindibile. Tuttavia occorre tener conto che, come mostrano molte esperienze, spesso non c'è una grande influenza delle forti polarità sul tasso di frequentazione di siti vicini e meno conosciuti. Ciò sembra convalidare la regola che un luogo turistico senza notorietà non può beneficiare dell'alta frequenza ad un altro luogo vicino senza precise connessioni e senza un adeguato investimento nella comunicazione. Nel primo caso l'inscindibile nesso delle origini e degli sviluppi di Porto Marghera con la storia della "grande Venezia", i materiali e le iniziative di Mestre Novecento e la prospettiva di un futuro grande museo mestrino su questi temi offrono motivazioni, strumenti ed occasioni per programmare un *continuum* tra l'offerta turistica e museale specializzata di Venezia e quella del suo immediato retroterra.

Ma occorre anche promuovere e coordinare le diverse possibili forme di turismo industriale, d'impresa e del territorio. Ci riferiamo, per esempio, alle classiche "giornate porte aperte" che permettono alle imprese di mettere il pubblico in diretto contatto con le proprie attività. Si tratta di attività istituzionali dell'impresa che la inseriscono maggiormente nel tessuto relazionale locale. In genere queste iniziative servono anche a dare alle famiglie dei lavoratori e alla gente del posto una migliore conoscenza dei luoghi e dell'ambiente di lavoro. In molti casi, in primo luogo con le imprese produttrici di beni di consumo, queste iniziative si legano al turismo industrial-commerciale del circuito degli outlet. Ma anche grandi complessi tecnologici operanti in diversi settori (ad es. Airbus o Tenaris – Dalmine) hanno organizzato forme più regolari di visite alle imprese, programmate per gruppi speciali, popolazione locale o visitatori occasionali, magari affidate ad agenzie specializzate come nel caso di Aérospatiale. In questi casi le iniziative si integrano in politiche di comunicazione e di immagine istituzionalizzate e permanenti. Occorre tener presente che la curiosità dei visitatori è molto sollecitata da luoghi o momenti eccezionali e da prodotti particolarmente sofisticati.

Queste iniziative si dimostrano inoltre più proficue e durevoli quando entrano a far parte di circuiti di turismo industriale integrato, che in questo caso potrebbero collegare musei, atelier, imprese, siti archeo-industriali del centro storico e delle isole con i complessi di Porto Marghera (idealmente dall'Arsenale a Porto Marghera passando per le specializzazioni produttive peculiari della storia veneziana). Circuiti in cui le visite ai siti industriali si combinano con quelle a siti più tradizionali.



Vi è poi da considerare tutte le possibili connessioni con il turismo ambientale ed ecomuseale che può avere un suo luogo elettivo nello spazio lagunare. Vi sono esperienze consolidate che si giocano su un mix efficace di scienze ambientali, geografia storica, antropologia, etnografia, storia industriale e delle tecniche produttive, dell'architettura e dei materiali. Si tratta anche di sperimentare originali ed efficaci forme di mediazione con il pubblico, che introducano mediante dimostrazioni ai procedimenti tecnici, che restituiscano "dal vivo" ambienti e condizioni di lavoro, che valorizzino le testimonianze di uomini e di donne, che utilizzano i linguaggi e gli strumenti della musica e delle arti.

Questo tipo di esperienze si avvicinano alle attività dei cosiddetti centri di interpretazione operanti autonomamente o presenti all'interno del variegatissimo arcipelago degli ecomusei. Essi hanno assunto come compito quello di far rivivere il passato nei siti industriali ancora in attività, per cercare di spiegare come funziona dal vero una fabbrica. E integrando tutto questo in circuiti turistici. In questi casi industria e turismo convergono nello sforzo di rendere l'informazione accessibile al grande pubblico. Il turismo industriale diviene così un vettore di mediazione tra l'impresa e il pubblico, permettendo al visitatore di scoprire le attività industriali quando esse sono ancora in piena attività e non quando sono scomparse. "Occorre proprio che un'attività sia economicamente morta per meritare uno sguardo culturale, una messa in prospettiva storica e delle azioni di mediazione che rendano le tecniche e i luoghi intelleggibili?", si è opportunamente chiesto un direttore di un museo regionale francese delle tecniche e delle culture.

Con il progetto "Le nuove vie di Porto Marghera", dopo il debutto dell'iniziativa promossa dal Vega e dai suoi partners in occasione della ricorrenza anniversaria dello scorso anno, ci si propone di sviluppare un processo di mediazione che dovrà organizzarsi in maniera più strutturata in un contesto di sviluppo del turismo industriale e del territorio, congiungendo le attività cessate con quelle ancora in funzione, i vecchi mestieri e le nuove professionalità, le tecniche d'un tempo e i procedimenti attuali, unendo, insomma, il passato al futuro: in senso generalista (Le vie del VEGA: ricerca, innovazione e tecnologie del futuro; tra nuovi progetti e archeologia industriale; la via della Comunicazione; la via del Porto e della Logistica) o per settori (la via del Mare; la via del Riciclo; la via della Natura) e filiere produttive (la via dell'Idrogeno; la via dell'Elettricità; la via della Raffineria; la via della Chimica; la via del Vetro; la via del Grano; la via dell'Alluminio). Si cercherà di coordinare enti, centri di ricerca, università, imprese, musei e centri di interpretazione, attività culturali e turistiche legate alla vita industriale, sviluppando diverse forme di partenariato secondo le competenze di ciascuno. Con l'obiettivo di favorire lo sviluppo culturale, economico, sociale, di creare nuova occupazione ed elevate professionalità, ma anche di puntare sul patrimonio industriale come formidabile strumento di promozione dell'identità collettiva e dei processi di coesione sociale.

