



Mestre Novecento

**COSES 1967-2007**

**AUTOSTORIA**

A cura di G. Zanon

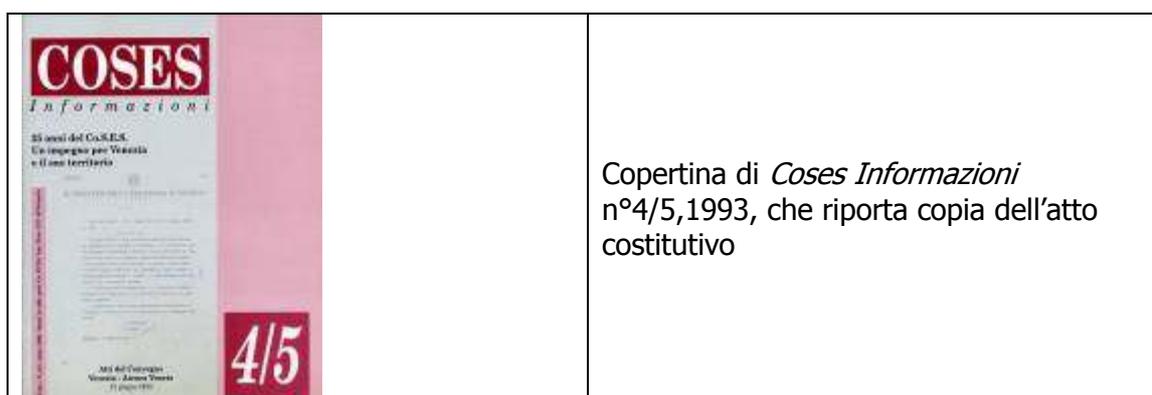
Venezia, 2006

## Co.S.E.S. Origini e compiti dell'Istituto.

L'occasione di costituire un fondo museale sul Novecento della Terraferma veneziana pare ideale per cogliere l'opportunità di organizzare e ricostruire, seppure in modo sintetico, la storia di lavoro e di idee di una istituzione veneziana come il COSES che, pur avendo ricoperto un ruolo "minore", ha svolto una funzione comunque rilevante.

Questa presentazione si configura come una sorta di schematico rendiconto alla città dell'impegno di tanti amministratori e ricercatori, nel tentativo di capire e di favorire il governo di fenomeni economici, sociali e ambientali nell'ambito della provincia veneziana. Un territorio complesso, ma anche affascinante, specie nella sua area centrale organizzata attorno al capoluogo e alla stessa Terraferma mestrina. L'arco di tempo considerato coincide con quello della vita del consorzio. Parte dagli ultimi anni Sessanta del secolo scorso e giunge ai giorni nostri. In questo periodo si sono prodotti eventi emblematici nella recente storia economica dell'area considerata, ai quali si sono associati anche grandi mutamenti sociali. Il COSES è stato spesso attento osservatore di quanto è accaduto, ma talvolta ha anche contribuito a definire scelte ed orientamenti diventando, sia pure indirettamente, uno dei protagonisti o degli ispiratori delle iniziative intraprese nel nostro territorio. Il fatto stesso che il COSES sia ancora presente, a quasi quarant'anni dalla sua costituzione, e che sia rimasto l'unico ente pubblico di ricerca economica e sociale ad operare in ambito provinciale (mentre è venuto a mancare l'Irsev, suo omologo a livello regionale), è già di per se un fatto indicativo di un consenso e di un apprezzamento della sua attività e della sua presenza.

Il Co.S.E.S. (*Consorzio per lo Sviluppo Economico e Sociale della Provincia di Venezia*) è stato istituito con Decreto Prefettizio nel 1967 e questa ragione sociale iniziale è durata dal 1967 al 1995. La prima Assemblea dei Soci fondatori (Comune e Amministrazione Provinciale di Venezia) si è tenuta il 21 giugno 1968.



Successivamente (fino al 1990 con il ritorno alla definizione consortile originaria) si sono associati 33 dei 43 Comuni della Provincia di Venezia e per un breve periodo due enti economici: Ca.Ri.Ve.-Cassa di Risparmio di Venezia - e C.T.V.O.-Consorzio Trasporti del Veneto Orientale .

Il 21 giugno 1993 è stato celebrato il venticinquennale della fondazione del consorzio, con un Convegno molto articolato svoltosi all'Ateneo Veneto. In tale occasione, con l'obiettivo di "fare il punto della situazione" sulle tematiche e sui fenomeni di cui l'Istituto si era, di volta in volta, occupato, sono stati predisposti alcuni materiali di sintesi. Sulla base di questi documenti, abbiamo selezionato alcune annotazioni e sottolineature riportate nelle pagine che seguono, avendo avuto cura, peraltro, di integrarle e rivederle alla luce di quanto è avvenuto in tempi più recenti. Per l'origine di tali materiali la descrizione e le valutazioni riportate di seguito sembreranno essere troppo sbilanciate nel considerare la fase costituente/iniziale della vita dell'Ente. Si è ritenuto di non cambiare tale impostazione perché nasce da quegli anni lo spirito e la linea di sviluppo che ha pervaso la vita dell'ente dalle sue origini ad oggi.

In osservanza alla Legge 142/1990, nel 1995, Comune e Provincia di Venezia hanno modificato lo Statuto del Consorzio per garantire maggiore capacità operativa e favorire nuove forme di cooperazione tra pubblico e privato, senza far perdere all'Ente autonomia di presenza e incisività.

Nasce così, nell'agosto 1995, dalla fusione dei Consorzi Co.S.E.S. (Consorzio per lo Sviluppo Economico e Sociale della provincia di Venezia) e Consorzio per la gestione ed il funzionamento della Scuola Superiore di Servizio Sociale, entrambi costituiti (rispettivamente nel 1967 e nel 1966) in Venezia da Comune e Provincia, il **COSES (*Consorzio per la ricerca e la formazione*)** .

Il nuovo Ente, per alcuni anni, ha armonizzato le competenze dei due Consorzi preesistenti, producendo ricerche ed analisi su temi economici, sociali e territoriali, nonché curando la formazione permanente e l'aggiornamento, funzioni proprie dell'ex Scuola superiore di servizio sociale. Negli anni più recenti questa ultima funzione, è andata esaurendosi, e il COSES ha ripreso appieno le attività di studio e analisi originarie, anche se continua il suo ruolo formativo attraverso stages rivolti a laureandi o laureati nelle diverse discipline coinvolte nei settori di ricerca (dall'economico allo statistico, dal geografico all'urbanistico, dal sociologico all'ambientale..).

## IL COSES OGGI

Attualmente al COSES partecipano, in forma paritaria, Comune e Provincia di Venezia.

Il COSES, nella sua specificità di Consorzio tra i due maggiori enti locali veneziani, ha conservato la sua natura di *istituto pubblico*, tuttavia essendo stato iscritto come *azienda* presso la Camera di Commercio di Venezia, è oggi gestito come organismo privatistico da un Consiglio di amministrazione agile e da una direzione con ampi poteri operativi. Ha una contabilità ed un bilancio soggetto alla normativa europea delle imprese.

	<p><b>Home page del sito COSES</b></p> <p>Newsletter: <a href="http://coses.provincia.venezia.it/masternewsletter.html">http://coses.provincia.venezia.it/masternewsletter.html</a></p>
---	---

## Funzioni svolte dal Coses

Come in passato, il Coses :

- assiste gli enti aderenti con un'attività continua mettendo a disposizione consulenza metodologica per l'avvio, lo sviluppo e la verifica di interventi settoriali e la sperimentazione di nuovi servizi;
- diffonde attraverso convegni, seminari e attività editoriali i risultati delle ricerche e degli approfondimenti di analisi;

inoltre:

- compie attività di analisi e di ricerca per conto di operatori, enti, imprese pubbliche e private;
- gestisce e aggiorna con continuità un proprio sito internet attraverso il quale rende conto delle attività svolte o in corso di esecuzione, oltre che proporre spunti di riflessione sulla realtà economica e sociale dell'area veneziana, o sui temi di particolare interesse, che il COSES tiene sotto osservazione, inerenti soprattutto l'ambito territoriale provinciale.
- diffonde -dal 2004- una Newsletter, inviata per posta elettronica, sulle attività e produzioni COSES, con l'obiettivo di aumentare la divulgazione delle ricerche, migliorare il servizio al *pubblico* e rafforzare la rete di interlocutori abituali.

## **I protagonisti di una storia**

Al primo Presidente, il Prof. Giuseppe Mazzariol, si sono succeduti il Prof. Ugo Trivellato, il Dott. Arduino Paniccia, il Prof. Giannantonio Paladini, l'Arch. Franco Migliorini, il Prof. Renato Brunetta, il Dott. Bruno Anastasia, il Prof. Enzo Rullani e il presidente attualmente in carica: il Prof. Stefano Micelli. Questi sono stati accompagnati nell'ordine dai Segretari Generali: Dott. Paolo Zanardo, Prof. Paolo Costa, Dott. Paolo Ceccato, Dott. Mario A. Pazzaglia. Il Dott. Giuliano Zanon, ha diretto l'istituto negli ultimi vent'anni (1985-2006). Dall'agosto 2006 è Direttore l'Arch. Isabella Scaramuzzi.

Numerosi sono gli amministratori che hanno partecipato alla guida del consorzio e si sono alternati dapprima nel Comitato Direttivo dell'istituto e dopo la riforma del 1995 nel nuovo Consiglio di Amministrazione.

Alcuni dati possono offrire un quadro, anche se necessariamente sintetico, degli interessi culturali dell'Istituto dalle sue origini sino ad oggi:

- Sono ormai diverse centinaia i documenti ed i Rapporti di ricerca predisposti e pubblicati dall'Istituto. Studi commissionati dagli Enti associati o da soggetti esterni, sia pubblici che privati, o derivanti da autocommessa nell'ambito delle attività istituzionali svolte per i due enti associati o entro linee di ricerca decise autonomamente.
- Alcuni studi sono stati condotti anche in collaborazione con altri Istituti di ricerca, Società o Enti – pubblici e privati - sia locali che nazionali e, nel caso di progetti europei, anche internazionali. Ricordiamo, solo a titolo esemplificativo, oltre ai comuni della provincia per lungo tempo associati al Consorzio: Regione Veneto, IRSEV, TECNECO, Regione Lombardia, Autorità Portuale di Venezia, Ministero della Pubblica Istruzione, Ministero del Lavoro, PROMOVE, G.T.O. Expo 2000, AVA, Consorzio promozione turistica del Cavallino, IACP, Associazione Costruttori Edili Venezia (ACEA), Cassa Edile, Tecnomare, Mercury, SET, Università degli Studi di Venezia, Amministrazione Provinciale di Padova, ACTV, ATVO, Consorzio Venezia 2000, Consorzio Venezia Nuova, Insula, Provincia autonoma di Trento, Fondazione Carive, Nomisma, Irpet Toscana, Veneto lavoro, Inps regionale, ISTAT regionale, Caritas, Vega, Camera di Commercio di Venezia, Arsenale Spa., Immobiliare Veneziana, Venezia logistics, Technische Universität Berlin, University of Technology Delft, Planungs Gruppe Limes Berlin, Contagraf Università Padova, INEA, Veneto Agricoltura, N.AG.RE.F.(Salonico GR), TEI (Kavala GR), Ministero Agricoltura

Moldavia, Agenzia di sviluppo regionale Nova Gorica, ed altri ancora.

## **Temi di ricerca**

- I *temi* o meglio i **filoni di ricerca** di cui l'Istituto si è occupato nel tempo riguardano argomenti diversi, che spaziano dall'analisi territoriale e socioeconomica, alla demografia, istruzione, mercato del lavoro, turismo, trasporti, pianificazione territoriale-urbanistica, settoriale (es. commerciale), delimitazioni e funzioni del sistema urbano veneziano, senso e ruolo della città e dell'area metropolitana, casa, ambiente, manutenzione urbana, portualità, Porto Marghera, legge speciale, rischio industriale, protezione civile, condizione giovanile, immigrazione, terzo settore, economia delle attività culturali e cinematografiche, verifica del gradimento degli utenti di pubblici servizi (*customer analysis*), logistica, sistemi di trasporto, servizi pubblici, economia e sviluppo agricolo, ecc.
- Un notevole numero di **Convegni/Conferenze economiche/ Seminari** promossi autonomamente o come supporto (tecnico e politico) ad alcuni dei soci, nei quali, oltre che rendere conto delle attività di studio, si sono svolti approfondimenti sulle questioni particolarmente importanti per l'ambito di competenza del consorzio e spesso si sono anticipati temi che hanno successivamente interessato le amministrazioni e le comunità locali della provincia veneziana e non solo. A titolo esemplificativo ricordiamo le occasioni in cui sono state esplorate le problematiche della Legislazione speciale per Venezia, la funzione del Porto di Venezia, la legislazione per la casa e la programmazione dei fabbisogni edilizi, le ipotesi di organizzazione comprensoriale e di delimitazione dei bacini di trasporto; l'occupazione, gli investimenti, l'agricoltura, la finanza locale, il ruolo dei distretti scolastici, sino al "Repertorio Venezia", un contributo all'Intesa di Programma sul sistema metropolitano veneziano. Gli approfondimenti sul ruolo della pianificazione commerciale e sul suo superamento, il turismo a Venezia nel litorale e nella regione turistica, i temi attorno alla nuova dimensione del sistema urbano veneziano e alla città metropolitana, alla pianificazione territoriale di area vasta, agli strumenti di pianificazione PTP, PTCP, la pianificazione strategica. Le questioni relative alla situazione e prospettive di porto Marghera, alle aree produttive il loro uso e le trasformazioni in atto, i grandi cambiamenti in corso nell'economia e nelle funzioni della città di Venezia e dell'intera provincia, le nuove prospettive per l'economia della cultura dell'arte delle tecnologie di rete.

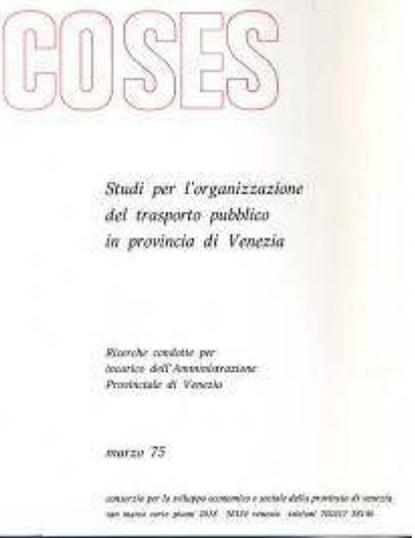
- Numerose sono le **pubblicazioni** tratte dai Rapporti di ricerca: i temi spesso si ripetono, anche se cambiano referenti e linguaggio percorrendo i “nodi” politici ed amministrativi degli ultimi anni: il ruolo e le problematiche della città di Venezia; le autonomie e l’assetto del governo locale; l’ambiente; le Conferenze economiche (si ricordano in particolare quelle provinciali del 1985 e del 2004) nonché quelle del Veneto Orientale, di Chioggia, di Mira con approfondimenti per aree; il terziario, la domanda non residenziale in Centro Storico, l’Atlante dei vincoli paesaggistici del territorio provinciale.

