

Città d'Acqua ad UrbanPromo 2005

Nell'ambito dell'evento di marketing urbano - UrbanPromo 2005 - che si è svolto a Venezia presso la sede dell'Istituto Veneto di Lettere Scienze ed Arti (Palazzo Franchetti), promosso dal 16 al 19 novembre da INU-Istituto Nazionale di Urbanistica e organizzato da Urbit srl, si è tenuto il convegno "Il recupero di aree urbane sul fronte d'acqua. Un'occasione per il rilancio dell'economia urbana" organizzato dal Centro Internazionale Città d'Acqua.

Il convegno ha affrontato il tema del recupero delle aree urbane di waterfront in relazione alle infrastrutture e ai nodi intermodali, ponendo Venezia a confronto con due casi esteri, entrambi protagonisti di un 'grande evento' di portata internazionale: **Liverpool** che sarà Capitale Europea della Cultura 2008, e **Valencia** che ospiterà l'edizione 2007 della Coppa America.

Ha aperto i lavori *Rinio Bruttomesso*, Direttore del Centro Città d'Acqua, con una carrellata su alcuni dei più interessanti casi di recupero di aree urbane realizzati o in corso in Europa e nel mondo, dimostrando come in molti casi questi 'appuntamenti' occasionali promuovano il recupero e la riqualificazione di intere aree di città e, spesso, rappresentino l'occasione per un vero rilancio della città stessa in un circuito turistico e/o culturale duraturo. Bruttomesso ha inoltre costruito confronti tra queste realtà e quella veneziana, sviluppati poi da *Laura Fincato*, Assessore alla Pianificazione Strategica, Comune di Venezia, che ha illustrato le iniziative intraprese dalla Giunta sul fronte del recupero delle aree di waterfront, sia in terraferma - in particolare Porto Marghera - che nel centro storico.

Il caso di Liverpool è stato presentato da *Louise Hopkins*, Direttore del Progetto del Mersey Waterfront Regional Park che ha dato un'esaustiva illustrazione della sfida e delle opportunità che sia il waterfront urbano di Liverpool che il suo litorale regionale stanno portando avanti, non nascondendo gli scogli e le difficoltà che ancora restano da superare, in una logica di collaborazione tra diversi soggetti - pubblici e privati - e differenti livelli istituzionali.

Il caso di Valencia è stato invece illustrato da *Arturo Monfort*, Direttore di Ricerca e Sviluppo della Fundación Valenciaport, emanazione dell'Autorità Portuale di Valencia che è il principale soggetto responsabile della trasformazione dell'area. L'occasione fornita dalla 32esima Coppa America che, dopo oltre 150 anni, ritorna a svolgersi in una città europea, darà la possibilità di ricucire in modo permanente una parte di città con il suo porto. La sezione è stata moderata da *Marta Moretti*, Vice Direttore di Città d'Acqua. Il dibattito si è poi spostato su un piano locale, con un tavolo rotonda dedicata al tema della *Collaborazione pubblico-privata per lo sviluppo equilibrato del waterfront veneziano*, che ha visto riuniti operatori pubblici e privati coinvolti in interventi di trasfor-



mazione urbana nel territorio veneziano, lagunare e di terraferma.

Coordinata da *Paolo Possamai*, Direttore "La Nuova Venezia", la tavola rotonda ha visto gli interventi di: *Ambra Dina*, Vice Direttore, Sviluppo del territorio e mobilità, Comune di Venezia, che ha illustrato lo stato dell'arte dell'area dell'Arsenale; *Adriana Marinese*, Amministratore Delegato, Nova Marghera Spa, che ha presentato i progetti in corso nell'area di Porto Marghera promossi dalla sua società; *Ezio Micelli*, Presidente, IVE - Immobiliare Veneziana Spa, che ha segnalato la



necessità di un coordinamento tra l'attività dei privati con un progetto della città, proponendo la creazione di un'agenzia mista per predisporre un master operativo per la riconversione di Porto Marghera;