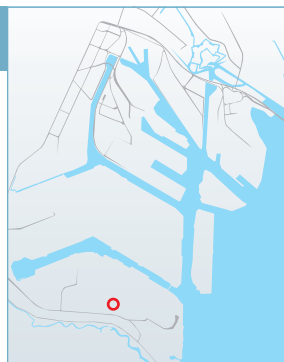
Giovanni Luigi Fontana
Università degli Studi di Padova



Interno stabilimento Montevecchio: elettrolisi zinco



Interno stabilimento Vidal
Archivio fotografico dell'Ente della Zona Industriale di Porto Marghera



ALCOA TRASFORMAZIONI

www.alcoa.com

ALCOA nel MONDO

Alcoa, fondata nel 1888 a Pittsburgh, Stati Uniti da Charles Martin Hall, inventore del processo elettrolitico per la produzione di alluminio, è produttore e gestore leader a livello mondiale di stabilimenti di alluminio primario, alluminio lavorato e allumina ed è attiva nei principali settori industriali. I prodotti Alcoa vengono utilizzati nel settore aerospaziale, automobilistico, imballaggio, edilizia, trasporti commerciali e nei mercati industriali, offrendo ai clienti le competenze di design, di progettazione e di produzione degli stabilimenti Alcoa. Oltre a prodotti e componenti in alluminio, inclusi prodotti laminati, estrusi in leghe dure e forgiati, Alcoa commercializza anche ruote Alcoa®, sistemi di fissaggio, fusioni di precisione e a cera persa, strutture e sistemi architettonici.

La società è presente nel mondo con 97.000 dipendenti in 34 paesi ed è stata nominata una delle società più sostenibili al mondo al World Economic Forum di Davos, in Svizzera.

ALCOA in EUROPA

Nel 1961 viene fondata la sede Alcoa a Losanna, Svizzera, per coprire e sviluppare il mercato europeo. Nel 1999 viene aperta la sede direzionale europea a Ginevra.

Oltre alle produzioni principali (Alluminio Primario, Estrusi in leghe dure, Laminati e Prodotti per Edilizia), la gamma produttiva degli impianti europei include inoltre allumina, strutture e componenti per il settore automobilistico e aerospaziale, fusioni e ruote forgiate per veicoli industriali.

ALCOA in ITALIA

Alcoa in Italia nasce nel 1967 a Milano quale ufficio di rappresentanza e commerciale per la gestione delle vendite di materiale di produzione statunitense ed europea alla clientela italiana e del Bacino Mediterraneo.

A seguito dell'acquisizione nel 1996 della società a partecipazione statale ALUMIX (gruppo EFIM), Alcoa - con sede direzionale a Milano - conta attualmente 4 unità produttive dislocate nel Nord Italia e Sardegna, nonché vari uffici commerciali e amministrativi a Roma e Mestre (Venezia).

Le Business Unit rappresentate sono:

Alluminio Primario

stabilimenti a Portovesme (CA), Fusina (VE)

Prodotti Laminati

stabilimento a Fusina (VE)

Wheels Et Transportation Products

stabilimento a Modena



Luogo della visita: Stabilimento Alcoa

Destinatari: Cittadinanza, studenti delle scuole secondarie di secondo grado, studenti universitari, gruppi aziendali

Età minima: anni 18

Numero massimo partecipanti: 50

Durata: massimo 3 ore

Dettagli tecnici: tutti i visitatori verranno provvisti di dispositivi di protezione individuale antinfortunistica: caschetto, scarpe ed occhiali di sicurezza

Punto di ritrovo: VEGA, via delle Industrie 15, edificio Antares

Modalità di visita: in bus

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven 9:30-13:30)

Il percorso prevede un primo momento di accoglienza all'interno della sala multimediale del VEGA, dove i visitatori potranno prendere visione di un filmato descrittivo dell'intero processo produttivo: dalla sala di elettrolisi, nelle cui celle viene estratto l'alluminio da bauxite attraverso processo elettrochimico, all'imballo del prodotto finito. Quindi è prevista la visita guidata vera e propria alla struttura. Qui i visitatori, dopo aver indossato tutti i dispositivi di protezione individuale obbligatori (scarpe antinfortunistiche, elmetto, occhiali, dispositivi di protezione auricolare) verranno suddivisi in due gruppi, che si alterneranno nella visita dei reparti di fonderia e laminatoio.

Nella fonderia l'alluminio, una volta privato di eventuali residui gassosi e scorie, viene alligato ad altri minerali – rame, ferro, silicio, manganese, litio – nel forno di miscelazione e fusione. Dalla colata nascono le placche da laminazione, le quali, una volta raffreddate, vengono classificate per lega e depositate nell'apposito piazzale per essere trasferite in laminatoio come da programma produttivo.

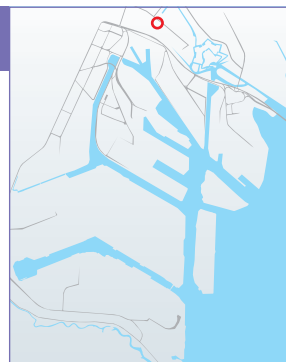
La prima lavorazione che la placca subisce nel laminatoio è la fresatura di tutte le superfici. Quest'operazione, assimilabile ad una "sbucciatura", serve ad eliminare lo strato corticale, ovvero la "pelle" della placca, dove possono essere presenti difetti di colata.

Per consentirne la deformazione a caldo, le placche vengono riscaldate prima della laminazione in appositi forni di trattamento, per un lasso di tempo che va dalle 12 alle 24 ore in funzione del tipo di lega.

Il "cuore" del laminatoio è lo sbozzatore, messo in servizio nel 1965 e completamente revisionato nel 1990. La produzione media giornaliera è di 240 tonnellate e lo spessore del prodotto può variare dai 5 mm fino ai 70 mm. Nella linea di laminazione è inserita una cesoia utilizzabile fino a 150 mm, per il taglio dell'estremità degli sbizzati.

A questo punto il processo produttivo si "sdoppia" in quanto lo sbizzato così ottenuto può seguire due lavorazioni diverse: la prima per le piastre da incrudimento e da bonifica con il coinvolgimento di cesoia, stiratrice, sega, forni di trattamento termico; la seconda per tutti gli altri prodotti, quali nastri, lamiere da nastro e da costruzione, lamiere mandorlate e nervate – con l'interessamento di doccia, finitore quarto a freddo reversibile con o senza trattamento, taglio, stiratrice e rifilatura.