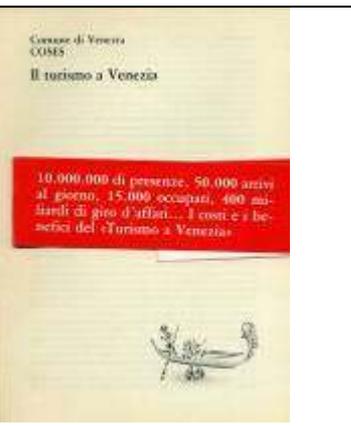
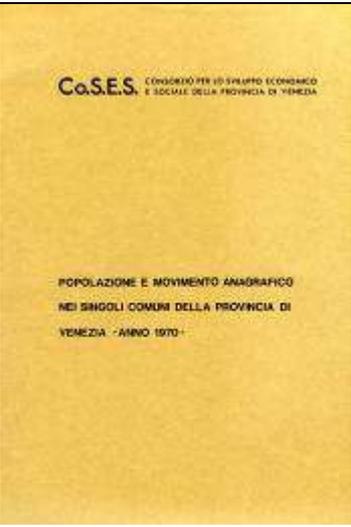
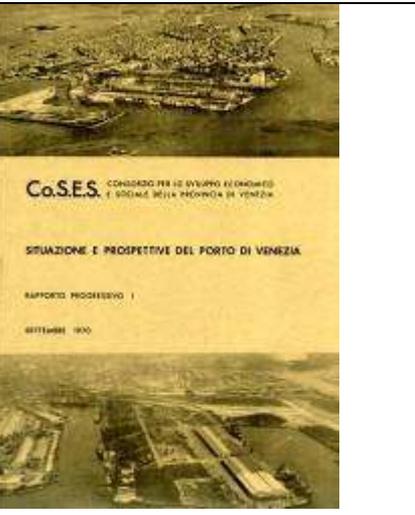
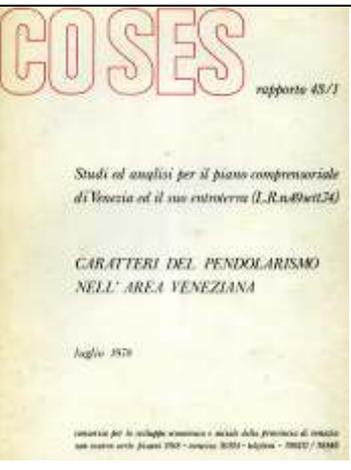
### Attività editoriale

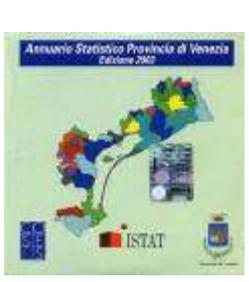
Per un lungo periodo il Co.S.E.S. ha documentato la sua attività attraverso la rivista “Co.S.E.S. Informazioni” (con il supplemento “Territorio e Programmazione” dal 1974 al 1976) che diffondeva tra gli Amministratori locali, le realtà di studio e quelle produttive, i risultati delle ricerche, aggiornando e pubblicando con regolarità i dati demografici dei Comuni della provincia di Venezia, accogliendo i temi del dibattito politico-istituzionale e i contributi di competenze esterne. Tale documentazione a partire dal 1971 ha pubblicato circa 50 numeri.

Tra le numerose pubblicazioni a stampa e su supporto informatico riguardanti specifici argomenti di ricerca, o derivate da elaborazioni su temi di particolare importanza. riportiamo di seguito un elenco non completo dei principali titoli.

<p>Coses Informaz</p> <p>N° 1</p>			

<p>Coses – Irsev</p> <p><b>Conferenza sul problema della casa</b></p> <p><b>Venezia, 1973</b></p>			
			
			

<p>Department of the Environment Welsh Office</p> <p>L'impiego dei modelli previsionali nella pianificazione</p> <p>Coases, ottobre 1975</p>	 <p>Comune di Venezia COSES</p>	 <p>Comune di Venezia COSES Il turismo a Venezia</p> <p>10.000.000 di presenze, 50.000 arrivi al giorno, 15.000 occupati, 400 mi- gliardi di giro d'affari... I costi e i be- nefici del Turismo a Venezia</p> <p>Co.S.E.S.-Comune di Venezia <b>IL TURISMO A VENEZIA, VENEZIA 1979</b></p>	<p>Co.S.E.S.-Comune di Venezia <b>Porto Marghera: proposte per un futuro possibile</b> Franco Angeli, 1990</p> <p>Co.S.E.S.-Comune di Venezia <b>Il polo industriale di Porto Marghera.</b> <b>I cambiamenti in atto</b> Franco Angeli, 1991</p>
	 <p>Co.S.E.S. CONSIGLIO PER LO SVILUPPO ECONOMICO E SOCIALE DELLA PROVINCIA DI VENEZIA</p> <p>POPOLAZIONE E MOVIMENTO ANAGRAFICO NEI SINGOLI COMUNI DELLA PROVINCIA DI VENEZIA - ANNO 1970 -</p>	 <p>Aree attrezzate per l'industria: una politica da verificare</p> <p>di Stefano Zanin</p> <p>Co.S.E.S. CONSIGLIO PER LO SVILUPPO ECONOMICO E SOCIALE DELLA PROVINCIA DI VENEZIA</p>	 <p>Co.S.E.S. CONSIGLIO PER LO SVILUPPO ECONOMICO E SOCIALE DELLA PROVINCIA DI VENEZIA</p> <p>SITUAZIONE E PROSPETTIVE DEL PORTO DI VENEZIA</p> <p>RAPPORTO PROGRESSIVO I</p> <p>SETTEMBRE 1990</p>
	 <p>COSES rapporto 41</p> <p>Contributi all'analisi della struttura socio-economica e territoriale di Venezia e del suo entroterra</p> <p>parte seconda</p> <p>giugno 77</p> <p>consorzio per lo sviluppo economico e sociale della provincia di Venezia via Roma 100 - 30131 Venezia - telefono 710127 - 36146</p>	 <p>COSES rapporto 48/1</p> <p>Studi ed analisi per il piano comprensoriale di Venezia ed il suo entroterra (L.R. n. 49 del '74)</p> <p>CARATTERI DEL PENDOLARISMO NELL' AREA VENEZIANA</p> <p>luglio 1979</p> <p>consorzio per lo sviluppo economico e sociale della provincia di Venezia via Roma 100 - 30131 Venezia - telefono 710127 - 36146</p>	 <p>QUALE MILIEU ECONOMICO PER LA PROVINCIA DI VENEZIA?</p> <p>Volume 42 - Co.S.E.S. C/O Comune di Venezia</p> <p>MERCATO DEL LAVORO OFFSHORE, VARIAZIONI, SCOPRE e IMPIEGO</p> <p>di Luciano Zanin</p>

			
<p>Co.S.E.S.-Provincia di Venezia  <b>Atlante dei vincoli paesaggistici della provincia di Venezia,</b>  Venezia, 1991</p>	<p>COSES-Regione Veneto,  <b>Immigrati nel Veneto: lavoratori senza casa?</b>  Venezia, 1995</p>		
<p>Coses Irsev  <b>Il fabbisogno non abitativo nel centro storico</b>  Venezia, 1993</p>		<p><b>Le pubblicazioni per la conferenza economica del 2004</b></p> <p>La pac  Agricampeggio</p>	<p>CD coep2  CD cantieristica  CM Marghera</p>

## **Un impegno di ricerca e di proposta per Venezia e il suo territorio**

Il Co.S.E.S. prende avvio il 21 giugno del 1968, in quella *seduta istitutiva* nella quale, al termine di un'operazione di mediazione politica molto complicata, si riesce a nominare il primo Presidente e il Comitato Direttivo. Viene eletto Presidente il prof. Giuseppe Mazzariol, vero ideatore e promotore dell'iniziativa (coadiuvato sul piano tecnico da Paolo Costa allora dipendente della Provincia di Venezia).

Il Consorzio nasce a breve distanza dall'evento emblematico per Venezia costituito dall'eccezionale *alta marea del 4 novembre del 1966* che ripropone in modo drammatico non solo la fragilità della Città Storica, ma anche i limiti dello sviluppo dell'area veneziana, prodotto dai cambiamenti economici e urbanistici intervenuti nel dopoguerra. La proposta del nuovo Consorzio parte dalla constatazione dei limiti strutturali, ma anche culturali degli Enti Locali che si erano dimostrati incapaci di governare i processi di trasformazione delle aree urbane. L'intuizione "illuministica" sulla quale si fondava l'idea del Consorzio, partiva dalla necessità di dover superare i confini territoriali angusti del Comune capoluogo e le competenze troppo limitate della Provincia. Secondo la volontà dei suoi ideatori, il nuovo Ente avrebbe dovuto riuscire a innovare positivamente la *visione della città* di Venezia che andava pensata come parte di un territorio più ampio, esteso almeno ai comuni confinanti, ma anche oltre gli stessi. Un *sistema urbano* assai complesso all'interno del quale si era nel tempo sviluppata una intensa rete di rapporti giornalieri per lavoro, studio, servizi ricorrenti. Si riteneva infatti che in un contesto di *area vasta* anche i problemi eccezionali di una "città normale" quale era Venezia e il suo territorio circostante, potessero essere collocati in una giusta prospettiva e trovare sbocchi più positivi di quanti erano emersi fino ad allora. Una visione che si scontrerà presto con difficoltà insormontabili che costringeranno a delimitare molto più modestamente i compiti e gli obiettivi del consorzio, che si concentrerà, nel giro di pochi anni, più sulle analisi e i contributi tecnici e scientifici, piuttosto che sulle proposte politiche. Ma, all'inizio non fu certo così.

La nascita del Consorzio fu difficile in quanto il Comune, più che la Provincia, è stato per lungo tempo riluttante a metterlo in moto, non per motivi particolari, ma perché, in un certo senso, il Co.S.E.S. era nato "un po' per sbaglio". A Venezia in quegli anni si era al culmine dell'esperienza di centro-sinistra e gli accordi tra i partiti per il quinquennio amministrativo 1965-70 prevedevano che anche ai socialisti fosse riservata qualche rappresentanza istituzionale. Uno

dei motivi della creazione del Co.S.E.S. è molto banale: la necessità di "inventare" qualcosa che potesse dare soddisfazione al partner (il Partito Socialista Italiano) per dargli visibilità sulla scena veneziana e che, al tempo stesso, fosse interprete dell'altro argomento d'attualità, la programmazione, che proprio dal PSI veniva propugnata come indispensabile metodo di governo.

Nasce quindi da una fiducia, forse eccessiva, nel *metodo della programmazione* e nei Piani ritenuti indispensabili per affrontare razionalmente le problematiche legate allo sviluppo delle comunità locali e per rendere più efficiente ed incisivo l'intervento pubblico.

Il Co.S.E.S. fin dall'inizio del suo operare cerca una sintesi, per tanti versi illuministica, ma in fondo esaltante, tra ricerca e politica, nell'intento di togliere la ricerca dall'astrattezza accademica. L'attività di ricerca viene fatta misurare, invece, con le esigenze concrete della gente, fondando la politica su basi verificabili, facendola diventare quanto più possibile buona amministrazione.

Nei suoi quasi quarant'anni di vita, in un contesto caratterizzato da frequenti polemiche e progetti sovente non realizzati, il Co.S.E.S. tra attività di ricerca e impegno *politico* ha costituito un costante riferimento per gli enti consorziati e gli operatori pubblici e privati che agiscono nell'area veneziana e veneta.

## Tentare l'innovazione tra ricerca e politica

La riflessione che si può fare sulla storia complessiva dell'Istituto va in due direzioni: una che ha a che vedere con il modo di fare politica, la seconda che riguarda invece l'eterno "problema di Venezia". Il tema, in fondo centrale, delle ricerche che il Co.S.E.S. svolge e che si intreccia in maniera sempre maggiore con la complessa realtà di Venezia-Mestre: il suo destino, dal punto di vista dell'individuazione delle cause e delle prospettive/ progetti per il futuro.

I compiti affidati al Co.S.E.S. negli atti costitutivi (confermati in larga parte anche nella riforma del 1995) erano compiti formidabili. Non solo quelli di *svolgere ricerche* e studiare i programmi, ma di redigere *Piani di sviluppo* economico e sociale della provincia o di parte di essa, coordinandoli con le province vicine. Il secondo obiettivo appare ancora più difficile del precedente. Assicurare il *potenziamento dell'attività degli Enti Locali*, un'attività di vero e proprio coordinamento e di sovraordinamento degli Enti, nell'utopistica idea che ci fosse la possibilità di anticipare il ruolo successivamente ricoperto dalla Regione, non ancora costituita al momento in cui il consorzio avvia la sua attività.

La prima delibera che nomina il Gruppo di lavoro del Co.S.E.S. viene restituita dalla Provincia con la motivazione che non era necessario provvedere né a Gruppi di lavoro, né ad assumere dipendenti che si occupassero di ricerca, in quanto il Co.S.E.S. era un *Ente*, come dire, *politico che doveva assegnare le ricerche*, segnatamente all'IRSEV. La trasformazione dell'Ente, a cui si davano grandi responsabilità, ma di fatto si voleva tenere quasi incapace di muoversi, è un cambiamento che viene perseguito con grande puntiglio e costanza dal suo primo Presidente. È un cambio di pelle decisivo. L'idea della trasformazione da un luogo politico di coordinamento senza poteri, ad una realtà di ricerca, nasce da una intuizione di fondo: che non sia cioè possibile diventare interlocutori dell'evoluzione della scena amministrativa veneziana e non si possa intervenire sulle tematiche proprie della programmazione, se non spendendo la carta della competenza. Vale a dire trasformando il Co.S.E.S. in un Istituto di ricerca, interlocutore politico sulla scena veneziana. Questa è la politica che si fonda sulla conoscenza, sulla competenza, sul merito dei problemi, prescindendo da ogni altro ragionamento di schieramento. Nell'arco di circa un anno e mezzo (entro il 1969) tutto è compiuto, compreso il nuovo Regolamento Organico, si creano le condizioni per l'attività che poi l'Istituto ha svolto negli anni seguenti.

La novità del tentativo era evidente e fu traumatica in quel momento anche perché da questa discendevano due conseguenze: se si voleva fare *Politica* (come diceva Mazzariol) politica informata, costruita su competenza e ricerca continuamente aggiornata, occorreano altri due pre-requisiti. Il primo era eliminare ogni ragionamento su maggioranza e minoranza cosa che non poteva avere alcun significato nella gestione di questo Istituto (pure se costituito nei suoi organi in Ente Locale). Se il criterio era quello della competenza nel merito dei problemi, non potevano esistere proposte "buone" e "cattive" solo perché provenienti dalla maggioranza o dalla minoranza. Questa brusca virata provocò sconcerto non solo nella maggioranza (che in questo modo si vedeva sottratta la capacità di controllo sull'organismo) ma anche nella minoranza, che non era assolutamente preparata all'eliminazione degli schemi ideologici per confrontarsi sul "caso Venezia" in termini strettamente di merito. Questo obiettivo fu perseguito con grande tenacia e fu raggiunto alla fine del 1968 quando nel Comitato Direttivo vennero rappresentate tutte le forze presenti nell'Assemblea del C.o.S.E.S. e in Provincia di Venezia, senza distinzioni tra maggioranza e minoranza, confine che invece continuava a pesare sulle altre Amministrazioni.

L'altro corollario, necessario del primo, è che si doveva creare un soggetto politico capace di intervenire per le ricerche e per la sua capacità di elaborare continuamente proposte, supportato da un Organo di direzione tecnica, un soggetto capace di confrontarsi con i rappresentanti politici sui progetti che poi il Co.S.E.S. avrebbe portato all'esterno. Nasce il cosiddetto "Gruppo di lavoro" che nel proponimento di Mazzariol aveva pari dignità, una specie di potere di veto sulle proposte dei politici e pieno diritto di proposta. In questo modo nulla poteva uscire dal Co.S.E.S. che non fosse stato contemporaneamente accettato e avesse il consenso del Comitato Direttivo e del Gruppo di lavoro.

Ultimo punto, il Gruppo di lavoro formato da giovani intellettuali veneziani, tutti scelti personalmente da Mazzariol, nel tempo rinnovatosi, ma sempre rappresentante di un carattere distintivo della specificità del Co.S.E.S., doveva trovare completamento con la costruzione di un vero e proprio organico di ricercatori. Venne assegnata dal Presidente a Paolo Costa (allora funzionario provinciale, in seguito diventerà prima docente universitario, Rettore di Cà Foscari, successivamente Ministro dei LL.PP., Sindaco di Venezia, ecc.) la responsabilità di Segretario dell'Istituto (dopo una breve parentesi aperta attorno al dott. Piero Zanardo, allora Ragioniere Capo della Provincia), mentre responsabile del settore urbanistico era l'arch. Rosanna Scalmana, coadiuvata da giovani collaboratori esterni. Veniva anticipata in questo modo la distinzione tra indirizzo politico e gestione dell'Ente (locale). Nell'ambito di tale necessità, tre nuovi ricercatori

entrano al Co.S.E.S. tra 1969 e 1970: Paolo Ceccato, Umberto Piasentin, l'anima degli inizi informatici dell'Istituto, e Giuliano Zanon. Hanno una formazione omogenea a quella del Segretario. Sono tutti e tre laureati a Ca'Foscari ed hanno sviluppato tesi su argomenti che stanno a cavallo tra l'analisi economica e i problemi del territorio. Argomenti allora poco esplorati e di avanguardia, nel quadro delle materie economiche che si collocavano in quelle che verranno chiamate qualche anno dopo le scienze regionali. Anche in questo c'è quindi una innovazione non trascurabile. Si costituiva di fatto un gruppo di persone molto coeso, motivato a muoversi assieme, responsabilizzato. Di questo Gruppo di ricerca fa parte, fin dall'inizio, un nucleo variabile di esperti che si consolida successivamente. Gianni Toniolo (economista), Bruno Dolcetta (architetto-urbanista), Paolo Costa (quando nel 1970 lascia il Coses per l'università), affiancati dall'arch. Dell'Olivo (già collaboratore al piano intercomunale con Luigi Piccinato), l'arch. Romano Chirivi, il dott. Marino Cortese e altri ricercatori dell'Irsev.