Giorgio Miani, Presidente, Nicelli Spa, ha illustrato il piano di sviluppo dell'area dell'aeroporto Nicelli del Lido di Venezia, messo in rete con il Marco Polo e con l'aeroporto di Treviso. Infine, *Roberto Perocchio*,

Amministratore Delegato del VTP - Venezia Terminal Passeggeri, che ha illustrato il delicato rapporto tra città e porto, alla luce del crescente traffico delle navi da crociera

Mersey Waterfront Regional Park

Louise Hopkins, Project Director, Mersey Waterfront Regional Park, Liverpool

Introduzione

Un *parco regionale* è in sintesi un'area strategicamente significativa ed omogenea, di facile accesso ad un'ampia popolazione urbana.

Si tratta di un'area di valore naturalistico, culturale, ricreativo, estetico ed economico, e che possiede una rilevante potenzialità – effettiva o latente – di accrescere l'identità di un luogo e la qualità della vita dei residenti, di visitatori, lavoratori e delle attività produttive, attuali e future.

Il Mersey Waterfront è uno dei due parchi regionali dell'Inghilterra nord occidentale. L'idea che sta all'origine non è nuova, essendo emersa per la prima volta nella pianificazione regionale degli anni Settanta.

Più di recente, l'idea di parco regionale ha avuto un'accelerazione, alcuni strumenti di pianificazione:

- The Northwest Regional Development Agency's 20:20 Economic Strategy
- Liverpool City Region Development Plan
- Liverpool City Region Destination Development Plan (tourism)
- NW England Regional Spatial Strategy

Il Mersey Waterfront si sviluppa lungo 135 km di linea di costa diversificata e riunisce 10 comuni, numerose organizzazioni governative e non governative ed alcuni importanti partner privati.

Esso comprende coste selvagge, un porto produttivo, un habitat naturalistico raro e architetture di alto livello. Tutte queste risorse si sono sviluppate nel tempo, promosse ed usate in modo disomogeneo e disarticolato. Si tratta anche di un sito fatto di grandi contrasti – da spiagge di sorprendente bellezza a lande abbandonate e desolate.

Le risorse

Le risorse del Mersey Waterfront sono di grande consistenza a livello internazionale e comprendono:

- il Liverpool's Pier Head – il quinto waterfront al mondo per importanza, e parte dell'area urbana riconosciuta sito del Patrimonio mondiale dall'UNESCO;
- l'assegnazione di Capitale Europea della Cultura nel 2008;
- un grande porto che copre il maggior traffico commerciale inglese oltreoceano;
- 170 km² di habitat naturalistico di rilievo internazionale dove vivono numerose specie di piante rare;
- ampie spiagge e spazi liberi con circa 100 km di linea di costa accessibile al pubblico;
- 7 campi da golf da competizione;
- una grande varietà di attrezzature per il tempo libero;
- un forte senso di appartenenza e identità tra la popolazione locale.



Le sfide

Le risorse elencate rappresentano una fortissima motivazione per la popolazione, di vivere, lavorare, visitare ed investire nella regione urbana di Liverpool (Liverpool City Region) ma, al tempo stesso, ci sono una serie di sfide da superare prima che la potenzialità delle risorse possa esprimersi appieno. Tali sfide includono:

- gli effetti di una scarsa manutenzione;
- spazi pubblici abbandonati;
- abbandono e superfetazioni;
- trascuratezza e declino;
- un'immagine e una percezione negative dell'area .

La visione del Mersey Waterfront Regional Park

Trasformare, dinamizzare e ricongiungere tra loro le diverse risorse del waterfront e creare una nuova identità omogenea per coloro che vogliono vivere, lavorare, visitare ed investire nella Liverpool City Region.

L'attuale programma di investimento (2003-2007) comprende 22 milioni di sterline (pari a 33 milioni di euro) di investimento pubblico diretto e circa 75 milioni di sterline (pari a 112 milioni di euro) di altri investimenti pubblici e privati.