Posteitaliane



POSTE ITALIANE

www.posteitaliane.it

Poste Italiane fra innovazione e tradizione

Poste Italiane negli ultimi anni ha realizzato un profondo processo di rinnovamento con l'obiettivo di innalzare la qualità dei servizi e di ampliare la gamma dell'offerta. Questa visione strategica, accompagnata da un programma di cospicui investimenti in tecnologie, infrastrutture e formazione, ha permesso all'azienda di elevare in breve tempo e in maniera significativa gli standard di efficienza, di aumentare ulteriormente il grado di professionalità dei propri addetti, di riqualificare gli uffici postali, di incontrare il crescente apprezzamento dei clienti e di chiudere i bilanci in utile. Il tasso di redditività colloca oggi il Gruppo Poste Italiane ai primi posti tra i grandi operatori postali d'Europa.

In questo accelerato processo di evoluzione, Poste Italiane ha saputo mantenere ben saldi i principi della propria missione aziendale declinata attraverso la capillare presenza sul territorio – con 14 mila uffici postali e un organico di 150 mila dipendenti – e la tradizionale vocazione a cogliere le esigenze della propria clientela, si tratti del privato cittadino, dell'azienda o della pubblica amministrazione.

Grazie ai risultati ottenuti, Poste Italiane è entrata per il secondo anno consecutivo tra le "World's Most Admired Companies" della rivista americana Fortune; nel ristretto panel di aziende nazionali inserite nella classifica, Poste Italiane si è collocata al quinto posto migliorando di due posizioni rispetto al 2007.

Primo operatore postale al mondo entra nella telefonia con PosteMobile

Consapevole del proprio ruolo di promotore dell'innovazione e di protagonista nel processo di sviluppo economico e sociale del Paese, Poste Italiane recentemente si è lanciata con successo in una nuova sfida: l'ingresso nel settore della telefonia mobile come operatore virtuale con il brand PosteMobile. Le funzionalità esclusive presenti sulla SIM di Poste Italiane trasformano il telefonino in uno strumento che semplifica la vita di tutti i giorni. Con un semplice comando del cellulare è possibile: trasferire denaro con bonifici e postagiro, ricaricare la SIM PosteMobile dal proprio conto BancoPosta, pagare bollettini, inviare telegrammi, trasferire denaro da e verso carte prepagate Postepay, effettuare la ricarica del proprio cellulare prelevando l'importo dalla Postepay, verificare il saldo e gli ultimi movimenti del proprio conto BancoPosta. In seguito la SIM PosteMobile trasformerà il cellulare in un vero e proprio "borsellino elettronico" con il quale si potrà pagare, per esempio, i servizi di mobilità e trasporto come taxi, bus e treno.



Luogo della visita: Centro Polifunzionale di via Torino e Centro Meccanizzazione Postale di Tessera

Destinatari: Cittadinanza, studenti delle scuole secondarie di secondo grado, studenti universitari,

Età minima: anni 14

Numero massimo partecipanti: 50

Durata: 3 ore circa

Punto di ritrovo: VEGA, via delle Industrie 15, edificio Antares

Modalità di visita: in bus

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven 9:30-13:30)

Il Centro Polifunzionale di Mestre

L'edificio di Poste Italiane è stato inaugurato nel 1994 e inizialmente ospitava gli Uffici Tecnici delle Poste Regionali del Veneto (Ufficio Lavori, Movimento e Trasporti, Ispezione). Nell'area sorgevano solo pochi edifici tra i quali quelli del Gazzettino, della Cassa di Risparmio di Venezia, un supermercato ed alcune officine.

Nel 1996 da Venezia sono stati trasferiti la sede della Direzione Regionale e l'Ufficio Conti Correnti seguiti poco dopo dalla Filiale di Venezia precedentemente ubicata al Fondaco dei Tedeschi.

Con la riorganizzazione aziendale il Centro Polifunzionale di via Torino è divenuto la sede per il Nordest di alcuni settori dell'azienda: Rete, Logistica e Recapito, Polo Tecnologico, Polo Immobiliare, Risorse Umane, Centro Unificato Automazione Servizi, Call Center, Ufficio Comunicazione.

Nel corso degli ultimi anni la zona ha subito una rivalutazione urbanistica ed ha visto accrescere il numero di attività: vi hanno trovato sede alcune banche, l'Hotel Laguna Palace e alcune facoltà dell'Università Ca' Foscari di Venezia. Ad oggi sono in corso i lavori per la realizzazione del nuovo polo universitario di Scienze dell'università. Il progetto è destinato a trasferire due mila studenti, con aule, laboratori, biblioteca, segreteria, uffici e auditorium aperto alla città. Su una superficie di 27 mila metri quadri per una volumetria di 120.000 metri cubi la nuova sede universitaria comprenderà sette edifici. La viabilità è stata estesa e collegata a Venezia e Marghera attraverso il Ponte di Via Torino. Via Torino è stata definita la strada «del business» di Mestre.

ITINERARI (3 all'interno del Centro ed 1 a Tessera nei pressi dell'aeroporto)

- *Processo di gestione delle tecnologie.* Visita presso il Polo Tecnologico: percorso guidato attraverso le diverse postazioni di lavoro;
- *Le teleinformazioni.* Visita al call Center: da 16 postazioni di lavoro gli operatori di Poste Italiane rispondono alle domande dei clienti su come navigare sul sito;
- *Il ciclo finanziario.* Visita al CUAS (Centro Unificato Automazione Servizi): analisi dei processi di lavorazione delle oltre 3500 buste giornaliere provenienti dagli Uffici Postali e contenenti i bollettini di conto corrente da elaborare su software;
- *Il ciclo di lavorazione della lettera.* Visita al CMP (Centro Meccanizzazione Postale) di Venezia: dall'impostazione nella cassetta postale alla raccolta e trasporto con furgoni fino al CMP, allo smistamento, impacchettamento e affidamento al portalettere per la consegna.