### **Il Convegno Internazionale sui problemi di Venezia**

I primi interventi pubblici del Consorzio che riguardano Venezia e la pianificazione. Con la comunicazione "*Venezia e il suo hinterland*" presentata nell'ottobre del 1969 dal Presidente Giuseppe Mazzariol al Convegno Internazionale dedicato ai problemi di Venezia, il Co.S.E.S. focalizza la sua riflessione su due punti che rimangono ancora oggi di grande attualità.

Il primo, la necessità che per affrontare correttamente il problema Venezia si esca dallo sterile *insularismo*. Il secondo, la necessità che siano attentamente e realisticamente valutate, in un *contesto* quantomeno *regionale*, le possibili alternative di utilizzo economico della Laguna e in particolare della sua portualità.

Si tratta di una visione del tutto innovativa nel contesto politico e persino nel dibattito scientifico-culturale di quegli anni, sulla dimensione e sulle funzioni della "*Città veneziana*". La convinzione che l'ambito logico ed operativo della stessa non riguardi solo *l'area lagunare*, ma che coinvolga tutta la moderna città di *terraferma*: il nuovo *Sistema urbano* che, già allora, si estende ben oltre i confini amministrativi del comune capoluogo.



In occasione del secondo Convegno internazionale « Il problema di Venezia », promosso dall'Amministrazione Comunale e dall'Amministrazione Provinciale di Venezia e tenutosi presso la Fondazione Cini nei giorni 17-18-19 ottobre di quest'anno, a nome del Comitato Direttivo del « Consorzio per lo sviluppo economico e sociale della provincia di Venezia » ho presentato alcune riflessioni relative ai rapporti intercorrenti tra Venezia e le popolazioni del suo territorio provinciale.

La mia comunicazione è stata oggetto di interpretazioni spesso interessate e tendenziose; di qui l'opportunità di pubblicarla integralmente perché, al di fuori di ogni intenzione polemica, si qualifichi, secondo i propositi con cui fu redatta, quale un positivo e stimolante contributo integrativo alla relazione introduttiva presentata su questi argomenti dall'Amministrazione Comunale di Venezia, con particolare riferimento a due punti:

- a) la necessità che, per affrontare correttamente il problema di Venezia, si eviti da uno sterile insularismo per iniziare finalmente un colloquio con le popolazioni che sono interessate alla soluzione di tale problema perché da questa sono condizionati i modi ed i tempi del loro stesso sviluppo. Pensiamo alle comunità della provincia di Venezia che vivono a ridosso della laguna, ma pensiamo anche alle altre comunità venete — in particolare Padova e Treviso — così spesso chiamate in causa senza la possibilità di far sentire la propria voce.
- b) La necessità che siano attentamente e realisticamente valutate in un contesto regionale le possibili alternative di utilizzo economico della Laguna e, in particolare, della sua portualità. E questo non per contrastare a priori un possibile — ed anzi auspicabile — utilizzo a fini commerciali del porto di Venezia, ma per evitare il radicalizzarsi di una falsa alternativa porto industriale-porto commerciale, al fine di porre concretamente l'uno e l'altro nella loro giusta prospettiva temporale.

GIUSEPPE MAZZARIOL

- 3 -

## LA LAGUNA PER VENEZIA E IL SUO HINTERLAND

Il titolo della comunicazione annunciato dal programma <sup>(1)</sup>, il nome dell'Istituto che rappresentano, mi imporrebbero di affrontare i molteplici e diversi problemi relativi alle popolazioni e al territorio situati attorno alla laguna di Venezia, per tracciarne un organico disegno, da cui evincere, se non le future soluzioni, almeno, a questo momento, una serie di possibili e motivate proposte.

Il tempo avrebbe imposto di toccare il grave problema della crescita caotica e alienante della residenza nel triangolo Mestre-Padova-Treviso, così come le angosciose urgenze della sacca di depressione dell'area meridionale della nostra provincia, che si presenta sulla gronda lagunare con il volto desolato di Chioggia: l'urgente interrogativo, culturale ed economico insieme, della necessaria ed indilazionabile riproposta della campagna veneziana che si svolge lungo il litorale nord dal Cavallino a Bibione, per un corretto ridimensionamento del fenomeno turistico-balneare; i pesanti problemi per il rilancio economico del Portogruarese da impostarsi attraverso un programma di industrializzazione il più avanzato possibile e quindi attento ai valori inalienabili, culturali e civili, di quelle comunità.

E tutto ciò sarebbe stato legittimo se l'esame critico dei documenti attraverso i quali, dalla data del preconvegno ad oggi, è stata successivamente presentata la soluzione del problema di Venezia, non ci avesse resi convinti, per la loro disarmante, contraddittoria occasionalità, della evidente incertezza delle proposte stesse così da rendere vana ogni possibilità di delineare uno schema idoneo per la compenetrazione di tali ipotesi con le esigenze del territorio, eliminando ogni base sicura per la predisposizione di quel piano comprensoriale urbanistico da tutti auspicato, e certissimamente urgente.

La disinvoltura con cui nell'arco di quindici giorni si è passati dalla convinzione che fosse essenziale allo sviluppo di Venezia « la realizzazione di un sistema metropolitano, da collocare nel triangolo Venezia-Padova-Treviso », addirittura « in effettiva concorrenza con la metropoli del (tradizionale) triangolo industriale », all'ipotesi opposta che « nel triangolo Venezia-Padova-Treviso sia da escludersi ogni previsione di insediamento superiore alla media dell'incremento demografico natu-

(1) Il programma del Convegno annunciava una comunicazione del « Consorzio per lo sviluppo economico e sociale della Provincia di Venezia » dal titolo: « Rapporti tra Venezia e il suo hinterland provinciale ».

- 3 -

rale»; così come la facilità con la quale si è trascorsi dalla negazione di ogni ulteriore utilizzo in senso industriale della portualità della laguna, in nome di una supposta, ma solo supposta anche se allentata, specializzazione commerciale della stessa, al riconoscimento contrario, esplicito, quasi esplicito, tra le righe, del significato predominante in senso industriale di tale portualità, sono solo due dei numerosi indici dell'esistenza certa di una preoccupante incertezza, di un allarmante vuoto di prospettive a medio e lungo termine, di una mancanza di responsabile senso della realtà; e tutto ciò determina una situazione di disagio politico nella quale trova spazio ogni avventurismo personale, dove alligna facile l'attivismo purchessia.

La denuncia di tale situazione mi pare atto doveroso anche se ingrato, ma viene fatta con la convinzione meditata che nessuno potrà considerare definitivo questo dibattito; e tale convinzione, che è anche speranza, mi impone, per spirito di servizio e volontà politica, di mortificarmi e fare un passo indietro rispetto ai propositi iniziali, per tentare ad ogni modo un contributo di chiarimento su almeno alcuni dei temi principali che la presente tornata di questo Convegno ha posto avanti la nostra attenzione.

#### UN'IPOTESI UNITARIA PER L'HINTERLAND VENEZIANO: « IL COMPRESORIO LAGUNARE »

Nella relazione introduttiva dell'Assessore De Michelis, viene posta la specificazione delle funzioni urbane del centro storico veneziano all'interno di un sistema corrispondente grosso modo al territorio compreso tra Venezia-Padova e Treviso. Indubbiamente le caratteristiche quantitative dei territori compresi in questo triangolo (saldi positivi del movimento demografico, percentuali di addetti a settori extra-agricoli molto elevati) si presentano analoghe a quelle delle più sviluppate aree metropolitane italiane; le caratteristiche qualitative invece (tipi di attività terziarie, presenza nel territorio di elementi tipici di un'area depressa con quelli di un'area in forte sviluppo, mancata specializzazione di funzioni tra le diverse parti del territorio con particolare riguardo alla dispersione della funzione residenziale conseguente alla trasformazione dei corpi aziendali agricoli in unità residenziali) rendono meno precisi gli attuali standards metropolitani dell'area e impongono quindi l'esigenza di ritrovare da una diversa angolatura la possibilità di considerare unitariamente, e a scala possibile, il problema di Venezia.

Allo stato attuale delle conoscenze, ci sembra che l'unica ipotesi corretta sia quella di considerare come elemento unificante dei territori dell'hinterland veneziano l'utilizzo della laguna come bene economico.

- 6 -

#### LA LAGUNA COME BENE ECONOMICO

La laguna è oggi ad un tempo causa delle preoccupazioni e fonte principale della vita delle comunità lagunari, di cui la Venezia storica è centro prestigioso.

Da un lato, i problemi di questa laguna, i suoi mali, mettono in pericolo la stessa sopravvivenza fisica degli insediamenti umani che vi si affacciano; dall'altro però essa costituisce il vero patrimonio il cui utilizzo è, alla fine, la sola effettiva motivazione della persistenza di tali insediamenti.

*I due aspetti, sopravvivenza fisica ed utilizzazione economica della laguna, sono senza dubbio correlati (non è certo possibile pensare ad utilizzi della laguna che ne pregiudichino l'esistenza e senza dubbio è ancor meno pensabile, in termini realistici, una salvezza della laguna senza esiti economici), ma in questa sede possono essere, sia pur provvisoriamente, mantenuti distinti.*

*E la distinzione diventa utile per impedire che il confronto tra le varie proposte di utilizzazione economica della laguna venga falsato dal richiamo a motivazioni, non sempre razionali — quando non siano viziate da interessi equivoci — e comunque non rispondenti, per nel rispetto di una severa politica di illuminata salvaguardia fisica del patrimonio naturale e storico della laguna, alle effettive possibilità di progetto economico, urbanistico e politico di tale realtà.*

Mi sembra pertanto non ci possano essere dubbi sul fatto che il rilancio economico e sociale di tutta la comunità lagunare ed in particolare del centro storico di Venezia dipendano direttamente dalla soluzione che si darà al problema della corretta utilizzazione economica della laguna.

*E' solo utilizzando tutta la potenzialità economica della laguna che si potranno le basi per una effettiva integrazione dell'hinterland veneziano e che si contribuirà fattivamente allo sviluppo economico dell'intera regione. Ed è solo ponendo la potenzialità economica della laguna al servizio dell'hinterland metropolitano e della regione che si costituiranno le premesse economiche e politiche per rivendicare al centro storico di Venezia quelle funzioni terziarie e quaternarie, direzionali rispetto alla regione veneta, che solo si ritengono da ogni parte compatibili con la struttura urbanistica del centro storico veneziano.*

*Per non trascurando virtualità economiche proprie dell'habitat lagunare quali la pesca, la piscicoltura, il turismo sui lidi e nelle isole, è indubbio che ciò che caratterizza la potenzialità economica della laguna è la sua portualità. Ed è questo carattere che, realisticamente, occorre definire in tutti i suoi aspetti per garantire quello sviluppo del-*

- 7 -

*L'hinterland metropolitano e dell'intera regione che solo può mettere il ruolo politico-economico di Venezia nei confronti del Veneto.*

Fino ad oggi la strategia per l'utilizzo portuale della laguna, pur non trascurando la funzione commerciale, si è prevalentemente indirizzata verso quelle attività industriali, quasi tutte di base, che lavorano lungo la costa. Tuttavia, in una prospettiva di sviluppo della intera regione — perché questa è la scala alla quale va scelta la specializzazione funzionale della portualità della laguna — si era assegnato a Porto Marghera il ruolo di valvola della economia regionale attraverso insediamenti industriali primari che avrebbero dovuto fare da snodo al sistema di industrie medie e leggere dell'intero Veneto.

Oggi, senza peraltro aver verificata la validità del primo schema, (non è possibile infatti fondare i propri giudizi sui rapporti tra industria di base e industria non di base prendendo ad esempio la industria della pietra e seconda zona industriale) uno dei motivi che hanno sostenuto il progetto della terza zona industriale è stato appunto quello di modificare, attraverso i concreti vincoli da porre agli utilizzatori, i rapporti esistenti, oggi, si direbbe, si propone un modello alternativo che individua nella specializzazione commerciale del porto di Venezia la vera funzione regionale della laguna, il vero fattore capace di agire come motore dello sviluppo del Veneto e capace di produrre una più rapida ed efficace integrazione di Venezia nel suo metropolitano.

Purtuttavia, e questo è uno degli aspetti meno consolanti del problema, nessuno oggi è in grado di avvertire serie motivazioni economiche a sostegno dell'uno piuttosto che dell'altro schema di utilizzo.

Per affermazione di coscienza la necessità, ben pochi e di ben poco conto sono gli studi e le indagini avviate su questi temi fondamentali. Nessuno oggi è in grado, responsabilmente, di spiegare attraverso quali canali e attraverso quali meccanismi, nuovi insediamenti industriali a Marghera possono contribuire ad accelerare il ritmo di sviluppo dell'intera regione. E, allo stesso tempo, nessuno oggi è in grado di dire come ed entro quanto tempo, una sviluppo della funzione commerciale del porto possa raggiungere, meglio della funzione industriale, lo stesso obiettivo.

Le due prospettive però, se si presentano sullo stesso piano quanto a mancanza di verifica tecnico-economica, si differenziano sostanzialmente per l'una una quasi realtà, l'altra una pura potenzialità.

Si può parlare di un distacco delle funzioni del porto petrolifero a Trieste? Ma fino a ieri si è lasciato costruire il nuovo petrolio della IROM, nel porto di San Lazzaro, che tra due mesi entrerà in funzione permettendo l'arrivo di petrolio da 30.000 tonnellate e che è collegato mediante un oleodotto sottomarino, anche questo di recente

- 8 -

costruzione, con i depositi dell'isola dei petroli e con la raffineria situata nella prima zona; cioè entrerà in funzione un impianto che permetterà i rifornimenti delle raffinerie di Porto Marghera a costi competitivi rispetto al rifornimento indiretto con oleodotto via Trieste per almeno dieci anni.

Si può parlare di una limitazione della funzione Porto-industriale? Ma in questo caso, si impedirebbe l'utilizzo di mille ettari di coltura già esistenti nella cosiddetta terza zona, con il solo risultato di appesantire le conseguenze delle eventuali sbalanzate dell'equilibrio idrografico provocate dall'oscuro del canale e dalle colture ormai esistenti senza aver nemmeno i vantaggi economici; si arriverebbe soltanto a mantenere inutilizzato un investimento pubblico dell'ordine di dodici miliardi e mezzo, a rendere drammatica la situazione di quei Comuni che, pur avendo tutti i caratteri per essere dichiarati deprecati, non sono stati dichiarati tali (con conseguente esclusione dei benefici di legge) perché destinati ad assorbire almeno parte dell'espansione residenziale provocata dagli insediamenti produttivi in terza zona; a rinunciare a gran parte di quei diecimila posti-lavoro che gli insediamenti nella terza zona potrebbero garantire; a compromettere non solo tutta la pianificazione urbanistica dei Comuni della cosiddetta area centrale della provincia di Venezia, ma anche tutti quegli interventi già realizzati, o in progetto, tendenti a specializzare funzionalmente in senso terziario e residenziale tutta una profonda fascia di territorio alle spalle della terza zona.

D'altra parte si può puntare a parole sulla specializzazione del porto in senso commerciale, ma nella realtà essa può avvenire solo attraverso una diversificazione merceologica ed un ampliamento del territorio del porto veneziano che si può operare di raggiungere o mediante un notevole sviluppo della regione veneta (ma in questo caso lo sviluppo del porto sarebbe una conseguenza anziché una premessa allo sviluppo regionale) o per mezzo di una politica dei trasporti autostradali, ferroviari, ed idroviali che permetta di collegare il porto di Venezia con i ricchi territori della Baviera meridionale o della Lombardia. Ma questa seconda ipotesi è posta in dubbio dall'azione silenziosa con cui vengono da qualche parte affrontati i problemi relativi ai collegamenti di Venezia con la Baviera meridionale. E la stessa politica idrovialistica, che trova sempre nuovi oppositori, sembra di questi tempi destinata ad entrare in potenza. Anche ammesso quindi che la specializzazione commerciale sia quella più opportuna, essa comporta tempi di realizzazione tali, per farla divenire struttura portante dell'economia lagunare, da collocarla molto lontana nel tempo.

Poiché questa è la realtà delle cose è altrettanto evidente come l'alternativa tra le due specializzazioni — quella industriale e quella commerciale — sia un'alternativa sbagliata perché il porre in prospet-

- 9 -

time temporali diverse e che comunque, se realizzate con le dovute garanzie, non si escludono vicendevolmente, ma anzi costituiscono due leve complementari formidabili. E non ci si rifaccia, per mettere in crisi questa soluzione realistica, ad una non meglio specificata necessità di distribuzione delle funzioni portuali tra Venezia e Trieste. Tra i due porti si possono distribuire solo quelle funzioni che non siano già economicamente vitali nell'uno o nell'altro. Poiché una certa funzione petrolifera si è lasciata che Venezia se la sia assicurata per molti anni avvenire, non rimarrebbero da distribuire che le funzioni commerciali e quelle industriali e non so, date le caratteristiche dei due porti, a quale soluzione si arriverebbe se il discorso fosse portato fino alle estreme conseguenze.