Lo scopo è quello di creare per il Merseyside un'identità forte e collocarlo in una buona posizione nel mercato globale del turismo e del tempo libero, come è già avvenuto per i waterfront di Sydney e di Toronto. 40 progetti di rivitalizzazione sono già stati completati o sono attualmente in corso e integrati nel programma complessivo del Mersey Waterfront, grazie alla collaborazione di un'ampia gamma di organizzazioni diverse.

Gli investimenti variano in modo significativo per dimensioni e tipologia, ma tutti sono finalizzati a trasformare, dinamizzare e ricongiungere il waterfront in una certa misura.

Si dà ora conto della varietà di interventi attualmente in corso.

Trasformare il Waterfront

Cambiare le dinamiche, l'immagine e la percezione della Liverpool City Region attraverso:

- l'esposizione di opere d'arte quale l'opera vincitrice del Turner Prize, Another Place di Antony Gormley (si tratta di 100 statue collocate lungo 3 km di spiaggia);
- la riqualificazione di alcuni tratti pubblici degradati dei 30 km di waterfront urbano, attraverso l'operazione "Pride in Our Promenades";
- la creazione di nuovi luoghi pubblici simbolo del XXI secolo, in luoghi strategici quali il Pier Head di Liverpool;
- il miglioramento dei servizi ai visitatori e ai turisti per modificare le modalità di utilizzo del waterfront da parte della gente, creando anche nuove riserve naturali (di circa 50 ettari);
- l'apertura di nuovi mercati, quali ad esempio il mercato delle crociere attraverso lo sviluppo di strutture

dedicate.

Dinamizzare il Waterfront

Portare vita, attività e persone sul waterfront attraverso:

- l'evento "River of Light" che animerà e collegherà il waterfront in una visione suggestiva;
- grandi manifestazioni temporanee quali il Tall Ships, River Festival, Honda Power Boats etc.;
- portare nuove attività sul waterfront;
- portare rinnovato vigore all'uso pubblico della linea di costa attraverso un'operazione di marketing e di comunicazione;
- Adottare un approccio strategico alla gestione e alla manutenzione del suolo pubblico.

Unificare il Waterfront

Fornire una unitarietà fisica, concettuale e virtuale al waterfront, attraverso:

- ponti che uniscano i centri urbani al waterfront;
- trasporto pubblico per facilitare l'accesso alla costa ad un maggior numero di persone per un arco di tempo più prolungato;
- la costruzione di percorsi nel verde e la creazione di itinerari multi funzionali per pedoni, cicli e cavalli;
- il miglioramento degli accessi a zone più lontane della costa dando maggiore attenzione agli spazi liberi attraverso un'attribuzione di destinazione d'uso e attività di marketing;
- l'avvicinamento della popolazione al waterfront attraverso un coinvolgimento della comunità locale, in particolare tramite i Peoples Panels (sulla base del modello americano).

Conclusioni

Il Mersey Waterfront possiede dunque le potenzialità per portare rilevanti benefici economici, sociali ed ambientali ma perché ciò avvenga sono necessari investimenti concertati, collaborazione e controllo di gestione per un periodo di tempo di almeno 10 anni.

Per avere successo il Mersey Waterfront necessita un'evoluzione continua per considerare sempre nuove opportunità, esigenze di gestione emergenti e priorità locali che cambiano.

E' necessario costruire dalle proprie esperienze e apprendere dagli esempi di maggior successo a livello internazionale senza però duplicarli.

L'approccio adottato al Mersey Waterfront è semplice e deriva dal buon senso e può essere applicato dovunque. Esso consiste:

- nell'apertura delle aree di waterfront che porta qualità della vita ai residenti in ogni città e regione
- nella necessità di una efficace collaborazione tra i settori pubblico-privato e di volontariato duratura nel tempo
- nella necessità di andare oltre i confini locali per sviluppare una strategia di ampio respiro ed impatto.

