

# STORIA DELLA RESILIENZA DI VENEZIA

QUADERNO  
2025.03

Sfide e trasformazioni economiche, sociali e urbanistiche degli  
ultimi due secoli

---

Pierpaolo Campostrini, Damiano De Marchi, Silvia Oliva, Carlo Urbani



ISBN 979-12-985613-2-8

© Copyright 2025

*Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità  
Venice Sustainability Foundation (VSF)*

*In copertina  
Costruzione dell'acquedotto di Venezia  
Ph Archivio Veritas*

Sede Operativa: 30124 Venezia - S. Marco 176, Calle del Cappello Nero  
Sede Legale: 30124 Venezia - S. Marco 4136  
<https://vsf.foundation/>

Progetto Grafico VSF  
Novembre 2025

# Storia della resilienza di Venezia

Sfide e trasformazioni economiche, sociali e urbanistiche degli ultimi due secoli

*Damiano De Marchi*<sup>1</sup>, *Silvia Oliva*<sup>1</sup>,  
*Pierpaolo Campostrini*<sup>2</sup>, *Carlo Urbani*<sup>3</sup>

<sup>1</sup>*Venice Sustainability Foundation*

<sup>2</sup>*CORILA*

<sup>3</sup>*Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti*

## Abstract

***Il presente quaderno è parte delle attività di ricerca del progetto trasversale di VSF T1 - Scenario Obiettivo di Sostenibilità Integrata per Venezia e il suo Territorio e nello specifico il sottoprogetto SPI - Storia della resilienza di Venezia.***

Venezia ha una storia millenaria di resilienza, che l'ha vista costantemente impegnata nel trovare un equilibrio nella sua specificità di territorio tra terra e mare, chiamato a ridefinire quotidianamente e in modo innovativo il rapporto tra uomo e natura e tra urbs e civitas.

Negli ultimi duecento anni, i cambiamenti economici, tecnologici, sociali che hanno trasformato il mondo hanno coinvolto anche Venezia che ha interpretato questo cambiamento nella sua unicità, anche ripensando il suo rapporto con la dimensione insulare.

Nella pagine di questo documento si è scelto di focalizzare l'analisi, proprio, sulla lettura di quanto avvenuto negli ultimi due secoli e di come Venezia abbia agito nel ridefinirsi rispetto alle tematiche caratterizzano il suo contesto urbano: residenza, economia, turismo, infrastrutture, relazione e alleanza con la laguna. Temi che sono anche oggi al centro del dibattito cittadino e che sono il focus delle attività di VSF. La presente analisi vuole offrire un contributo a una riflessione sulla vicenda storica di Venezia, mettendo in luce le azioni intraprese dalla città e senza nascondere le criticità, per restituire il quadro di insieme nel quale si sono sviluppate tale trasformazione e provare ad aprire lo sguardo sul futuro.

Il filo rosso che lega i capitoli e le pagine di questo libro è la narrazione di come Venezia abbia tracciato una sua personale storia di resilienza, attraverso politiche, interventi, innovazione, dibattiti, e a volte anche errori, che oggi pur nelle criticità esistenti le permettono di aspirare a tracciare un modello di sviluppo futuro sostenibile.

**Keyword:** resilienza, innovazione, residenzialità, turismo, economia, reti, infrastrutture, servizi avanzati, Venezia storica, Venezia funzionale, scenario di sostenibilità urbana integrata.

# Indice








<b>Premessa.....</b>	<b>8</b>
Il progetto “Scenario Obiettivo di Sostenibilità Urbana Integrata per Venezia e il suo Territorio”.....	9
<b>1. Gli interventi fisici in laguna, dagli albori alla fine della Repubblica di venezia.....</b>	<b>11</b>
1.1 Diversioni.....	12
1.2 Bonifiche.....	13
1.3 Scavi.....	14
1.4 Nuove vie.....	15
Bibliografia.....	17
<b>2. Lo sviluppo delle reti infrastrutturali di trasporto.....</b>	<b>18</b>
2.1 Il collegamento ferroviario Venezia-Milano ed il ponte translagunare (1846).....	18
2.2. Il Ponte stradale.....	20
2.3. Le trasformazioni urbanistiche e le prime case popolari.....	21
2.4. I transiti delle navi e le modifiche alle bocche di porto.....	23
2.5 L'aeroporto di Venezia.....	23
Bibliografia.....	25
<b>3. Le reti istituzionali: istruzione e sanità.....</b>	<b>26</b>
3.1 L'istruzione a Venezia.....	26
3.2 La sanità a Venezia.....	30
Bibliografia.....	34
<b>4. Le attività economiche a Venezia: dalla nascita di Porto Marghera ad oggi.....</b>	<b>35</b>
4.1 La Venezia industriale prima di Porto Marghera.....	35
4.2 La nascita di Porto Marghera (1917) e l'apertura di Venezia alla Terraferma e al Veneto.....	39
4.2.1 Gli insediamenti industriali nella prima zona di Porto Marghera.....	41
4.2.2 I lavoratori.....	42
4.2.3 Dimensione urbanistica e residenziale.....	44
4.3 Gli Anni '50-'60: gli anni della trasformazione.....	45
4.4 Un nuovo modello di sviluppo economico per Venezia: servizi, turismo, cultura nella Città storica, industria, logistica, servizi alle imprese in Terraferma.....	50
4.5 Il declino di Porto Marghera, la sua trasformazione e le ipotesi di una nuova destinazione.....	55
Bibliografia.....	57
<b>5. Dai piani regolatori per la città alla Legge Speciale.....</b>	<b>59</b>
Bibliografia.....	63
<b>6. Il periodo della salvaguardia moderna: dal “problema Venezia al MOSE”.....</b>	<b>64</b>
6.1 Il “problema Venezia” nel secondo dopoguerra.....	64
6.1.1 Il 4 novembre 1966 e i successivi interventi.....	65
6.2 La storia del MOSE.....	66
6.2.1 Gli albori.....	66
6.2.2 Il prototipo: Mo.S.E. (Modulo sperimentale elettromeccanico).....	67
6.2.3 Il progetto preliminare del 1992 ed il contrasto istituzionale sino al 2000.....	67
6.2.4 Il Consiglio dei Ministri del 15 marzo 2001 ed il completamento della progettazione.....	68
6.2.5 Il progetto definitivo e la “prima pietra”.....	68
6.2.6 La discussione sulle “alternative” al MOSE nel 2006.....	69
6.2.7 Archiviazione della procedura di infrazione da parte della Commissione Europea.....	69
6.2.8 Il primo funzionamento del MOSE, il 3 ottobre 2020 e le cento volte successive.....	70
Bibliografia.....	71

<b>7. Venezia e il turismo: un abbraccio (im)mortale.....</b>	<b>72</b>
7.1 Premessa: il turismo è cosa seria.....	72
7.2 La natura commerciale dell'economia cittadina.....	72
7.3 La presenza degli elementi essenziali del turismo.....	74
7.4 L'accoglienza nello (e dello) spazio urbano.....	76
7.5 La cristallizzazione dell'immagine della città.....	78
7.6 Venezia e il turismo: un approccio data-informed.....	82
Bibliografia.....	87
<b>8. Verso uno scenario di sostenibilità urbana integrata per Venezia e il suo territorio.....</b>	<b>88</b>
<b>Autori.....</b>	<b>92</b>

## Elenco delle abbreviazioni

- ATER** Azienda Territoriale per l'Edilizia Residenziale della provincia di Venezia
- CIPE** Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica
- CNR** Consiglio Nazionale delle Ricerche
- CORILA** Consorzio per il coordinamento delle ricerche inerenti al sistema lagunare di Venezia
- CVN** Consorzio Venezia Nuova
- DL** Decreto Legge
- DPCM** Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri
- IACP** Istituti Autonomi per le Case Popolari
- ISPRA** Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale
- ISTAT** Istituto Nazionale di Statistica
- IUAV** Istituto Universitario di Architettura di Venezia
- IVSLA** Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti
- JPI OCEANS** Joint Programming Initiative Oceans
- MATM** Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
- MOSE** Modulo Sperimentale Elettromeccanico
- MIT** Massachusetts Institute of Technology
- OGS** Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale
- PA** Pubblica Amministrazione
- PRG** Piano Regolatore Generale
- REA** Riequilibrio e Ambiente
- RDL** Regio Decreto Legge
- SADE** Società Adriatica di Elettricità
- SIA** Studio di Impatto Ambientale
- SIN** Sito di Interesse Nazionale
- SP1 / SP2 / SP3** Sotto-progetti 1, 2 e 3 del programma VSF
- TAR** Tribunale Amministrativo Regionale
- TEN-T** Trans-European Transport Network
- UGC** User Generated Content /
- UNESCO** United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
- VM** Venezia metropolitana
- VIA** Valutazione di Impatto Ambientale
- VSF** Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità / Venice Sustainability Foundation

## Elenco delle dimensioni territoriali di Venezia

Dimensione territoriale	Denominazione
	<p><b>Venezia funzionale</b></p> <p>Area composta dal territorio del Comune di Venezia e da altri 15 Comuni facenti parte del bacino del <b>pendolarismo quotidiano</b>: Cavallino-Treporti, Chioggia, Dolo, Jesolo, Marcon, Martellago, Mira, Mirano, Mogliano Veneto, Noale, Quarto d'Altino, Santa Maria di Sala, Salzano, Scorzè, Spinea</p>
	<p><b>Venezia storica</b></p> <p>Venezia insulare dei <b>sestieri</b> (Cannaregio, Castello, Dorsoduro, San Marco, San Polo, Santa Croce) e delle isole della Giudecca e di Sacca Fisola</p>
	<p><b>Venezia lagunare</b></p> <p>Insieme della Venezia storica e delle altre isole della <b>Laguna</b> di Venezia (Burano, Murano, Torcello, Lido, Malamocco, Alberoni, Pellestrina, San Pietro in Volta e altre isole minori)</p>
	<p><b>Venezia di terraferma</b></p> <p>Porzione di <b>terraferma</b> appartenente al Comune di Venezia: include i quartieri di Favaro Veneto, Mestre Centro, Carpenedo, Chirignago, Zelarino, Trivignano, Marghera, Bissuola, Cipressina, Gazzera, Catene, Campalto, Malcontenta e l'Aeroporto Marco Polo di Tessera.</p>
	<p><b>Comune di Venezia</b></p> <p>Area corrispondente al territorio amministrativo del <b>Comune di Venezia</b>: è l'insieme della Venezia lagunare e della Venezia di terraferma.</p>
	<p><b>Venezia metropolitana</b></p> <p>Area composta dai territori dei 44 Comuni appartenenti alla <b>Città Metropolitana di Venezia</b></p>
	<p><b>PaTreVe</b></p> <p>Area composta dai territori della Città Metropolitana di <b>Venezia</b> e delle Province di <b>Padova</b> e <b>Treviso</b></p>

## Elenco delle figure

<b>Figura 1</b> Cippo di conterminazione n. 16, Margine a laguna del litorale di Lido, sull'argine destro del Rio Strocca.....	10
<b>Figura 2</b> Il corso dell'Adige fino al '500.....	12
<b>Figura 3</b> Progetto di Vincenzo Coronelli per un ponte tra Giudecca e San Marco.....	15
<b>Figura 4</b> Ponte ferroviario translagunare.....	18
<b>Figura 5</b> Elevato del progetto di stazione dell'allacciamento sublagunare tra Venezia e il Lido.....	19
<b>Figura 6</b> Piazzale Roma alla fine degli anni '30.....	20
<b>Figura 7</b> Gruppo di case popolari nelle chiovere di San Giobbe.....	21
<b>Figura 8</b> Case sane ed economiche realizzate tra la fine dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento nel tessuto veneziano.....	21
<b>Figura 9</b> Distribuzione delle scuole dei chierici e dei sestieri nel 1787.....	25
<b>Figura 10</b> Studi di dettaglio e ingresso IUAV di Carlo Scarpa all'ex convento dei Tolentini.....	29
<b>Figura 11</b> Planimetria dell'Ospedale Civile (1832).....	31
<b>Figura 12</b> Veduta area dell'Ospedale al Mare (anni '30).....	31
<b>Figura 13</b> Manifesto pubblicitario della fabbrica Bernardi a San Girolamo (inizi '900).....	35
<b>Figura 14</b> Mulino Stucky e Fabbrica Fortuny alla Giudecca.....	35
<b>Figura 15</b> Pianta della ditta "Sardi G. e C." ai Bottenighi (1886).....	36
<b>Figura 16</b> Targa nel nuovo quartiere di Santa Marta.....	37
<b>Figura 17</b> Industria a Venezia nel 1911.....	38
<b>Figura 18</b> Proposte per un ampliamento del Porto Commerciale di Venezia (1905).....	39
<b>Figura 19</b> Assunti nel periodo 1925-1940 per luoghi di nascita e domicilio. Comp. % per luoghi di nascita.....	42
<b>Figura 20</b> Domiciliati nel Mestrino assunti alla Breda e alla Montecatini per distretto di nascita.....	42
<b>Figura 21</b> Porto Marghera, centrale termoelettrica SADE, lo stabilimento in costruzione, 1926.....	45
<b>Figura 22</b> Numero di residenti nel Comune di Venezia per aree (1951-2021).....	46
<b>Figura 23</b> Zone industriali di Porto Marghera.....	49
<b>Figura 24</b> Composizione degli addetti per ramo di attività.....	50
<b>Figura 25</b> Numero di addetti e variazione media annua per territori (1951-2011).....	51
<b>Figura 26</b> Numero di addetti, variazione media annua e peso dei settori per territori (1951-2011).....	52
<b>Figura 27</b> Comune di Venezia. Numero di imprese attive: Var. % 2023-2013 e peso sul totale 2023 per settori.....	53
<b>Figura 28</b> Posizioni lavorative: variazione 2013-2023.....	53
<b>Figura 29</b> Stato delle procedure per la bonifica dei terreni - Giugno 2024.....	55
<b>Figura 30</b> Prospetto riassuntivo delle case popolari costruite e da costruire.....	59
<b>Figura 31</b> Immagini dell'alluvione del 1966.....	64
<b>Figura 32</b> MOSE: sezione tipo ed elementi costruttivi.....	69
<b>Figura 33</b> Corte del Fondaco dei Tedeschi (1616).....	72

<b>Figura 34</b> Stabilimento Balneare Rima (1899).....	75
<b>Figura 35</b> Hotel Royal Danieli (1870-1890).....	77
<b>Figura 36</b> Esempi di espansione del brand Venezia.....	78
<b>Figura 37</b> The Venetian Resort Las Vegas.....	79
<b>Figura 38</b> Morte a Venezia (1921).....	80
<b>Figura 39</b> Tra le prime “statistiche” del flusso turistico a Venezia.....	81
<b>Figura 40</b> Forestieri a Venezia (1844).....	82
<b>Figura 41</b> Movimento ferroviario semestrale (1844).....	82
<b>Figura 42</b> Arrivi turistici registrati.....	83
<b>Figura 43</b> La regione turistica veneziana.....	84
<b>Figura 44</b> Offerta ricettiva di posti letto nella Venezia storica e quota relativa.....	84
<b>Figura 45</b> Annunci online di affitti brevi.....	85

## Premessa

Il presente documento vuole rileggere la storia della resilienza di Venezia, con lo scopo di far emergere i temi essenziali per la strutturazione di uno “Scenario obiettivo” di sostenibilità urbana integrata per la Venezia attuale e futura. Certamente, tale ricostruzione non ha la pretesa di dare una lettura storica esaustiva, impresa già brillantemente realizzata in numerosi altri contesti, quanto di mettere in luce un percorso di riflessione capace di rileggere, sia pure per sommi capi, la catena degli eventi avvenuti per evidenziare un filo conduttore di interpretazione degli aspetti più rilevanti che interessano attualmente il territorio veneziano, nella duale visione di urbs e civitas. Venezia infatti è una città “vera” che, come tutte le città, non può essere letta soltanto guardando l’urbs, ovvero il suo costruito, magari solo quello storico, senza considerare la civitas, la sua comunità e l’evoluzione dei suoi bisogni e delle sue espressioni. La selezione effettuata dagli autori si concentra su alcuni elementi storici degli ultimi due secoli, utili a mettere in luce gli aspetti più rilevanti e quelli che hanno contribuito a disegnare la Venezia dell’oggi e possono aiutare a immaginare la Venezia del futuro.

Il presente documento è frutto di un gruppo di lavoro multidisciplinare che coinvolge - con il coordinamento del Professor Paolo Costa, presidente del Comitato Scientifico di VSF - CORILA e Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti. La modalità di narrazione e analisi tratta le diverse questioni, per immagini, documenti storici, voci dei protagonisti, progetti specifici, con l’obiettivo di costruire il mosaico della storia della resilienza di Venezia. Le tematiche affrontate coprono gli interventi sulla laguna per la sua salvaguardia, l’innovazione, le infrastrutture fisiche e sociali, l’economia, la residenzialità, il turismo. Ogni aspetto richiamato è strettamente connesso all’altro nel delineare l’evoluzione complessiva, mantenendo uno sguardo particolare e significativo rispetto all’autore di ogni capitolo. Nello specifico i capitoli sono:

- Gli interventi fisici in laguna, dagli albori alla fine della Repubblica di Venezia, a cura di Carlo Urbani (IVSLA)
- Lo sviluppo delle reti infrastrutturali di trasporto, a cura di Pierpaolo Campostrini (CORILA)
- Le reti istituzionali: istruzione e sanità, a cura di Carlo Urbani (IVSLA)
- Le attività economiche a Venezia: dalla nascita di Porto Marghera ad oggi, a cura di Silvia Oliva (VSF)
- Dai piani regolatori per la città alla Legge Speciale, a cura di Carlo Urbani (IVSLA)
- Il periodo della salvaguardia moderna: dal “problema Venezia al MOSE”, a cura di Pierpaolo Campostrini (CORILA)
- Venezia e il turismo: un abbraccio (im)mortale, a cura di Damiano De Marchi (VSF)
- Verso uno scenario di sostenibilità urbana integrata per Venezia e il suo territorio, a cura di Damiano De Marchi e Silvia Oliva (VSF)

## Il progetto “Scenario Obiettivo di Sostenibilità Urbana Integrata per Venezia e il suo Territorio”

Il progetto “Scenario Obiettivo di Sostenibilità Urbana Integrata per Venezia e il suo Territorio”, di cui questo lavoro è parte, rappresenta un'iniziativa strategica e trasversale di VSF. Nasce con lo scopo di delineare una visione condivisa di sviluppo sostenibile per il futuro di Venezia e della sua area funzionale, capace di orientare e coordinare le azioni dei soci lungo una traiettoria comune, coerente con le grandi transizioni ambientali, economiche e sociali attualmente in corso. L'aspetto distintivo è la sua dimensione prospettica: lo scenario proposto non è inteso solo per indicare un orizzonte futuro auspicabile, ma fungere da vera e propria mappa per la trasformazione del territorio, offrendo indicazioni e orientamenti operativi.

Il progetto adotta come dimensione territoriale di riferimento la Venezia funzionale, intesa come l'area urbana estesa che include i territori interessati dai flussi quotidiani di pendolarismo, superando, quindi, i confini comunali. Questa scelta riflette inoltre la volontà di VSF di facilitare logiche metropolitane e interconnesse, in linea con la prospettiva europea del Green Deal e della rete TEN-T.

Il progetto si articola in tre sotto-progetti complementari:

- **SP1 – Storia della resilienza di Venezia:** una rilettura funzionale della storia urbana e ambientale veneziana, incentrata sulle tematiche che hanno riflessi sul presente e utili alla costruzione dello scenario futuro.
- **SP2 – Osservatorio della Sostenibilità:** sviluppo di una reportistica periodica incentrata sull'analisi dell'evoluzione della Venezia funzionale, con focus tematici in relazione alle dimensioni della sostenibilità integrata.
- **SP3 – Scenario Obiettivo di Sostenibilità Urbana Integrata:** redazione di un documento strategico condiviso di scenario di sostenibilità integrata, a orizzonti temporali progressivi, in grado di supportare le politiche pubbliche e guidare le attività dei soci lungo traiettorie convergenti.