E' evidente allora che con una opportuna politica di utilizzo a fini industriali delle colmare della terza zona, cominciando dai lotti più meridionali, ci si mancherebbe per un lungo periodo un ampio grado di libertà per non pregiudicare l'eventuale utilizzo di grandi aree da parte del porto commerciale qualora, nel prossimo decennio, esso si dimostrasse effettivamente capace di assumere tali grandi dimensioni.

In ultima analisi noi non saremmo in nessun modo contrari alla inversione prospettica della tendenza quando la tendenza alternativa migliore si prospettasse effettivamente come possibile, ma non possiamo permettere che in nome di una prospettiva futura solo eventuale si venga a determinare un vuoto di spinta economica, perché ciò costituirebbe un vero disastro per Venezia, le comunità lagunari ed il Veneto intero.

In concreto oggi ci si può insegnare, precisandone però i modi e soprattutto i tempi, per la promozione anche di una specializzazione commerciale del porto, ma è indubbio che nei prossimi anni l'attività portuale sarà caratterizzata ancora e soprattutto dalla funzione petrolifera e industriale.

Se questa è la realtà, occorre renderci conto che la terza zona c'è e che va resa agibile dalla terra e dal mare, mediante interventi di penetrazione graduati, in modo da rendere assimilabile tale realtà da parte dell'organismo lagunare contenendone, giungendo, mediante una progettazione culturalmente avanzata, ad eliminare quei connotati di terribilità che oggi la rendono a parte dell'opinione pubblica invida, per farne uno degli strumenti idonei al rilancio economico e sociale della regione e quindi, sia pure indirettamente, di Venezia.

Realisticamente, l'unico problema proponibile oggi non è il « se » ma il « come » realizzare, non tanto il porto petrolifero che c'è già, quanto quello industriale, in modo da garantirsi in via assoluta e preventiva che i mostri insediamenti industriali non provochino in alcun modo danni a Venezia, anche attraverso l'inquinamento dell'acqua e

- 10 -

dell'aria. Dovranno essere stabiliti controlli pubblici, preventivi e rigorosi sui progetti di investimento per accertare che gli stessi siano « puliti » o siano resi tali mediante tutti quegli accorgimenti — per quanto costosi essi possano essere — che le tecniche più avanzate mettono a disposizione onde evitare ogni possibile danno e pericolo, per quanto minimo, al patrimonio artistico della città storica.

E' evidente che, a tale fine, analoghi controlli ed interventi nei modi e nelle forme che la legge di salvaguardia di Venezia dovrà indicare, andranno estesi anche ai progetti di insediamento o completamento della seconda zona e a tutti gli insediamenti già esistenti a Porto-Marghera.

L'assunzione della realtà della terza zona, oltre ad essere motivata dagli argomenti di carattere generale sopraesposti, trova suffragio nei risultati di una prima ricognizione effettuata nella prima e seconda zona tendente ad accertare la possibilità di far slittare nella terza, di recente costituzione, taluni insediamenti che necessitano di sviluppo o di prossimo rinnovo degli impianti in via di obsolescenza, così da rendere agibili larghe aree che potrebbero e dovrebbero quanto prima essere destinate a funzioni sociali per il centro urbano di Mestre-Marghera. Tale ipotesi è da verificare sul piano tecnico, come d'altra parte tutto o quasi quello che è stato proposto nella relazione e nelle diverse comunicazioni, ma è certo che, attraverso una intelligente gestione dell'utilizzo della terza zona, si potrebbe reperire la tanto auspicata condizione espressiva per un intervento urbanistico di tipo globale che riporti a condizioni umane possibili l'habitat della parte di Venezia situata in terraferma, parte di questo Comune tanto rilevante e decisiva nella vita comunitaria quanto negletta nella relazione ufficiale.

Un possibile slittamento dalla prima alla terza zona della attività petrolifera (realizzabile nel breve periodo per i depositi e in un periodo molto più lungo per la raffineria, per la quale occorrerebbe attendere l'obsolescenza dell'impianto) e di qualche altra delle industrie ivi localizzate e un possibile spostamento altrove (per es. nelle aree attrezzate per l'industria di Portogruaro, Cessalto, Piove di Sacco, Cavareze-Adria) di quelle industrie situate nella prima zona che non hanno alcun vantaggio dalla localizzazione sulla laguna, consentirebbe di recuperare aree preziose (si pensi a quella compresa tra via F.lli Bandiera ed il canale industriale ovest) ai fini della riqualificazione urbana di Mestre-Marghera.

Dopo queste osservazioni sul problema test attorno al quale ruotano, con scarso aggancio alla realtà e ai vari interessi delle popolazioni coinvolte, posizioni politiche e personali in lotta tra loro, mi si concedano alcune osservazioni sempre relative alla laguna intesa come patrimonio culturale ed economico di tutta la comunità veneziana.

- 11 -

## CHIOGGIA TERMINAL IDROVIARIO

Se la laguna va considerata ed utilizzata nella sua globalità al servizio di tutta la comunità lagunare, non si può dimenticare che la laguna ha una bocca portuale anche a sud, quella di Chioggia, e che a sud la laguna è facilmente collegabile, attraverso il canale di Valle, — per via idroviaria o attraverso il Po, — con il retroterra lombardo.

L'aver trascurato questi fatti è già abbastanza grave in sé, come indice di quel « neoinsularismo » con il quale vengono ancora una volta affrontati i problemi di Venezia, ma è ancora più grave se ci si pone nella prospettiva intesa ad incentivare la funzione commerciale del porto di Venezia. Se si vuole che il porto di Venezia diventi o ridiventi un grande centro di smistamento di merci provenienti dal mare non si può trascurare la possibilità che il suo hinterland si espanda verso sud ed ovest per via idroviaria. In questa prospettiva si ridurrebbe una funzione economica lagunare anche a quell'episodio, sotto il profilo storico ed artistico, di Venezia — e non tra i meno importanti dal momento che ospita ancora una popolazione di 18.000 abitanti — che è il centro storico di Chioggia.

Chioggia, e attraverso Chioggia tutta la zona meridionale della provincia di Venezia, ha bisogno di riattivare tutta la sua economia, ricevendo da Venezia ed in funzione del porto di Venezia, quelle deleghe di terminal idroviario che le sono pertinenti. E, in un discorso di specializzazioni delle funzioni dei porti, si cominci a pensare anche ad una distribuzione di funzioni tra le bocche portuali della nostra laguna assegnando a Chioggia una specializzazione portuale commerciale per i piccoli e medi tonnellaggi che da qualche tempo, autonomamente, ha già cominciato a darsi.

Chioggia ha tutte le caratteristiche di un sestiere veneziano e le conseguenti possibili deleghe, a scala ovviamente ridotta e ad essa idonea, che sono proprie di Venezia, nei confronti di un vasto comprensorio che annovera fatti di rilievo come l'insediamento balneare di Sottomarina, la città agricola di Cavareze, la prossima area attrezzata di Adria-Cavareze, tanto per citare i nodi fondamentali di una trama territoriale e sociale fitta di accedimenti, di problemi, di incognite.

Ritengo che alle funzioni terziarie di Chioggia debba corrispondere l'impegno da parte della comunità veneziana e veneta, italiana ed internazionale, che già chiaramente si è palesato nei confronti di Venezia insulare, perché vengono estesi anche a Chioggia, episodio di Venezia, tutti quegli incentivi economici statali tendenti al risanamento ed al restauro globale conservativo di un patrimonio di architettura spontanea e di opere di arte di inestimabile valore storico-culturale, tale da farci recriminare pur a distanza di anni per taluni interventi improvvisi

- 12 -

quale la strada panoramica translagunare che congiunge Motta Scirocco a Chioggia e che, oltre a tagliare ed emarginare dal grande contesto della laguna sud cinquecento ettari di barena, minaccia di provocare l'imbottimento naturale di tale ampia area con conseguenze che è facile immaginare. Contro le quali sia qui chiaramente detto che il vincolo più rigido deve essere posto perché nessun insediamento di tipo industriale abbia a localizzarsi, riconoscendo a questa città la funzione, alla stessa stregua di Venezia, di centro portuale direzionale e culturale di un ampio territorio agricolo il cui rilevante episodio industriale è ormai definitivamente localizzato nella zona di Cavareze-Adria.

## LA LAGUNA NORD ORIENTALE

L'attenzione sul problema di Chioggia è la stessa che noi poniamo relativamente a tutti gli altri episodi, pur diversi per qualità e prestigio, di questa realtà lagunare che è Venezia: Pellestrina, S. Pietro in Volta, il Lido con particolare riferimento ai due centri storici di Malamocco e di S. Nicolò, Murano, Burano, Torcello, Mazzorbo e ogni altra isola in cui si compone e si distribuisce nel tempo e nello spazio delle sue acque questa Venezia-città itinerante.

Va detto subito che noi non facciamo nessuna distinzione fra la città storica e l'ambiente che la circonda, egualmente storici, patrimoni artistici, perché opera dell'uomo l'una come l'altro, tanto che abbiamo sempre e da anni ripetuto che l'ambiente lagunare va inteso come un unico urbano, uno spazio urbano unitario, all'interno del quale si sono da secoli distribuite deleghe e funzioni la cui interrelazione costante e motiva molti degli atteggiamenti, dei sentimenti, delle espressioni, dello stesso personaggio principale che è Venezia. A tale proposito allora, non va dubbio che la parte nord orientale della laguna di Venezia vada conservata e quindi riproposta (perché non vi è altro modo di conservare che riproporre in modi attuali di utilizzo, cioè di fruizione, un bene che si è capito e che si vuole destinare all'avvenire) in termini progettuali rispettosi delle caratteristiche salienti, sotto il profilo ecologico ed ambientale, anche in considerazione dei centri urbani di Murano, Burano, Mazzorbo, Torcello, ma, allo stesso livello, degli ambienti naturali delle Vignole, che il Calmo cantava nel '500 come giardino di delizie di fama europea e che oggi non altro sono che zone che si potrebbero definire di rovinismo naturale, suggestive di certo dopo le pagine del Barré, ma destinate a degrado ulteriore ed inarrestabile se non si interviene progettualmente.

E tale problema non si riesce a risolvere di certo parlando genericamente di tempo libero, che è flatus vocis.

- 13 -

*Bisognerà anzitutto precisare che una corretta impostazione del progetto di tale vasto comprensorio lagunare veneziano è da porsi oltre i confini del territorio comunale, in una scala provinciale e interregionale: è il problema di tutta la collana di lagune che comprende anche i bacini di Caorle, Marano e Grado.*

Tralascio le motivazioni storiche, ma non posso trascurare argomenti che discendono dalla corrente esperienza urbanistica: per trovare una destinazione e quindi un utilizzo a questa parte nord orientale della laguna veneziana, dobbiamo concordare, insieme con le altre popolazioni viciniori, un piano unitario che contenga specificazioni diverse e complementari, dalla residenza ai servizi all'utilizzo della campagna, e ciò anche in relazione con talune città di servizio come S. Donà, S. Michele al Tagliamento, Portogruaro, Cervignano, e con le stesse zone turistico-balneari che si affacciano al mare da Casaltino a Jesolo, da Eraclea a Bibione fino a Lignano.

Intanto, mentre si parla di vincolo e da ogni parte si auspica rispetto per le caratteristiche morfologiche ambientali della laguna nord, per salvarci dal mare, sotto la pressione della paura e della fretta non si è esitato a costruire muri di contenimento in cemento (cito quelli lungo il canale Pordello) di una volgare trascuratezza, compromettendo forse per decenni la visione di quei paesaggi che già Cassiodoro ricordava con accenti di ammirato stupore. Si sarà già capito che vincolo deve significare soltanto impedimento al mal fare, anche quando buona sia l'intenzione, perché di certo non basta l'intenzione, a farci assolvere domani, avanti l'assise della posterità, delle nostre malefatte in un ambiente di tanta e così articolata qualità formale.

#### VENEZIA

Fino a questo momento, deliberatamente, mi sono trattenuto dal parlare di Venezia, di Venezia-Venezia, e ciò per castigarci avendone molto, forse troppo, parlato in altre sedi, diversamente specializzate, data la mia professione di storico dell'arte, ma mi corre l'obbligo, tralasciando i luoghi comuni, di citare, anche perché qui parlo in veste di Presidente del « Consorzio per lo sviluppo economico e sociale della provincia di Venezia », Georges Lengherand, che non è poeta, ma mercante e politico, e che così dice di Venezia, viva nei suoi traffici quotidiani, nella sua realtà calata nel tempo delle opere, cogliendone la forma urbana come espressione di una armonica complessità di funzioni: « A parler des maisons somptueuses, des richesses de marchandises, des boutiques et de toutes autres quelconques choses; j'ai été

à Paris à Bruges et à Gand; mais ce n'est rien contre le fait dudit Venise ».

E dopo la citazione del Mercante francese medioevale, la testimonianza di due contemporanei, questi due architetti, Le Corbusier e Kahn, che avendo per Venezia progettato due grandi strutture, hanno nel concreto proposto una interpretazione della città globalmente intesa come habitat, e ciò non a parole, ma attraverso l'inequivocabile linguaggio delle forme, e, l'uno e l'altro hanno testimoniato che la città insulare potrà assolvere alla funzione di centro ordinatore e propulsivo di una grande realtà territoriale e comunitaria, essere veramente il metro di una vita armoniosa ed lodustre, e sussistere e fiorire nella misura in cui la società attuale apra delegarla a condizioni dinamiche di vita; e che l'acqua che la circonda potrà essere sentita come elemento fondamentale e qualificante della sua stessa esistenza, e la sua particolare situazione come privilegio che la propone, oggi più di ieri, come città modello dell'avvenire, in cui funzione e forma, utilità e bellezza, ipotesi e realtà si identificano in un organismo unitario che costituisce la più straordinaria e irripetibile delle esperienze urbanistiche della civiltà moderna.

*Ma perché ciò sia, e cominciare da oggi nei prossimi giorni, bisognerà che a Venezia si guardi ai problemi di Venezia tenendo conto, e che conto, dei sentimenti e dei pensieri, da un secolo e mezzo frustrati, di coloro che ci abitano vicino, da Verona a Vicenza, da Padova a Treviso, da Rovigo a Belluno, per non dire di coloro che ci abitano ancor più da presso, da Mestre a Mirano, da Casarere a Portogruaro; e con tutti questi verificare insieme bisogni e propositi per escogitare insieme le soluzioni idonee, di tipo economico, politico ed amministrativo, per risolvere unitariamente i problemi di Venezia nel quadro generale delle istanze venete.*

*Si tratta di unire tutte le forze democratiche più avanzate veneziane per individuare gli interlocutori immediati per un discorso comune, che solo potrà legittimamente prepararsi, al di là delle prevariazioni di primogenitura storica, la strada perché Venezia sia non soltanto nei voti della classe dirigente veneziana, ma di quella veneta, il vero e solo centro direttoriale della costituenda Regione.*

Gli amici stranieri qui convenuti hanno molto fatto per Venezia e molto faranno e a Loro va il nostro grato, incondizionato riconoscimento, ma in mezzo a loro avremmo voluto vedere oggi anche i Sindaci dei Comuni della provincia di Venezia e gli amministratori delle città venete vivine ed amiche; è un voto che facciamo, che speriamo vivissimamente abbia finalmente il significato, dopo il primo ed il secondo, di un consultivo e di una verifica di volontà finalmente sicure e concordati su questa nostra problematica realtà veneziana.

## La centralità del Piano Comprensoriale

Nascono nei primi anni '70 gli studi sulla *portualità veneziana* e quello che rimane il più alto momento di elaborazione di quella prima fase del Co.S.E.S., che coincide anche con la sua più grande sconfitta, e cioè la pubblicazione sulla metodologia per la costituzione del *Piano Comprensoriale di Venezia e il suo entroterra*.

Un'operazione —con la collaborazione della Regione nata in quel momento— con un finanziamento dell'ENI, sostanzialmente aiutata dal prof. Giampietro Puppi. Con la "regia" del prof. Mazzariol, si costituisce un gruppo di studio di una trentina di soggetti che stendono, in un lavoro esaltante, il manuale per la redazione del Piano Comprensoriale per Venezia. Quel libro diventa il momento più importante di quel periodo, su di esso poi crolla la possibilità per il Co.S.E.S. di prendere direttamente in mano questo problema.