I recupero delle aree urbane sul fronte d'acqua. Un'occasione per il rilancio dell'economia urbana Casi internazionali. VALENCIA.

All'inizio degli anni '80 venne dato avvio, su iniziativa del Porto di Valencia, ad un processo di avvicinamento del porto alla città, cercando di far sì che:

- Il PORTO dicesse: questa è la mia CITTÀ
- La CITTÀ dicesse: questo è il mio PORTO

Accettati questi presupposti, potremmo dire: VALENCIA CITTÀ PORTUALE. Se nel mondo attuale ad economia globalizzata riusciremo a realizzare uno sviluppo armonico dell'insieme CITTÀ-PORTO, avremo reso reale l'idea di CITTÀ PORTUALE nella quale dobbiamo prevedere la convivenza fra trasporto marittimo, affari, cultura, svago, ecc. Vi sono molte città nel mondo in questa situazione, VENEZIA, in cui siamo stati meravigliosamente accolti, LIVERPOOL, VALENCIA, ecc.

Nell'evoluzione della città e del Porto di Valencia dal 1950 al 2003, l'asse di unione della città con il

porto ha permesso l'inizio del consolidamento della Facciata Marittima nel 2003.

Il punto culminante nell'integrazione PORTO-CITTÀ è rappresentato nel 1997 dal rafforzamento da parte del Porto dell'idea di cedere gratuitamente alla città la propria Darsena Interna, per una superficie totale di terra ed acqua di circa 600.000 m².

Grazie all'iniziativa del porto, il complesso PASEO MARÍTIMO – BALCÓN AL MAR – JARDÍN DEL TURIA configura una delle migliori waterfront d'Europa. Il Balcón al Mar ha rappresentato la chiave di volta per il raggiungimento di questo obiettivo.

La città ha posto speciale enfasi sullo sviluppo di un Progetto di Realizzazione Integrale appositamente concepito per il Balcón al Mar con realizzazioni molto ambiziose.

Dal punto di vista del porto, lo spirito del Balcón al Mar specifica che:

gli spazi privilegiati di fronte acqua, gli antichi moli e gli edifici portuali dovevano portare alla nascita di un nuovo spazio urbano che fosse adatto alla zona portuale, ai suoi progetti e al suo contesto di vita.

Per questa ragione, questi spazi debbono mantenere il proprio carattere marittimo-portuale con uno stile architettonico adeguato, evitando di banalizzare uno spazio eccezionale a causa di soluzioni affrettate, nate forse da operazioni finanziarie non appropriate.

Se si opererà correttamente, la società ne trarrà grandi benefici in termini di immagine e di qualità della vita.

Con questo obiettivo, nel periodo dal 1986 al 2000, il Porto di Valencia ha dato avvio a interventi di restauro di tutti gli edifici della Darsena Interna per consolidare l'avvicinamento PORTO-CITTÀ.

In coincidenza con la valorizzazione dello spazio portuale grazie al suo avvicinamento alla città, iniziò un processo di rilancio dei prezzi degli immobili nella zona in prossimità del porto, che può essere stimato fra il 25 e il 50%, portando come conseguenza importanti operazioni urbanistiche nell'area adiacente al porto. Nel corso degli anni '90 vengono eseguite le opere del PASEO MARITIMO, che hanno dato un grande impulso all'economia urbana:

- costruzione di nuovi alberghi;
- costruzione di nuovi immobili;
- costruzione di nuovi ristoranti;
- domanda di seconda abitazione 25/50%;
- incremento e miglioramento del trasporto urbano: METROPOLITANA e AUTOBUS;
- migliori attrezzature di arredo urbano

Quanto allo sviluppo del progetto del Balcón al Mar, erano previste una serie di realizzazioni.