# 1. Gli interventi fisici in laguna, dagli albori alla fine della Repubblica di Venezia

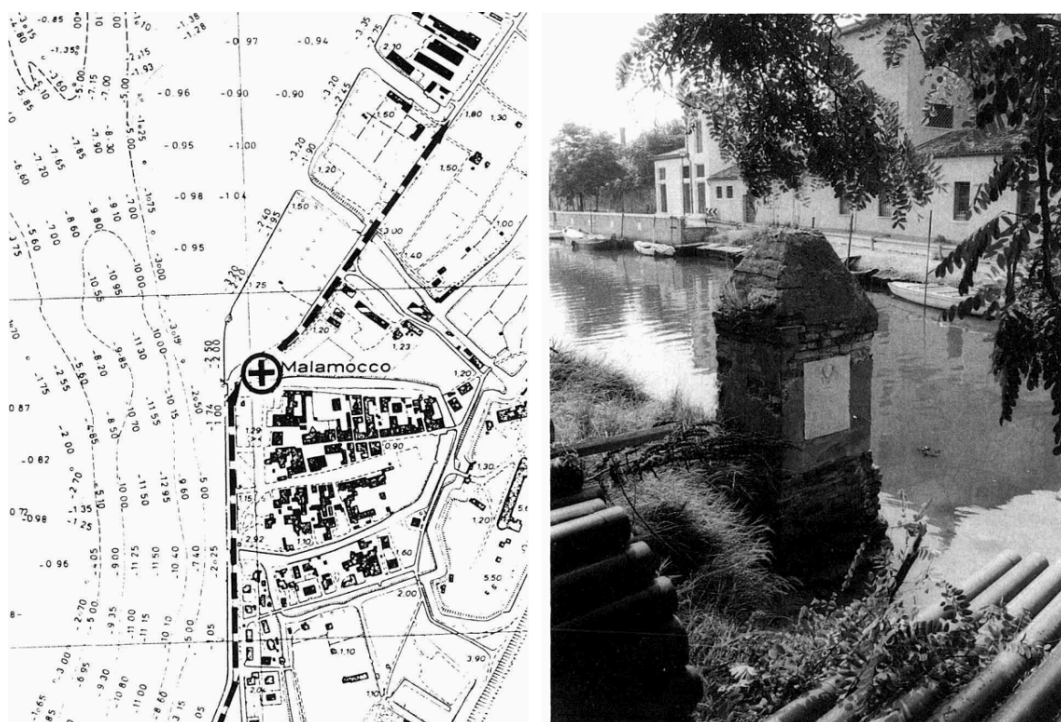
a cura di Carlo Urbani (IVSLA)

## DALLE «TUMBE» ALLA CIVITAS

*La laguna era adatta ad ospitare una popolazione di rifugiati, che fuggivano dalla Terraferma, ma l'installazione definitiva pretendeva lavori considerevoli.*

(E. Crouzet-Pavan)

Portato a termine alla vigilia della caduta della Repubblica di Venezia, il progetto di stabilire una volta per tutte i confini della laguna, attraverso la posa di 100 cippi di “conterminazione”, offre l'ideale spunto iniziale per una riflessione più generale sul rapporto tra la città e il suo ambiente lagunare. Secondo Bernardino Zandrini, l'autore delle difese a mare chiamate “murazzi”, una volta fissati i confini la laguna poteva «essere libera di pubblica ragione, senza che in essa potesse mai porsi badile o zappe, piantare, arare, far cavamenti, argini, fabbriche o altro lavoro di qualunque sorta si fosse, il quale valesse ad impedire la libera espansione delle acque salse». Era inoltre stabilito che al di là di questa linea «per cento pertiche non potesse essere fatta arginatura di alcuna sorte».



**Figura 1** Cippo di conterminazione n. 16, Margine a laguna del litorale di Lido, sull'argine destro del Rio Strocça.  
Fonte: Armani E., Caniato C., Gianola R., (a cura di), (1991)

Insieme alla linea di demarcazione non si stabiliscono solo i confini geografici, ma anche i confini mentali tra un “dentro” e un “fuori”: dentro è da conservare, fuori è manomissibile; dentro è bello, fuori è brutto;

dentro è città, fuori è campagna; dentro è nobile, fuori è popolano; dentro è cultura, fuori è volgare. Soprattutto: dentro è naturale, fuori è artificiale.

In realtà, anche per Venezia in quanto ambiente antropico vale il principio di essere *“il risultato, tormentato e discontinuo, dell’opera trasformatrice dell’uomo nei riguardi della ‘natura’ [...] il momentaneo, transeunte risultato di un equilibrio precario fra interessi, necessità, gusti diversi fra loro, e dell’equilibrio fra le loro successive risultanti e le forze di suggestione, di condizionamento, di resistenza opposte dal quadro naturale prima che dalle forze umane in movimento”*<sup>1</sup>.

Non solo, dunque, le opere per evitarne l’interramento causato dalla sedimentazione dei fiumi sfocianti al suo interno, ma tutti i lavori progettati e portati a termine dall’uomo per consentire di rendere abitabile, confortevole, adatto («*commoditas*», «*utilitas*» o «*sanitas*» sono i principi in base ai quali deve agire i Giudici del Piovego – la prima magistratura incaricata della tutela del demanio – a partire dal XIII secolo) alle diverse finalità l’ambiente lagunare, le sue paludi, i suoi canali sono stati interventi che *“hanno modificato radicalmente e mantenuto nella sua struttura attuale del tutto artificialmente”*<sup>2</sup> l’ambiente lagunare veneziano (Rinaldo, p. 143). Non c’è palo, riva, fondamenta, canale, sacca, palude della laguna di Venezia che non abbia risentito della presenza di una comunità umana. Per secoli, dunque, il processo di inurbamento ha significato un analogo sviluppo continuo di modifica del rapporto tra terra e paludi che ha visto dalla frammentazione originaria delle isole progressivamente la realizzazione di una trama urbana, che vede nel progetto di Cristoforo Sabbadino del 155, il definitivo, immodificabile equilibrio fra terra e acqua, fra Venezia e le sue lagune.

Si tratta di un intervento di manomissione del quale possono essere individuati i principali temi riunendoli per categorie: diversioni, bonifiche, scavi, nuove vie.

## 1.1 Diversioni

Uno dei fattori fisici più rilevanti, e probabilmente anche tra i più ricordati, nel condizionare l’evoluzione della laguna è stata certamente l’estromissione dei fiumi, conclusa nel 1896.

Alla fine del Seicento la laguna di Venezia è ormai un *“territorio storicizzato”*, modellato dall’uomo per bloccare la naturale evoluzione: argini perimetrali lungo gran parte della gronda di terraferma, generalizzato marginamento di isole e *“sacche”* all’interno dell’estuario, rafforzamento delle difese a mare lungo i litorali, otturazione di canali e bocche portuali e realizzazione di palade, moli guardiani ed altri manufatti a protezione delle tre bocche superstiti.

Senza alcuna pretesa di esaustività, si possono ricordare i principali interventi come quello di divisione delle acque dolci dalle salate ai Bottenighi, fra Marghera e Fusina, davanti all’isola di S. Marco Boccalama agli inizi del XIV secolo, cui seguirà la deviazione delle acque del Brenta da Fusina al bacino di Malamocco, una diversione che verrà completata alla metà del XVI secolo con lo sbocco di Brenta e Bacchiglione nella laguna di Brondolo; successivamente toccherà al Po, al Musone, al Piave, al Sile.

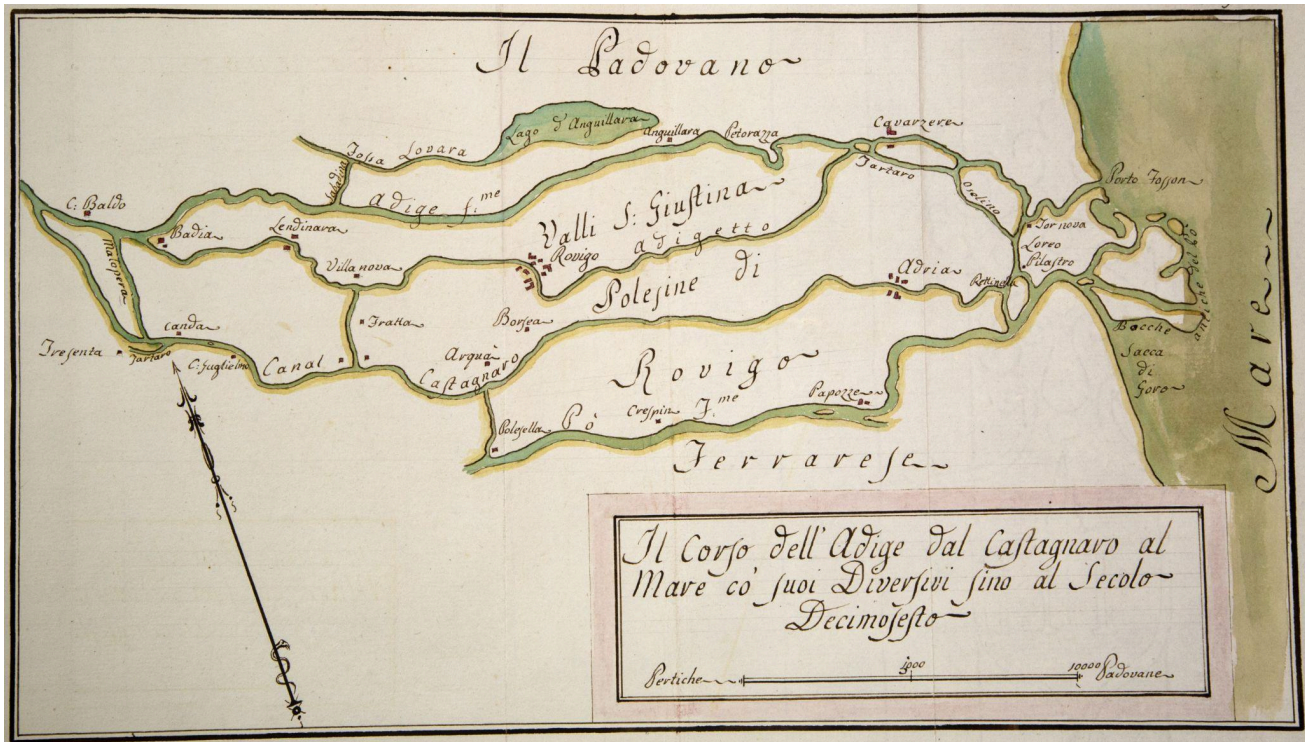
Si tratta di una sequenza di interventi finalizzati non solo a ridurre il fenomeno della sedimentazione ma anche, ad esempio, a rimediare alle condizioni naturalmente avverse dell’ambiente lagunare, come la mancanza di acqua potabile per cui, già a partire dal XIV secolo, si progetta di farla arrivare dal Brenta attraverso un canale di derivazione verso il bacino di Venezia, progetto che verrà ripreso alla metà del XV

---

<sup>1</sup> Dorigo W. (1973)

<sup>2</sup> Rinaldo A. (2023)

secolo individuando Sant'Andrea della Zirada come punto di arrivo di un acquedotto per il trasporto dell'acqua del Brenta.



**Figura 2** Il corso dell'Adige fino al '500. Fonte: Zandrini B., (1726)

Gli interventi operati durante la Repubblica non furono privi di conseguenze per quanto riguarda il territorio veneto, avendo provocato degli effetti contrari sui fiumi stessi, diminuendone le pendenze e impedendo il libero scolo delle campagne. L'Ottocento è attraversato da dibattiti, al centro dei quali si trova la figura di Pietro Paleocapa, sull'opportunità di provvedere alla reimmissione dei fiumi in laguna, anche sulla spinta delle amministrazioni provinciali venete, preoccupate per la gestione critica degli episodi alluvionali: il caso più eclatante fu rappresentato dal Brenta, la cui reimmissione (1840) durata oltre 50 anni fino al 1896 causò l'interramento di circa 28 km<sup>2</sup> di laguna sud.

A questi interventi di alterazione della naturale evoluzione dell'ambiente lagunare si accompagnano anche quelli finalizzati a ridurre l'impatto dell'acqua salata in entrata dall'Adriatico o a scopo difensivo: chiusure parziali e riaperture delle bocche di porto a Sant'Erasmo, al Lido – anche con catene – e a Malamocco, costruzione di difese a mare – i “murazzi” – a Pellestrina e a Sottomarina.

## 1.2 Bonifiche

Rendere abitabile un ambiente originariamente ostile come quello lagunare significa innanzitutto procedere a opere, grandi e piccole, di bonifica: dai primi insediamenti fino alla metà del '300 la curva delle bonifiche permane decisamente ascendente, poiché il progressivo sovrappopolamento delle contrade centrali determina la ricerca di spazio.

Nel IX secolo le bonifiche interessano soprattutto l'area di Rialto e di Dorsoduro: riferisce il cronista Giovanni Diacono che al tempo del doge Orso “in Rivoalto etiam paludes cultandi homines licenciam habuerunt et domos edificandi contra orientem; insulam namque que Dorsumdurum vocatur,

consulente illo, composita fuerat”; pochi decenni dopo viene avviata la costruzione di un “civitatis murus” che si estendeva da Castello fino a Santa Maria del Giglio.

L'area realtina è continuamente oggetto di interventi manutentivi e manomissori: ancora nel XIII secolo si colma, si pavimenta e si collega al Canal Grande la palude di San Matteo, palude che bloccava l'espansione del mercato di Rialto, contestualmente a una dei grandi interventi rappresentato dall'operazione “*Giudecca nuova*” che rappresenta la più sistematica azione di bonifica condotta sotto il controllo comunale.

Progressivamente alla bonifica seguono il consolidamento delle rive e la costruzione di fondamenta per stabilizzare meglio il suolo: alla Trinità, ad esempio, intorno al 1300 il Maggior consiglio ordina la costruzione di una banchina di pietra che sostituisca le antiche «*fundamenta rippi de lignamine*». Tali irrobustimenti sono funzionali anche all'aumento della capacità di carico dei magazzini e dei depositi in proporzione allo sviluppo dei traffici e dei commerci.

La Peste Nera segna nettamente la fine di questa continua attività di recupero di paludi e acquitrini con una lenta ripresa che si concluderà con quello di Sant'Andrea della Zirada e a Sant'Antonio di Castello avvenuto alla fine del Quattrocento e che segna, di fatto, la fine dell'età della crescita, formalizzato con il progetto di Cristoforo Sabbadino del 1557 di definire il perimetro della città mediante una fondamenta continua in pietra d'Istria, raccordata da 36 ponti, lo scavo di 3 nuovi bacini, la concentrazione alla Giudecca della cantieristica privata e l'identificazione di nuovi terreni da costruzione.

### 1.3 Scavi

Un altro aspetto significativo degli interventi di manomissione dell'ambiente lagunare è rappresentato dall'adeguamento della portata dei canali agli imperativi della crescita urbana e dello sviluppo delle attività marinare e artigianali.

Sarà sufficiente, essendo impossibile riportare un elenco esaustivo, segnalare alcuni dei più rilevanti, come, ad esempio lo scavo di “*punta Bagnera*”, a est dell'isola di San Giorgio Maggiore, condotto nella seconda metà del XIV secolo per liberare il Canale di San Marco davanti al molo, deliberando – come ricorda Bernardino Zandrini – di “far portare il fango che se ne estraesse, sopra del lido”.

Tra il XIV e il XV secolo sono ripetute le operazioni di scavo del Canal Grande per portarlo a una profondità di 2,40 metri così da consentire la navigazione commerciale, poiché questo era “talmente atterrato et munito che se opportunamente non se le provveda, fra pochissimi anni né il bucintoro nostro se potrà apresentar a le rive della piazza, né le nave potranno descargar a la doana”.

Compromesso l'accesso dalla bocca di porto di San Nicolò, troppo poco profonda per le navi, nel corso del XVIII secolo si preferisce riaprire, scavando e mantenendo, il canale di Santo Spirito che da Malamocco conduce dietro l'isola di San Giorgio e da qui attraverso il canale Orfano passando tra Sant'Elena e la Certosa giungere all'Arsenale, fino alla fine del XIX secolo.

Ma a Venezia si scava anche per costruire cisterne e pozzi per l'acqua potabile, che altrimenti deve essere portata con le barche dalla terraferma.

## 1.4 Nuove vie

Alle opere di bonifica, volte a consolidare rive e fondamenti delle isole, e a quelle di scavo, finalizzate a mantenere navigabili i canali interni che rappresentano la prima rete di comunicazioni, il processo di urbanizzazione vede rapidamente formarsi un secondo impianto di viabilità costituito dalle vie di terra: già nel XII secolo, le assi portanti della rete stradale sono rappresentate da una calle pubblica sulla quale si innestano le calli private che possono essere acquistate, vendute e impegnate così come gli altri immobili. Vengono, dunque, aperti varchi, si procede a trasformazioni, allargamenti e pavimentazioni, su cui si vengono a moltiplicare i ponti, con una inevitabile conseguente trasformazione del sistema di collegamento viario che prevede la possibilità di alternare la via d'acqua a quella di terra. Alla fine del XIII secolo il dibattito attorno al progetto di un ponte sul rio di Cannaregio rivela tutta la complessità della transizione da un sistema viario basato sull'acqua a uno terrestre e, pochi decenni più tardi, l'esistenza di un ponte in pietra a San Moisè conferma l'avvenuto passaggio.

Da questo punto di vista, il XVI secolo – quello della *renovatio Urbis* sansoviniana al tempo del doge Andrea Gritti – costituisce il livello massimo di intervento pubblico, lo sforzo di correggere le “imperfezioni della natura” per dare alla città costruita sull'acqua dignità formale e funzionale al pari delle altre capitali europee. Nel 1535 viene istituita una nuova commissione appositamente creata per *“ornar et commodar la città”*, sono gli anni in cui a Sansovino viene affidato l'incarico di ripensare la Platea Sancti Marci e le Fabbriche Nuove a Rialto. Coerentemente con il piano immaginato dal Sabadino vengono realizzate le fondamenta a San Girolamo e, soprattutto, le Fondamenta Nuove, mentre verso la fine del secolo si procede a Rialto alla sostituzione del ponte di legno con uno di pietra: scriverà Bernardino Zendrini che questo è *“d'arco molto ampio, con duoi gran pilastri massicci l'uno per parte, benissimo palificati per assodar il terreno, e sopra postovi legnami molto grossi et incrociati e qui sopra s'incominciò a fare le fondamenta di tutta la massa [...] affine, che quello che non concedeva la natura del luogo senza le ripe, e la forma dell'arco scemo, per non rende molta incomodità al salire, si venisse a conseguire con l'arteficio”*. Non è un caso, dunque, se in questo stesso periodo si comincia a ipotizzare di costruire un ponte translagunare che colleghi Venezia e Murano, ampliando la topografia della città: lo farà nel 1560 Giovanni Matteo Bembo, nipote di Pietro e difensore di Cattaro, immaginando che *“si potria sperare che fra non molti anni il mondo lo vedesse così con gli occhi, et lo laudasse per la più rara cosa d'Italia, come ora noi lo veggiamo col pensiero”*.

Nonostante le ipotesi, anche le più ardite come quella di Vincenzo Coronelli per un ponte che mettesse in collegamento la Giudecca con San Marco, bisognerà attendere la metà dell'Ottocento con la costruzione del ponte ferroviario perché vengano messi in esecuzione altri ponti sul Canal Grande, sui canali minori e sulla laguna, in un numero tale da scandalizzare un intellettuale come Pompeo Molmenti che parlerà di vera e propria “mania pontaiola”.

Con il ponte ferroviario e quello automobilistico, Venezia perde il suo caratteristico isolamento, si apre una via di comunicazione tra il dentro e il fuori.



## Bibliografia

Armani E., Caniato C., Gianola R., (a cura di), (1991), *I cento cippi di conterminazione lagunare*, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti;

Crouzet-Pavan E. (1996), *La maturazione dello spazio urbano*, in Storia di Venezia, Istituto della Enciclopedia italiana;

Crouzet-Pavan E. (1997), *Sviluppo e articolazione della città*, in Storia di Venezia, Istituto della Enciclopedia italiana;

Comitato per lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali - Istituto di Idraulica dell'Università di Padova (1971), *Evoluzione della laguna di Venezia*, s. n;

Dorigo W. (1973), *Una legge contro Venezia, natura. Storia, interessi nella questione della città e della laguna*, Officina;

D'Alpaos L. (2010), *Fatti e misfatti di idraulica lagunare. La laguna di Venezia dalla diversione dei fiumi alle nuove opere alle bocche di porto*, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti;

Rinaldo A. (2023), *Il governo dell'acqua. Ambiente naturale e ambiente costruito*, Marsilio;

Zendrini B. (1726), *Memorie storiche dello stato antico e moderno delle lagune e di que' fiumi che restarono divertiti per conservation delle medeme*, ms. Biblioteca dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti.