L'INNOVAZIONE NELLA SCUOLA SECONDARIA

Nella maggior parte dei paesi dell'Unione Europea il numero di anni di istruzione è aumentato inesorabilmente negli ultimi 30 anni. Nelle avanzate società tecnologiche l'innovazione, la conoscenza e le competenze delle persone portano alla crescita economica. L'istruzione è quindi rilevante nell'ordine del giorno della maggior parte dei paesi. L'istruzione secondaria in particolare ha un'importante missione: fornire ai giovani la conoscenza necessaria e le competenze per vivere in una società avanzata tecnologicamente; prepararli ad entrare nel mondo del lavoro e nell'ulteriore apprendimento; e trasmettere i necessari valori culturali ed etici che tutti i cittadini dovrebbero avere per integrarsi e partecipare attivamente ad una società democratica.

Oggi, tuttavia, l'accento non batte più solo sul significato sociale dei cambiamenti dell'istruzione. L'urgenza delle riforme dell'istruzione secondaria discende invece dalla crescita esponenziale di una domanda di lavoro intellettuale e di padronanze di cittadinanza attiva richiesta dalle forme postfordiste di organizzazione del lavoro, cui corrisponde una situazione drammatica contrassegnata dal basso livello di standard formativi in significative porzioni di giovani e dall'impossibilità di abbattere strutturalmente la disoccupazione in tutti i paesi dell'area OCSE..

Per questo è doveroso richiamare l'attenzione sul fatto che il periodo attuale si configura , in ambito internazionale, come un periodo di transizione, durante il quale diventa prioritario ricordare le ragioni per un rinnovo impegno multilaterale a favore della formazione secondaria:

- La scuola secondaria espande la conoscenza degli aspetti fondamentali dello sviluppo culturale ed umano, e dei suoi contesti territoriali di identità;
- La scuola individua i modi per scoprire gli elementi effettivi del cambiamento sociale e istituzionale attraverso la riforma dei programmi d'istruzione e la riorganizzazione dei servizi formativi;
- La scuola assicura le basi per consentire all'innovazione e alle politiche sociali e formative di distinguere tra illusione e pregiudizio;
- La scuola educa a valutare lo stato e la dinamica dei sistemi sociali rispetto a obiettivi e scopi determinati;
- La scuola unisce, elaborando pratiche di comunicazione e di convivenza utili a capire come i processi di innovazione sociale, economica e istituzionale possano essere aiutati dalle persone prima ancora che dalle leggi, ad avere successo ovvero ad esser ottimizzati nel loro percorso.

Anche se questi sono i protocolli fondamentali della scuola, è tuttavia essenziale per la scuola secondaria cambiare il focus delle scelte e delle priorità. Diviene urgente adeguare l'organizzazione del curriculum e dei percorsi formativi ai paradigmi della long life learning piuttosto che attardarsi su logiche di mera trasmissione delle conoscenze di base. Diviene più importante promuovere talenti e studiare la natura prossimale, connettiva e parallela dei processi di apprendimento, piuttosto che perseverare in un vuoto formalismo didattico. Perché saranno soprattutto le riserve strategiche allargate di talenti che ogni comunità riuscirà a sviluppare a fare la differenza nella competizione multilocale e globale internazionale.

Lo sviluppo dell'educazione secondaria è stata accompagnata da un numero di importanti riforme che concernono tutti gli aspetti dell'educazione: i contenuti curriculari; i metodi di insegnamento e di apprendimento; il tirocinio degli insegnanti; gli standard e i meccanismi di valutazione; l'amministrazione, con enfasi sulla decentralizzazione e sull'aumentata responsabilità; e, infine, ma non per ultimo, il meccanismo di finanziamento. Tutte queste riforme mirano a mantenere il più possibile i giovani nella scuola, ad aumentare la qualità dell'educazione fornita, che è misurata in termini di risultati di apprendimento, e ad aumentare l'efficienza nella diffusione dell'istruzione.

Affinché le riforme siano efficaci nello sviluppo dell'educazione secondaria intendiamo intervenire sulla necessità di disegnare, sperimentare e rendere operativa una piattaforma integrata di conoscenza, innovazione e formazione che non si limiti a farle interagire, ma che piuttosto intercetti, in presa diretta, i settori più avanzati dell'innovazione e, che dunque cogeneri specifiche azioni integrate e comuni di investimenti; e che produca comunità allargate di apprendimento continuo e di innovazione. Tali comunità dovrebbero quindi risultare trasversali ai mondi della scuola dell'università, della produzione e della governance istituzionale.

Per questo lo scopo principale dovrebbe consistere nel rompere le barriere tra conoscenza, innovazione e formazione. Oggi, il know-how posseduto da un territorio, da un'organizzazione, da una rete di comunità, diventa una risorsa critica: il meccanismo di creazione della conoscenza costituisce la condizione e il motore della creazione del valore, sia in termini di capitale umano che di capitale sociale.

Ne consegue che l'obiettivo strategico di interesse generale ed immediato è segnato dalla necessità e dall'urgenza di assicurare significativi investimenti e servizi che promuovano, facilitino e diffondano soprattutto innovazione di processo, a supporto e a sviluppo delle azioni di innovazione organizzativa e di prodotto. Siffatti investimenti e servizi, è ormai opinione condivisa, devono avere caratteristiche esplicite di integrazione e di cogenerazione del valore; devono attivare meccanismi ricorsivi di comunicazione, di feed-back e di apprendimento continuo capaci di retroagire sulle organizzazioni (università, impresa, governance territoriale) coinvolte; devono risultare specificamente goal oriented, in grado, cioè, di posizionare e di valorizzare sul mercato internazionale della competizione globale il valore aggiunto che l'integrazione tra conoscenza, innovazione e formazione assicura, non al singolo pezzo di prodotto venduto, ma alla filiera strategica che lo ha generato e che gli consente di adattarsi in modo vincente ai diversi contesti d'uso o di domanda.

Tutto ciò richiede un salto di paradigma e dunque chiede di operare secondo i seguenti assi strategici:

a) Superare le barriere tra la conoscenza come fonte di vantaggio competitivo e la formazione.

La formazione del capitale intellettuale e del capitale umano diventa risorsa critica; ed è ormai ampiamente riconosciuto come il capitale intellettuale stia alla base non solo della generazione di valore, ma ancor più del suo mantenimento e del suo continuo riposizionamento nello scenario della competizione globale.