Durante questi stessi anni, il JARDÍN DEL TURIA, con una superficie di più di 2.000.000 m², genera:

- ampi spazi per lo sport e lo svago;
- rappresenta un grande "polmone verde" per migliaia di cittadini che lo visitano ogni giorno;
- nel JARDÍN DEL TURIA e nella sua zona di ampliamento verso il mare nasce la CITTÀ DELLA SCIENZA E DELLE ARTI che rappresenta un complesso architettonico di prestigio in tutto il mondo.



Sul punto di avviare il progetto del Balcón al Mar, Valencia aveva presentato la propria candidatura per la selezione della sede per la XXXII edizione della America's Cup, ed il 26 novembre 2003 venne finalmente scelta fra più di 250 città candidate in tutto il mondo. Questa data significò un punto di svolta non soltanto per il futuro della Darsena Interna del porto, ma anche di tutta la città di Valencia, della comunità locale e di tutta la Spagna.

Trasformazione della Facciata Marittima

L'effetto prodotto dalla designazione di Valencia a sede della XXXII edizione della America's Cup, è l'immediata trasformazione della facciata marittima che deve incorporare le infrastrutture necessarie alla celebrazione di detto evento.

Situazione iniziale con il Balcón al Mar

Il Balcón al Mar è una cessione gratuita alla città di una superficie di 600.000 m² fra terra (280.000 m²) e acqua (320.000 m²).

Situazione finale con la America's Cup

Incorporando al Balcón al Mar le nuove infrastrutture, la situazione finale si presenta così:

Superficie del Balcón al Mar	=	600.000 m ²
Superficie America's Cup	=	600.000 m ²
		<hr/>
Totale		=1.200.000 m ²

Qual'è l'effetto prodotto dalla America's Cup sull'economia della città?

Vi è un fortissimo rilancio:

- spinta immobiliare;
- rivalutazione del mercato degli immobili del 50/100% nella fascia più prossima alla facciata marittima;
- rivalutazione del 20/50% nelle aree più distanti.

Ripercussione della America's Cup sulle infrastrutture.

Per la costruzione delle infrastrutture direttamente relazionate all'evento si prevede una spesa di 500 M di Euro.

Vi sono altre infrastrutture la cui costruzione o ristrutturazione è stata considerata necessaria per la America's Cup:

AEROPORTO

- aumentare la lunghezza della pista principale;
- incrementare la capienza del terminal passeggeri.

PORTO

- nuove installazioni per l'approdo di navi da crociera.

STRADE

- miglioramento di tutte le strade che accedono a Valencia e degli accessi alla città ed al porto.

FERROVIA

- accelerazione dei tempi previsti per la costruzione della ferrovia ad alta velocità -AVE- per diminuire i tempi di collegamento con le altre città della Spagna.

CITTÀ

- importante miglioramento delle vie urbane di accesso al porto;
- nuove e migliori strutture alberghiere con la costruzione di più di 20 nuovi alberghi, di cui alcuni di lusso.

E' molto importante evidenziare che la attuale capacità di attracco per imbarcazioni da diporto verrà notevolmente incrementata :

Capacità attuale nel 2005	-	2.500 imbarcazioni
Capacità futura nel 2007	-	4.500 imbarcazioni

Movimenti economici esterni generati a Valencia

Gli investimenti nell'ambito della America's Cup, così come nelle infrastrutture portuali, aeroportuali, in strade e ferrovie, andranno senza dubbio a generare una serie di movimenti economici esteri, poichè

- difficili da quantificare a priori;
- concettualmente facili da identificare:

- quasi 2.000 famiglie, con alto potere d'acquisto, vivranno a Valencia per tre anni;
- l'organizzazione, per un periodo di quattro anni, e le 12 squadre per tre anni, stanno richiedendo investimenti e servizi nella città e nella comunità.

In entrambi i casi, sia in quello della proposta iniziale che in quello della soluzione futura, il Foredeck Club si sta così realizzando:

Permanenza in porto di circa 2.000 grandi yacht provenienti da tutto il mondo

- Straordinaria affluenza di visitatori per tutta la durata dell'evento.
- Una grande opportunità per far conoscere la città di Valencia nella sua realtà presente e nelle sue potenzialità future in qualità di centro di affari, di turismo e di nautica da diporto senza confronto nel Mediterraneo.