## 2. Lo sviluppo delle reti infrastrutturali di trasporto

*a cura di Pierpaolo Campostrini (CORILA)*

Non c'è niente di più clamorosamente errato nel ritenere Venezia sempre uguale a se stessa. Le “grandi opere” infrastrutturali, avvenute in momenti cardine e “di svolta” della storia, hanno segnato grandi trasformazioni, che si sono riverberate nel tessuto urbano come in quello sociale.

In questo capitolo vengono ricordati i principali e “grandi” (per dimensione, costo e tecnologie applicate) interventi che, dopo la caduta della Repubblica, hanno portato alla infrastrutturazione della città nel XIX e nel XX secolo, riprendendo per ciascuno le linee che ne hanno ispirato la progettualità, comprendendo le ragioni e gli obiettivi e individuando (soprattutto) gli effetti di medio e lungo termine sulla città, anche in chiave prospettica.

### 2.1 Il collegamento ferroviario Venezia-Milano ed il ponte translagunare (1846)<sup>3</sup>

Dopo il Congresso di Vienna del 1815, con la creazione del Regno Lombardo-Veneto, sotto il controllo dell'Impero Austriaco, vennero unificati i territori italiani della Lombardia, del Veneto e del Friuli, oltre che la Transpadana ferrarese. Questo consolidamento rafforzava il dominio austriaco nella penisola italiana, garantendo una maggiore continuità territoriale e portando ad un riorientamento delle relazioni commerciali. Milano si trovò a dover rivolgere il proprio commercio verso Venezia, piuttosto che verso Genova, parte del regno sabauda. In questo contesto emerse l'idea di migliorare i collegamenti tra Venezia e la terraferma attraverso la costruzione di un ponte translagunare. Il 20 giugno 1821 è pubblicata la Sovrana risoluzione di congiungere Venezia alla terraferma e l'anno successivo la proposta di Luigi Casarini di un ponte translagunare da S. Marziale a Campalto, cui ne seguono altre.

Le prime proposte concrete per un ponte carrabile risalgono al 1823, con un collegamento tra San Giobbe, nella parte settentrionale di Venezia, e San Giuliano, sulla terraferma.

Con il diffondersi della prima rivoluzione industriale, il nuovo sistema ferroviario, introdotto in Inghilterra nel 1825, iniziò a suscitare interesse e già nel 1830 si avanzò l'idea di un collegamento ferroviario tra Venezia e la terraferma, che avrebbe rappresentato una soluzione più moderna rispetto al ponte carrabile proposto in precedenza.

Nel 1835 fu presentato un progetto ambizioso alla Camera di Commercio di Venezia: una linea ferroviaria che collegasse Milano a Venezia, le due città più importanti del Regno Lombardo-Veneto. Nel 1837 la Camera di Commercio di Venezia e quella di Milano unirono le forze per costituire una società dedicata alla progettazione e costruzione della linea ferroviaria. Nel 1838 il progetto generale fu approvato dagli azionisti della società e nel 1839 il progetto definitivo venne approvato anche dal governo di Vienna.

Il governo austriaco non vedeva l'opera soltanto come un mezzo per favorire i traffici locali tra Milano e Venezia, ma come parte di un'infrastruttura più ampia da prolungare verso Trieste, il porto più importante dell'Impero sul Mar Adriatico. La ferrovia Venezia-Milano non solo rispondeva alle esigenze di

---

<sup>3</sup> Facchinelli L. (1987)

sviluppo economico, ma rappresentava un passo importante nella modernizzazione del sistema dei trasporti dell'Italia settentrionale. Si trattava di un'opera che avrebbe ridisegnato le dinamiche commerciali e geopolitiche della regione, rafforzando l'integrazione tra le aree più produttive del Regno Lombardo-Veneto e il resto dell'Impero Austriaco.

La costruzione del ponte translagunare di Venezia, progettato dall'ing. Giovanni Milani e realizzato dall'impresa veneziana di Antonio Busetto, rappresentò un'impresa ingegneristica e organizzativa di grande portata per l'epoca. Durante i cinque anni di lavori, per la realizzazione dei 3.600 metri del ponte con le sue 222 arcate, fu impiegata una forza lavoro considerevole: circa 1.000 operai sul cantiere del ponte, cui si aggiungono le maestranze impiegate per la fornitura di legname, per la lavorazione della pietra d'Istria, per la produzione di mattoni e lavorazione del ferro nelle fabbriche e ferriere. Il trasporto dei materiali coinvolse una complessa logistica marittima, basata su circa 100 navigli, utilizzati per il trasporto locale e 20 bastimenti maggiori per il trasporto della pietra d'Istria (dalle cave dell'Istria) e della pozzolana (proveniente dal Lazio).

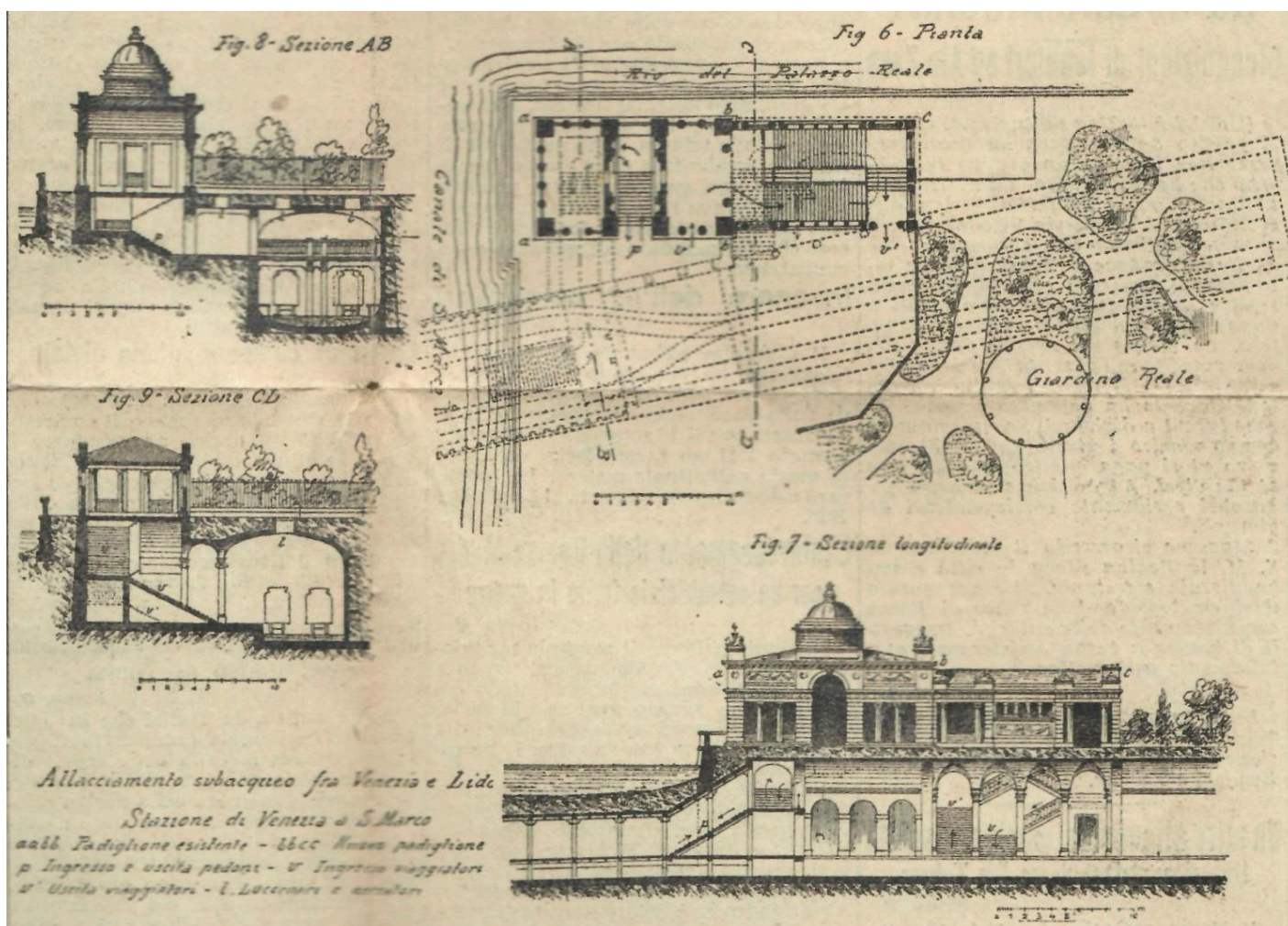


**Figura 4** Ponte ferroviario translagunare. Fonte: Collezione P.A. Marchese

Il ponte translagunare fu ufficialmente aperto all'esercizio ferroviario l'11 gennaio 1846. L'apertura del ponte segnò l'inizio di una nuova era per Venezia, che, per la prima volta, era collegata stabilmente alla terraferma tramite la ferrovia. Quest'opera si dimostrò cruciale per l'integrazione economica e logistica del Regno Lombardo-Veneto e per il consolidamento della modernizzazione infrastrutturale dell'epoca.

## 2.2. Il Ponte stradale<sup>4</sup>

Agli inizi del Novecento si pose il problema dell'accesso stradale in automobile, mezzo il cui uso diventava sempre più diffuso. Vennero proposte diverse ipotesi, tra cui quelle dell'ing. Daniele Donghi, capo ufficio tecnico del Comune tra il 1904 ed il 1910, che prevedevano anche un collegamento sublagunare tra S.Marco ed il Lido. Il 26 giugno 1930 fu firmata a Roma una convenzione tra Comune, Provincia e stato per la realizzazione di un nuovo ponte "per tranvia, automezzi pedoni e cicli". la realizzazione del progetto fu demandata all'ufficio tecnico del Comune, riorganizzato sotto la direzione dell'ing. Eugenio Miozzi.



**Figura 5** Elevato del progetto di stazione dell'allacciamento sublagunare tra Venezia e il Lido. Fonte: Archivio IVSLA

Il ponte stradale fu inaugurato il 25 aprile del 1933 dopo soli 18 mesi di lavori; fu realizzato accanto a quello ferroviario, ma da esso strutturalmente indipendente. È di circa 3.850 metri, leggermente più lungo del ponte ferroviario parallelo. Nonostante il progetto di massima dell'ing. Fantucci prevedesse un ponte in cemento armato, l'esecuzione diretta dall'ing. Miozzi realizzò una costruzione a volte in mattoni su basamento in pietra d'istria, limitando l'uso del cemento armato a quelle membrature in cui fosse strettamente necessario<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Eugenio Miozzi (1933), Bernardello A. (1996); Farinati V. (2001)

<sup>5</sup> Farinati V. (2001)

## 2.3. Le trasformazioni urbanistiche e le prime case popolari

La realizzazione del ponte ferroviario, la costruzione della Stazione ferroviaria, oltre alle conseguenze dirette quali la demolizione della chiesa palladiana di S. Lucia, diede il via a profonde trasformazioni urbanistiche nella città, che continuarono dopo l'affiancamento del ponte automobilistico e la realizzazione del terminal di Piazzale Roma.



**Figura 6** Piazzale Roma alla fine degli anni '30. Fonte: Archivio IVSLA

A cavallo dei due secoli, le problematiche cittadine includono il sovraffollamento e la insalubrità di molte abitazioni. Da qui la necessità di dare l'avvio alla costruzione di case *“sane, economiche e popolari”*. Secondo Valeriano Pastor, quelle parole *“fissano un paradigma, da cui molta attività è stata declinata”*<sup>6</sup>.

Esemplare per questa narrazione può essere considerata la realizzazione nel 1851 della fonderia Neville a San Rocco<sup>7</sup> in un'area di circa 14.000 metri quadrati che fino a vent'anni prima era stata adibita a maneggio per cavalli, tra la chiesa di San Rocco ed il Rio delle Sacchere, che installò una delle prime *“macchine a vapore”* in città. Secondo un censimento del 1867, la fonderia risulta una vera industria metallurgica: i motori sono costituiti da due macchine a vapore, una di otto e l'altra di sei cavalli. Nonostante il fiorentino mercato interno (furono realizzati diversi ponti in ferro, balaustre, lampioni) difficoltà logistiche varie portarono alla liquidazione della società ed il Comune acquisì l'area il 7 aprile 1905 per destinarla alla costruzione di case popolari.

<sup>6</sup> Pastor V. (1993)

<sup>7</sup> Barizza S. (2003)



**Figura 7** Gruppo di case popolari nelle chiovere di San Giobbe.

Fonte: Comune di Venezia, *Case sane, economiche e popolari, Venezia (1906)*

Nell'area dell'ex Fonderia Neville, la Commissione per le case sane, economiche e popolari, un Ente autonomo voluto dal Comune per migliorare le drammatiche condizioni igienico sanitarie dei ceti popolari, previse 11 edifici per complessivi 78 appartamenti che andarono ad aggiungersi ai 30 costruiti tra la Scuola grande e la Chiesa di San Rocco. Fu un'operazione che vide il Comune di Venezia, con l'appoggio della Cassa di Risparmio, impegnato a costruire case di proprietà pubblica che venivano assegnate a famiglie che ne avevano bisogno, dietro il corrispettivo di un affitto calmierato, che andava ad alimentare un fondo capitale con il quale si sarebbero potute costruire nuove abitazioni.



**Figura 8** Case sane ed economiche realizzate tra la fine dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento nel tessuto veneziano. Fonte: Ferrighini A. (2020)

Una targa in Calle de la Fonderia ricorda la posa della prima pietra da parte del veneziano Luigi Luzzatti (1841-1927), parlamentare del Regno d'Italia (che fu anche Presidente del Consiglio dei ministri nel 1910-11).

Questa esperienza pose le basi per la nascita degli Istituti Autonomi per le Case Popolari (IACP) in tutta Italia, sancito da una legge voluta da Luzzatti che venne approvata nel maggio 1903; a Venezia lo IACP, la cui istituzione è votata dal Consiglio comunale nel 1908, è costituito con regio decreto nel febbraio 1914. Quale originaria dotazione immobiliare, all'Istituto vennero conferite alcune aree fabbricabili e 686 alloggi costruiti dalla Commissione nel centro storico di Venezia; tra questi, alcuni edifici a S. Rocco.

## 2.4. I transiti delle navi e le modifiche alle bocche di porto

Come evidenziato nel precedente capitolo, già al tempo della Repubblica ci si era resi conto che la bocca di porto di Lido, di ampia larghezza, presentava profondità che si andavano via via riducendo e si deviò su Malamocco l'ingresso delle navi maggiori, garantendo l'arrivo in bacino S. Marco attraverso i canali Rocchetta, Malamocco e Orfano opportunamente scavati.

Ma fu solo con la caduta della Serenissima che il problema fu affrontato, in quanto nel 1800 fondali profondi 5 metri non erano più sufficienti al transito delle moderne e grandi navi a vapore, senza dover aspettare l'alta marea o dover alleggerire il carico per poter transitare da o verso la laguna.

I moli di Malamocco furono i primi ad essere costruiti nel 1813 su decisione della "*commissione Prony*", istituita dal governo francese appositamente per risolvere i problemi idraulici relativi alla navigazione. Il molo Nord fu progettato lungo fino alla batimetrica degli 8/9 metri, con il presupposto di determinare l'esatta lunghezza con il progredire dei lavori, per valutarne l'impatto finale sulle correnti e sulla protezione dagli insabbiamenti, piegato leggermente a Sud nella punta esterna, per protezione dalla bora. Il risultato fu un fondale della bocca di porto garantito a 5 metri, mentre con la costruzione della diga Sud iniziata nel 1853 il canale si andò ulteriormente approfondendo sino a 9 metri, dando pienamente ragione alle previsioni della Commissione.

A lavori ultimati, le lunghezze delle dighe di Malamocco sono: la Nord 2.122 metri, quella Sud con un tratto iniziale di 424 metri convergente verso la diga Nord e un ulteriore tratto di 532 metri parallela ad essa (in totale 956 m.); la distanza tra i moli è 475 m.

Visti i buoni risultati conseguiti a Malamocco, il governo del Regno d'Italia decise di intervenire sull'ingresso dal mare di Venezia: le dighe alla bocca di San Nicolò del Lido furono incominciate nel 1882 e terminate nel 1892; lunga 3.600 m quella Nord e 3.300 m la diga Sud; la distanza tra i moli è 550 m. Anche in questo caso le profondità del canale si attestano sui 9 metri, con qualche problema nel lato mare a causa di una barra di sabbia mista ad argilla che le correnti di flusso e deflusso non riescono ad erodere e che sarà necessario dragare, non senza difficoltà, 20 anni dopo il termine dei moli (1912).

Per ultima Chioggia, i cui lavori per la costruzione delle dighe incominciarono nel 1910 e terminarono, dopo alterne vicende (a causa della I guerra mondiale), nel 1934, determinando anche in questo caso un naturale scavo del canale, dovuto alle correnti di marea, fino a 7 metri, profondità, soddisfacente per le esigenze della navigazione dell'epoca.

## 2.5 L'aeroporto di Venezia

Dopo la Seconda Guerra Mondiale, il turismo verso Venezia iniziò a crescere rapidamente, rendendo indispensabile una moderna infrastruttura aeroportuale. Fino ad allora, Venezia era servita da un piccolo

campo di volo sull'isola del Lido, inaugurato negli anni '30, ma ormai inadeguato a soddisfare la crescente domanda. Si decise di costruire un nuovo aeroporto sulla terraferma, nella zona di Tessera, situata a 13 km dal centro storico di Venezia, in una posizione ritenuta strategica per la vicinanza alla laguna, consentendo l'accesso diretto tramite mezzi acquei.

La costruzione iniziò verso la fine degli anni '50, finanziata dal governo italiano e con il supporto delle autorità locali. Il nuovo aeroporto fu inaugurato nel 1961 e intitolato a Marco Polo. Fin dall'inizio, fu concepito come uno scalo internazionale, con un occhio di riguardo per il traffico turistico e commerciale. Nei primi anni, l'aeroporto servì principalmente voli nazionali e alcune tratte europee. Con il boom economico italiano e l'aumento dei flussi turistici verso Venezia, la domanda di voli internazionali crebbe rapidamente, spingendo l'aeroporto a espandere la sua capacità.

Negli anni '90, la gestione dello scalo passò alla SAVE S.p.A., società che avviò un ambizioso piano di modernizzazione e ampliamento. Durante questo periodo, furono migliorate le piste, costruiti nuovi parcheggi e avviati i lavori per un terminal più moderno. Nel 2002, fu inaugurato un nuovo terminal passeggeri, progettato dall'architetto Gian Paolo Mar, caratterizzato da ampi spazi, design funzionale e capacità di gestire milioni di passeggeri all'anno. Questa struttura segnò l'ingresso di Venezia tra i principali hub aeroportuali italiani, capace di attrarre voli intercontinentali.

Oggi, l'Aeroporto Marco Polo:

- è dotato di una pista lunga 3.300 metri, che consente l'operatività di aerei di grandi dimensioni;
- gestisce nel 2024 oltre 18 milioni di passeggeri all'anno;
- è un nodo chiave per i collegamenti internazionali verso l'Europa, il Medio Oriente, l'Asia e le Americhe;
- è collegato a Venezia tramite mezzi acquei diretti, che partono dal terminal e arrivano al centro storico.

## Bibliografia

Barizza S. (2003) *La fonderia Neville a San Rocco. Un'industria del ferro a Venezia nella seconda metà dell'Ottocento*, in Storia di Venezia. N. 1, 2003 [http://www.storiadivenezia.net/sito/saggi/barizza\\_neville.pdf](http://www.storiadivenezia.net/sito/saggi/barizza_neville.pdf);

Bernardello A. (1996), *La prima ferrovia fra Venezia e Milano. Storia della Imperial-Regia Privilegiata Strada Ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta (1835-1852)*, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti;

Farinati V. (2001), *Eugenio Miozzi e l'Ufficio tecnico comunale in epoca fascista*, in L'ingegneria civile a Venezia, Marsilio;

Facchinelli L. (1987), *Il ponte ferroviario in laguna*, Multigraf;

Ferreghini A. (2020), *Venezia e la casa salubre Dai piani per la città alle abitazioni a premio (1891-1925)*, Bernd Kamps Steinhäuser Verlag;

Miozzi E. (1933), *Il nuovo ponte tra Venezia e la terraferma*, in Le Strade, anno 17., n. 5 (maggio 1933), Touring Club Italiano, pp. 113-126;

Pastor V. (1993), *Progetti e costruzioni a Venezia nel dopoguerra*, in Costruire a Venezia, il Cardo;

Ater, *Azienda Territoriale per l'Edilizia Residenziale L'ATER di Venezia e la sua storia*; <https://www.atervenezia.it/ente/ater-di-veneziasua-storia/> (ultimo accesso 3 Novembre 2025);

Ocio (2022), *C.U.R.A. Santa Croce e San Polo*, <https://ocio-veneziasua-storia.it/report/dossier-c-u-r-a-santa-croce-e-san-polo> (ultimo accesso 3 Novembre 2025).