Il modello di creazione di conoscenza elaborato da Nonaka e Takeuchi 1 consta di quattro dimensioni attraverso cui si crea e si diffonde conoscenza all'interno delle organizzazioni, ovvero:

- **Socializzazione:** consente di passare da una conoscenza tacita ad un'altra tacita. La socializzazione è un processo di condivisione dell'esperienza e di creazione di forme di conoscenza tacita: modelli mentali e abilità tecniche. La chiave per acquisire conoscenza tacita è l'esperienza condivisa, senza la quale sarebbe difficile penetrare il processo di pensiero di altre persone.
- **Esteriorizzazione:** è il processo mediante cui si esprime la conoscenza tacita attraverso concetti espliciti, in forma di metafore, ipotesi o modelli. È proprio l'esteriorizzazione la chiave della creazione di conoscenza, perché crea concetti nuovi ed espliciti dalla conoscenza tacita. Uno dei sistemi per convertire la conoscenza tacita in conoscenza esplicita è la sequenza metafora – analogia – modello. La metafora è un modo di percepire un oggetto immaginandone simbolicamente un altro; l'analogia aiuta a capire l'ignoto attraverso il noto e a superare il divario che separa l'immagine dal modello logico. In questo modo una volta creati i concetti espliciti è possibile costruire dei modelli.
- **Combinazione:** è un processo di sistematizzazione dei concetti, che consente di passare da una conoscenza esplicita ad un'altra. Gli individui scambiano e combinano conoscenza avvalendosi di diversi strumenti come documenti, incontri, reti informatiche; la riconfigurazione delle informazioni attraverso lo smistamento o la categorizzazione può condurre a nuove forme di conoscenza.
- **Interiorizzazione:** consiste nel tradurre concretamente la conoscenza esplicita in conoscenza tacita. È un concetto legato a quello del *learning by doing*, cioè dell'apprendimento attraverso l'azione. La conversione è tanto più facile quanto più la conoscenza è rappresentata in documenti e manuali che ne facilitino la trasmissione anche ad altri soggetti.

Invece la permanente separatezza tra logica di acquisizione e sviluppo della conoscenza, per un verso e logiche di sua patrimonializzazione e valorizzazione attraverso la formazione costituisce il paradigma ancor oggi dominante. È facile che ne consegua il persistente uso strumentale della formazione come ruota di scorta dell'organizzazione e della stessa innovazione. Intendere, invece, il *knowledge management* come capitale sociale delle organizzazioni, e lungo questo paradigma valorizzare i talenti sia individuali che collettivi, diviene l'unica alternativa alla dissipazione di risorse oggi prevalente.

b) Superare le barriere tra il modello di competenze adottato e la prospettiva di innovazione condivisa.

Benché la competenza implichi volontà e intenzione, essa deve necessariamente, per essere tale, tradursi in azione concreta e perché ciò accada è indispensabile che le condizioni del contesto siano compatibili con i comportamenti da attivare. In altri termini, le competenze sono solo una delle

¹ Il termine "conoscenza tacita" diventa popolare con il testo dei due studiosi e consulenti giapponesi, Nonaka e Takeuchi, intitolato *The Knowledge Creating Company* (1995), scritto con l'intento di mettere in evidenza le complesse dinamiche sociali che stanno alla base della creazione della conoscenza nelle organizzazioni. Il termine **conoscenza tacita** o **implicita**, o anche **sapere tacito** (in inglese, *tacit knowledge*), viene utilizzato nel campo delle discipline che studiano il funzionamento delle organizzazioni (sociologia del lavoro e delle organizzazioni, teoria di impresa, economia aziendale, *management science*, ecc.) e nel campo delle prassi consuetudinarie, per identificare «una conoscenza non codificata, non contenuta in testi o manuali, non gestita attraverso flussi comunicativi strutturati; ma una conoscenza che esiste nella testa degli individui, che nasce dall'esperienza lavorativa e che - come tale - si collega alla capacità di comprensione dei contesti di azione, intuizioni, sensazioni che difficilmente possono essere comprese da chi non condivide tale esperienza».

cause del successo nello svolgimento di una certa attività lavorativa: sono una condizione necessaria ma non sufficiente, dal momento che i risultati organizzativi sono influenzati anche dall'ambiente organizzativo in cui il soggetto è inserito.

La costruzione di modelli di competenze rappresenta un mezzo per rendere esplicite le competenze tacite²; il *competency modeling* ha come output l'individuazione di un insieme di competenze derivante dal raffronto tra soggetti con prestazioni superiori e soggetti con prestazioni medie. Ciò significa riuscire a identificare e formalizzare (esternalizzazione) le competenze possedute in modo tacito dai soggetti, tramite l'analisi e il confronto dei loro comportamenti o di altri aspetti considerati dagli strumenti di rilevazione adottati.

Se, come accennato, la conoscenza ha un'importanza strategica e da essa può trarre origine un vantaggio competitivo sostenibile, essa è a sua volta riconducibile agli individui, che si trovano a gestire un ambiente complesso e mutevole, divenendo in ultima analisi lo snodo centrale per la diffusione della conoscenza nelle organizzazioni. Ma questo processo di diffusione non è meccanico poiché da un lato l'organizzazione, avendo una propria cultura, filtra i comportamenti dei soggetti; dall'altro questi ultimi, condividendo le loro conoscenze, stimolano l'apprendimento dell'organizzazione. Un tale sistema di competenze ha, con ogni evidenza, bisogno di un sistema di istruzione/formazione capace di costruire profili e competenze professionali adeguati alla sfida dell'innovazione.

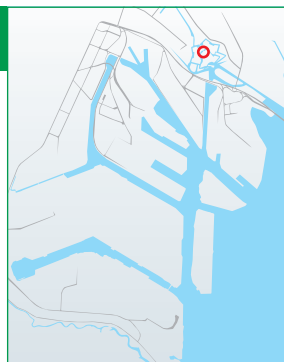
c) Superare le barriere tra conoscenza, innovazione e formazione.