Conclusioni

L'evento della AMERICA'S CUP, con la sua grande forza, assicura degli indubbi effetti economici diretti, ma molto maggiori possono e debbono essere quelli indiretti e differiti nel tempo.

Viene stimato un aumento dell'afflusso di visitatori di circa 300.000 all'anno, che possono arrivare a 1.000.000 nel 2007.

L'impatto economico per la città di Valencia è stimato in 1.300/1.500 milioni di Euro.

Concluso l'evento nel 2007, rimarranno delle strutture che costituiranno un formidabile polo di attrazione nel quale vi sarà un mutuo potenziamento di attività nautiche, di divertimento, affari, cultura e commercio.

Non si deve discutere se sia caro o conveniente il prezzo pagato per tutte queste infrastrutture. Ora quel che conta è ottenere il massimo rendimento sociale ed economico. Valencia e la sua società lo meritano.

Il risultato ottenuto è stato possibile perché fin dal primo giorno abbiamo operato con speranza, e la speranza è il combustibile del talento.

Rassegna stampa del 20 Novembre su la Nuova Venezia

«Troppa burocrazia, i progetti sono fermi»

Marinese: «Tempi amministrativi lenti per trasformare la zona industriale»

di Sebastiano Giorgi

MARGHERA. Trasformare Marghera sull'esempio di quanto si è fatto per i docks di Londra e il porto di Genova, o di quello che si sta facendo per Liverpool, capitale della cultura 2008, e per Valencia sede della prossima edizione della Coppa America. L'area industriale di Marghera è stata ieri il tema centrale dell'incontro su «Il recupero delle aree urbane sul fronte d'ac-

qua» organizzato dal Centro Città d'Acqua all'interno di Urban Promo, la tre giorni di marketing urbano a Palazzo Franchetti. Un convegno i cui relatori, stimolati e moderati da Paolo Possamai, direttore del nostro giornale, hanno snocciolato programmi, impegni e progetti in corso di realizzazione relativi al più stimolante e complesso waterfront del mondo.

Leviathan, Nautilus: sono gli evocativi nomi dei futuribili progetti di trasformazione urbana presentati da Adriana Marinese, amministratore delegato di Nova Marghera SpA, società che però oggi ha in rampa di lancio altri progetti. «L'area industriale ha potenzialità enormi ma per attrarre gli investitori ci vogliono tempi di reazione in sintonia con i tempi economici. Noi ad esempio», ha spiegato Marinese, «potremmo far partire il cantiere della Città della Musica domani mattina. Una grande area vicino al Vega in cui sviluppare servizi, ristoranti e un'arena

all'aperto. Cosa lo impedisce? «I tempi della pubblica amministrazione, nel caso specifico Urbanistica, che non dà risposta al Patrimonio che a sua volta non può firmare la convenzione con noi», ribatte Marinese. «Al Tronchetto sta per partire un'area servizi di 40 mila metri quadri ma per renderla appetibile ci serve il people mover, opera per cui stiamo cercando finanziatori che aiutino l'amministrazione», precisa Marinese. «Un attivismo, quello dei privati, che va però coordinato con un progetto voluto dalla città, per questo», è intervenuto Ezio Micelli, presidente del-

Gli imprenditori al convegno sulle aree urbane «Dobbiamo imparare dalle città europee»

Immobiliare Venezia. «Suggerisco la creazione di un'agenzia composta dall'amministrazione e dai privati interessati che prepari un masterplan operativo in grado di far marciare la riconversione di Marghera in sintonia



L'area industriale di Marghera. I progetti per la riconversione sono bloccati dai tempi di politica e burocrazia