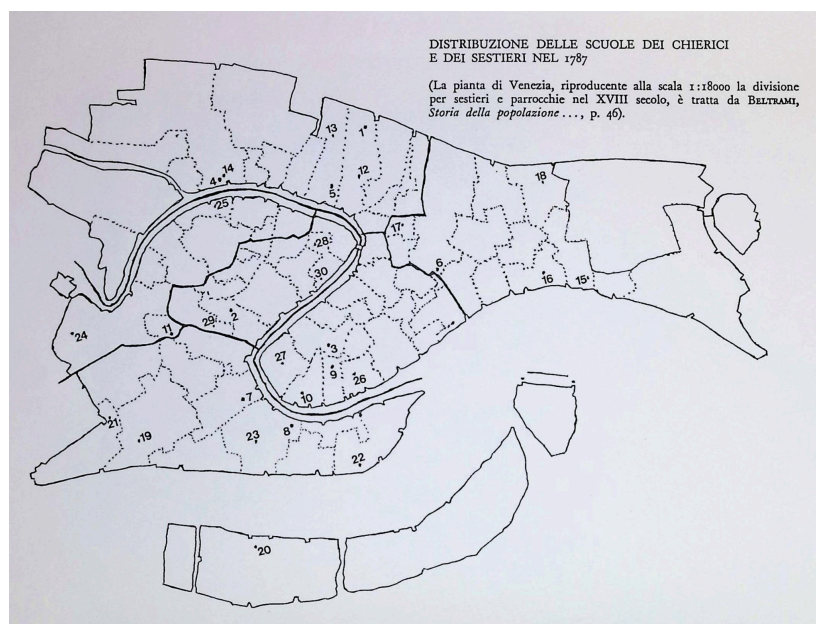
### 3. Le reti istituzionali: istruzione e sanità

a cura di Carlo Urbani (IVSLA)

La modernizzazione di Venezia passa anche attraverso alcune trasformazioni che hanno coinvolto le istituzioni nate o riformate sulla spinta del progresso scientifico e tecnologico. La necessità di offrire un adeguata risposta alle istanze di rinnovamento porta alla occupazione di spazi un tempo destinati ad altri scopi per ospitare nuove strutture: il caso dei luoghi dell'istruzione e della sanità sembra offrire, da questo punto di vista, un'interessante chiave di lettura.

#### 3.1 L'istruzione a Venezia

Nella Venezia del Settecento ci sono scuole ovunque (*"in mille luoghi della città si ritrovano"* dice Gasparo Gozzi): nei sestieri, nelle canoniche e nelle abitazioni private di maestri – queste ultime, naturalmente, per quanti se lo possono permettere –, ma sono poco frequentate e poco proficue dal punto di vista del progresso, infatti, generalmente non si va molto oltre la prima alfabetizzazione (l'abc).



**Figura 9** Distribuzione delle scuole dei chierici e dei sestieri nel 1787. Fonte: Gullino G. (1973)

Esistono sei scuole pubbliche, una per ciascun sestiere in cui è suddivisa la città: un maestro unico, in un'unica stanza, insegna tutti i giorni, per tre ore al mattino e tre al pomeriggio, italiano, latino e dottrina cristiana; i migliori studenti, insieme a quelli che hanno potuto usufruire di insegnamenti privati, possono accedere alla scuola dei Gesuiti alle Fondamente Nuove che funziona da scuola superiore.

Scuole gratuite, inoltre, sono promosse presso le famiglie religiose dei Frari, degli eremitani a Santo Stefano, dei Somaschi alla Salute oppure alla Giudecca all'Accademia dei Nobili, creata dalla Repubblica dopo l'espulsione dei Gesuiti del 1619 e nella quale gli insegnanti appartenevano sempre all'ordine somasco.

Alla vigilia della caduta della Repubblica si tenta di riformare il sistema scolastico, seguendo il rinnovamento in atto in tutta Europa, con l'obiettivo di renderlo oltre che funzionale, più professionalizzante e meritocratico, introducendo un criterio di gradualità del processo di insegnamento e di apprendimento.

Si arriva così alla istituzione di 19 scuole elementari: a San Samuele e a Santa Maria del Giglio (per il sestiere di San Marco), a Santa Marina, San Domenico, Santa Ternita e San Giovanni in Bragora (per il sestiere di Castello), ai Santi Apostoli, San Marcuola e Santa Caterina (per il sestiere di Cannaregio), a San Zan Degolà e Sant'Andrea (per il sestiere di Santa Croce), a San Trovaso, Angelo Raffaele, Santo Spirito e San Nicolò (per il sestiere di Dorsoduro), San Pantalon, San Silvestro e San Giovanni Elemosinario (per il sestiere di San Polo), Sant'Eufemia per la Giudecca. Per gli studi superiori rimane la sede ai Gesuiti, alla cui guida vengono chiamati ecclesiastici secolari.

All'inizio dell'800, oltre a queste 19, risultano censite 105 scuole private così che, sebbene le tabelle e i dati vadano presi con cautela, perché spesso si confondono le notizie sulle scuole elementari e quelle superiori, in linea di massima si è dell'idea che il 35/40% del totale dei ragazzi (maschi) in età scolare all'epoca frequentino istituti di istruzione (in Lombardia si oscillava tra il 50 e il 70%).

Nella parentesi napoleonica, particolare impulso viene dedicato all'istruzione superiore con l'istituzione dei licei in base alla legge 4 settembre 1802, che ne prevedeva uno in ogni dipartimento, esclusi i capoluoghi nei quali era presente un'università. Venezia vi si adeguerà una volta entrata nel Regno d'Italia, spostando la scuola dai Gesuiti all'ex monastero femminile di Santa Caterina, che sarà inaugurato nel dicembre 1807. Fu l'abate Antoni Traversi, primo direttore della scuola, ad individuare la sede, trasportarvi la ricca collezione personale di strumenti scientifici, costituire la biblioteca, riunendo diverso materiale, spesso di pregio, proveniente dai patrimoni librari di enti religiosi soppressi, in primo luogo dalla ricca biblioteca dei Gesuiti. Nel 1851 l'Imperial Regio Ministero della Pubblica Istruzione decretò l'unione di Ginnasi e Licei e la nascita del Ginnasio Liceale di S. Caterina, che attraversando le vicende storico-politiche della città, assunse il nuovo nome di "Marco Foscarini" in seguito al passaggio di Venezia al Regno d'Italia e venendo qualificato, in una relazione alla Camera dei Deputati del 1880, come «meritevole di piena lode e qualificato come uno dei migliori del Regno per frequenza di alunni e per bontà di disciplina e di insegnamento».

Nel frattempo, nel 1812 a spese del Municipio era stato istituito un Ginnasio per i non convittori, sistemato a San Vidal; le quattro classi di Grammatica venivano integrate con quelle di Umanità e di Retorica e in seguito con Sovrana Risoluzione del 1861 il corso sarà completato con la VII e VIII classe diventando Ginnasio-Liceo. Dopo vari spostamenti di sede da San Vidal a San Giovanni Laterano a San Procolo, finalmente nel 1862 fu trasferito a Palazzo Bollani di San Trovaso, assumendo la denominazione di "Marco Polo" dopo l'annessione al Regno d'Italia nel 1867.

Solo negli anni '20 dell'800 prenderà avvio il primo esperimento di scuola femminile, mentre nel 1843 aprirà la Scuola tecnica per chi intende dedicarsi alle *"arti più sublimi, al commercio, ai negozi di cambio, agli impieghi privati, alla ragioneria"*. Da qui è possibile anche continuare gli studi nelle scuole superiori politecniche e nei corsi universitari di matematica. Nel 1856 verrà inaugurata anche la scuola di nautica, analoga a quella di Trieste, Fiume e Ragusa, cui seguirà la Scuola degli allievi macchinisti creata nel 1862 e trasferita a Venezia dopo l'annessione del Veneto, alla quale era affidato il compito di fornire le conoscenze teoriche e l'abilità pratica necessaria ai giovani aspiranti ad entrare nel personale di servizio delle macchine della Marina militare dello Stato. Dall'unione di queste nel 1867 nasce un polo di istruzione con sede a San Giovanni in Laterano destinato, in seguito, a dar vita ai due

istituti veneziani del Nautico Sebastiano Venier, ospitato nella sede dell'ex convento delle Agostiniane a San Giuseppe di Castello, e dell'Istituto tecnico commerciale Paolo Sarpi, che nel 1930 inaugura la sede nuova in fondamenta di Santa Giustina alla Vigna.

Durante i primi anni del Novecento la popolazione scolastica veneziana aumentò notevolmente, anche in base alla riforma dell'ordinamento che, con la legge Orlando (1904), portò l'obbligo scolastico a 12 anni, comportando, di fatto, il raddoppio degli iscritti in pochi decenni. Nel 1906 la giunta comunale, guidata da Filippo Grimani, costituì una commissione incaricata di pianificare un progetto di realizzazione di nuovi edifici scolastici per migliorare le condizioni: nel 1909 viene costruita la scuola elementare Giacinto Gallina tra i sestieri di Castello e Cannaregio, nel 1910 la scuola elementare alla Giudecca, nel 1914 la Giustina Renier Michiel a Dorsoduro, nel 1915 venne adattato a scuola il convento di San Giuseppe a Castello, durante il primo conflitto mondiale, nel 1916, venne ricostruita la scuola al Lido e nel dopoguerra, nel 1920-21, venne costruita la scuola elementare San Girolamo a Cannaregio.

A questi interventi edilizi sono da aggiungere quelle scuole che insistono su edifici preesistenti e adattati, monasteri e palazzi patrizi, come, ad esempio, palazzo Pisani a Santo Stefano che ospitò dapprima il Liceo Società Musicale Benedetto Marcello, nell'ala che si affaccia sul secondo cortile, fino a che nel 1940, il palazzo fu riservato ad uso esclusivo del Conservatorio: nata nel 1876 come società di concerti e scuola di musica, col nome di "Società e Scuola musicale Benedetto Marcello", il conservatorio di musica ottenne il pareggiamento ai regi conservatori nel 1915 e alla vigilia del secondo conflitto mondiale, sotto la direzione di Gian Francesco Malipiero, divenne Conservatorio di Stato "Benedetto Marcello".

Nel corso dell'Ottocento, sotto questo punto di vista appare singolare l'iniziativa governativa di assegnare Palazzo Ducale, un tempo cuore della vita politica della Repubblica, a sede di istituzioni culturali di primo piano, come la biblioteca Marciana, alla quale furono assegnate le sale del Maggior Consiglio, quella dello Scrutinio (insieme ad altre contigue per l'ufficio del bibliotecario e il deposito dei volumi) e la sala della Quarantia adattata a sala di lettura, o l'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, costituito sul piano regionale come vertice del riformato sistema di istruzione pubblica – affiancato, sul piano cittadino, dall'Ateneo Veneto che aveva trovato sede presso l'antica Scuola di San Fantin – a cui venne affidato il compito di incoraggiare il progresso scientifico e tecnologico e che trovò spazio nell'intero terzo piano e la sala dei Pregadi per le adunanze solenni. Al tramonto del secolo per entrambi si rese indispensabile il trasferimento ad altra sede: la Marciana trovò spazio presso l'ex Zecca dall'altra parte del molo, l'Istituto Veneto venne trasferito in uno dei tanti palazzi di proprietà del demanio, palazzo Loredan in campo Santo Stefano. Se all'origine di questi spostamenti vi è il motivo della musealizzazione del Palazzo dei Dogi, per la biblioteca Marciana, nel frattempo affiancata nei servizi allo studio dalla biblioteca voluta da Giovanni Querini Stampalia che ne disponeva l'apertura al pubblico alla sua morte nel palazzo di famiglia a Santa Maria Formosa, si trattava di uno spostamento che andava incontro alle esigenze legate agli spazi considerati esigui e alle necessità legate all'aumento del patrimonio librario, mentre l'Istituto Veneto veniva a trovarsi in una situazione di notevole difficoltà, sintomo di un declino istituzionale, dovendo comprimere le proprie raccolte, rinunciare ad alcune collezioni come, ad esempio, quelle tecnologiche o cominciare ad immaginare la dismissione di parte di esse come, ad esempio, quella naturalistica entrata a far parte, negli anni '20 del Novecento, del neonato civico Museo di storia naturale.

Ma il caso più noto di riutilizzo di un edificio storico, forse, è quello della sede della Scuola Superiore di Commercio destinata ad occupare, prendendone il nome, uno dei prestigiosi palazzi sul Canal Grande, quello dei Foscari, dove nel novembre del 1868 prendono avvio i corsi della «più antica fra le Scuole superiori di commercio italiane». La Scuola era nata con lo scopo di dare un ruolo a una città che, dalla

caduta della Repubblica e dopo le delusioni imperiali, aveva bisogno di ritrovare una qualche forma di primato: per riempire il vuoto dell'economia e del commercio si doveva provvedere cercando di adattarsi «alle nuove esigenze» che comportavano la decisione, per chi intendeva essere classe dirigente, di «uscire fuori dall'isola» e reinventarsi. Suddivisa in tre sezioni, commerciale, magistrale (economia, statistica e diritto; merceologia, computisteria e ragioneria; lingue straniere) e consolare, nel 1936 nasce la facoltà di Economia e commercio e all'Istituto viene consentito di rilasciare, oltre alla laurea scientifico-economica anche quella in Lingue e letterature moderne.

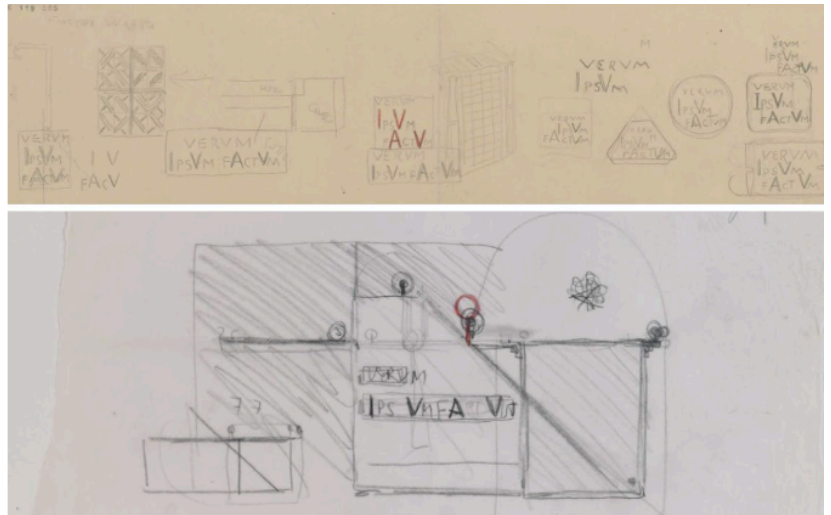
Dalla metà degli anni Cinquanta, l'attività universitaria sia era potuta allargare a strutture nel frattempo acquistate o cedute dal Comune di Venezia: Ca' Dolfin, divenuta sede dell'aula magna, Ca' Bernardo, destinata alla biblioteca generale; palazzo Giustinian-Carnelutti a S. Polo; vari immobili tra il campiello degli Squellini, la fondamenta Rezzonico, calle dei Guardiani, campo S. Tomà, la fondamenta dei Cereri e S. Sebastiano. In questo modo, dopo essere divenuta nel frattempo Università degli studi (nel 1968), progressivamente verranno formalizzate anche le facoltà di Lingue orientali, Lettere e filosofia, Chimica industriale (dal 1990 Scienze matematiche, fisiche e naturali).

Una seconda Scuola superiore prenderà forma a Venezia, alla fine degli anni Venti del Novecento, quando, in virtù di una convenzione tra Stato ed enti locali con il determinante supporto finanziario della Cassa di Risparmio e di un gruppo di industriali locali tra i quali la SADE (Società Adriatica di Elettricità) e Giuseppe Volpi, prenderà vita la Scuola Superiore di Architettura, chiamata a sostituire il corso speciale in Architettura istituito settant'anni prima presso l'Accademia di Belle Arti.

In un primo tempo, la Scuola trova ospitalità a palazzo Giustiniani di San Trovaso, dove il salone centrale ospita i tavoli da disegno e i modelli in gesso occupano i locali al piano terreno; le dimensioni ancora ridotte della Scuola fanno sì che il palazzo possa offrire spazio anche per gli uffici di segreteria e per la biblioteca. L'arrivo di Giuseppe Samonà pone le premesse perché la Scuola, diventata nel 1940 Istituto Universitario di Architettura di Venezia, assuma i contorni di una vera e propria università e, al tempo stesso, apra una fase di promettente collaborazione con la città: nel Secondo dopoguerra, questi con Scattolin, Trincanato, Piccinato, Calabi progetterà la realizzazione del Villaggio San Marco, inserito nel Piano Fanfani per l'edilizia economica e popolare, con l'ambizione di costruire un ponte di congiungimento fra la terra e la laguna.

Negli anni Sessanta, il trasferimento nell'ex convento dei Tolentini, dopo che, in precedenza, era stata ventilata anche l'ipotesi di utilizzare il Fonteco dei Turchi poi destinato a sede del civico Museo di storia naturale, segna il passaggio alla maturità istituzionale rispetto alle origini, con il conseguimento del titolo di Istituto universitario; il restauro della nuova sede vede la firma di protagonisti illustri della scena architettonica italiana come Carlo Aymonino e Carlo Scarpa.

La nascita della Scuola superiore di Architettura seguiva di pochi decenni l'intuizione di Bartolomeo Bezzi, Antonio Fradeletto, Mario de Maria, Augusto Sezanne e Riccardo Selvatico che nel 1895 avevano dato vita alla prima Esposizione d'arte internazionale destinata a diventare la Biennale di Venezia, annoverata tra le più importanti rassegne d'arte europee. Identificata con gli spazi dei giardini di Castello voluti da Napoleone, nel corso degli anni successivi si arricchì di un numero consistente di nuovi padiglioni per le esposizioni, dedicati a diversi stati partecipanti, a cui si affiancò negli anni '30 del Novecento la sede per la sezione dedicata all'arte cinematografica al Lido.



**Figura 10** Studi di dettaglio e ingresso IUAV di Carlo Scarpa all'ex convento dei Tolentini. Fonte: Bordini A. (2020)

Come per le reti sanitarie, anche per le reti scolastiche il Novecento segna dapprima l'inseguimento quindi l'affiancamento delle istituzioni nate nella Città di terraferma, segnata dal forte sviluppo demografico. Alla vigilia della Seconda guerra mondiale venne costruito, alla fine del Corso del Popolo, l'edificio creato a ospitare la prima scuola superiore di Mestre, sezione staccata del «Foscarini» di Venezia, destinato a diventare il liceo-ginnasio «Raimondo Franchetti». La scuola, fortemente voluta dalla borghesia cittadina, nel 1941 ottenne la totale autonomia. Negli anni del dopoguerra il liceo aumentò progressivamente il numero degli iscritti, arrivando a costituire nel 1961 un corso scientifico, dal quale, nel 1968, il primo liceo scientifico di Mestre, il «Giordano Bruno», la cui sede verrà poi fissata in via Baglioni.

Nello stesso anno in cui il Franchetti si rendeva autonomo dal Foscarini, a Marghera prendeva avvio il primo Istituto Tecnico Industriale della provincia di Venezia, a supporto dello sviluppo economico-culturale della zona industriale, dedicato al fisico Antonio Pacinotti. Nel 1952 la sede veniva spostata a Mestre, dove si trova ora, in posizione centrale nella città, mentre nel 1969 si staccava dallo stesso Istituto divenendone autonomo il secondo Istituto Tecnico Industriale, dedicato a Carlo Zuccante.

Ma a Mestre nascono anche l'Istituto Magistrale Statale Luigi Stefanini, precedentemente sede sussidiaria dell'Istituto Statale Magistrale Niccolò Tommaseo di Venezia, che trovò la prima sede presso la Scuola Elementare Cesare Battisti di via Cappuccina, per passare quindi in quella di via Cicognara, l'Istituto professionale per il commercio Luigi Luzzatti, che prendeva il posto della Scuola tecnica Bandiera e Moro, che si insediò dapprima nella sede in via Silvio Trentin, per spostarsi poi alla Gazzera dove è stato costituito uno dei poli per l'istruzione superiore di Mestre.