Le motivazioni erano molte e diverse. "Solo da Venezia per Venezia o meglio su Venezia da mondo a mondo come se dietro non ci fosse nulla?". Questa è un'opinione che viene rifiutata - almeno in quegli anni- e attorno alla quale nascono i primi studi (sul sistema metropolitano veneziano datano 1970).

Nasce anche l'idea che si continua a perseguire l'allargamento della città, riorganizzandola amministrativamente ad una scala più elevata, più grande, si sarebbe potuto rispondere effettivamente e concretamente ai problemi (*Città Metropolitana*).

E su questo tema che riemerge sovente uno dei motivi che porta allo scontro -epico per la storia del Co.S.E.S.- a quel secondo Convegno del 1969 sul problema di Venezia in cui Mazzariol prende una posizione molto decisa e fuori "dal coro" rispetto alle proposte che Comune e Provincia in quel momento tendono a fare. Quel momento appare oggi una importante occasione sprecata per tentare di impostare seriamente il Piano Comprensoriale. Di fatto la redazione del il Piano (alla quale il Co.S.E.S. partecipa solo con un ruolo secondario) passa in maniera sommessata, nessuno se ne accorge, nonostante la mole di ricerche prodotte. Tuttavia per l'Istituto l'autorevolezza accumulata consente di avviare un lavoro che continua nel tempo.

L'ulteriore funzione dell'Istituto è stata *l'innovazione politica*, cioè la necessità di affrontare il problema della Città Storica inserendolo in un contesto più ampio: solo ridisegnando la città nei suoi termini funzionali si sarebbe potuto poi reinventare o ridefinire delle funzioni tipiche del Centro Storico che fossero connesse con l'idea di mantenere una città viva e non di conservare un insieme di monumenti. Da un lato l'UNESCO aveva l'ambizione di impossessarsi del problema

in nome di una salvaguardia spinta fino all'eccesso e far studiare il progetto ad un importante studioso, Boleslaw Malisz, che critica il libro del Co.S.E.S. dicendo che ha il difetto *grandissimo* di "tendere alla perfezione". Ma, parafrasando Bernard Shaw, "il progetto è semplicemente troppo buono per essere vero", la procedura di programmazione proposta sembra così sofisticata da far sorgere dubbi sulla possibilità di una sua applicazione. Quindi l'unico difetto che quel progetto ha, è di non essere applicabile in un contesto come quello italiano. Affidare il progetto di Piano al Co.S.E.S. significava accettarne la metodologia, accettare l'idea che un gruppo di ricercatori potesse interloquire alla pari con i decisori politici. La classe politica di quel tempo non era pronta per questa operazione e di fatto fa in modo che il Co.S.E.S. partecipi all'elaborazione del Piano, ma non con quel peso determinante. Quell'idea passava attraverso la costituzione di un'Area Metropolitana (o come altro si volesse chiamare).

Dal 1970 si continua a perseguire questa ipotesi, ancora oggi in discussione. Certo è che l'eventuale separazione del territorio veneziano, senza questa entità, costituirebbe una sconfitta dell'impostazione originaria.

### **I problemi territoriali: Pianificazione, Osservatori, Manutenzione**

Il Co.S.E.S. è anche figlio di due momenti importanti della cultura urbanistica e programmatoria, vale a dire:

- del **IX Congresso dell'INU** (1963) "Ordinamento regionale e pianificazione urbanistica", che segnò un primo fondamentale incontro tra la pianificazione urbanistica e la programmazione economica, avviando un dialogo fra urbanisti, politici ed economisti. "La scala pianificatoria in cui lo 'spessore' urbanistico e quello economico della pianificazione saranno all'incirca equivalenti si può considerare quella regionale" e sub-regionale "il comprensorio", a questa scala doveva riferirsi la nuova legge urbanistica (Proposta Sullo) e l'attuazione della legge 167/1962, ovvero l'intervento pubblico per la localizzazione e l'attuazione dei PEEP;
- del **Progetto '80**, con la ricerca di una dimensione ottimale per la programmazione nel tentativo di forgiare uno strumento capace di tradurre le enunciazioni programmatiche in interventi.

La "programmazione" —con l'intuizione delle aree metropolitane come protagoniste— avrebbe dovuto rappresentare l'avvio di una gestione efficiente, con radicali trasformazioni nell'assetto della pubblica amministrazione, peraltro tornate attuali a distanza di 20 anni, con la attuazione della legge 142/1990; e, non va dimenticato, dei roventi anni 1966-69 quando

si individuò in tale strumento la leva "di un graduale e progressivo mutamento dei rapporti di potere a favore delle classi lavoratrici", dalla fabbrica alla città, attraverso il controllo pubblico dell'uso dei suoli.

Non a caso il Presidente del Co.S.E.S, Prof. Giuseppe Mazzariol, presentando il primo lavoro sulla pianificazione urbanistica in provincia di Venezia, richiamava l'attenzione dei politici e degli amministratori ai contenuti delle lotte dell'autunno 1969 entro le fabbriche (salario, posto di lavoro, condizioni di lavoro) e fuori della fabbrica (casa, trasporti, sanità), che dovevano dare alla politica urbanistica un nuovo motore. "Pertanto occorre passare da una considerazione della città, del modello di vita urbana come *consumo privato*, ad una considerazione della città come *consumo pubblico*, in modo da invertire i termini tradizionali di un rapporto in cui le spese di investimento che caratterizzano la città a livello dei servizi sono sempre e solo pubbliche (...), mentre il profitto dell'investimento-città è un profitto privato".

Mazzariol proseguiva indicando la formula per l'impegno del Co.S.E.S: "all'interno dei piani esistenti (...) è possibile almeno impostare una *politica attiva della casa* e attraverso *l'uso territoriale coordinato* di tutti gli strumenti operativi disponibili -la 167, i Piani particolareggiati, i demani comunali, il controllo delle lottizzazioni- è possibile utilizzare la spinta impressa dal mondo sindacale attraverso la richiesta di una *politica della casa* per avviare una *politica attiva del territorio* (...). Oggi abbiamo la carta della Regione da giocare e forse questo particolare problema può trovare qui correttamente il proprio dimensionamento nella *individuazione di comprensori* effettivi, cioè effettivamente rispondenti alla realtà socio-economica delle popolazioni".

Questi brevi accenni servono anche a interpretare la sigla scelta originariamente per il Co.S.E.S (per esteso: *Consorzio per lo Sviluppo Economico e Sociale della Provincia di Venezia*). La seconda parte della sigla si presta ad interessanti interpretazioni. Il Co.S.E.S. nasce, come abbiamo detto, come *organismo interdisciplinare*, dove un gruppo -prima molto ristretto, poi più o meno allargato a seconda dei periodi storici- di ricercatori applica un metodo di lavoro basato sul confronto di diverse modalità di approccio e differenti paradigmi interpretativi. Questo metodo rappresenta uno degli aspetti più positivi dell'esperienza di lavoro dell'Istituto poiché consente, nel contempo, di applicare, anche a ricerche settoriali, delle conoscenze d'insieme nelle quali gli aspetti economici e gli aspetti territoriali venivano posti in rapporto dialettico.

Si trattava di un approccio che contribuiva ad evidenziare le interrelazioni fra scelte economiche ed impatti territoriali sempre importanti e che, soprattutto alla fine degli anni Sessanta, erano raramente considerati come interconnessi, sia nell'ambito della ricerca, sia nella pratica degli

interventi e della programmazione.

La selezione dei temi da affrontare, la risposta alle domande: cosa produrre, per chi produrre era frutto di un lavoro collettivo del gruppo dei ricercatori interni e degli esterni (docenti universitari che prestavano all'Istituto tempo ed energie continuamente e non a richiesta" e/o "a ricerca" come avviene oggi).

Le scelte si traducevano in studi sull'organizzazione spaziale della provincia di Venezia, attraverso analisi sullo sviluppo economico, la domanda di suolo, le economie di scala, le polarizzazioni spaziali, la nuova organizzazione dei poteri e dei servizi locali dopo l'avvio dell'ente Regione, ecc.

Ogni attività del Co.S.E.S., poi, si confrontava non solo con le strutture dell'amministrazione pubblica che l'aveva richiesta o commissionata, ma spesso anche con il mondo scientifico rappresentato dall'Università e dalla struttura di ricerca regionale, l'IRSEV, con la quale il Co.S.E.S. ha collaborato proficuamente in numerose occasioni.

La prima opportunità di lavoro simbiotico fra i due Istituti è rappresentata dalla **Conferenza Regionale sul problema della Casa** (1972-73) che prosegue la collaborazione avviata - anche con Tecneco- per il Piano Comprensoriale.

L'approccio integrato economico-territoriale nella preparazione dei materiali di base per la Conferenza sulla Casa, porta il Co.S.E.S. alla ribalta nazionale, poiché attraverso questa iniziativa si tende a *coordinare* lo sforzo delle neonate Regioni nell'attuazione della Legge 865 ("Legge per la casa"). Il fermento attorno alle questioni della programmazione pubblica degli interventi edilizi abitativi, si somma all'interesse di grandi gruppi privati e delle partecipazioni statali per investimenti nei cosiddetti "complessi organici residenziali" e, più in generale, nei "sistemi urbani integrati". Nella fase di raccolta della documentazione, non solo a scala locale, il Co.S.E.S. ha modo di incontrare tutti i protagonisti, a livello nazionale, della programmazione residenziale: Governo, Regioni, Gescal, Iacp, Isvet, Cipe, CER, CNEL, ecc. e di partecipare alla "fondazione" metodologico-disciplinare di un settore nascente. Gli slogan "casa come bene d'uso", "casa come servizio sociale" dovrebbero tradursi in un modello di gestione della città "intesa come 'continuo' di servizi destinati all'uso della collettività, dalle abitazioni a tutti i tipi di attrezzature sociali, scolastiche, civili, culturali, assistenziali, commerciali, ecc."

Ma anche a Bologna, dove l'Amministrazione Comunale aveva aderito alla proposta di gestione collettiva di una città che doveva diventare di proprietà comune, in un processo che, partendo dal centro, sarebbe arrivato ad investire il resto della città fino alle periferie degradate, l'utopia si scontra con la realtà.

Il modello urbano del PEEP Centro Storico stava per essere importato anche a Venezia --sia pure con il solito ritardo- grazie ad un intervento straordinario della Gescal e alle nuove forme di finanziamento prospettate dalla nuova Legge Speciale (Legge 171/1973), ma non se ne fece nulla.

L'allentamento del dibattito sulla questione abitativa, non solo a livello nazionale ma anche a Venezia, porta il Co.S.E.S. a dirottare l'impegno dall'aspetto "casa" all'aspetto "mobilità" casa-lavoro nella macro-area veneziana.

## **1970-72 La pianificazione territoriale**

Negli anni successivi il Co.S.E.S. affronta il tema della pianificazione territoriale, a partire dalla prima *mosaicatura dei piani e degli strumenti urbanistici* adottati dai comuni. Impiegando metodologie di analisi e di previsione più corrette di quelli utilizzati fino ad allora, dimostra la incongruenza intrinseca degli strumenti vigenti .

Di qui nasce la sollecitazione verso gli Enti Locali a ritrovare nell'ambito comprensoriale la dimensione più idonea a definire un miglior assetto territoriale, superando gli egoismi e le inefficienze delle politiche campanilistiche. Il rilevante impegno politico e tecnico del Coses su questi temi, viene presentato in un convegno pubblico ed una mostra degli elaborati predisposti che si svolge a Spinea nel 1970. Analisi, elaborazioni cartografiche, interventi e atti del convegno verranno pubblicati nel primo numero di Coses Informazioni nel maggio 1971.

## **1971 Piano comprensoriale relativo al territorio di Venezia e al suo entroterra**

Strettamente connesse con la logica della pianificazione sono le esperienze di ricerca e di proposta che l'Istituto sviluppa attorno alla complessa questione di Venezia: dal progetto del 1972 per lo studio del Piano comprensoriale relativo al territorio di Venezia e al suo entroterra, redatto assieme all'Irsev e alla Tecneco, ai lavori preparatori dell'iniziativa di legge regionale per la definizione dell'ambito territoriale del Comprensorio della Legge Speciale, alle fasi di formazione e adozione del Piano comprensoriale stesso, adempimenti conseguenti all'entrata in vigore nel 1973 della Legge 171, "Interventi per la salvaguardia di Venezia".

Il Piano comprensoriale veneziano non riesce negli anni seguenti a completare il suo iter di approvazione e pertanto l'area veneziana mancherà di uno strumento fondamentale di governo. Il deludente esito del Piano -nel quale tuttavia il Co.S.E.S. aveva avuto un ruolo importante, ma eminentemente tecnico- segna un affievolimento dell'interesse e della fiducia negli strumenti generali di pianificazione e un impegno maggiore (peraltro mai interrotto dall'Istituto) su aspetti settoriali e particolari delle problematiche socio-economiche dell'area e per le analisi e gli strumenti di "policy".

## **1973 Conferenza Nazionale sul problema della casa**

L'esperienza di ricerca svolta con Irsev e Tecneco prosegue con il coinvolgimento del Coses nella redazione di una ricerca volta ad inquadrare le principali linee di intervento sulle tematiche della casa, in un periodo di grande fermento innovativo derivante dalla nuova legge (L.865/1971) e dall'inizio dell'operatività delle Regioni, in questo settore.

Coses e Irsev hanno l'incarico di predisporre non soltanto i materiali preparatori –inviati a tutti gli interlocutori a livello nazionale- e gli atti della Conferenza (svoltasi a Venezia), ma di curare il coordinamento dei lavori del tavolo interregionale di programmazione degli interventi privati e pubblici per riaprire la stagione della programmazione degli interventi interrotta con la chiusura dell'Ina Casa e il fallimento dei Cep (ovvero della pianificazione di nuovi quartieri di edilizia residenziale coordinati dal Ministero dei Lavori pubblici). Urbanistica, territorio e casa diventano temi costanti degli interessi di ricerca dell'Istituto.

### **1973 Prospettive della portualità di Venezia e Chioggia**

Nell'ambito della programmazione economica si possono ricordare schematicamente le molte ricerche ed impegni avviati dopo lo studio sulle prospettive del Porto di Venezia e sulla portualità di Chioggia che illustrano il fondamentale contributo della funzione portuale all'economia provinciale ed in particolare a quella del comune capoluogo, inteso nella sua globalità di area insulare e di terraferma. Proprio da questo studio emergono:

- l'importanza fondamentale di Marghera, sia come scalo industriale e petrolifero, ma anche il suo ruolo commerciale.
- la vera dimensione della città giornaliera che, proprio per sostenere le attività industriali e portuali (ma anche terziarie), riceve ogni giorno un flusso ingente di lavoratori pendolari provenienti dai centri più o meno vicini della provincia veneziana, ma anche di quelle confinanti di Padova, Treviso, Rovigo e non solo.

Le fondamentali analisi sui trasporti, il pendolarismo, sui flussi turistici, a cui fanno seguito quelle sulle funzioni del Centro Storico veneziano. A partire inoltre da un'interessante impostazione tecnica, si sviluppa un'attività che arriva, pur con differenti connotazioni, fino agli anni Novanta: è la pianificazione commerciale, tema poco frequentato dalla ricerca ufficiale, ma di grande impatto ed interesse per il governo delle nostre città. Attraverso quattro generazioni di Piani si arrivò alla predisposizione di circa centocinquanta Piani commerciali e per pubblici

esercizi dei Comuni della provincia. Anche questo è impegno di buona ricerca per buona amministrazione.

### **1973-1975 Definizione dell'area di riferimento per il Piano Comprensoriale di Venezia**

Sono derivati da ricerche e proposte del Co.S.E.S (pubblicate su *Coses Informazioni* 4/1972 e 5/1973) molti dei contenuti e lo stesso articolato della *Legge speciale(171/73)* e degli indirizzi per la sua applicazione.

La definizione dell'area di riferimento per il Piano Comprensoriale di Venezia deriva da una serie di elaborazioni che mutuano dal sistema delle relazioni giornaliere dei pendolari il "bacino di riferimento". Sono anni in cui le tematiche del territorio convergono in un interesse diffuso, con risultati organici importanti. Ne è esempio il dibattito sulle aree comprensoriali -l'area "vasta" come sintesi dei vari aspetti di economia territoriale- che viene ulteriormente arricchito, a Venezia, in presenza della Legge Speciale e del Piano Comprensoriale Veneziano.

Nel modello Lowry, importato ed implementato dal Co.S.E.S. in quegli anni per applicarlo al problema della definizione dell'area veneziana, si riassume la filosofia di approccio alle questioni del periodo e dell'area: si simula come e quanto le distanze pesino nel rapporto centro (con i posti di lavoro) e periferia (con le residenze) e come l'introduzione di modifiche dei tempi di trasporto, o viceversa della disponibilità di abitazioni, potessero modificare (e ottimizzare) il sistema urbano di Venezia.