Punta Sabbioni. Luoghi strategici le cui ipotesi di trasformazione sono state paragonate ai processi avvenuti o in corso in altre città portuali europee. «Paragoni che ci lasciano con l'amaro in bocca perché là si fa e qua si parla», ha provocatoriamente sottolineato Rino Bruttomesso, direttore del Centro Città d'Acqua. «Sì, è vero i nostri tempi sono lenti, ma in nessun luogo come Venezia qualsiasi decisione può essere presa solo dopo una concertazione infinita», ha sottolineato l'assessore comunale al Piano strategico Laura Fincato. «Bisogna darsi una nuova organizzazione che ci faccia uscire dai tempi di reazione comunali», ha confermato Ambra Dina, vicedirettore di Sviluppo e mobilità del Comune di Venezia, che però ha dato prospettive certe sull'Arsenale: «Il tempo del libro dei sogni è chiuso, almeno sull'Arsenale sappiamo quello che faremo e il processo di realizzazione dei progetti è avviato».

con lo sviluppo delle infrastrutture e delle relazioni con la città e con l'elemento che maggiormente caratterizza il nostro territorio: l'acqua». E sono proprio i fronti acquei, o comunque la relazione con essi, la chiave di lettura miglio-

re per individuare i processi di riconversione e sviluppo di aree cardine del territorio veneziano da Marghera alla Marittima, dal fronte acqueo che va da San Giuliano a Tessera fino all'Arsenale e al Lido, senza dimenticare Fusina e

Dal waterfront il riequilibrio urbano di Venezia

In Europa vi sono molte filosofie differenti per quella che viene definita "programmazione urbana". L'urban planning è quel processo che tende, soprattutto nel Vecchio Continente, a ridefinire i rapporti tra le varie parti e le varie funzioni della città, aggiornandole ad un auspicio nuovo e miglior modo di vivere.

È un processo che ha quindi molte valenze e che spazia dal sociale all'economico e che tende a creare nuovi motivi di sviluppo. È altresì motore di una dinamica complessa dagli effetti talvolta imprevedibili ed indesiderati, innescando disequilibri e scompensi dalle conseguenze irreparabili.

Concetti questi che paiono complessi ma che sono facilmente chiariti da un esempio: un'azione di qualificazione urbana produce una valorizzazione degli immobili in quell'area, rendendola inavvicinabile ai potenziali nuovi acquirenti. Con espulsione dei soggetti deboli (cosa che ci ricorda molto da vicino quello che è successo e che continua a succedere a Venezia).

È il caso di Valencia, in Spagna, illustrato ieri, giornata conclusiva della kermesse di convegni di Urbanpromo 2005 a Palazzo Cavalli-Franchetti a Venezia. Jaime Ronda Agudo, direttore di *Officina America's Cup*, ha relazionato

come nella città catalana sede della prossima Coppa America, gli interventi sul waterfront, l'area foranea adibita localmente alla portualità nautica e turistica, hanno innescato proprio uno di questi processi. Che diventa virtuoso per gli attuali residenti, appetibile per gli investimenti esterni, ma emarginante per i nuovi soggetti giovani, umani e imprenditoriali.

Serve dunque uno sviluppo equilibrato che compenetri le varie esigenze. A questo tema è stata dedicata una tavola rotonda riferita al waterfront veneziano. Ne hanno parlato Ambra Dina del Comune di Venezia, Adriana Marinese di Nova Marghera Spa, Enzi Micelli dell'Immobiliare Veneziana Spa, e Roberto Perocchio di Venezia Terminal Passeggeri.

In precedenza l'assessore Laura Fincato aveva nuovamente sottolineato la necessità di un dialogo sinergico tra enti territoriali in funzione di pianificazione strategica, ribadendo che senza risolvere il problema dell'inquinamento dei suoli di Marghera non si può pensare al recupero e alla rivitalizzazione di un'area "preziosa" per l'intera città.

Infine, Urbanpromo ha deciso di "insediarsi" a Venezia, adottando Palazzo Cavalli-Franchetti a sede dell'edizione 2006.

Sergio Dall'Omo

Rassegna stampa del 20 Novembre su il Gazzettino