## 3.2 La sanità a Venezia

A fianco delle istituzioni sorte per dare forma al sistema cittadino di istruzione pubblica, anche la rete di strutture assistenziali nate per rispondere alle nuove esigenze sul piano della salute offre lo spunto per una visione d'insieme delle trasformazioni urbane.

Nella Repubblica a Venezia i principali ospedali erano 4: i Derelitti, la Pietà, gli Incurabili e i Mendicanti.

Con la diffusione delle idee illuministiche e nel timido tentativo di aprire una stagione riformatrice anche a Venezia sorgono o vengono riorganizzate istituzioni, pubbliche e private, espressione delle nuove sensibilità scientifiche: dalle Accademie agrarie alla proto industria della fascia prealpina, dalle nuove cattedre all'università all'Accademia di scienze, lettere ed arti nel 1779 a Padova; in questo periodo a Venezia nascono società finanziarie create con capitale patrizio e borghese (la Compagnia veneta di sicurtà nel 1788, diventata poi Assicurazioni generali, la Compagnia di assicurazioni marittime nel 1793, preceduta dal Codice per la veneta mercantile marina) che forniranno una base economica anche per iniziative di tipo assistenziale.

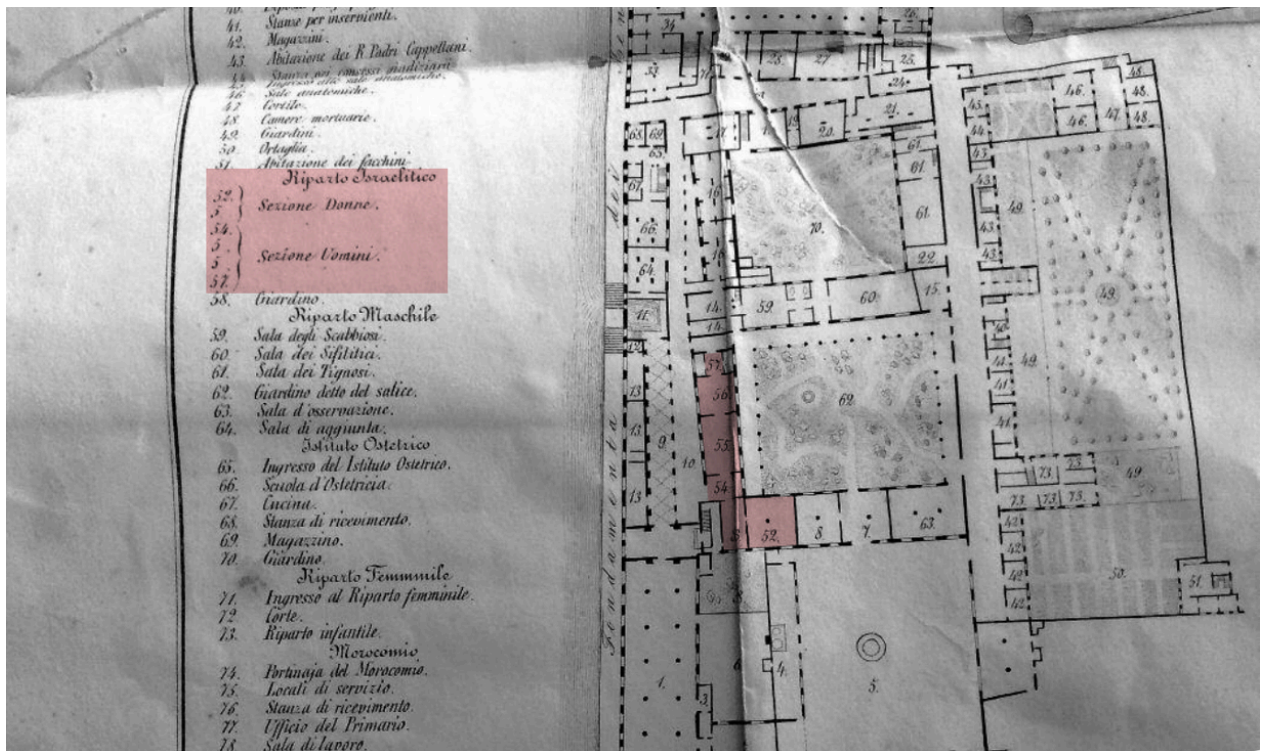
Nel 1789, Pietro Pezzi Andrea Valatelli e Francesco Aglietti fondano la Veneta società di medicina (composta da 24 medici), mentre nella primavera del 1794 Vincenzo Dandolo, già titolare della farmacia di S. Adamo ed Eva a S. Fantin dove aveva impiantato moderni laboratori chimici e che avrebbe messo a disposizione della città le conoscenze di fisica e chimica per il miglioramento dei pozzi e delle cisterne, immagina una cittadella scientifico-tecnologica presso le scuole degli ex-gesuiti alle Fondamente Nuove.

Le condizioni successive alla caduta della Repubblica favorirono un forte incremento di questuanti e vagabondi presenti in città, condizione che porterà al decreto del 18 giugno 1807 con il quale viene creata una Congregazione di Carità, nella quale sono riunite amministrativamente le molteplicità degli enti ospedalieri e viene razionalizzata la divisione degli assistiti: i malati civili sono destinati agli Incurabili alle Zattere, mentre la Scuola Grande di San Marco viene adibita a infermeria militare.

Gli ammalati ricoverati negli ospedali dei Derelitti, degli Incurabili, dei Santi Pietro e Paolo (detto "dei feriti") e di Sant'Antonio saranno riuniti in un solo locale; saranno pure riuniti in un solo locale i vecchi presenti all'ospedale dei Mendicanti, i militari incurabili, ora ricoverati nell'ospedale dei pazzi di San Servolo, e gli orfani ricoverati negli ospedali degli Incurabili e le orfane (al momento distribuite tra l'ospedale dei Derelitti, quello dei Mendicanti e quello degli Incurabili).

Nel 1817 l'I.R. Commissione centrale di Organizzazione (da Vienna) propone il trasferimento dei malati civili dell'ospedale dei Mendicanti che dispone di maggior spazio e, una volta completato, nel 1819 si procede con la fusione dei locali dell'ex convento dei domenicani con la Scuola Grande di San Marco, segnando, di fatto, la nascita dell'ospedale civile che prende il nome di "provinciale" ed è modellato su quello viennese, riassumendo funzioni di assistenza civile. Il progresso scientifico apre nuove prospettive alla cura dei malati che a sua volta assume una ben diversa importanza agli occhi della società e dei suoi governati, da volontariato ispirato alla pietas a dovere civico. Negli anni che seguono l'ospedale diventa autonomo dalla Congregazione di Carità, vede approvato un primo Regolamento e attivate, in tempi diversi e una Scuola di ostetricia, una Scuola pratica di medicina e chirurgia per neolaureati le cui lezioni sono tenute dai primari, una scuola per infermieri e, grazie al lascito di Angelo Minich (1893), una scuola pratica di medicina e chirurgia.

A competenze articolate corrispondono strutture articolate e diffuse nel territorio: nella seconda parte dell'Ottocento l'Ospedale civile si ingrandisce con l'esproprio degli stabili nella zona fra la calle dei mendicanti e la Calle del Cafetier, nascono istituti specializzati a San Clemente per la freniatria femminile, alle Grazie per le malattie infettive, a Sacca Sessola per le malattie contagiose, a Sant'Alvise l'ospedale pediatrico Umberto I, nel 1877 viene approvato il regolamento dello stabilimento idroterapico che era sorto sulla base delle iniziative balneari già promosse al Lido da Giovanni Busetto Fisola.



**Figura 11** Planimetria dell'Ospedale Civile (1832). Fonte: Scuola Grande di San Marco



**Figura 12** Veduta area dell'Ospedale al Mare (anni '30). Fonte: Archivio IVSLA

Inoltre, nel giugno del 1884, il Definitorio provinciale dell'Ordine dei Fatebenefratelli tenutosi a Milano deliberava l'acquisto a Venezia di Palazzo Benzi-Zecchini, al numero 3458 del sestiere di Cannaregio nella parrocchia della Madonna dell'Orto, in precedenza sede dello "Stabilimento nazionale a vapore. Amidi,

ciprie, colla da calzolai, ecc.” di Gennaro Malvezzi e soci, al fine di aprirvi una nuova “Casa di Salute per soli uomini affetti da malattie mediche e chirurgiche escluse le contagiose e le alienazioni mentali”. L'ospedale sarebbe stato inaugurato, dopo due anni di restauro, l'8 dicembre 1886.

Nel corso del Novecento, le reti sanitarie della Città lagunare si arricchiscono di nuove strutture che toccano in pratica tutti i sestieri: nel 1910 viene inaugurato l'ospedale pediatrico Umberto I, a Cannaregio, la cui prima pietra era stata posta nel 1898 e che rimarrà in funzione fino alla metà degli anni Ottanta, mentre nel 1904 iniziarono i lavori per la realizzazione del nosocomio presso l'ex convento di Ognissanti, a Dorsoduro, grazie al lascito di Elisabetta Michiel, vedova di Giovanni Battista Giustinian, e a questi poi intitolato; nel 1914 viene inaugurato il tubercolosario di Sacca Sessola, in seguito restaurato come ospedale nel 1934 e, infine, chiuso nel 1979.

Prima di dare avvio ai progetti di riforma e ampliamento dell'ospedale civile che, a cavallo della Seconda guerra mondiale, porteranno alla realizzazione dei padiglioni Jona (1934) e Gaggia (1951), nel 1929 era stato dato parere favorevole alla costruzione e al trasferimento dell'Ospedale civile a Sacca Fisola; ancora negli anni Sessanta, l'ipotesi di trasferire l'ospedale prenderà forma con l'incarico affidato a Le Corbusier di redigere un progetto per un nuovo ospedale nell'area un tempo occupata dal macello a San Giobbe, che, presentato nel 1965, non verrà mai realizzato.

Contemporaneamente, anche a Mestre, che nei primi del Novecento conta circa 10.000 abitanti, cominciano a prendere forma le reti sanitarie, attorno al primo padiglione dell'ospedale Umberto I costruito nel 1906, al quale, poi, ne verranno realizzati degli altri, in una zona della città destinata a diventare rapidamente centrale tanto da suggerire, già nel 1925, una prima ipotesi di spostamento in periferia. L'operazione riuscì, nonostante un concreto tentativo dei primi anni '70, quando il Comune acquistò dalla Società dei Trecento Campi di Carpenedo un'area verde sul Terraglio, residuale del cosiddetto “bosco di Carpenedo”, per il quale venne fatto un progetto da Carlo Aymonino, solamente agli inizi del nuovo millennio, in un'ampia area commerciale tra Mestre e Zelarino.

Negli anni Cinquanta, quelli in cui la residenzialità in terraferma esplose, la rete sanitaria della città si allarga ad altre strutture: vengono aperte nella zona di Bissuola Villa Tevere, prima con il reparto neonatale e poi otorinolaringoiatrico, Villa Salus, struttura, insediata in una Villa Veneta del '700 all'inizio del Terraglio dimora della famiglia Ivancich Revedin e condotta, dal secondo dopoguerra, dalla Congregazione delle Suore Mantellate Serve di Maria per qualificarla come luogo terapeutico sia in senso fisico che psichico, quindi in Viale San Marco un'altra struttura privata, il Policlinico San Marco.

## Bibliografia

- Baldescu I., Boscolo A., Zambon E (2024), *Edilizia scolastica a Venezia nei primi del Novecento. Politiche per l'istruzione e lavori pubblici. Le scuole Giacinto Gallina, Giustina Renier Michiel, Duca d'Aosta*, in Cronache della Soprintendenza di Venezia, Attività e ricerche <http://doi.org/10.30687/978-88-6969-896-5/010> (ultimo accesso 3 novembre 2025);
- Brodini A. (2020), *Lo luav ai Tolentini: Carlo Scarpa e altri. Storie e documenti*, Firenze University press;
- Gottardi M. (1993), *L'Austria a Venezia. Società e istituzioni nella prima dominazione austriaca 1798-1806*, Franco Angeli;
- Gullino G. (1973), *La politica scolastica veneziana nell'età delle riforme*, Deputazione di storia patria per le Venetie;
- Gullino G. (1998), *Educazione, formazione, istruzione*, in Storia di Venezia, Istituto della Enciclopedia italiana;
- Paladini G. (2002), *Ca' Foscari*, in Storia di Venezia, Istituto della Enciclopedia Italiana;
- Pelizza A. (2010), *Da "alberghi infirmi di ammalati" a "fortunati nosocomiali ritiri": gli ospedali maggiori veneziani tra la fine della Repubblica veneta e le riforme italice*, in Studi veneziani, n.s., vol. 60;
- Salmini C. (1986), *L'istruzione pubblica dal Regno Italico all'unità*, in Storia della cultura veneta. Dall'età napoleonica alla prima guerra mondiale, Neri Pozza;
- Vanzan Marchini N.-E. (1985), *La memoria della salute. Venezia e il suo ospedale dal 16. al 20. Secolo*, in Catalogo della Mostra tenuta a Venezia nel 1985, Arsenale editrice;
- Vanzan Marchini N.-E. (1986), *L'ospedale dei veneziani. Storia, patrimonio, progetto*, Assessorato alla programmazione sanitaria-ULSS 16-Comune di Venezia;
- Vanzan Marchini N.-E. (2001), *L'eterogeneità dei patrimoni ospedalieri. Problemi della conservazione e della valorizzazione*, in Medicina e ospedali. Memoria e futuro. Aspetti e problemi degli archivi sanitari. Atti del Convegno (Napoli, 20-21 dicembre 1996), Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione generale per gli Archivi;
- Zucconi G. (2002), *L'Istituto Universitario di Architettura*, in Storia di Venezia, Istituto della Enciclopedia Italiana.

## 4. Le attività economiche a Venezia: dalla nascita di Porto Marghera ad oggi

*a cura di Silvia Oliva (VSF)*

Il periodo che va da fine '900 ad oggi è stato attraversato da un'evoluzione sempre più rapida e pervasiva dei sistemi di produzione che ha avuto un impatto significativo anche sui luoghi di residenza della popolazione (dalle campagne alla città), sulle tipologie di attività lavorative, sui livelli di benessere e di istruzione, sulle esigenze legate alla salute, alla sicurezza, alla salubrità delle abitazioni, sulle modalità di spostamento. Trasformazioni che, inevitabilmente, hanno interessato anche la Venezia storica.

La rapida trasformazione produttiva, l'appartenenza al Regno d'Italia, insieme allo sviluppo dei collegamenti ferroviari tra la Città lagunare e le altre città italiane (Milano in primis) hanno messo in discussione la dimensione insulare di Venezia interrogando politici, imprenditori e studiosi dell'epoca sulla possibilità di cogliere le nuove sfide e opportunità nella dimensione urbana mantenuta fino alla fine del diciannovesimo secolo.

La vicenda di Porto Marghera è una storia complessa, fatta di opportunità e criticità sotto diversi punti di vista, ma è indiscutibilmente inserita in un contesto storico ed economico nazionale che nello specifico spazio lagunare ha contribuito, insieme ad altri elementi a portare parte della popolazione dalla Città d'acqua alla Terraferma.

Il presente capitolo si focalizza sulla nascita e sull'evoluzione del porto industriale veneziano e su come questo insediamento - affacciato sulla laguna, ma fuori dalla Città storica - abbia modificato radicalmente gli equilibri sociali, economici, urbanistici della città

### 4.1 La Venezia industriale prima di Porto Marghera

A inizio del '900 la Venezia lagunare era una città molto viva, estremamente diversa dall'immagine romantica legata alla Serenissima e da quella che è la diffusa idea odierna di una città destinata al declino che perde progressivamente popolazione.

Alcuni dati di inizio secolo permettono di esplicitare meglio la dimensione di una città che si connota come la più grande realtà manifatturiera e residenziale della Regione. Venezia nel 1901 (esclusi Murano, Burano e Malamocco che costituivano comuni a parte) registrava una popolazione residente pari a 148.471 persone; mentre la seconda città, Padova, ne contava solo 81.242. Dal punto di vista economico, la città poteva contare su una presenza di 130 attività, con 31mila lavoratori in ambito industriale. Tra queste realtà produttive si possono ricordare il Cotonificio Veneziano, la Manifattura Tabacchi, i Magazzini Generali, il Macello, il Mulino Stucky, la Junghans, Fortuny, la Neville (poi Savinem), la Jesorum e l'Arsenale. Insieme alle realtà più grandi e meccanizzate, legate alla rivoluzione industriale, permanevano realtà più piccole e artigianali, imprese familiari, frutto di una presenza protoindustriale in città, legata soprattutto alle stamperie, alle vetrerie, alle manifatture tessili, all'Arsenale che avevano formato una classe di operai specializzati.



**Figura 13** Manifesto pubblicitario della fabbrica Bernardi a San Girolamo (inizi '900). Fonte: Archivio IVSLA

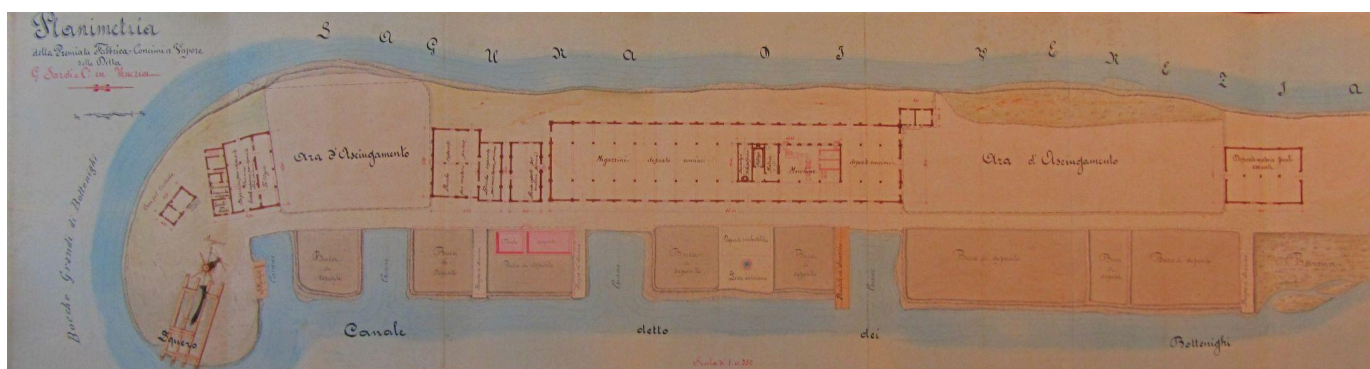


**Figura 14** Mulino Stucky e Fabbrica Fortuny alla Giudecca. Fonte: Foto dell'autore

L'800, con il susseguirsi dei cambiamenti politici - nel 1814 con l'annessione di Venezia al territorio del regno Lombardo-Veneto sotto l'Impero austriaco, poi con l'ingresso nel 1866 nel Regno d'Italia - rappresentò per la città un periodo di fasi alterne di crescita e di recessione, dovute in parte al contesto internazionale, ma soprattutto al ruolo che le venne assegnato dall'Austria prima e dall'Italia poi. Così, nel

1830 con la trasformazione di tutta Venezia in porto franco, con l'obiettivo di rivitalizzare la vocazione commerciale cittadina, arrivarono in città numerosi investimenti e imprenditori stranieri che, accordandosi con i capitali locali, diedero vita a importanti iniziative imprenditoriali a sostegno dell'economia e della vita cittadina. In questo contesto nascono le fabbriche tessili meccanizzate con il supporto dei capitali inglesi, viene aperto un Mulino a vapore a San Girolamo, si inizia a utilizzare il gas per l'illuminazione, prima in Piazza San Marco poi nelle altre aree della città, grazie all'investimento nella zona di San Francesco della Vigna da parte della società francese La Lionese. Contestualmente, si investe sulle infrastrutture, in particolare su quella ferroviaria per favorire una maggiore competitività del porto veneziano rispetto a quello genovese relativamente ai flussi di merci verso Milano, con la previsione di ridurre in modo importante i tempi di trasporto. La Camera di Commercio locale appoggia subito il progetto per la costruzione di una linea Milano-Venezia (1835-1852) che vedrà la costruzione del ponte ferroviario, inaugurato nel 1846, e successivamente nel 1865 la costruzione della Stazione Ferroviaria a Santa Lucia. In queste fasi si registra l'arrivo in laguna non solo di capitale e imprenditori, ma anche di manodopera dalle province limitrofe e dall'estero: secondo le fonti della polizia fra il 1836 e il 1843 si registra a Venezia l'arrivo di 45.139 "operai", vale a dire in media più di 5.500 persone all'anno, circa 1/5 della forza lavoro complessiva. Venezia, pur in crescita e attraversata dal vento della modernizzazione e industrializzazione, al pari di altre città, si trova a dover affrontare il tema della povertà e della sovrappopolazione.