Parte anche da tale esperienza la diffusione tra gli amministratori e i tecnici degli enti locali di un manuale contenente una rassegna di modelli per la pianificazione. Il Co.S.E.S traduce e pubblica il volume: *L'impiego dei modelli previsionali nella pianificazione* (1975) con l'intento di far conoscere l'esperienza inglese ad un pubblico vasto di operatori locali. Attraverso l'impiego di tali metodologie si riteneva possibile un miglioramento della prassi amministrativa e delle modalità operative degli enti locali che avrebbero dovuto ricevere un impulso dai nuovi poteri conferiti all'ente regionale, da poco operante.

### **Le problematiche comprensoriali**

All'interno del Co.S.E.S. -fino a metà degli anni '70- si sono discusse, impostate, verificate, elaborate ricerche e strategie che hanno tentato di superare le ottiche localistiche, a e per Venezia, così come -su sollecitazione dei comuni partecipanti al Consorzio, per le aree provinciali orientali (Studi per il Comprensorio Veneto Orientale) e meridionali. Ricerche che

hanno trovato un quadro logico di riferimento nel tentativo di introdurre a livello regionale, nuove forme di governo locale, ovvero innovazioni nei modelli di gestione di servizi o settori amministrativi particolari, come la pubblicizzazione del trasporto collettivo.

Il riferimento è agli Studi sui diversi pendolarismi e alle aree di gravitazione dei principali servizi pubblici ed ai convegni sui comprensori ordinari della legge regionale 80.

Concetti oramai divenuti patrimonio collettivo e consolidato, –come il rapporto casa-esodo/risanamento-restauro-esodo / rifunzionalizzazione di Venezia/ progetto e nuovo ruolo per Mestre all'interno del sistema urbano veneziano-, riassetto dei poteri locali e dei servizi apparivano in quegli anni moniti inascoltati. In sintesi il Coses intende svolgere una funzione di coscienza "critica", forse fastidiosa in momenti di "ottimismo" amministrativo.

Diverse delle ricerche e dei piani redatti con questo metodo, e che inizialmente non hanno avuto alcun effetto, sono stati poi calati nella realtà amministrativa della vita della provincia nei modi più indiretti e semplici.

Un classico esempio è quello dei Piani per il commercio. Il Co.S.E.S. entrò in maniera "pesante" su questo tema in quanto non era "appetibile" in termini politici e tecnici tradizionali. Studiata a lungo la metodologia con un Gruppo di lavoro appositamente costituito (comprendente Maurizio Rispoli, Enzo Rullani, Umberto Collesei), la si applicò a tappeto, riuscendo a sfondare.

Si può immaginare quale resistenza si ebbe nell'introduzione di questa innovazione e non solo da parte dei politici, ma anche dei tecnici. Questa innovazione, questo luogo, che in maniera trasparente costruiva ipotesi sulla base di ricerche, le presentava e confrontava, le metteva sul piatto dell'attività politico-amministrativa della Provincia, era un'innovazione che disturbava un po' tutti e che solo oggi –probabilmente- può essere apprezzata in maniera più piena.

La funzione meno appariscente, ma enormemente importante, dell'Istituto è sempre stata fornire assistenza ai Comuni. I piccoli Comuni diversi dal Comune di Venezia che per un certo numero di anni aderiscono e partecipano alla vita del Co.S.E.S., tra l'altro salvaguardandolo da alcune operazioni complicate (in alcuni momenti c'è più di qualcuno che pensa sia meglio chiuderlo). E' l'Assemblea dei Comuni che insiste nel riconoscere l'utilità dell'Istituzione e che ne impedisce la chiusura, perché il Co.S.E.S. rappresentava per tanti Comuni la possibilità di trovare un interlocutore attento. Un interlocutore che aveva voglia di valorizzarne la voce per aumentare la qualità di servizio che questi potevano dare, ma per rispondere concretamente all'idea (anche questa, di fatto, continua a sopravvivere nella vita del COSES) che non sia possibile affrontare il *problema di Venezia* se non contestualizzandolo nel suo "hinterland".

Conseguentemente il Co.S.E.S. concentra sul Veneto Orientale studi ed analisi, in particolare sulla struttura economica (Conferenza Economica del Veneto Orientale, 1976), sulla pubblicizzazione e riorganizzazione della mobilità pendolare ed i trasporti (1975-76), sul settore abitativo.

I Programmi Pluriennali di Attuazione (PPA) aprono una nuova stagione di speranza nella programmazione dello sviluppo urbano (1978). Una nuova "utopia" impegna il CoSES ad elaborare metodologie di pianificazione a livello sovracomunale nel Comprensorio Sandonatese: è la prima occasione non solo di studiare un sistema di programmazione dei fabbisogni residenziali, ma di gestirlo a scala *vasta*.

Il fallimento, a Venezia così come a livello nazionale, dell'esperienza programmatoria dei PPA dipende, purtroppo, anche dalla mancanza di studi ed approfondimenti metodologici sulla determinazione del fabbisogno regionale, assieme ad una visione troppo localistica da parte dei Comuni, che non ha consentito il successo di una impostazione in cui il Co.S.E.S. aveva individuato l'occasione attesa.

Con i PPA, così come per la redazione dei Piani Commerciali, si è configurato un esempio di messa a punto di metodologie originali ed inedite, di applicazione delle teorie a casi concreti, a necessità operative dei Comuni, con la contestuale cessione del know-how ai Committenti. Questi, però, non sempre erano in grado, per carenza di personale tecnico, di trasformare la ricerca applicata nella normale routine amministrativa.

E vennero i ruggenti anni '80, con il fallimento dei comprensori e delle politiche d'area vasta.

Il Co.S.E.S., costretto a ripiegare su sé stesso, manteneva attivi i settori di ricerca più interessanti per l'area veneziana con autocommesse, mentre le analisi e gli studi di pianificazione territoriale ed urbanistica venivano demandati dagli Enti committenti a diversi professionisti. Unici rapporti, dopo la approvazione di normative regionali in materia di normalizzazione degli elaborati e delle grafie propedeutici ai PRG comunali, con i Comuni che non erano in grado di fornire la vasta mole di conoscenze e informazioni necessarie (la "banca dati" dei Piani) e furono costretti a far ricorso al Co.S.E.S.

Lo spazio di intervento del Co.S.E.S., in questo campo, viene pertanto definito dalla disponibilità di un sistema informativo che non ha uguali nel territorio provinciale.

Il Co.S.E.S. è stato così impegnato a fornire la base informativa per la revisione del PRG di Chioggia e per la redazione del nuovo PRG di Mira e si è proposto agli altri Comuni della Provincia come momento di sintesi fra le analisi e le proposte progettuali. Ma l'esperienza con il comune di Mira, ha messo in evidenza la difficoltà di convivenza tra la funzione analitica

(Co.S.E.S.) e quella della proposta (avocata dai progettisti).

La celebrazione del 70° anniversario della fondazione dello IACP di Venezia, porta il Co.S.E.S. ad una riflessione sulle diverse problematiche collegate alla casa (quella tecnica, sociale, politica, economica, territoriale, ecc.), con un excursus storico pluridisciplinare sul rapporto fra edilizia pubblica, città e pianificazione.

Il Co.S.E.S. in questo periodo sconta uno dei più rilevanti aspetti problematici propri del fare urbanistica, cioè la difficoltà di convertire la sintesi degli studi, di carattere integrato (per la complessità delle materie sempre più numerose e prodotte da sempre più numerosi tecnici) in scelte operative di carattere prettamente territoriale.

### **Le ricerche a scala subregionale**

Il coinvolgimento del Co.S.E.S. nella pianificazione di scala sub-regionale deriva, ancora una volta, dal giacimento storico e tecnico che questo Istituto rappresenta nella realtà in questione: la "storia" urbanistica dei Comuni interessati, la "mosaicatura" degli strumenti, la sintesi degli interventi e delle normative sono riconosciuti come patrimonio organico del Consorzio.

Alle scale di intervento più vaste -area provinciale, area regionale- la qualità dei problemi non cambia: nel caso della collaborazione al Piano di Area per la Laguna di Venezia si constata il medesimo scarto tra momento analitico, che ha visto il Co.S.E.S. fortemente presente, e momento progettuale nel quale per il Co.S.E.S. è difficile valutare l'utilizzo e la pregnanza delle analisi stesse.

In seguito il Co.S.E.S. fornirà al PTRC, al PALAV e al PTP di Venezia l'interpretazione di fenomeni e tendenze del territorio osservato e delle sue funzioni che derivano da un'osservazione lunga e costante, allargata, appunto, all'insieme dei fenomeni economici e alla loro proiezione territoriale (si cita ad esempio l'analisi delle funzioni centrali di Venezia e Mestre).

### **1975- 1985 Le Conferenze economiche**

In quel contesto nascono sul versante dell'economia una serie di studi, analisi ed iniziative, che possono essere comprese sotto il titolo sintetico di *Conferenze*. Esse costituiscono dei momenti interessanti di confronto e tentativi per rispondere alle istanze che le rilevanti trasformazioni del sistema produttivo pongono anche alle amministrazioni locali.

Nel (1975) la **Conferenza sull'occupazione**, gli investimenti del Comune di Venezia e (nel 1976) quelle economiche del Veneto Orientale (ripetuta anche in una seconda occasione dopo alcuni anni), seguita da quelle di Chioggia, di Mira e dell'intera provincia (1985), segnano le tappe importanti di un impegno che si avvia dopo la crisi dei primi anni Settanta.

Ma è la **Conferenza economica provinciale**, del 1985, che mobilita di nuovo le due anime dell'Istituto nell'analisi sulle tendenze in atto nei settori economici e sulle dinamiche territoriali. A partire dai dati censuari 1981 vengono svolte le prime considerazioni sul settore edilizio e sulle dinamiche abitative negli anni '80 in provincia di Venezia e vengono riprese le analisi della mobilità pendolare per la definizione dell'area di gravitazione del bacino di manodopera veneziano.

Le *conferenze* servono ad amministratori, operatori economici e lavoratori per fare il punto sulle situazioni assai intricate che si presentano ovunque nella provincia, anche se con caratteri ed urgenze assai diversi. Dal confronto (reso possibile in tali occasioni), emergono proposte in grado di avviare iniziative utili per la soluzione, o almeno per attenuare i rilevanti disagi del sistema economico sottoposto, allora, a grandi trasformazioni. Attività produttive, lavoratori, intere comunità locali sono coinvolti da questa congiuntura lunga, caratterizzata dalla crisi generale del modello della grande industria di base, concentrata a *Marghera*, che era iniziata dopo lo *shock* petrolifero del 1973.

Il polo industrial-portuale veneziano, malgrado le innumerevoli contraddizioni che appariranno con chiarezza solo negli anni successivi, aveva (conservato) determinato, fino allora, il primato economico della provincia di Venezia e del suo capoluogo all'interno della regione. Aveva assicurato il lavoro ad oltre 40.000 addetti, provenienti dai comuni della provincia veneziana, ma anche da quelle confinanti. Aveva contribuito così a limitare gli effetti negativi di imponenti cambiamenti strutturali intervenuti nel settore primario che costituiva fino agli anni Sessanta l'attività prevalente, specialmente le aree periferiche a sud ed est della provincia, e ad offrire uno sbocco occupazionale. Il gran numero di addetti espulsi da agricoltura e pesca avevano trovato scarse possibilità di impiego nel restante tessuto manifatturiero provinciale, ancora assai fragile, ma anche poche occasioni nel settore dei servizi (non adeguati ad una domanda crescente e diversificata e concentrati in gran parte a Venezia e nei centri maggiori,).

Nel comune capoluogo il Centro Storico manifestava un rapido cambiamento nelle funzioni tradizionali e la terraferma mestina non riusciva ancora a esprimere un ruolo importante e sostitutivo di quello fino ad allora svolto dal vecchio centro città.

Partono da questi problemi le iniziative di Venezia, dei comuni del Veneto orientale e

successivamente di Chioggia, Mira e dell'intera provincia.

## **Il turismo**

E' nel contesto delle conferenze economiche che si manifestano le potenzialità del *turismo*: un settore complesso, al quale fino ad allora si era dedicata un'attenzione solo sporadica e superficiale. Esso appare come un fenomeno in grande espansione, diffuso in tutto territorio provinciale, ma con un addensamento particolarmente importante a Venezia e nelle spiagge del litorale da Sottomarina a Bibione. Emerge come elemento caratteristico per il sistema economico provinciale e assumerà nel tempo valori di assoluto primato regionale e non solo. Le numerose questioni che questo fenomeno presenta per l'economia e la società provinciali, che erano stati affrontate fin dai primi anni di attività dell'istituto, si ripresentano con maggiore urgenza. Alcune ricerche apportano fondamentali contributi, sia per la definizione di questioni metodologiche, sia per la comprensione della dimensione reale dei molteplici aspetti che lo riguardano. Di questo tratteremo diffusamente più avanti.

### **Anni '80-90: le ricerche al servizio delle esigenze degli enti associati**

Nella seconda metà degli anni Ottanta diventano sempre più frequenti le richieste da parte dei committenti, sia associati che esterni, perché l'Istituto fornisca contributi alla soluzione di esigenze, per così dire, "immediate". In questo senso il Co.S.E.S. si trasforma in una sorta di *agenzia di pronto intervento* per la soluzione o l'indicazione di Piani e progetti di carattere specifico e per la *fornitura di "servizi"* collegati con alcune nuove esigenze che risultano urgenti, anche perché imposte da una normativa che richieda una più vasta presenza delle amministrazioni locali. Tale cambiamento è agevolato, specie dopo l'inizio degli anni Novanta, dalla modifica statutaria in base alla quale il Consorzio è ritornato ad essere costituito solamente da Provincia di Venezia e Comune di Venezia, acquisendo così più flessibilità ed efficienza operativa.

Così due dei grandi temi che hanno sempre costituito i capisaldi dell'attività del Co.S.E.S., rientrano al Co.S.E.S. nella seconda metà degli anni '80: la mobilità e la casa.

### **Mobilità, pendolarismo, trasporti**

Il tema dei trasporti, o meglio della mobilità di area, si ripresenta a ridosso del censimento 1981, con l'opportunità di aggiornare la fotografia del pendolarismo e delle gravitazioni sull'area insulare: a cogliere tale occasione è questa volta l'ACTV, alla quale spetta la stesura di Piani di riorganizzazione dei servizi di trasporto, in dialettica con il Piano di bacino (a scala provinciale) ed il Piano regionale dei trasporti.

Il Co.S.E.S. fornisce il nuovo stato di fatto della mobilità (fortemente modificato); lo aggiorna al 1984 con indagini originali (permettendo di cogliere ulteriori significative innovazioni rispetto al 1981); viene estremizzata la disaggregazione dell'analisi dei flussi nell'area veneziana per permettere al committente di valutare la congruenza della rete di trasporto lagunare.

La ricerca Co.S.E.S. si è conclusa con la presentazione al convegno "Vie d'acqua e trasporto pubblico. Le riforme possibili", nel settembre 1986.

Successivamente il Co.S.E.S., con una autocommessa, mettendo a frutto la stessa banca dati, ha predisposto e implementato un modello sul sistema di trasporto lagunare pubblico nella speranza di poter approdare alla fase progettuale.

Da allora, mobilità e trasporti hanno assunto una importanza sempre più determinante nella gestione urbana. Non a caso, infatti, la legge 142/1990 assegna alle aree di gravitazione il compito di elemento determinante nella definizione territoriale degli ambiti delle città metropolitane.

A tal fine il Co.S.E.S., su incarico della Regione Veneto e del Comune di Venezia, ha rielaborato le informazioni disponibili sulle gravitazioni, giungendo ad una proposta di definizione dell'Area Metropolitana come ambito delle gravitazioni pendolari giornaliere, a partire dai dati sul pendolarismo del Censimento 1981, in quanto i soli disponibili a livello generale. La stessa verifica dell'ambito dell'Area Metropolitana di Venezia, sarà desunta poi dal quadro aggiornato delle gravitazioni pendolari, ricavato dal censimento 1991.

## **Il problema "casa"**

Il tema *casa* torna a rivestire grande interesse alla fine degli anni '80, sull'onda dell'emergenza sfratti.

Il Comune di Venezia si rivolge al Co.S.E.S. per una collaborazione statistico-informativa al proprio Osservatorio casa: questa struttura, in realtà, esiste solo a livello politico ed è in fieri dal lato tecnico-amministrativo.