E' ancora molto diffusa l'idea che innovazione significhi possedere tecnologie, prodotto, mercato, processi; insomma che l'innovazione consista nel patrimonio "hard" a disposizione di una organizzazione. Invece l'innovazione è anche degli intangibili, nel senso che larga parte del vantaggio competitivo è costituito dalla capacità che il loro capitale sociale mostra di esercitare nel saper anticipare, o quantomeno nel sapersi adattare velocemente ai cambiamenti indotti dai nuovi modelli di governance dei mercati della conoscenza, dell'innovazione e della formazione. Il tempo e lo spazio dell'innovazione e dell'adattamento diventano i nuovi misuratori della percezione del cambiamento e della effettiva capacità di stare sul mercato da parte di Imprese, Università, Istituzioni.

Velocizzare il cambiamento diventa così la nuova frontiera del miglioramento qualitativo e dell'innovazione per l'istruzione e la formazione secondaria. E tuttavia velocità di cambiamento significa poter disporre in tempo reale di informazioni qualificate, debita mente organizzate e documentate, ma soprattutto elaborate secondo scenari probabilistici e alternativi tra i quali i diversi mondi indagati (Università, Imprese, Istituzioni) possano scegliere e decidere in ordine alle priorità perseguibili e condivisibili.

Umberto Margiotta
Università Ca' Foscari

² L. Nonaka, *ivi*



MARCO POLO SYSTEM e FORTE MARGHERA

www.fortemarghera.org

www.marcopolosystem.it

Iniziato dagli austriaci nel 1805, viene portato a termine tra il 1809 e il 1814 dalle truppe napoleoniche. Rappresenta il primo intervento fortificatorio a difesa di Venezia e del suo arsenale dal lato della terraferma; è anche di fatto l'unico dei forti di Mestre ad essere stato coinvolto in vicende belliche significative, sia all'epoca delle guerre austro-napoleoniche, con due brevi assedi condotti dagli austriaci nel 1809 e nel 1813, sia soprattutto con le drammatiche vicende della sollevazione repubblicana del 1848-49 quando, per quasi un anno, resistette all'assedio delle armate imperiali.

Il luogo dove sorge il forte, fino al 1805, fu un florido borgo al limite della laguna indicato nelle diverse versioni come "Malghera", "Margerà" o "Marghera". Osterie, locande alberghi e magazzini lo caratterizzavano come uno tra i più importanti centri di scambio per merci e persone tra la città lagunare e la terraferma. Ma la sua posizione cruciale ne impose un utilizzo militare ed il vecchio borgo venne trasformato in una grande e moderna fortezza, capace di tenere lontano da Venezia i proiettili dei cannoni nemici e di controllare l'accesso da terra alla città. Fino al 1996 forte Marghera è stato una vera e propria cittadella, con un importante ruolo nella direzione logistica dei rifornimenti dell'esercito schierato nel nord-est, dopodiché, con la sua dismissione, come per gli altri forti del Campo Trincerato di Mestre, è iniziato un lungo processo per la restituzione al pubblico. Dal momento della sua dismissione nel luglio del 1996, il Comune di Venezia ha avviato con il Ministero della Difesa una lunga trattativa per l'acquisto del forte che solo in questi mesi sta per arrivare a compimento. In questo lungo periodo Marco Polo System g.e.i.e., società di diritto comunitario partecipata da Comune e Provincia di Venezia che ha tra i suoi scopi principali il recupero e la valorizzazione del patrimonio architettonico militare veneziano, è stato in varie forme coinvolto e incaricato dal Comune di Venezia per la gestione la valorizzazione e la promozione di Forte Marghera. Dal 2004 cura la manifestazione "Vivilforte" che su Forte Marghera dà luogo ad eventi artistico culturali. Dallo stesso anno è incaricata dal Comune di Venezia del progetto "Museo Diffuso" che garantisce accanto ad attività di valorizzazione, quella altrettanto importante di fruizione e manutenzione ordinaria che permette l'apertura e l'accessibilità al forte. Ha realizzato un importante spazio didattico laboratoriale, e nell'ambito di un progetto di Marketing Territoriale finanziato dalla Regione del Veneto, un fornitissimo centro di documentazione sulle architetture militari di Venezia e del Veneto.



Luogo della visita: Forte Marghera

Destinatari: Cittadinanza, studenti scuole primarie, studenti scuole secondarie di primo e secondo grado, studenti universitari

Età minima: anni 8

Numero massimo partecipanti: 50

Durata: tra i 60 e i 90 minuti

Punto di ritrovo: VEGA, via delle Industrie 15, edificio Antares

Modalità di visita: in bus

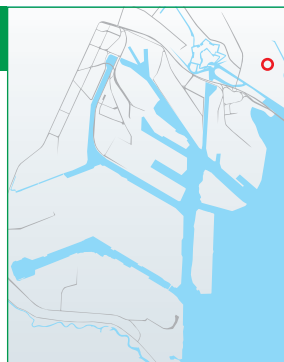
Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven 9:30-13:30)

La visita al complesso di forte Marghera si sviluppa su di un itinerario storico/ambientalistico atto a riproporre un angolo della gronda lagunare nella sua evoluzione tra i primi dell'800 ed i nostri giorni. All'ingresso del forte, già a cavallo dell'acqua della laguna, ci si introduce sulla riproposizione dell'ambiente naturalistico che contraddistingueva in antichità l'area di Malghera (nota anche come Margera o Marghera). All'interno del complesso vengono poi riproposte le trasformazioni urbanistiche e architettoniche dell'area testimoniate dalla permanenza degli archi di un ponte del '500 e su di esso di un cippo di con terminazione lagunare. L'ingresso al corpo principale del forte, costituito dall'isola centrale, e il percorso lungo i bastioni, mettono in evidenza gli aspetti più tipici di questa area di transizione tra terraferma e laguna, destinati ad essere chiosati dall'arrivo alla darsena del fronte di gola che apre lo sguardo verso il canale di S. Secondo e la città di Venezia. Non mancano ovviamente passaggi sulle architetture napoleoniche e austriache e gli ovvi riferimenti agli episodi storici del risorgimento di cui il forte fu significativo testimone.



parchi di mestre



ISTITUZIONE PARCHI DI MESTRE

www.parchidimestre.it

L'Istituzione "Parchi di Mestre" è un ente di scopo del Comune di Venezia finalizzato alla gestione integrata dei Parchi di Bissuola e San Giuliano. L'estensione attuale dei due parchi è di 112 ettari, ma il Parco di S. Giuliano, attualmente di 76 ettari, è destinato a crescere sino a 370 ettari.