A tale periodo di espansione, con la perdita della Lombardia nel 1859 e la scelta austriaca di puntare sul porto di Trieste, piuttosto che su quello lagunare, per la città si aprì una fase di stagnazione che si protrasse fino al 1866, dovuta soprattutto alla riduzione significativa dei traffici commerciali, alla minore presenza di stranieri in città, con ricadute rilevanti per gli affari anche dei piccoli "bottegai". La città rimase, così, alla periferia del grande Impero austriaco fino al suo ingresso nel Regno d'Italia, quando vide delinearsi un nuovo percorso dopo che, negli anni precedenti, aveva conosciuto un primo rilevante riassetto urbano, destinato a influenzare in modo importante la localizzazione dell'attività portuale e, in prospettiva, di tutta l'attività economica, ovvero lo spostamento del baricentro cittadino dall'area Marciana verso la Terraferma. Infatti, la ferrovia Ferdinandea - prima grande infrastruttura moderna - "stravolse completamente la geografia economica e demografica della città, spostando l'entrata principale dal mare alla terraferma, da San Marco a Santa Lucia"<sup>8</sup>.



**Figura 15** Pianta della ditta "Sardi G. e C." ai Bottenighi (1886). Fonte: Archivio IVSLA

Contestualmente con la costruzione della ferrovia e con l'esigenza di evitare le rotture di carico nave-treno, si decise di trovare una nuova collocazione per il porto, individuando dopo diverse ipotesi, l'area posta all'imboccatura occidentale del Canale della Giudecca che permetteva un collegamento più

<sup>8</sup> Bernardello A. (1996)

rapido e diretto con i binari. Dopo 11 anni di lavori, nel 1880 venne inaugurata la Nuova Stazione Marittima, con un collegamento alla ferrovia attraverso due ponti, area che diventerà il nuovo fulcro della vita economica e produttiva cittadina. La nuova collocazione del porto in questa zona, infatti, determinò un generale riassetto e ridisegno dei quartieri veneziani, concentrando le attività più spiccatamente commerciali e industriali lontani dall'Area Marciana che rimase, comunque, sede delle funzioni amministrative, terziarie e turistiche della città. Innanzitutto, dal primo nucleo della Stazione Marittima si rese necessario realizzare verso la città alcune infrastrutture di supporto al porto stesso e, in particolare, il punto franco a San Basilio (1892) e i Magazzini Generali a Santa Marta (1896). Contestualmente, nell'area della Giudecca e di Santa Marta e a Cannaregio iniziarono ad insediarsi grosse realtà produttive che andarono ad aggiungersi a quelle preesistenti, trasformando in chiave industriale la città di Venezia. Quelli più evocativi furono il Molino Stucky (1898), il Cottonificio (1883), l'Acquedotto (1882), il Gasometro a Santa Marta (1909).

Questa caratterizzazione industriale, con una divisione dell'occupazione nei settori diversa da quella delle altre province venete, ma anche in generale del paese, rappresentò una forza attrattiva significativa in termini di nuovi residenti. Infatti, in questa fase la Città lagunare era un centro urbano densamente abitato, con dei limiti significativi anche in termini di aree per la residenza, in considerazione della significativa crescita demografica in atto. Nell'ultimo ventennio dell'Ottocento, Venezia ha registrato una crescita di 20mila persone, a cui se ne aggiungeranno altre 10mila nei dieci anni successivi, nonostante un forte tasso di mortalità, anche infantile, che mantenne fortemente negativo il saldo di crescita naturale. La crescita demografica portò tra fine Ottocento e inizi Novecento (+30mila residenti tra il 1881 e il 1911) alla costruzione di nuove aree residenziali a Santa Marta, Giudecca e Sant'Elena. Nel 1893 era stata fondata la Commissione case sane economiche e popolari che, in seguito, venne sostituita dallo IACP (Istituto Autonomo Case Popolari), fondato nel 1914 con Regio decreto con l'obiettivo di intervenire sulle condizioni di degrado e di sovraffollamento delle abitazioni della Venezia lagunare.



**Figura 16** Targa nel nuovo quartiere di Santa Marta. Fonte: Foto dell'autore

## 4.2 La nascita di Porto Marghera (1917) e l'apertura di Venezia alla Terraferma e al Veneto

Nel 1911, risultano presenti a Venezia 1.357 industrie, attive soprattutto nell'ambito abbigliamento, edilizia, alimentazione, metallurgia, lavorazione del legno.

Anche rispetto al resto del Veneto, Venezia si configurava come una città fortemente industrializzata, circondata in terraferma da un'ampia attività agricola, sia legata alle famiglie dei nobili veneziani sia dei semplici contadini veneti, e lontana dai grandi insediamenti industriali, come ad esempio la Lanerossi (1817) a Schio, Vicenza.

Contestualmente all'incremento degli insediamenti industriali si erano rafforzati i traffici portuali, tanto che a vent'anni dalla sua creazione la Marittima risultava già insufficiente ad accogliere un flusso di merci, proprio di un porto prevalentemente di approvvigionamento, previsto ulteriormente in crescita, soprattutto per l'ingente arrivo di materiali poveri, come il carbone e il petrolio, merci che mal si conciliavano con la vicinanza del centro abitato. Di conseguenza, si presentò la necessità di immaginare e progettare un possibile ampliamento del porto lagunare, esigenza che diede il via a un dibattito molto serrato che vedrà contrapporsi coloro che ritenevano indispensabile un'apertura della città e del suo porto al di fuori della dimensione insulare e chi, invece, riteneva questa come unica e imprescindibile, anche per lo sviluppo futuro. Certo è che il porto, con il suo collegamento ferroviario, nasceva già come infrastruttura destinata a servire non solo la città di Venezia, ma anche il suo entroterra regionale dove andava via via innervandosi un'importante rete ferroviaria e stradale, collegamenti questi ancora troppo poco sviluppati nella Stazione Marittima.

*Tab. 2. Industrie a Venezia nel 1911*

Classi di industria	Addetti			Esercizi Totale
	1-10 operai	11-25 operai	oltre 25 operai	
Industrie minerarie	1		1	2
Industrie tessili	6	4	6	16
Lavorazione residui animali	5	1		6
Lavorazione del legno	126	5	6	137
Industrie metallurgiche	124	9	9	142
Industrie della ceramica e del vetro	73	6	5	84
Fabbricazione prodotti chimici	19	2	4	25
Industrie della alimentazione	161	18	6	185
Industrie del vestire	248	14	20	282
Industrie dell'arredamento della casa	113	12	6	131
Industrie edilizie	124	30	16	170
Industrie costruz. e mezzi di trasporto	22	2	10	34
Industrie elettricit , gas, acqua	1	3	4	8
Industrie della stampa e di lusso	105	13	11	129
Industrie delle materie di rifiuto	4			4
Altre industrie	2			2
<b>Totale</b>	<b>1.134</b>	<b>119</b>	<b>104</b>	<b>1.357</b>

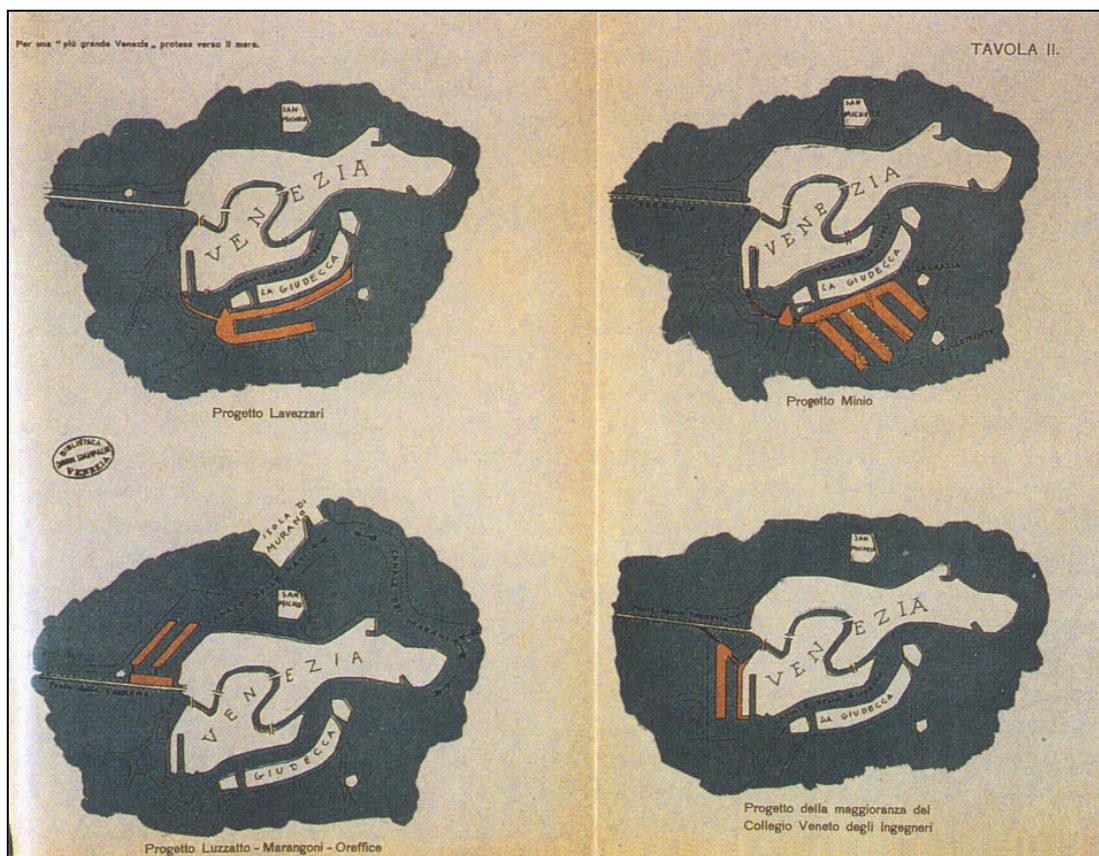
Fonte: nostra elaborazione da COMUNE DI VENEZIA, *Relazione sul V Censimento demografico e I Censimento degli opifici ed imprese industriali del 10-11 giugno 1911*, Venezia 1912.

**Figura 17** Industria a Venezia nel 1911. Fonte: Comune di Venezia

A inizio '900, la Commissione Permanente per i servizi al Porto di Venezia nomina una sottocommissione tecnica finalizzata al graduale ampliamento del Porto, pubblicando un documento nel 1901 che, sulla

base di stime sulla crescita dei traffici nei 25 anni successivi, prevedeva primariamente un adeguamento della Marittima, un miglioramento della navigabilità dei canali e, solo in caso di superamento delle previsioni dei flussi di merci, un possibile ampliamento del porto.

Nel 1902 il Capitano Marittimo, Luciano Petit, propose l'idea di un porto nell'area di San Giuliano, collegato al mare con un canale diretto al porto del Lido. Il progetto prevedeva di trasferire sulla terraferma lo scalo e i depositi destinati alle merci più impattanti e pericolose, mantenendo invece alla Marittima l'arrivo delle merci più pregiate e dei passeggeri. Qualche anno più tardi, nel 1904, l'ipotesi di San Giuliano, venne abbandonata a favore dell'area dei Bottenighi, situata nella gronda sud della laguna, in una zona paludosa appartenente al Comune di Mestre. Nello stesso anno, le previsioni sui traffici elaborate dalla sottocommissione si rivelarono del tutto errate, rendendo indispensabile individuare al più presto una nuova soluzione progettuale in grado di rispondere alla situazione mutata. Un'ulteriore spinta alla definizione del piano giunse con il Decreto Ministeriale del gennaio 1904 che istituì la Commissione per lo studio del piano regolatore dei principali porti italiani, la quale richiese a Venezia una relazione sulla situazione del proprio porto. A tale richiesta rispose il Genio Civile di Venezia, con un progetto redatto dagli ingegneri Rossi e Lucchini, che propose alla Commissione la realizzazione di un porto sussidiario alla Marittima nell'area dei Bottenighi.



**Figura 18** Proposte per un ampliamento del Porto Commerciale di Venezia (1905). Fonte: Mancuso F. (2018)

A questa visione, si contrappose ben presto quella di coloro, e tra questi un ruolo di primo piano lo ebbero a inizio '900 Piero Foscari e il sindaco Filippo Grimani, che vedevano nell'apertura di Venezia oltre l'isola il naturale sviluppo di una città che volesse assicurarsi la capacità di proseguire nell'industrializzazione che caratterizzava lo sviluppo economico di quegli anni in Italia e all'estero e risolvere il problema del sovraffollamento e delle difficili condizioni igieniche e lavorative che caratterizzavano la Città lagunare.

Alla fine, prevalsero i promotori di un'apertura alla terraferma e il progetto per il nuovo porto di Venezia ai Bottenighi venne ricompreso nel piano nazionale dei porti, approvato con la Legge n. 542 del 14 luglio 1907. L'opera veniva, quindi, indicata come opera pubblica di rilevanza nazionale, finanziata dallo Stato e realizzata con una partnership tra pubblico e privato, sotto la direzione del Genio civile. Nel concreto la realizzazione delle opere necessarie, i cui lavori iniziarono nel 1909, era fuori dal controllo delle istituzioni cittadine in quanto lo stesso era esercitato dal Magistrato alle acque per le province venete e di Mantova, istituito nella stesso anno come struttura decentrata regionale dello Stato dedicata al *"buon governo delle acque pubbliche"* e, quindi, anche a quelle legate alla *"portualità."*

La nascita vera e propria di Porto Marghera, tuttavia, deve essere indicata nella data del 23 luglio 1917, giorno in cui venne firmata dal Presidente del Consiglio Boselli, alla presenza del Sindaco Grimani e del Presidente della SADE, Giuseppe Volpi, la convenzione per la costruzione del porto e la creazione di un quartiere residenziale nell'area dei Bottenighi tra Stato, Comune e la Società Porto Marghera. Quest'ultima era stata fondata a inizio giugno 1917 dallo stesso Volpi ed era stata preceduta dalla creazione a febbraio dello stesso anno dal *"Sindacato di studi per imprese elettrometallurgiche e navali nel porto di Venezia"*. Tale organismo era stato voluto da soggetti privati appartenenti a gruppi industriali e bancari, ma soprattutto da una cordata di imprese di diversi ambiti produttivi: elettrico (SADE e Cellina), ferroviario e marittimo (Società veneta di navigazione a vapore e la Società veneta di costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie), siderurgico, meccanico e di costruzioni. L'idea che accomunava tali soggetti era quella di costruire nella terraferma a ridosso della laguna non solo un porto commerciale, ma anche un'ampia area industriale dove attrarre nuove attività economiche. Un'idea di porto quindi non solo commerciale ma anche industriale, sul modello dei porti del Nord, caratterizzato dall'esigenza di grandi aree disponibili nell'immediato e in futuro per l'arrivo e la lavorazione delle merci, per le industrie e per le necessarie opere infrastrutturali, non solo di trasporto. Ne deriva quindi l'esigenza di opere non solo di bonifica per gli insediamenti commerciali e industriali, ma anche di ampliamento e di scavo dei canali di navigazione, di opere di collegamento stradale e ferroviario.

Il progetto per la costruzione di Porto Marghera era stato presentato a maggio dall'ingegner Coen Cagli e prevedeva quattro diverse aree di intervento, in continuità con i lavori iniziati nel 1909 e consapevole del dibattito sull'allargamento del Comune di Venezia e delle questioni demografiche in atto: a) porto e zona industriale; b) porto commerciale; c) porticciolo dei petroli; d) quartiere urbano che avrebbe dovuto ospitare i lavoratori del porto, più o meno qualificati, favorendo così anche la soluzione alle crescenti problematiche di sovraffollamento e di igiene della Città lagunare.

#### **4.2.1 Gli insediamenti industriali nella prima zona di Porto Marghera**

Le numerose attività industriali da subito inserite a Porto Marghera, anche grazie a significative agevolazioni fiscali, al basso costo dei terreni e all'ingente impegno economico del Comune per le opere di urbanizzazione, ebbero un carattere di rilevanza nazionale e costituirono un nucleo industriale molto diverso dall'industria presente in altre aree del Veneto e nella Città lagunare e proiettano Venezia in una nuova dimensione economica e territoriale che portò novità significative sotto molti punti di vista: non solo economico-lavorativo, ma anche urbanistico, sociale e residenziale. Altro elemento determinante per lo sviluppo industriale a Marghera era connesso senza dubbio alla presenza della SADE che nel 1922 edificò nell'area una delle più grandi centrali termoelettriche italiane per fornire l'energia all'industria nascente nel nuovo polo industriale.

Porto Marghera sin dagli insediamenti nella prima zona, si caratterizzò per la presenza di un'industria di grandi dimensioni, ad elevato contenuto tecnologico che necessita di ingenti capitali e che si concentra

in settori quali la cantieristica, l'elettrometallurgia, la chimica e la raffinazione. Insediamenti che sono supportati da risorse finanziarie pubbliche e private in cui alle forze imprenditoriali locali si aggiungono i capitali lombardi e piemontesi. Porto Marghera si qualificò, quindi, come area di intensa modernizzazione con una rilevanza nazionale e solo relativamente guidata dalle scelte delle comunità e dell'amministrazione locale.

L'insediamento di realtà produttive fu molto rapido nella nuova area industriale tanto che le 5 aziende presenti nel 1921 diventarono già 55 nel 1928 e, negli anni successivi, la crescita fu altrettanto significativa, fino a raggiungere le 91 aziende alla fine degli anni '30. I 4.800 occupati del 1928 erano già saliti a 6.500 nel 1935. Tra le aziende allora insediate si possono ricordare il Cantiere navale Breda (oggi Fincantieri), la Montecatini Fertilizzanti, la Società Italiana Vetri e Cristalli e la Sirma.

### 4.2.2 I lavoratori

Almeno in una prima fase, le caratteristiche specifiche degli insediamenti di Porto Marghera determinarono anche un dualismo tra mercato del lavoro lagunare e mercato del lavoro della Terraferma. L'area di Porto Marghera, infatti, diversamente da quanto immaginato originariamente da Foscari e Grimani non diventò il naturale bacino lavorativo della manodopera della Città lagunare. Viceversa, nell'area industriale di Marghera si andò configurando una presenza diffusa di operai-contadini, definiti metalmezzadri, ovvero lavoratori provenienti dalle aree limitrofe della Terraferma che quotidianamente si recavano al lavoro nelle nuove industrie senza, tuttavia, scegliere di cambiare residenza presso la quale mantenevano la propria attività agricola, volta a garantire alla famiglia un supporto al bilancio familiare fragile e poco stabilizzato.

Le diverse ricerche svolte evidenziano come gli stessi imprenditori di Porto Marghera tendessero a privilegiare operai provenienti dalle campagne, piuttosto che quelli della città, già impiegati nell'industrie dell'Isola, che avevano generalmente competenze più elevate al pari dei salari: nello specifico gli operai specializzati nelle manifatture tradizionali e i lavoratori del crescente comparto turistico. I dati mostrano come tra il 1928 e il 1932 solo alla Breda, Cantiere navale, si registrasse una quota di lavoratori provenienti da Venezia lagunare attorno al 21%; mentre per le altre attività nel 1932 il 90% degli operai proviene dall'area Brenta-Dese. Allo stesso modo può essere utile ricordare come il pendolarismo tra la Città lagunare e la terraferma fosse, soprattutto prima dell'apertura del Ponte autostradale, particolarmente problematica a fronte, invece, di una più facile mobilità tra le zone rurali e Porto Marghera. I primi lavoratori di Porto Marghera, quindi, furono soprattutto persone che arrivavano dalla terraferma, spesso le stesse persone che avevano partecipato alle bonifiche ed erano poi entrati come operai nelle fabbriche.