Nelle more di questo avvio il Co.S.E.S. si trova a dover fornire gli input per le decisioni

amministrative, relativamente a: sfratti, trasferimenti di residenza per causa di sfratto e trasferimenti tout-court (con motivazione relativa) fuori Comune o tra aree comunali, dinamica del mercato immobiliare (con verifica delle transazioni effettive) dei soggetti (operatori dell'area ed esogeni), dati di base sulla offerta di case, pubblica e privata, sia nuove che ristrutturate e recuperate.

Tutte queste informazioni vengono "costruite" per il Comune nel suo complesso e per sub-aree, con qualche possibile confronto rispetto ad un preesistente lavoro del Daest per il solo Centro Storico. Nella costruzione di tale sistema di informazioni il Co.S.E.S. tende anche a testare la implementazione automatica dei dati che, in seguito, dovranno curare i competenti Uffici Comunali.

L'ambizione del Co.S.E.S. era quella di estendere tale sistema di osservazione alla scala provinciale, anche in ragione della competenza specifica dell'Ente Provincia -attraverso la redazione del Piano Territoriale Provinciale (che arriverà più avanti)- a governare la determinazione dei fabbisogni edilizi.

Anche in questo caso il Co.S.E.S. lavorava per collaudare e fornire metodologie ad hoc per la gestione di routine. Sulla "necessità" di tale estensione provinciale (e regionale) ha offerto una conferma l'esperienza di collaborazione alle analisi di base del PTRC e del PALAV.

È evidente che l'emergenza casa (misurata fino ad allora in base alla domanda esplicita di abitazioni) "gestita" dalla Regione (buoni casa, contributi, ecc.) e dai Comuni (assegnazioni, bandi e graduatoria di edilizia pubblica) rende improrogabile la omogeneizzazione degli archivi, tramite chiavi e codici universali che consentano osmosi e utilizzo delle informazioni esistenti.

### **1987-90: le problematiche del Porto e della zona industriale di Marghera**

La nuova ricerca su Marghera si ricollega allo studio del 1972 sulla rilevanza dell'attività portuale nell'economia veneziana, affrontando specificamente il tema di un *futuro possibile per Porto Marghera*, prioritariamente con la rilevazione puntuale delle aree e delle attività presenti, attraverso l'indagine del 1987-88. Da allora il tema non è più stato abbandonato. Costituiscono alcuni passaggi importanti: l'analisi sui cambiamenti in atto dei primi anni '90 nel polo industriale ed i contributi alla Variante al PRG per l'area industriale, adottata dal Comune, oltre che gli apporti metodologici e pratici agli studi per la valutazione dei costi derivanti dall'allontanamento del traffico petrolifero dalla Laguna. Dopo un aggiornamento della valutazione del contributo delle attività portuali all'economia locale, l'attenzione continua sino ad oggi con i temi centrali del riutilizzo delle aree dismesse e delle bonifiche, nonché con il

progetto per l'insediamento di nuove funzioni, prevalentemente connesse con la *logistica* a cui destinare gli ambiti che nel tempo si renderanno disponibili.

### **Anni '90-2000: le ricerche nel settore della pianificazione territoriale ed urbanistica**

L'attività nell'ambito del settore *urbanistico*, soprattutto nel contesto dei Piani territoriali di area vasta; si estrinseca in un contributo al Piano di area della Laguna veneta (PALAV), all'interno del Piano territoriale regionale di coordinamento, e nell'impegno per il Piano territoriale provinciale (PTP) di Venezia (a partire dagli anni Ottanta). e di quello di Padova.

Anche la nuova fase della pianificazione territoriale provinciale, che prevede la *predisposizione del Documento Programmatico Preliminare al PTCP* (Piano territoriale di coordinamento provinciale) come premessa al conferimento di importanti deleghe urbanistiche da parte della Regione, vede il COSES tra i protagonisti. Quest'impegno è proseguito fino ad oggi, con l'assistenza, offerta dalla struttura COSES, alla elaborazione dei documenti di piano.

### **Le ricerche per il comparto turistico: analisi a livello locale, regionale, nazionale**

Alla fine degli anni Settanta il centro storico di Venezia manifesta con sempre maggior evidenza le grandi trasformazioni intervenute nel suo tessuto sociale economico e demografico. Perdita ingente di residenti, chiusura di gran parte delle attività manifatturiere, sostituite da un crescente sviluppo dei servizi pubblici e del *turismo*. Quest'ultimo presenta aspetti in larga parte nuovi rispetto alla costante presenza di visitatori che ha sempre caratterizzato la città. Volumi dei flussi e tipologia dei diversi segmenti della domanda, appaiono segnare definitivamente il passaggio da un turismo di pochi ad un vero fenomeno di massa. Esso si preannuncia, già da allora, con tutte le sue potenzialità di indurre grandi cambiamenti futuri per l'assetto dell'intero comune, ma in particolare per le funzioni del centro storico. Nasce così per l'Amministrazione comunale veneziana l'esigenza di approfondire attraverso una ricerca che si rivelerà fondamentale i diversi aspetti del turismo a Venezia (pubblicata nel volume: *Il turismo a Venezia*, 1979).

Assieme alle rilevanti potenzialità in termini di apporto economico e di occasioni di lavoro, già da allora emergono nuove questioni: il conflitto tra quanti vivono di turismo e quanti sono costretti a convivere con lo stesso; l'effetto di spiazzamento che il settore turistico esercita sulle altre attività economiche e sulle funzioni presenti in città; la necessità di giudicare il turismo da

un punto di vista collettivo in termini di costi-benefici complessivi; l'esigenza di un approccio diverso secondo la tipologia dei turisti pernottanti ed escursionisti e quella di un controllo dei flussi sia mediante l'uso di particolari strumenti, sia tramite una più razionale organizzazione dei terminal d'accesso alla città.

Negli anni successivi il Coses allarga l'ambito delle ricerche sul turismo estendendolo a tutte le località rilevanti della provincia (città antica, altre aree del comune di Venezia, spiagge e litorali, provincia). A quello che, fino ad allora, veniva ritenuto ancora un aspetto minore del fenomeno, Coses dedica molti approfondimenti metodologici e conoscitivi. In particolare il turismo delle spiagge, quello all'aria aperta e il segmento assai importante della domanda diretta alle strutture extraalberghiere in particolare alloggi e seconde case, costituiscono temi di particolare approfondimento per i ricercatori dell'istituto. Su tali argomenti vengono anche pubblicati due volumi nella breve collana Coses edita dal Mulino.

Vengono inoltre affrontati argomenti di livello regionale, nazionale ed internazionale. In tale contesto va ricordata un'analisi (commissionata dall'OCSE) e le verifiche di impatto nell'ipotesi dell'Expo in collaborazione con l'Università di Venezia e quelle relative alla fattibilità del progetto di collocare tale megaevento nel Veneto, effettuata con e per la Regione Veneto. Nello stesso filone si situa anche una stima degli effetti all'interno della Regione Veneto dei flussi turistici indotti dai mondiali di calcio.

Le problematiche del settore sono state costantemente seguite anche negli ultimi anni in collaborazione con la Provincia, il Comune di Venezia ed alcune associazioni di categoria. Il COSES, da solo o associato ad altre organizzazioni, in particolare al Ciset, ha lavorato sia nell'ambito di progetti europei, sia per iniziative locali miranti a costruire quadri di riferimento complessivi (Osservatori, Newsletters), ovvero per affrontare problematiche particolari. Da ultimo, tra gli altri, vanno segnalati progetti e studi su: I nuovi prodotti turistici; Per un turismo in terraferma, Iniziative di valorizzazione turistica nella costa veneziana e slovena, *Tudeslave*, Turismo e Agricoltura, Il caso del turismo cinese in Italia, Condizioni di competitività delle strutture ricettive del comune di Venezia e della regione turistica.

### **Le ricerche sul mercato del lavoro, scuola-istruzione, immigrazione**

Le ricerche sul *Mercato del Lavoro*, le figure professionali "critiche" per lo sviluppo dei distretti industriali maturi di quattro regioni italiane; quelle sull'*istruzione*, sulla scuola, sui "drop-out" sono state svolte per conto della Provincia e/o in collaborazione con la Regione Veneto e la Regione Lombardia, il Ministero del lavoro e con altri Enti e Istituzioni ed hanno costituito per il

COSES una importante esperienza di affinamento delle metodologie scientifiche da applicare alla ricerca "sul campo". Sempre su questa materia ( intesa in senso lato come analisi delle caratteristiche dell'offerta di lavoro) vanno segnalati:

- le attività, svolte in collaborazione con Veneto lavoro, per conto dell'INPS regionale e su mandato di una specifica commissione istituita tra le parti sociali per l'emersione del lavoro nero, o per definire metodologie di stima e di analisi connesse con la nuova immigrazione extracomunitaria.
- *L'Osservatorio immigrati* per la Regione Veneto che il COSES ha attivato per alcuni anni ed è stato frutto di una collaborazione tra i ricercatori del nostro istituto e l'agenzia regionale per i problemi del lavoro.
- La collaborazione alla ricerca internazionale IN.TE.MIGRA, con l'estensione della sezione regionale;
- L'Osservatorio immigrati della Provincia di Venezia (OSIV) è la continuazione tuttora in atto, su diversa scala, dell'esperienza precedente. Quest'ultima sta alla base della competenza ormai riconosciuta al COSES su tale argomento per la quale un ricercatore dell'istituto da anni è chiamato a collaborare in vari ambiti extraregionali e a livello nazionale (Annuario Caritas).

### **Studi settoriali e tentativi di sintesi**

L'analisi di particolari *settori economici* e i quadri di lettura per una visione di *sintesi* dello stato e dell'evoluzione dell'economia e della società veneziana, hanno costituito una ulteriore costante del lavoro istituzionale dell'istituto, o di specifici incarichi di ricerca. Al primo insieme appartengono, tra gli altri gli studi, su: settore calzaturiero, artigianato, distretti industriali, cantieristica minore, diffusione delle tecnologie di rete, economia della cultura, potenzialità della produzione cinematografica, commercio, logistica.....

La molteplicità delle aree di interesse della ricerca e dell'intervento dell'istituto hanno trovato un'importante occasione di sintesi nel volume *Alfabeto veneziano* e, successivamente, nella Seconda conferenza economica provinciale del 2004. Ogni anno l'Istituto predispone una relazione e sintetici indicatori congiunturali su importanti aspetti della dinamica sociale ed economica dei due ambiti di competenza dei suoi due Ente partecipanti al Consorzio, in occasione dell'approvazione del bilancio di previsione della Provincia e per affiancare il Comune di Venezia nell'attribuzione del Rating, da parte di importanti società internazionali di

certificazione.

<p><b>Consulta i Fondaci</b></p> <p>Temi trattati dal COSES</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ <a href="#">Fondaco profilo di Venezia</a></li><li>○ <a href="#">Fondaco Profilo della provincia</a></li><li>○ <a href="#">Fondaco Turismo</a></li><li>○ <a href="#">Fondaco Commercio</a></li><li>○ <a href="#">Fondaco Acque</a></li><li>○ <a href="#">Fondaco Censimenti e Anagrafi</a></li></ul>	<p><b>Documenti e Rapporti</b></p> <p>I prodotti del lavoro di ricerca del Coses sono conservati, organizzati e memorizzati con due tradizionali modalità: i <a href="#">Documenti</a> e i <a href="#">Rapporti</a>, consultabili secondo le <a href="#">modalità</a> indicate di seguito.</p>	<p><b>Documenti</b></p> <p>Sono materiali di documentazione interna, riservata a specifici committenti o richieste, progetti e proposte di studio, resoconti parziali e progressivi di ricerche in corso, stati di avanzamento riservati al committente o ad uso interno, testi di interviste coperte dalla privacy.</p> <p>Solo alcuni Documenti sono divulgabili e/o di pubblico interesse e anche in questi casi, spesso, si tratta di materiali sui quali il committente intende mantenere almeno per qualche tempo e in versione integrale i diritti di esclusiva. Pertanto, in questa sede, troverete una ristretta <a href="#">Selezione di Documenti</a>, relativa agli anni <a href="#">2000</a>, <a href="#">2001</a>, <a href="#">2002</a>, <a href="#">2003</a>, <a href="#">2004</a>, <a href="#">2005</a>, <a href="#">2006</a>, <a href="#">2007</a></p> <p><b>Rapporti</b></p> <p>Sono prodotti di ricerca finiti, definitivi e divulgabili. A parte la riservatezza temporanea al committente (analoga a quella dei Documenti) ci possono essere casi straordinari di esclusività imposta dai contratti.</p> <p>Poiché i Rapporti sono di norma voluminosi si esclude una loro versione integrale consultabile nel sito.</p> <p><a href="#">Elenco Rapporti</a> contiene l'intera produzione per gli anni <a href="#">2000</a>, <a href="#">2001</a>, <a href="#">2002</a>, <a href="#">2003</a>, <a href="#">2004</a>, <a href="#">2005</a>, <a href="#">2006</a>, <a href="#">2007</a>.</p> <p>Precisiamo a questo fine che non sono di norma disponibili riproduzioni dei Rapporti Coses.</p> <p>In alcuni casi, d'accordo con il committente e/o in occasione di presentazioni al pubblico, vengono predisposte e distribuite versioni del rapporto.</p>
		

## I capisaldi dell'attività di ricerca del Coses

Attraverso questa relazione abbiamo cercato di ripercorrere le tappe che determinano i capisaldi dell'esperienza di ricerca del Co.S.E.S.:

- il metodo interdisciplinare nell'affrontare i problemi economico-sociali-territoriali;
- la visione complessiva, a scala provinciale ed oltre, delle strutture amministrative, tecniche e scientifiche che vi operano, con la possibilità di coordinare operazioni che coinvolgano numerosi attori;
- l'applicazione, anche a lavori settoriali, delle conoscenze d'insieme consolidate dalla struttura di ricerca che lavora costantemente in staff;
- la necessità di arrivare comunque ad un risultato, anche se non rappresenta quello atteso dal progetto di ricerca.

## La specificità del Co.S.E.S.

La funzione del Co.S.E.S. è stata quella di creare un luogo con caratteristiche del tutto **particolari** che consistevano, prima di tutto, nel far confluire conoscenze **molteplici** in un unico luogo dove questi saperi **diversi** perdessero la loro specialità per *contaminarsi* profondamente, per consentire a ciascuno di prospettare le proprie convinzioni e idee ad altri, capaci di discuterle partendo da conoscenze **diverse**, fino al punto di trovare forme di collaborazione così "intime" da poter confondere talvolta i ruoli specifici. Si è venuta a formare nel Co.S.E.S. in questo modo una cultura economico-territoriale assolutamente autentica, per certi aspetti originale, che ha prodotto una conoscenza, un atteggiamento e un modo di lavorare completamente innovativi.

In questo Mazzariol fu un grande *progettista*. Possedeva veramente l'interesse per la progettazione della città, del territorio, della forma. Il primo Presidente è stato colui che — assieme a pochissimi altri— largamente isolato e inascoltato, ha tentato di far sì che la progettazione del nostro territorio fosse un fatto importante dal punto di vista culturale, il contrario di una mera gestione, di un'amministrazione o di una malversazione, ma un obiettivo altissimo.

Mazzariol frequentava e stimava alcune persone in modo particolare: il prof. Luigi Piccinato, il prof. Wladimiro Dorigo, interlocutori reali del gruppo. Era *la Sinistra* non partitica che credeva nel **progetto**.

Questo per dire che la separazione in temi e in argomenti, che pure è necessaria per spiegare i punti centrali dell'organizzazione del Co.S.E.S., in realtà è sempre parzialmente impropria perché tutti i temi sono assolutamente trasversali.

Se si confrontasse la ricchezza di ragionamenti e di proposte che si riescono a fare, gli interlocutori che si riescono a trovare nell'area veneziana rispetto a qualsiasi altra area del Veneto priva di riferimenti e di strutture di ricerca pubbliche e che non conosce esperienze di questo tipo, vedremmo che il Co.S.E.S. ha fatto la differenza. Sarebbe senz'altro ingiusto non ricordare che il Co.S.E.S., e l'IRSEV, hanno costituito luoghi diversi, ma con continue capacità di interlocuzione e che sono nati entrambi grossomodo dallo stesso spirito.

Il Co.S.E.S. aveva un'idea molto alta del ruolo pubblico.

Un'idea molto strutturata della complessità territoriale, dell'interdipendenza dei fenomeni territoriali, economici e sociali. Ciò ha consentito di portare molto avanti, in termini di qualità, la scelta degli strumenti di ricerca operativa.

Molte delle tecniche, degli strumenti di esplorazione, i modelli di vario tipo mai economici soltanto, ma sempre anche territoriali, avevano contagiato un po' tutti e consentivano di introdurre necessariamente un controllo implicito dei ragionamenti che si andavano facendo, coniugando sempre gli effetti territoriali e di scelte di localizzazione alle strategie.