In realtà il Piano guida del Parco di S. Giuliano ricomprende anche il Forte Marghera, recentemente acquisito dal Comune di Venezia, con un'estensione di circa 36 ettari, e la polveriera Manin, di circa 1 ettaro, conferita in gestione all'Istituzione. Si può così affermare che l'obiettivo finale è più vicino e la futura gestione unitaria del Bosco e dei Parchi mestrini concorrerà a dare impulso all'estensione di S. Giuliano.

L'Istituzione costituisce un unico ed autonomo centro di gestione di tali aree occupandosi, in un'ottica culturale globale, dell'attività culturale, ambientale, ricreativa, sportiva ed economica. Obiettivo dell'Istituzione è di porre in rete le due aree e di collegare, non solo fisicamente, ma anche strategicamente, le loro funzioni urbane e territoriali.

La realizzazione del Parco di San Giuliano, progettato dall'arch. Antonio Di Mambro, vincitore di un Concorso internazionale nel 1989, al quale viene affidato l'incarico del progetto e del Piano guida nel 1991, viene inaugurato ed aperto al pubblico l'8 maggio 2004. Esso rappresenta una tra le più ambiziose proposte progettuali italiane all'Unione Europea, dalla quale ottiene un cospicuo contributo.

Certamente costituisce, nell'ambito del Comune di Venezia, l'intervento di riconversione e riqualificazione urbana più significativo per consistenza, complessità ed articolazione, ma soprattutto il concetto urbanistico che ne ha animato la progettazione e la realizzazione costituisce l'evento epocale dell'inizio del terzo millennio: esso infatti costituisce il luogo di congiunzione tra l'acqua e la terra e pertanto tra Venezia e Mestre.

L'eccezionalità dell'intervento riguarda anche sul piano tecnico ambientale il riscatto e la messa in sicurezza di aree tra le più inquinate del territorio comunale e nelle quali la collocazione della stazione di travaso dei rifiuti urbani ne aveva accentuato il degrado.

La posizione strategica della collocazione del Parco, che si protende nella laguna, tra il Canale di S. Giuliano e il Canale che congiunge la barena del Seno della Seppa con l'Osellino, gli conferisce un importante ruolo simbolico, che si estrinseca nella duplice funzione di porta d'accesso alla città lagunare e baricentro dei flussi d'interesse culturale e sociale, quest'ultimo attraverso la presenza delle società remiere di Mestre.

Esso infatti appartiene al sistema della nuova centralità tra Mestre e Venezia, costituito, oltre che dal Parco, dall'Università in Via Torino e dal Parco Scientifico e Tecnologico VEGA.



Luogo della visita: Parco di San Giuliano

Destinatari: Cittadinanza, studenti scuole primarie, studenti scuole secondarie di primo e secondo grado, studenti universitari

Età minima: anni 8

Numero massimo partecipanti: 50

Durata: 1,30/2 h

Punto di ritrovo: VEGA, via delle Industrie 15, edificio Antares

Modalità di visita: in bus

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven 9:30-13:30)

PARCO SAN GIULIANO

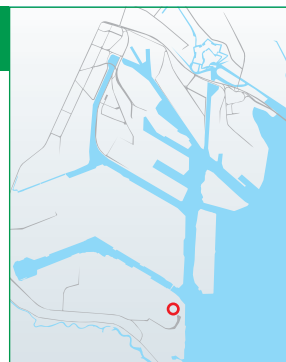
Nel 1991 il Comune di Venezia ha affidato all'arch. Antonio Di Mambro, responsabile del gruppo Comunitas Inc., vincitore del concorso internazionale di progettazione urbanistica, l'incarico per la progettazione del "sistema per il tempo libero nell'area di San Giuliano Forte Marghera e Cavergnaghi" il cui primo stadio è consistito nella stesura del Piano Guida.

Ultimato nel '93 esso definiva una vasta area di intervento, articolata in molteplici ambiti di progetto: Forte Marghera, Canale Salso, Canale Osellino, Passo Campalto, il fronte lagunare a Campalto, Punta San Giuliano, l'isola delle sculture e l'area Pili: un'area di 700 ettari di cui 475 ettari di terreno e 225 ettari di canali, barene e laguna.

Dell'intero Piano, ad oggi sono stati realizzati i primi due lotti, per una superficie di circa 76 ettari, comprendenti aree verdi e strutture quali un infopoint, piazza e bar, parcheggi, pista di pattinaggio, campo sportivo, area gazebo, nonché circo-tenda e ristorante provvisori, in attesa delle strutture definitive che verranno realizzate a margine della laguna assieme al lotto del Polo Nautico.

La visita si svolgerà con partenza da Porta Nord (ponte di ingresso ciclo-pedonale), in un percorso ideale di apertura dalla terraferma alla laguna, alla scoperta degli aspetti architettonici e paesaggistici connessi alla realizzazione del parco.

Si attraverserà la zona della "collinetta", che contiene ed isola perennemente il materiale tossico che fu depositato sulle Barene di San Giuliano ed è ora uno straordinario belvedere su Venezia, Marghera, e sull'area di Campalto, per scendere verso il Canale Scolmatore in direzione di Punta San Giuliano, sede del futuro Polo Nautico. Il ritorno toccherà il laghetto del "Tamburello", l'anello del pattinaggio, il laghetto delle Garzette, fino a rientrare, attraverso i prati del parco, all'infopoint di Porta Nord.



DIREZIONE PROGETTO VENEZIA

www.regione.veneto.it

www.ccpv.it

La Direzione Progetto Venezia, istituita con le DGR. n. 3609/2005 e n. 4444/2005, risultante dalla fusione della precedente U.d.P. Riconversione Polo Industriale di Porto Marghera con il Servizio Legge Speciale per Venezia della Direzione Tutela Ambiente, si occupa attualmente delle seguenti attività: gestione dell'Accordo per la Chimica e dell'Accordo per l'Idrogeno, bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera e pianificazione e monitoraggio degli interventi relativi alla Legge Speciale per Venezia.