Luoghi di nascita	Luoghi di domicilio						Totale nati	Valori assoluti
	Venezia terraf.	Venezia ctr. st.	Mirano	Dolo	S. Donà	Resto Venezia		
	<i>Montecatini</i>							
Venezia Terraf.	96.8	0.6	0.9	1.5	0.2	0.0	100	1.977
Venezia ctr. st.	34.0	62.4	0.8	2.0	0.8	0.0	100	1.086
Mirano	36.1	1.1	61.4	1.3	0.1	0.0	100	2.712
Dolo	8.5	0.5	1.5	89.5	0.0	0.0	100	3.741
S. Donà	41.9	0.0	14.0	9.2	34.9	0.0	100	129
Resto Venezia	41.7	2.8	9.7	15.5	2.1	28.2	100	1.158
Totale casi								10.803
	<i>Breda</i>							
Venezia terraf.	97.2	0.5	1.6	0.2	0.0	0.5	100	1.328
Venezia ctr. st.	21.7	77.8	0.2	0.3	0.0	0.0	100	1.821
Mirano	31.4	13.6	51.9	3.1	0.0	0.0	100	486
Dolo	31.2	6.4	5.5	56.0	0.0	0.9	100	327
S. Donà	65.4	0.0	3.8	3.8	27.0	0.0	100	78
Resto Venezia	64.4	10.4	1.4	2.0	2.0	19.8	100	606
Totale casi								4.647

**Figura 19** Assunti nel periodo 1925-1940 per luoghi di nascita e domicilio. Comp. % per luoghi di nascita.  
Fonte: Tattara G. Piva F. (1983)

Nati a	<i>Montecatini</i>		<i>Breda</i>	
	1924-29	1935-40	1924-29	1935-40
Venezia terraf.	51.8	47.2	57.4	42.9
Dolo	9.1	6.5	2.1	3.6
Mirano	5.5	11.3	5.6	7.0
Venezia ctr. st.	8.2	12.0	7.8	15.6
Resto Venezia	11.4	13.6	12.8	17.6
S. Donà	0.8	1.8	1.0	2.3
Portogruaro	0.6	1.4	1.0	0.9
Resto mondo	12.6	6.2	12.3	10.1
	100.0	100.0	100.0	100.0

**Figura 20** Domiciliati nel Mestrino assunti alla Breda e alla Montecatini per distretto di nascita.  
Fonte: Tattara, G. Piva F. (1983)

Riprendendo alcuni dati elaborati da Tattara e Piva (1983) è possibile evidenziare specifici tratti relativamente al bacino di reclutamento dei primi operai di Porto Marghera, ma anche allo spostamento di residenza operato o meno dagli stessi per avvicinarsi al luogo di lavoro che, è necessario ricordare, almeno nelle fasi iniziali si configurò come un lavoro instabile e poco pagato.

Tra il 1925 e il 1940, le caratteristiche degli assunti in due degli stabilimenti più significativi evidenziano come il 19% fosse domiciliato e nato nella terraferma mestrina, mentre un ulteriore 20% qui domiciliato provenisse da altre aree in particolare dalla Città lagunare, Dolo o province limitrofe. Focalizzandosi solo sulla Venezia insulare si può osservare come il cambio di domicilio rispetto al luogo di nascita fosse ancora molto limitato, mentre più significativo risultava il trasferimento per altre aree del territorio veneziano.

Appare, infine, utile osservare come nel tempo la quota di assunti provenienti dalla Città lagunare sia andata via via incrementando nel tempo, anche in ragione delle difficoltà sempre più significativa dell'industria locale durante gli anni della crisi seguiti al primo conflitto mondiale durante i quali Porto Marghera rimase l'unica realtà produttiva in crescita.

### 4.2.3 Dimensione urbanistica e residenziale

Altro elemento da richiamare è quello del progressivo ampliamento di Venezia verso la terraferma, nell'ottica della costruzione di una Grande Venezia teorizzata da Petit nel suo discorso all'Ateneo Veneto nel 1904 e poi spinta da Volpi, iniziato con il trasferimento pochi giorni dopo la firma della convenzione del 1917 dell'area di Bottenighi, precedentemente appartenente al comune di Mestre, al territorio veneziano. Tale processo porterà a un significativo ampliamento del comune fino alla sua attuale conformazione compiuta nel 1926 con l'accorpamento nel territorio di Venezia del comune di Mestre, Favaro Veneto, Zelarino e Chirignago. In precedenza, il comune si era ingrandito con l'unione del territorio di Pellestrina (1923) e delle isole di Murano, Burano e Ca' Vio (1924). Tale processo avvenne da un lato in ragione di una generale riorganizzazione nazionale che portò all'accorpamento di diversi comuni; dall'altro, per l'esigenza che fu richiamata nella legislazione speciale relativa alle città portuali che consentiva loro di acquisire i terreni necessari allo sviluppo del porto stesso.

La consapevolezza del risvolto urbanistico del nuovo insediamento in terraferma, a questo punto commerciale e industriale, è tale che il progetto di Cagli prevedeva sin dall'origine la realizzazione di un quartiere urbano, immaginato come un'adeguata area residenziale destinata ad ospitare le abitazioni dei lavoratori delle fabbriche di Porto Marghera. La realizzazione di tale quartiere residenziale avrebbe consentito agli operai di risiedere in prossimità del lavoro e sarebbe stato elemento di attrattività della manodopera lagunare, ovviando così anche ai problemi di sovraffollamento e mancata salubrità di Venezia. Il nuovo quartiere, presentato come complementare ad altri interventi residenziali nell'area insulare, avrebbe permesso di sfollare dalla Città lagunare tra le 20 e le 30mila persone e di consentire lo sviluppo della Grande Venezia raccontata da Foscari in cui la nascita di Porto Marghera con le sue fabbriche e le nuove periferie urbane di Marghera e Mestre avrebbe permesso di mantenere inalterata la caratteristica artistica ed estetica di Venezia, con *"intorno al divino San Marco ed al più antico Rialto [debbano restare] dunque, immutate nell'odierna fisionomia, la città spirituale e nello stesso tempo la città degli affari, la vera City con tutti gli organi ausiliari politici, amministrativi ed intellettuali: alla Giudecca le industrie esistenti e qualche altra compatibile con lo spazio che ancora v'è disponibile, ma soprattutto si riservi quest'isola alle piccole industrie navali e meccaniche ed alle abitazioni per l'attuale organismo portuale; a Murano le industrie artistiche e le industrie speciali veneziane"*<sup>9</sup>. Al Lido, sempre secondo le linee guida del 1905, deve rimanere *"immutata la sua funzione ben stabilita per le classi ricche indigene e forestiere, e per la ricreazione e l'igiene di tutto il popolo nostro, mentre ognuno di codesti nuclei deve altresì provvedere alle abitazioni e a tutte le altre esigenze del viver civile per la rispettiva popolazione operaia"*<sup>10</sup>.

Il progetto, approvato nel 1922, fu affidato all'ingegnere Emilio Emmer che si ispirò al modello della città giardino prevedendo, quindi, non solo la costruzione di case per i lavoratori, ma anche ampi spazi verdi e viali alberati, insieme a una biblioteca, un teatro, asili, palestre, nel rispetto di alcuni standard costruttivi relativi alle abitazioni degli operai. Tuttavia, diverse ragioni non permisero il concretizzarsi di questi obiettivi, a partire dalla mancanza di risorse da parte del Comune che acquisì l'impegno alla costruzione del quartiere. Inoltre, come visto, nella prima fase la maggior parte degli operai erano provenienti dalla

<sup>9</sup> Ferrighini A. (2020)

<sup>10</sup> Ibidem

terraferma e non erano interessati a modificare il proprio domicilio, questione che mise in secondo piano l'urgenza di realizzare nuove abitazioni per evitare la congestione abitativa del Comune di Mestre. Anche la realizzazione delle strade e dei servizi previsti nel progetto della Città Giardino procedettero a rilento e l'iniziativa pubblica lasciò spazio all'iniziativa privata che si discostò notevolmente dagli standard previsti dal progetto originario.

Tutti questi elementi non contribuirono, quindi, a determinare un interesse reale da parte dei cittadini della Città lagunare per una nuova residenza in terraferma. Viceversa, la loro progressiva presenza fuori dall'Isola avvenne per tappe successive, per ragioni e con modalità molto diverse.

Un primo arrivo coincise con la creazione voluta dal fascismo di alcuni quartieri, lontani dalla Città Giardino di Marghera, come Ca' Emiliani, Ca' Sabbioni, Ca' Brentelle, caratterizzati da piccole abitazioni con annesso orto in cui furono "portati" i disoccupati, offrendo loro la possibilità di coltivare la terra. I nuovi quartieri avevano standard abitativi molto lontani da quelli immaginati da Emmer per i lavoratori di Porto Marghera e divennero presto aree povere e marginali.

Successivamente, nel 1932, l'Istituto Autonomo Case Popolari iniziò a costruire edifici popolari che per la prima volta riuscirono a convogliare la forza lavorativa proveniente da Venezia che voleva stabilirsi in case vicine al posto di lavoro. Anche questa volta non si trattò di residenze circondate da ampi spazi verdi, quanto piuttosto di casoni popolari.

Alla fine della Prima guerra mondiale sorsero al Lido i 221 alloggi di Città Giardino, con una tipologia di progettazione urbanistica che teneva conto delle tendenze allora in auge, mentre con criteri più tradizionali si costruì a Sant'Agnese, nel Campo di Marte alla Giudecca, alla Madonna dell'Orto. Ancora a Venezia, dal 1926 al 1940, l'Istituto – in quel tempo denominato Istituto fascista autonomo case popolari – costruì case a Santa Marta (il "Quartiere Benito Mussolini", con 393 alloggi su di un'area di 22.000 metri quadrati), a Sacca San Girolamo (244 alloggi), alla Celestia (161 alloggi) e a Sant'Elena (il "Quartiere Vittorio Emanuele III", con 283 alloggi)<sup>11</sup>.

Infine, l'inaugurazione del Ponte stradale nel 1933 rese più agevole il collegamento tra la Città storica e la Città di terraferma, mutando il carattere prevalente di quartiere residenziale di Mestre che fino allora aveva caratterizzato il quartiere urbano di Marghera, favorendo almeno nelle aspettative una maggiore connessione anche fisica tra le due aree del comune.

### **4.3 Gli Anni '50-'60: gli anni della trasformazione**

Nel periodo a cavallo delle due guerre e durante il regime fascista l'economia veneziana manifestò un forte impulso grazie anche a Giuseppe Volpi nei suoi molteplici ruoli come ministro nel governo di Mussolini, come presidente di Confindustria (1934-1943), come presidente del consiglio di amministrazioni delle Assicurazioni Generali (dal 1938). Negli stessi anni divenne presidente anche della Biennale promuovendo la 1ª Esposizione Internazionale d'Arte Cinematografica. Porto Marghera, durante il periodo fascista, conobbe un'ampia fase di crescita in ragione della sua utilità nella produzione bellica; anche per questo il sito fu oggetto di numerosi bombardamenti volti a danneggiare fabbriche e collegamenti ferroviari che il regime cercò di ripristinare più rapidamente possibile. Nelle fabbriche alla fine della guerra cominciava a prendere piede un significativo movimento operaio che negli anni successivi ebbe un ruolo molto importante per il destino di Porto Marghera.

---

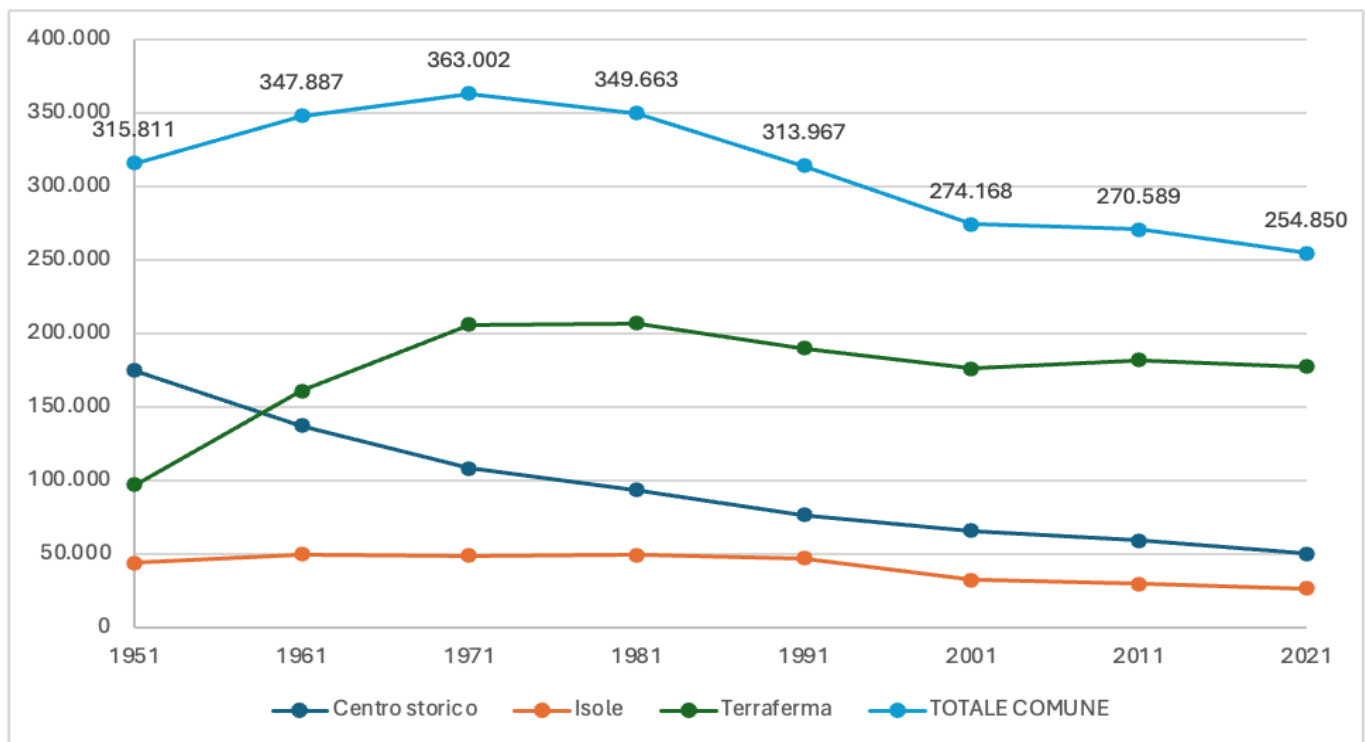
<sup>11</sup> Dal sito dell'Ater



**Figura 21** Porto Marghera, centrale termoelettrica SADE., lo stabilimento in costruzione, 1926.  
Fonte: Fondo Giacomelli

Pur gravemente danneggiata, l'attività di Porto Marghera riprese celermente nel Secondo dopoguerra, tanto che già agli inizi degli anni Cinquanta prese avvio la definizione della II Zona industriale dove si svilupperanno l'industria chimica, con il primo Petrolchimico, quella dell'alluminio, dei refrattari, eccetera. La crescita del grande sito industriale veneto fu costante e significativa fino al 1971, attirando un grande numero di lavoratori (erano quasi 35mila all'inizio degli anni Settanta) in settori strategici per la fase di miracolo economico del Paese, iniziata con la ricostruzione dopo il conflitto bellico. Le caratteristiche di quest'area industriale erano completamente diverse dal modello industriale diffuso, fatto soprattutto di piccole e medie imprese, che si stava costituendo nel resto del Veneto che, precedentemente, si era caratterizzato come territorio prevalentemente agricolo, con poche esperienze di grandi imprese (si pensi alla Lanerossi a Vicenza o la Marzotto a Schio), per lunghi anni caratterizzato soprattutto da fenomeni intensi di emigrazione.

In questo contesto, il Censimento del 1951 riporta per il comune di Venezia un numero di residenti pari a 316.000 unità, così suddivise: 175.000 persone nella Venezia storica, 44.000 nelle Isole e altre 97.000 nella Terraferma. Il dato complessivo assegnava a Venezia il primato di città più popolosa del Veneto, seguita a distanza da Verona con 179.000 residenti. Nei vent'anni successivi, si registra ancora una crescita importante del numero dei residenti (+47.191), ma tale incremento è dovuto quasi esclusivamente alla dinamica nel territorio della Terraferma a fronte di un decremento, oggi ancora presente, degli abitanti della Venezia storica e delle Isole. Tale andamento porterà la quota dei residenti presenti in laguna (Città storica e Isole) dal 69% del 1951 al 43% del 1971.



**Figura 22** Numero di residenti nel Comune di Venezia per aree (1951-2021).  
 Fonte: Elaborazione dell'autore su dati Comune di Venezia

Prima del 1951, nonostante le condizioni abitative inadeguate, il sovrappopolamento e i diversi progetti urbanistici ed economici avviati in Terraferma, non si era registrato l'atteso spostamento, immaginato nel progetto della Grande Venezia, degli abitanti della Città storica verso i nuovi quartieri di Marghera anche per la scelta degli industriali di privilegiare gli operai-contadini provenienti dall'entroterra veneziano. Si era sì verificato un primo esodo verso i quartieri marginali di Ca' Emiliani di sottoproletariato urbano senza legami con la fabbrica che, tuttavia, erano stati quantitativamente meno significativi rispetto all'arrivo nella Città d'acqua di numerose persone, come ad esempio gli sfollati e i prigionieri della guerra, rendendo così necessaria la trasformazione ad uso residenziale di spazi precedentemente destinate ad altri usi, generando spesso condizioni abitative non salubri che successivamente favoriranno l'esodo verso altre aree del comune.

Inoltre, fino al 1951 la Città storica preservava tutte le sue attività e funzioni urbane, compresa quella economica-industriale nelle aree più periferiche, con circa 62.000 posti di lavoro, di cui un terzo nel secondario, numero più elevato di quello della Terraferma che, invece, conoscerà una crescita significativa oltre il ponte translagunare. Le diverse aree della Città non registrano ancora flussi legati al pendolarismo per lavoro, si risiede dove si è occupati; tuttavia, i cittadini della Terraferma rimangono legati alla Città storica per le funzioni politiche-amministrative, culturali e di servizio.

È solo a partire dagli anni '50, infatti, che si profila il declino dell'attività manifatturiera della Venezia storica con la chiusura delle diverse industrie presenti nelle sue aree periferiche. Due esempi su tutti: la fine delle attività del Mulino Stucky nel 1954 e di quelle dell'Arsenale nel 1957, dopo un lungo periodo di declino successivo alla fine della Seconda guerra mondiale. Ciononostante, fino al 1971 il numero di posti di lavoro nella città d'acqua rimasero pressoché costanti, con un crescente ruolo del settore terziario, del commercio, delle professioni liberali, delle funzioni direzionali, dell'istruzione, della cultura e del turismo, lasciando alla Terraferma la maggior parte delle funzioni industriali. Resistevano a Venezia gli artigiani,

marmisti, fabbri, falegnami, le piccole realtà nel settore dei tessuti, delle calzature e le aziende del vetro muranese che nel 1961 occupavano ancora circa 4000 persone. Il calo degli occupati nel settore industriale e artigianale nella Città storica divenne significativo solo a partire dagli anni '70 in poi.

Tra il 1951 e il 1971, anni in cui si manifesta un importante calo della residenza nella Venezia storica, la ragione che determina lo spostamento verso la Terraferma non è dovuto a una mancanza di lavoro quanto piuttosto al problema della casa, e più nello specifico la situazione in cui versa il patrimonio abitativo della città. Nel 1951 nel centro storico si contavano 47.586 famiglie in 33.502 abitazioni, circa 28.000 vivevano perciò in coabitazione, familiare o in subaffitto, mentre 793 famiglie occupavano 675 alloggi impropri<sup>12</sup>. Se tra il 1951 e il 1961, l'esodo dalla Città storica (-37.658 abitanti) è configurabile come esodo da sovraffollamento e degrado; mentre tra il 1961 e il 1971 lo stesso (-28.724) è imputabile a un problema di mancato restauro. Nel primo decennio si era registrata un'emigrazione di circa 70mila abitanti, diretti per più di  $\frac{2}{3}$  in altre aree del comune, a fronte di un'immigrazione di sole 35mila persone. Il quartiere più interessato dal trasferimento era quello di San Marco, i cui edifici venivano progressivamente destinati da uso residenziale a terziario. Come indicano i dati di una relazione del Comune del 1957, nei  $\frac{2}{3}$  dei casi tale patrimonio necessitava di un restauro più o meno significativo, anche per garantire uno standard minimo di igiene, considerando che solo il 26,0% delle case disponeva di un bagno, il 13,5% aveva esclusivamente un w.c. in cucina, il 3,7% ne era completamente privo; inoltre, solo il 10,7% delle abitazioni era dotato di un riscaldamento vero e proprio, nel 57,8%, dei casi era riscaldata la sola cucina e nel 4,2% non c'era riscaldamento. Condizioni molto diverse da quelle garantite nelle nuove case costruite in quegli anni in Terraferma. Soprattutto a causa di tale situazione, quasi 55.000 Veneziani dell'acqua tra il 1951 e il 1971 si trasferirono oltre il ponte translagunare, sebbene di questi una parte rilevante (si stima che siano circa 21.000 nel 1971) ritornava quotidianamente in laguna per lavoro. L'esodo riguardò soprattutto la popolazione più giovane e la classe media che poteva, comunque, permettersi l'acquisto o l'affitto in Terraferma. Il risultato fu certamente un alleggerimento della situazione abitativa della Città storica, senza tuttavia ridurre il degrado e contribuendo all'invecchiamento della popolazione, con il venir meno della possibilità di crescita naturale dei residenti.