L'altra linea portante è stata l'auto-commessa.

Il Co.S.E.S. si è sempre impegnato in ricerche autocommesse, nel senso che ha ritenuto suo dovere formulare teorie, disegni strategici, investire il gruppo degli interlocutori di problemi e di quesiti, presentandoli nella forma strutturata della risposta possibile. segnalare cioè strumenti e nuove tecniche sempre nello spirito di servizio che però nulla aveva della ricerca volta all'immediato consenso, ma semmai quello della ricerca in rapporto autodidattico.

Nel supporto alla redazione di politiche comunali, anche urbanistiche, il Convegno di Spinea è stato la prima uscita ufficiale del Co.S.E.S. con un grosso lavoro di redazione, di tavole sinottiche e confronto di Piani.

Il Co.S.E.S. ha sempre visto l'amministrazione territoriale nel suo insieme utilizzando strumenti interpretativi, costantemente alla ricerca della dimensione conforme dove i problemi si ponevano e non si è mai fatto rinchiudere in logiche parziali. A quel punto era già da tempo matura l'idea che bisognasse governare la questione veneziana —di fatto evoluta pesantemente

nel dopoguerra— alla scala conforme dei problemi e da qui l'operazione del Piano Comprensoriale.

Il Co.S.E.S. aveva cominciato dopo quel primo episodio stendendo il Piano del Comune di Mirano dimostratosi ottimo se ha consentito a Mirano di diventare la città meglio pianificata dell'entroterra, di dotarsi di un grande demanio pubblico, di aree e parchi, di offrire uno sviluppo organizzato alle frazioni.

Dopo l'episodio del Piano Comprensoriale si è rotto il rapporto tra il Co.S.E.S. e la società civile e c'è stata una riappropriazione da parte delle amministrazioni comunali del potere di pianificazione.

Il Co.S.E.S. si è allora frammentato su temi speciali, cioè ha perduto la capacità o la volontà di presentarsi come interlocutore complessivo. Ha accettato la spaccatura della globalità, delle complessità della pianificazione in sottotemi nel modo migliore, introducendo elementi del tutto nuovi: la questione portuale da un lato in una visione regionale e interregionale e la questione del turismo, impegnandosi a fondo anche nel tema della casa. Però di fatto ha dovuto necessariamente chiudersi all'interno di problemi di carattere più particolare. In tal senso veniva meno, in parte, la capacità del Co.S.E.S. di pesare sull'ideazione del territorio. Iniziava pertanto la dimensione di autocommessa, nel senso della capacità-volontà di riappropriarsi di alcuni temi e di esercitare su questi il diritto di proposta.

Il Co.S.E.S. tende quindi ha dare risposte a tutti coloro che devono prendere delle decisioni su questo territorio: quando c'è da prendere una decisione importante, vi si ricorre, gli esperti sanno quasi tutto e se non lo sanno rapidamente si attrezzano offrendo risposte eccellenti.

Per il Piano di Area della Laguna di Venezia si è ricorsi all'IRSEV e al Co.S.E.S., per il disegno dell'Area Metropolitana e così via. L'Istituto ha prestigio, è credibile, costa poco.

In un momento della sua storia piuttosto importante il Co.S.E.S. è stato impegnato sul tema della casa, strategico per far sì che Venezia rimanga una città abitata, sul pericolo che gli elevatissimi estimi catastali che erano stati fissati a livello nazionale (un record assoluto) potessero impedire anche a chi vive in casa di proprietà (soprattutto le categorie più deboli) di continuare a farlo. Il Co.S.E.S. si è impegnato per arrivare in breve tempo, alla formulazione del ricorso, con un prodotto di ricerca e non con una tesi preconstituita. Questo è stato un momento importante, in parte anche progettuale.

Ancora, ha lavorato sulla manutenzione urbana, in un momento nel quale non era ancora molto

diffusa la coscienza degli amministratori delle nostre città su questo tema, vuoi per motivi economici, dal momento che i fondi a disposizione nei bilanci per la manutenzione urbana sono irrisori, vuoi anche per motivi politico-elettorali, considerato che una politica di gestione e di buona manutenzione non ha lo stesso ritorno dell'opera pubblica.

## **Valore e prospettive**

Alcune delle elaborazioni e delle conoscenze accumulate dal Co.S.E.S. sono state di un livello molto alto, paragonabile a quello di alcuni Centri di ricerca nazionali (come Cresme, Censis, ecc.). Il problema è quanto queste capacità ed esperienze, questa memorizzazione di metodo e di capacità di elaborazione sono state -e ancor più quanto saranno- usate e valorizzate negli anni futuri.

Ciò che va capito e valorizzato sono le potenzialità di innovazione e di apertura allo sviluppo di qualità che oggi sono perseguibili (vale per Porto Marghera e fino al riuso della Città Storica e del territorio provinciale nel suo complesso). Questa è la partita in cui strutture come il Co.S.E.S. avrebbero dovuto attivarsi già da anni.

Il Co.S.E.S. (oggi COSES) in questa fase storica, e in questo territorio, potrebbe e dovrebbe essere valorizzato diversamente, invece è stato chiamato solo episodicamente su commesse specifiche, molte volte 'solamente' analitiche.

La situazione, in parte, sta cambiando. Una nuova fase pare riaprire la voglia di analizzare, conoscere, verificare le potenzialità che il nostro territorio più di altri possiede, le risorse disponibili, quindi di prefigurare le strategie per ricominciare a fare economia, analisi e scelte politiche.

Si tratta di cogliere questo periodo come occasione di rilancio tecnologico e di uno sviluppo della ricerca qualitativamente molto più avanzato. Forse si potrà recuperare la capacità di utilizzare le analisi economico-territoriali al fine di individuare i punti strategici dello sviluppo: dal turismo all'innovazione tecnologica, dalla riprogettazione/riuso della prima zona industriale allo sviluppo portuale, dall'ambito lagunare a quello di terraferma, dai ristretti limiti comunali all'area vasta e ai temi della città metropolitana, del più razionale assetto istituzionale delle principali agglomerazioni urbane e, segnatamente, dell'area metropolitana centro veneta e altri impegni di ricerca dall'Osservatorio Casa, ai temi ambientali e del rischio industriale, fino alla formulazione del Piano Strategico comunale, non trascurando le tematiche dell'immigrazione e dello sviluppo economico locale/globale.



## Due considerazioni finali

In tutti questi anni l'Istituto ha avuto come suo principale obiettivo quello di dare risposte non episodiche alle domande provenienti dai governi, dagli Enti e dalle Istituzioni locali, contemperando l'efficacia delle analisi di settore con le ricerche di base. Il bilancio di tutto ciò, del tentativo di coniugare risposte efficaci con ricerca di base, non può non presentare, ovviamente, luci e ombre. Non sempre il tentativo di pervenire alla sintesi voluta dal suo fondatore (prof. Giuseppe Mazzariol) ci sembra riuscito.

Spesso il Co.S.E.S. ha svolto solo un ruolo strumentale o, viceversa, di mera testimonianza culturale, a volte addirittura mal sopportata. Spesso tale insuccesso è da attribuire ad errori di linguaggio e di atteggiamento. Molte, d'altra parte, sono state le analisi messe nei cassette, mentre perduravano le prassi dominanti di amministrazioni distratte dal giorno per giorno e dalla miopia dell'acquisizione di fragili consensi.

Ma non sempre è stato così, anzi spesso è stato il contrario. Molte delle idee e delle proposte maturate in quasi 40 anni di attività dell'Istituto sono entrate a far parte del patrimonio comune della cultura amministrativa di quest'area.

Se si scorre il dossier sulla storia del Co.S.E.S. predisposto per il venticinquesimo della fondazione si trova, tra i ricercatori, i collaboratori, i dipendenti e gli amministratori, gran parte della classe dirigente veneziana di questi ultimi anni e questo non può essere che un motivo di orgoglio per l'Istituto.

Con questa consapevolezza, amministratori e ricercatori dell'istituto si mettono ancora una volta a disposizione di Venezia in spirito di servizio per le comunità e le amministrazioni che compongono il consorzio, ma anche nella consapevolezza di rappresentare un luogo di confronto e di approfondimento dei problemi che riguardano l'ambito territoriale in cui l'ente agisce. La speranza come sempre nella sua vita è quella di poter contribuire con le sue analisi e proposte a districare le questioni più complesse e contribuire a risolverne alcune. Considerare le complessità e proporre modalità di intervento efficaci ed efficienti è una sfida alla quale oggi, come 40 anni or sono, amministratori e ricercatori dell'istituto intendono perseguire, in un momento per tanti versi complesso come l'attuale, ma anche molto importante per la costruzione del futuro di questa città e del suo territorio, intesi nella multiforme e ricca varietà delle loro componenti.

## **Elenco materie trattate**

Le principali materie trattate dal nostro istituto di ricerca sono elencate nel seguito:

### *Ambiente*

alte maree - beni ambientali - impatto ambientale - protezione civile - rifiuti - rischio industriale

### *Casa*

case turistiche - edilizia pubblica residenziale – manutenzione

### *Porti, Aeroporti, Trasporti*

porto - Porto Marghera – aeroporto – infrastrutture –traffico acqueo- sublagunare

### *Mercato del Lavoro*

domanda-offerta di lavoro - nuove professionalita' - politiche del lavoro - transizione scuola - lavoro

### *Pianificazione Territoriale*

area metropolitana - arredo urbano - piani - piani di settore – urbanistica – pianificazione strategica

### *Popolazione e Mobilita'*

demografia - pendolarismo - immigrazione - movimenti migratori

### *Questioni Istituzionali*

finanza locale - governi locali - legge speciale - normativa – città metropolitana - separazione Venezia-Mestre

### *Scuola e Formazione*

osservatorio istruzione

### *Settori e Comparti Produttivi*

agricoltura - artigianato - commercio - costruzioni - industria - terziario - sistema imprese

### *Sistema Sociale*

disagio sociale - sanita' - servizi sociali - politiche sociali – giovani- immigrazione extracomunitaria- rom

### *Terzo Settore*

strutture organizzative - lavoratori

## *Turismo*

case turistiche - comunicazione turistica - economia turistica - indagini sui turisti - pianificazione turistica - politiche turistiche - professioni turistiche - turismo e ambiente- turismo e centri storici

## Attività editoriale

Le ricerche del COSES, oltre a trovare spazio in propri quaderni di ricerca (Documenti e Rapporti COSES) e in collane collettive o riviste.

- COSES, Le case dei turisti. Dimensioni e qualità del ricettivo residenziale nelle Spiagge veneziane, Il Mulino, Bologna, 1999.
- COSES, Commercio e città. Un laboratorio per il piano commerciale di Venezia, Il Mulino, Bologna, 1997.
- COSES, Una provincia ospitale. Itinerari di ricerca sul sistema turistico veneziano, Il Mulino, Bologna, 1996.
- COSES, Alfabeto veneziano 1996. Economia e società nell'area metropolitana veneta, Il Mulino, Bologna, 1996.
- COSES-Regione Veneto, Immigrati nel Veneto: lavoratori senza casa?, Venezia, 1995.
- Scuola Superiore di Servizio Sociale, La supervisione, Franco Angeli, 1995.
- Scuola Superiore di Servizio Sociale, Rapporto sulle professioni sociali, Venezia, 1990 e 1992.
- Co.S.E.S.-Provincia di Venezia, Atlante dei vincoli paesaggistici della provincia di Venezia, Venezia, 1991.
- Co.S.E.S.-Comune di Venezia, Il polo industriale di Porto Marghera. I cambiamenti in atto, Franco Angeli, 1991.
- Scuola Superiore di Servizio Sociale, Il domani e l'attimo. Un'indagine tra giovani in un'area del Veneto, Fondazione Corazzin, 1990.
- Scuola Superiore di Servizio Sociale, Il tirocinio. Modelli e strumenti dell'esperienza delle scuole di servizio sociale italiane, Franco Angeli, 1990.
- Co.S.E.S.-Comune di Venezia, Porto Marghera: proposte per un futuro possibile, Franco Angeli, 1990.
- Co.S.E.S.-IACP, Edilizia popolare a Venezia, Electa, Milano, 1983
- Co.S.E.S.-Giunta Regionale del Veneto, La disciplina e la pianificazione del commercio. Esperienze e prospettive, Venezia 1981
- Co.S.E.S.-Comune di Venezia, Il turismo a Venezia, Venezia 1979.

- Co.S.E.S.-Department of the Environment Welsh Office, L'impiego dei modelli previsionali nella pianificazione, Venezia 1975

## **Rapporti di ricerca**

L'elenco integrale dei Documenti e dei Rapporti Nuova Serie è reperibile sul sito Internet, per le ricerche precedenti si fa riferimento al repertorio riportato nello spazio sottostante.

Tra i lavori svolti nel periodo più recente, di seguito dall'**elenco dei Rapporti** di ricerca prodotti si segnalano i più recenti:

Rapporto 48

### **Il Porto di Venezia negli anni Novanta**

Rapporto 49

### **Analisi e proposte per la redazione del Patto Territoriale del Miranese**

Rapporto 50

### **Il ruolo dell'agricoltura nel contesto del Miranese**

Rapporto 51

### **Traffico Acqueo a Venezia e nella Laguna. Rilevazione 21-4-2000**

Rapporto 52

**Relazione sui caratteri strutturali e congiunturali dell'economia e della società in provincia di Venezia (1999-2000) Allegato al Bilancio di Previsione della Provincia di Venezia. Anno 2001**

Rapporto 53

**Un disegno unitario per la nuova Città del Piave**

Rapporto 54

**Traffico Acqueo a Venezia e nella Laguna. Campagna di Rilevazione 6 Ottobre 2000**

Rapporto 55

**Piano Territoriale Provinciale. Turismo Nautico: un contributo per il piano strategico del litorale provinciale (raccolge i documenti COSES nn. 262, 272, 294)**

Rapporto 56

**INTEMIGRA. La presenza immigrata nelle regioni adriatiche. Il caso del Veneto**

Rapporto 57

**Osservatorio Provinciale Istruzione Venezia. Il sistema istruzione nella provincia di Venezia**

Rapporto 58-59-60-61-62

**Traffico Acqueo a Venezia e nella Laguna. Rilevazioni 2001**

Rapporto 63

**Campagna Rilevamento Traffico Acqueo - Magistrato alle Acque. Estate 2001**

Rapporto 64

**Relazione sui caratteri strutturali e congiunturali dell'economia e della società in provincia di Venezia (1999-2000). Allegato al Bilancio di Previsione della Provincia di Venezia. Anno 2002**

Rapporto 65

**La Cantieristica Minore nella provincia di Venezia**

Rapporto 66

**Intervento nelle situazioni di disagio in comune di Martellago**

Rapporto 67

**Rapporto Intermedio Rilevazione Traffico Lagunare 2002**

Rapporto 68

**Traffico Acqueo a Venezia e nella Laguna. Rilevazione - Magistrato alle Acque. Campagna Invernale 2002**

Rapporto 69

**Indagine sui piani terra del centro storico di Venezia, soggetti ad eventi di marea fino a 130 cm sul l.m.m., nelle isole di competenza del Magistrato alle Acque**

Rapporto 70

**Primo rapporto sulla Scuola Veneta. 2002**

Rapporto 71

**Criteri per l'insediamento delle Medie strutture di Vendita nel comune di Venezia**

Rapporto 72

**Opportunità economiche e tecnologie di rete in provincia di Venezia**

Rapporto 73

**Il trasporto merci a Venezia insulare. Descrizione del sistema merci attuale in comune di Venezia. Approvvigionamento urbano a Venezia Centro Storico.**

Rapporto 74

**Traffico Acqueo nella Laguna di Venezia. Rapporto Finale sulle Rilevazioni.**

Rapporto 75

**La Cantieristica Minore in Comune di Venezia.**

Rapporto 76

**Criteri per l'insediamento delle Medie Strutture di Vendita nel comune di Venezia**

Rapporto 77

**Relazione sui caratteri strutturali e congiunturali dell'economia e della società in provincia di Venezia (2000-2001) Allegato al Bilancio di Previsione della Provincia di Venezia. Anno 2003**

Rapporto 78.1

**Effetti della produzione alberghiera sull'economia veneziana.**

Rapporto 79

**Venezia Laboratorio Cultura. Indagine sulla dimensione economica dell'offerta culturale a Venezia**

Rapporto 80

**I Flussi Turistici ufficiali a Venezia: un confronto con il contesto più vasto**

Rapporto 81.1

**Rapporto Osservatorio Immigrazione- Provincia di Venezia**

Rapporto 82.1

**Stradario della Provincia di Venezia**

Rapporto 83

**L'incidenza del sistema dei trasporti sui livelli di sviluppo socioeconomici in Provincia di Venezia**