La Direzione è costituita dai Servizi Legge Speciale per Venezia, Gestione Accordo per la Chimica e Bonifiche Porto Marghera.

Il Servizio Legge Speciale per Venezia si occupa principalmente dell'attuazione e dell'aggiornamento del "Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia – Piano Direttore 2000", dell'aggiornamento e monitoraggio dei dati relativi all'avanzamento dei lavori finanziati ed alla loro efficacia in termini di benefici ambientali; di attività di pianificazione e progettazione di progetti speciali (Progetto Integrato Fusina - Project Financing, Accordo di Programma "Vallone Moranzani").

Il Servizio Gestione Accordo per la Chimica si occupa principalmente della gestione dell'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera finalizzato a mantenere nel tempo condizioni ottimali di coesistenza tra tutela dell'ambiente e sviluppo produttivo nel settore chimico. Tale documento ha permesso di avviare importanti investimenti per l'applicazione delle migliori tecnologie disponibili (B.A.T.) ai processi industriali.

Il Servizio Bonifiche Porto Marghera segue prevalentemente il "Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera", strumento che, nel rispetto della normativa vigente e delle finalità dell'Accordo per la Chimica di Porto Marghera, ha lo scopo di individuare e cadenzare gli interventi nonché le priorità ed i tempi delle iniziative da assumere nel Sito di Interesse Nazionale, in modo da pianificare le ulteriori necessarie investigazioni di dettaglio, ed i progetti di recupero produttivo, occupazionale, di tutela ambientale e sanitaria e definire in un contesto unitario le scelte strategiche di intervento.



Luogo della visita: Fusina, Malcontenta

Destinatari: studenti scuole secondarie di secondo grado, studenti universitari

Età minima: anni 14

Numero massimo partecipanti: 25

Durata: max 3 ore

Punto di ritrovo: VEGA, via delle Industrie 15, edificio Antares

Modalità di visita: in bus

Per informazioni su orari e prenotazioni: www.nuovevie.vegapark.it

Tel. 041 509 34 29 (dal lun al ven 9:30-13:30)

L'itinerario che si propone vuol essere un modo per far conoscere l'impegno della Regione Veneto nell'ambito della prevenzione dell'inquinamento e del risanamento, oltre alla riqualificazione ambientale, della Laguna di Venezia e dell'area di Porto Marghera. Si è oggi impegnati in una grande sfida di politica ambientale, che si è sviluppata in uno stretto dialogo fra Stato, Regione ed Enti locali, culminata con la redazione di uno strumento Regionale di programmazione e pianificazione, denominato Piano Direttore 2000, e l'avvio di progetti strategici, quali il Progetto Integrato Fusina ed il conseguente Accordo "Moranzani".

L'itinerario

Giunti all'impianto di depurazione di Fusina, vi sarà l'illustrazione del Progetto Integrato Fusina, che comporta l'integrazione dell'attuale impianto gestito dalla società VERITAS in piattaforma multifunzionale, adeguando i processi biologici e introducendo trattamenti chimico-fisici ed un affinamento dei reflui civili in un'area di fitodepurazione. Qui saranno trattati tutti gli scarichi civili e le acque di pioggia di Mestre, Marghera e del bacino del Mirese (quasi 100.000 m³/d) e anche gli scarichi industriali e le acque di falda inquinate derivanti dai sistemi di messa in sicurezza del sito di Porto Marghera. L'acqua depurata - fino a 75.000 m³/d - verrà poi restituita per usi industriali agli impianti di raffreddamento, consentendo così di riservare l'acqua del fiume Sile per alimentare il grande sistema di interconnessione degli acquedotti del Veneto centrale.

Sarà poi illustrato l'intervento di riqualificazione ambientale previsto a Malcontenta nell'ambito dell'Accordo di Programma "Moranzani". Gli interventi che verranno realizzati in questa area, che diventerà il contenitore di sicurezza dei sedimenti inquinati, ma resi inerti, provenienti dal dragaggio dei canali portuali di Porto Marghera, consistono nell'interramento di elettrodotti ad alta tensione, nella revisione dell'intero sistema della viabilità, in interventi sulla rete idraulica con creazione di bacini di espansione, nella delocalizzazione di un deposito carburanti attualmente ubicato sulle immediate vicinanze dell'abitato di Malcontenta, nella bonifica di alcune discariche dismesse e nella realizzazione di un parco urbano lineare con percorsi ciclo-pedonali, parcheggi e aree attrezzate, con l'obiettivo di creare una fascia verde di separazione fra la città e la laguna fruibile dalla cittadinanza.

Successivamente ci si trasferirà nell'area di Malcontenta per vedere la sua situazione attuale.

LE NUOVE VIE DI PORTO MARGHERA

- La via dei VEGA**
ricerca e tecnologie innovative
VEGA e i Distretti produttivi: BBCC, MDIM, METAS, SKYD;
HYDROGEN PARK, NANOPAB
- La via del VEGA**
tra nuovi progetti e archeologia industriale
CONDOTTE IMMOBILIARE, DOCKS VENEZIA,
IMMOBILIARE COMPLEX, NOVIA MARGHERA
- La via dell'idrogeno**
ENEL GRUPPO SAPI, HYDROGEN PARK,
VENEZIA TECNOLOGIE
- La via dell'Elettricità**
ENEL
- La via della Raffineria**
ENI RAFFINERIA
- La via del Vetro**
PILKINGTON, SSV, STAZIONE SPERIMENTALE DEL VETRO
- La via del Mare**
FINCANTIERI
- La via del Grano**
GRANDI MOLINI ITALIANI
- La via della Chimica**
ARKEMA, MONTEBELLERRE, POLIMERI EUROPA,
SOUVAY FLUOR ITALIA, SPM, STINDAL
- La via del Riciclo**
ECOPROGETTO VENEZIA
- La via del Porto e della Logistica**
AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA
- La via dell'Alluminio**
ALCOA TRASFORMAZIONI
- La via della Comunicazione**
POSTE ITALIANE
- La via della Natura**
DIREZIONE REGIONALE
PROGETTO INTEGRATO FUSINA
ISTITUZIONE I PARCHI DI MESTRE,
MARCO POLO SYSTEM