Contestualmente, i quartieri residenziali della Terraferma crescevano (+108.863), garantendo condizioni abitative migliori, maggiori facilità negli spostamenti, l'uso della macchina e un veloce collegamento con l'entroterra veneziano e veneto in cui cominciava a instaurarsi un nuovo modello economico di piccola e media impresa diffusa sul territorio, che fu alla base del futuro sviluppo della regione che divenne negli anni successivi la cosiddetta Locomotiva italiana e pronta ad accogliere gli operai espulsi da Porto Marghera nel momento del suo declino iniziato a partire dagli anni '70, dopo un periodo di intenso sviluppo.

Diversi furono gli interventi sia nella Città storica, sia in Terraferma, per affrontare le necessità abitative con la progettazione e costruzione, non sempre soddisfacente, di alcune case o quartieri residenziali. In quegli anni entrarono in vigore le direttive nazionali del piano INA-Casa, lanciato con la legge Fanfani del 1949, che nel contesto veneziano dovevano confrontarsi con la peculiarità del territorio. Ne nasce l'esperienza del progetto del Quartiere San Marco di Piccinato e Samonà (iniziato nel 1951 in Terraferma, alle porte di Venezia) che idealmente doveva ri-connettere la Venezia storica e la Venezia di terraferma in uno spazio pensato per operai provenienti dalle campagne, dalla Città d'acqua e da Marghera, ma proponendo un modello tipico della Venezia minore - con campielli come luoghi di aggregazione - così da facilitare l'ambientamento delle persone provenienti dal centro storico. Il progetto iniziale subì alcune critiche e ampie modifiche anche per rispondere alle esigenze di trasporto automobilistico.

---

<sup>12</sup> Pietragnoli e Reberschak 2002

Il Comune di Venezia nel 1956, sulla base dei risultati di un concorso nazionale di idee, incarica della redazione del Piano Regolatore Generale un Comitato nel quale sedevano, tra gli altri, Giuseppe Samonà, Luigi Piccinato, Pietro Torta e l'economista Innocenzo Gasparini. Essendo andata in crisi la Giunta comunale, il Piano Regolatore Generale fu adottato nel 1959 da un Commissario di Governo ed approvato, con modifiche, nel 1962. L'espansione della città di Mestre nei terreni di S. Giuliano, prevista nel PRG adottato, doveva riagganciarla all'ambiente lagunare, ma fu poi cancellata in quello approvato<sup>13</sup>. Nel 1969, invece, lo IACP di Venezia inizia a costruire il quartiere CEP (Centro di Edilizia Popolare), poi rinominato in "Villaggio laguna", sul bordo lagunare di Campalto.

Nel Secondo Dopoguerra nella Città storica si continua comunque a costruire: è da sottolineare la realizzazione da parte dello IACP del quartiere Chiovere San Girolamo (273 alloggi), inserito in un fragile tessuto urbanistico ed architettonico. Inoltre, si costruisce a Sant'Eufemia, alla Giudecca, e a Murano. Nel 1960 viene avviata la bonifica dell'isola di Sacca Fisola a Venezia: un grande intervento dal forte impatto urbanistico, con complessivamente quasi 500 alloggi.

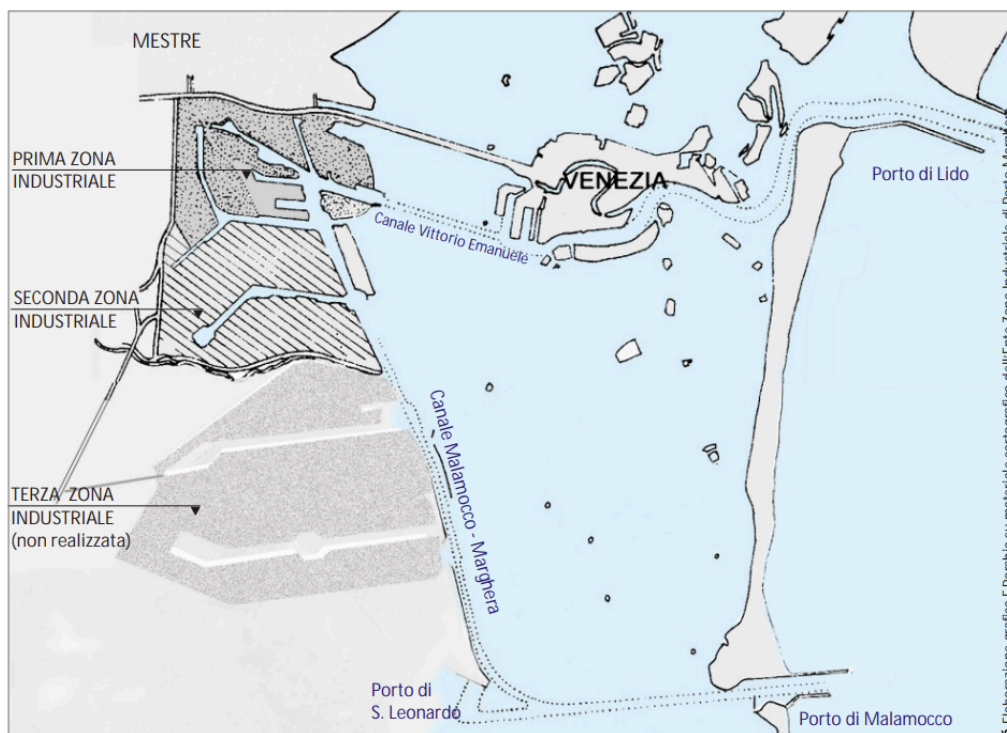
Come anticipato, il ripristino dell'attività del grande polo industriale dopo la guerra fu rapido e significativo, spinto sia dalla volontà della parte imprenditoriale che dalle forze sociali per favorire la ripresa dell'occupazione, messa in crisi dalle necessarie ristrutturazioni della prima zona. Per questo, già nel 1953 venne predisposto un progetto per la Seconda zona industriale, definitivamente approvato, dopo alcune modifiche, nel 1956. Nel 1958 viene costituito il Consorzio per l'ampliamento e lo sviluppo di Porto Marghera che, in realtà, si limita a accettare la situazione esistente, caratterizzata già dallo sviluppo nella nuova area di attività produttive, in larga parte in stabilimenti costruiti abusivamente e di proprietà per l'80% di Montecatini ed Edison. La nuova area diventa il centro dell'industria chimica e petrolchimica italiana e la base per la futura fusione delle due preesistenti imprese che nel 1965 daranno vita alla Montedison.

A metà anni '60, Porto Marghera occupava circa 30mila lavoratori di cui 18mila nella Prima zona industriale e 12mila nella Seconda. Gli studiosi rilevano come lo sviluppo dell'industria chimica abbia determinato una crescita limitata dell'occupazione, da una lato perché parte degli addetti erano provenienti dai precedenti insediamenti oggetto di "*ristrutturazione e tecnologica e organizzativa*" (e di forti scontri tra sindacati e impresa a causa delle difficili condizioni di lavoro e dai licenziamenti di massa); dall'altro per le caratteristiche stesse dei nuovi insediamenti, tipicamente più *capital intensive* e meno *job intensive* dei precedenti.

Già nel 1963, la saturazione delle aree disponibili nella Seconda Zona aveva portato alla legge n. 397 del 2 marzo e poi al successivo Piano Regolatore del 1965 per l'ulteriore ampliamento degli insediamenti, con la previsione della bonifica e interramenti di ulteriori 4000 ettari di barene, i cui lavori vennero però interrotti, come si vedrà nei paragrafi successivi, dopo l'alluvione del novembre 1966 che aprì la stagione della salvaguardia della laguna, mettendo in discussione quanto approvato fino a quel momento, e bloccando di fatto nuovi interventi nell'area di Porto Marghera.

---

<sup>13</sup> Campostrini, 1993



**Figura 23** Zone industriali di Porto Marghera.  
 Fonte: Archivi della Politica e dell'impresa del '900 Veneziano

#### 4.4 Un nuovo modello di sviluppo economico per Venezia: servizi, turismo, cultura nella Città storica, industria, logistica, servizi alle imprese in Terraferma

Tra il 1971 e il 1991 diventa manifesto il processo di trasformazione avvenuto nell'economia di Venezia - in termini di attività e in termini di addetti - e la diversa specializzazione delle aree del Comune. Al Censimento delle imprese del 1991, gli occupati dell'industria in senso stretto<sup>14</sup> rappresentavano il 10,6% del totale del Centro storico, il 26,4% dell'Estuario e il 33% della Terraferma. Viceversa, gli addetti nel terziario erano l'84,6% del totale della Città d'acqua, il 65,7% dell'Estuario e il 63,4% della Terraferma.

Nella Città storica, si registra un calo costante delle attività manifatturiere ed artigianali e dei loro addetti: nel 1991 solo l'11% della popolazione attiva residente aveva un impiego in questo ambito, mentre il 53,8% lavorava nel terziario. Chi rimane nella Città storica difficilmente si sposta per lavorare nelle attività secondarie presenti a Porto Marghera: nel momento del suo maggiore sviluppo solo il 3,7% degli occupati del secondario abitano nella Città lagunare.

Le principali attività del secondario fino a quel momento presenti nella Città lagunare chiudono o scelgono di spostarsi in Terraferma dove sono minori i costi di trasporto e logistica, più ampi gli spazi produttivi, più facili le relazioni con la crescente economia Veneta e, non ultimo, la popolazione e, quindi, il mercato e la disponibilità di lavoratori in crescita. Al Censimento del 1981, i settori con il maggior numero di addetti nella Città storica sono: commercio al minuto alimentari, abbigliamento, arredamento,

<sup>14</sup> L'industria in senso stretto comprende i settori acqua, gas, energia; industrie estrattive e chimiche; industrie della lavorazione dei metalli e industrie manifatturiere varie.

farmacie (12.048), pubblica amministrazione, sicurezza sociale obbligatoria (10.414), pubblici esercizi ed esercizi alberghieri (9.583), istruzione (9.008), sanità e servizi veterinari (7.365).

I dati del Censimento del 1991 confermano il peso del Terziario nella Città storica con l'84,5% degli addetti (63,4% nel resto del Comune escluso l'Estuario) e il ruolo dell'industria in senso stretto in Terraferma (33% rispetto al 10,6% del Centro storico).

	<b>Venezia storica</b>	<b>Estuario</b>	<b>Terraferma</b>	<b>Comune di Venezia</b>
<b>Agricoltura, caccia e pesca</b>	<b>0,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>0,1%</b>	<b>0,3%</b>
<b>Industria in s.s.</b>	<b>10,6%</b>	<b>26,4%</b>	<b>33,0%</b>	<b>24,2%</b>
<i>Energia, gas, acqua</i>	3,6%	0,4%	2,6%	2,8%
<i>Ind. estrattive e chimiche</i>	0,6%	19,3%	14,6%	9,7%
<i>Ind. lavorazione metalli</i>	2,6%	4,0%	11,3%	7,5%
<i>Ind. manifatturiero varie</i>	3,7%	2,7%	4,5%	4,1%
Ind. costruzioni	<b>4,9%</b>	<b>5,1%</b>	<b>3,4%</b>	<b>4,1%</b>
<b>Settore terziario</b>	<b>84,5%</b>	<b>65,7%</b>	<b>63,4%</b>	<b>71,5%</b>
<i>Commercio</i>	25,4%	32,3%	20,9%	23,4%
<i>Trasporti, comunicazioni</i>	17,9%	3,1%	12,2%	13,6%
<i>Credito, assicurazioni</i>	10,0%	4,2%	12,5%	10,9%
<i>Servizi Pubblica Ammin.</i>	31,2%	26,1%	17,9%	23,5%

**Figura 24** Composizione degli addetti per ramo di attività anno 1991  
Fonte: Piano regolatore Comune di Venezia (1999)

Negli anni del suo sviluppo, Porto Marghera si è configurato come un nucleo attorno al quale emerge un'economia industriale a livello regionale in settori differenti rispetto a quelli tipici della regione, e più legati alla politica economica nazionale, contribuendo a trasformare il Veneto da economia agricola a economia industriale, accogliendo la manodopera in uscita dal settore primario. In questa fase, Mestre e Marghera si sviluppano come territorio a servizio del porto commerciale e industriale: qui risiede il 52% del lavoratori del secondario, nascono gli istituti tecnici necessari per la formazione dei lavoratori e sviluppano i luoghi per l'aggregazione e il supporto degli operai. Inevitabilmente, Porto Marghera diventa un polo di attrazione di nuovi residenti, in parte dalla Città storica, ma anche dai comuni vicini e dal resto del Paese: la popolazione della Terraferma cresce fino agli anni '70 per poi progressivamente declinare con la crisi del porto industriale e dell'industria chimica.

Mentre la Città storica si focalizza su turismo, cultura e terziario, la Terraferma e il Cavallino partecipano alla trasformazione in atto nella pianura Padana, entrando progressivamente nello spazio della cosiddetta città diffusa, in cui si sviluppa il modello industriale della Terza Italia, focalizzato sui settori tipici del Made in Italy e quindi distanti dall'industria di base presente a Porto Marghera - fatta di piccole e piccolissime imprese - originate dalle grandi industrie preesistenti - nate accanto alle abitazioni e poi diventate l'ossatura dell'economia regionale degli anni del miracolo economico. Questo nuovo tessuto produttivo vedrà nel porto l'infrastruttura necessaria per sostenere il commercio internazionale, in una fase in cui la portualità basata sui container divenne prevalente rispetto al ruolo industriale che aveva caratterizzato la prima fase di sviluppo di Porto Marghera e supportata dalla politica industriale nazionale grazie alla

disponibilità in alcune aree del paese di ampia manodopera, energia a basso costo, ampi terreni disponibili vicino all'acqua.

Negli anni successivi - mentre Porto Marghera, come vedremo nel prossimo paragrafo, dopo una fase di declino e di abbandono si trasforma, abbandonando le precedenti attività legate alla chimica e all'industria di base, diventando uno snodo logistico e terziario per la Terraferma veneziana, per l'area vasta del Veneto e più in generale del Nord Est - Venezia storica conosce una profonda trasformazione economica e sociale. Cambiano le attività che risiedono nel centro lagunare e necessariamente anche le figure professionali che qui trovano occupazione; cambia la destinazione dei palazzi<sup>15</sup>, tante attività commerciali vengono convertite in attività per il turismo, crescono il settore dell'accoglienza e della ristorazione, molti studi professionali si spostano prima dal centro della città, verso Piazzale Roma e poi in Terraferma, così come altre funzioni direzionali pubbliche e private (sedi di uffici amministrativi, come Camera di Commercio, Confindustria, Assicurazioni, Agenzia delle Entrate...). Contestualmente cresce il ruolo del settore culturale e la presenza di molte istituzioni culturali, non solo locali, e la presenza dell'Università.

Nel corso di questa fase di trasformazione si sviluppano ancora alcuni interventi residenziali. Negli anni Ottanta va ricordato l'intervento edilizio a Mazzorbo, progettato dall'architetto Giancarlo De Carlo: otto fabbricati con non più di tre piani, per complessivi 36 alloggi e quattro negozi, caratterizzati da una complessa articolazione volumetrica, dove lo spazio urbano è ripartito dalle case e segnato dal colore<sup>16</sup>. L'intervento di Campo Marte alla Giudecca, che ha previsto la demolizione di case malsane, venne lanciato dallo stesso IACP - oggi ATER - nel 1985 con un bando internazionale. Il concorso per il progetto urbanistico fu vinto da Alvaro Siza Vieira e la progettazione degli edifici fu affidata a Carlo Aymonino e Aldo Rossi, allo stesso Siza Vieira e a José Rafael Moneo Valles. La realizzazione, per complessivi 108 alloggi, è avvenuta a stralci, il primo nel 2004, il secondo nel 2008. L'intervento IACP/ATER alla Giudecca è rappresentativo dell'idea di Venezia città viva, *"cresciuta nel tempo, largamente trasformandosi"* dove è possibile, poiché *"deve costantemente rinnovarsi al suo interno senza tradire le caratteristiche pazientemente delineatesi lungo i secoli"*.<sup>17</sup>

	Venezia storica	Terraferma + Estuario	Comune Venezia	VCM
1951.	48.887	39.240	88.127	188.505
1961	56.303	67.415	123.718	284.697
1971	48.808	70.249	119.057	319.450
1981	62.092	88.537	150.629	441.431
1991	51.125	85.469	136.594	479.769
2001	48.670	94.349	143.019	530.772
2011	45.339	94.397	139.736	557.778
<i>Var. % annua 2011-1951</i>	-0,13%	1,47%	0,77%	1,82%
<i>Var. % 1981-1951</i>	-0,90%	0,22%	-0,24%	0,22%

**Figura 25** Numero di addetti e variazione media annua per territori (1951-2011).

Fonte: Fondazione di Venezia (2019)

<sup>15</sup> "... non rimane che cedere i vetusti palazzi agli uffici pubblici ed ai centri direzionali delle grandi imprese industriali e commerciali". Vittorio Cini, Convegno 1962

<sup>16</sup> Ibidem

<sup>17</sup> Campostrini, 2010

Inevitabilmente, l'insieme dei cambiamenti in atto non solo a livello locale coinvolge la base economica e lavorativa delle diverse aree del comune, coinvolgendo anche i territori con cui Venezia complessivamente intesa mantiene relazioni quotidiane.

Come mostrano i dati della Figura 26, la Venezia storica tra il 1951 e il 2011 vede ridursi il numero di addetti dello 0,13% annuo. Focalizzando l'attenzione sul periodo tra il 1981, quando il numero degli addetti era massimo, e il 2011 la riduzione è stata di circa 17mila unità (-1% annuo). I dati sulla crescita degli addetti nei diversi settori economici definiscono il cambiamento avvenuto nel corso del periodo considerato: oltre alla riduzione dell'occupazione nel settore manifatturiero avvenuta in entrambe le aree, ma sicuramente più evidente nella Venezia storica (-1,5% annuo). Per quanto riguarda i servizi non turistici, rivolti quindi alla comunità sociale ed economica locale, questi sono diminuiti nell'Isola storica mentre sono aumentati dell'1,47% annuo nelle altre aree. Infine, i servizi turistici (alloggio e ristorazione) hanno conosciuto una dinamica positiva in tutto il comune di Venezia: tra il 1981 e il 2011 la crescita è stata complessivamente di 8mila unità, di cui quasi 5mila nella Città storica.

	Numero occupati			Var. a. %		Quota per area		
	1951	1981	2011	2011-2051	2011-1981	1951	1981	2011
Manifattura	10.739	9.366	4.384	-1,48%	-2,50%	22%	15%	10%
Terz. non turistico	25.997	28.683	14.613	-0,96%	-2,22%	53%	46%	32%
Terziario turistico	3.040	5.036	9.560	1,93%	2,16%	6%	8%	21%
P.A.	9.110	19.007	16.782	1,02%	-0,41%	19%	31%	37%
<b>Venezia storica</b>	<b>48.886</b>	<b>62.092</b>	<b>45.339</b>	<b>-0,13%</b>	<b>-1,04%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Manifattura	30.412	40.466	17.381	-0,93%	-2,78%	78%	46%	18%
Terz. non turistico	8	26.277	47.890	15,60%	2,02%	0%	30%	51%
Terziario turistico	1.957	4.547	7.306	2,22%	1,59%	5%	5%	8%
P.A.	6.864	17.247	21.820	1,95%	0,79%	17%	19%	23%
<b>Terraferma + isole</b>	<b>39.241</b>	<b>88.537</b>	<b>94.397</b>	<b>1,47%</b>	<b>0,21%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Manifattura	41.151	49.832	21.765	-1,06%	-2,72%	47%	33%	16%
Terz. non turistico	26.005	54.960	62.503	1,47%	0,43%	30%	36%	45%
Terziario turistico	4.997	9.583	16.866	2,05%	1,90%	6%	6%	12%
P.A.	15.974	36.254	38.602	1,48%	0,21%	18%	24%	28%
<b>Totale Comune</b>	<b>88.127</b>	<b>150.629</b>	<b>139.736</b>	<b>0,77%</b>	<b>-0,25%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

**Figura 26** Numero di addetti, variazione media annua e peso dei settori per territori (1951-2011)

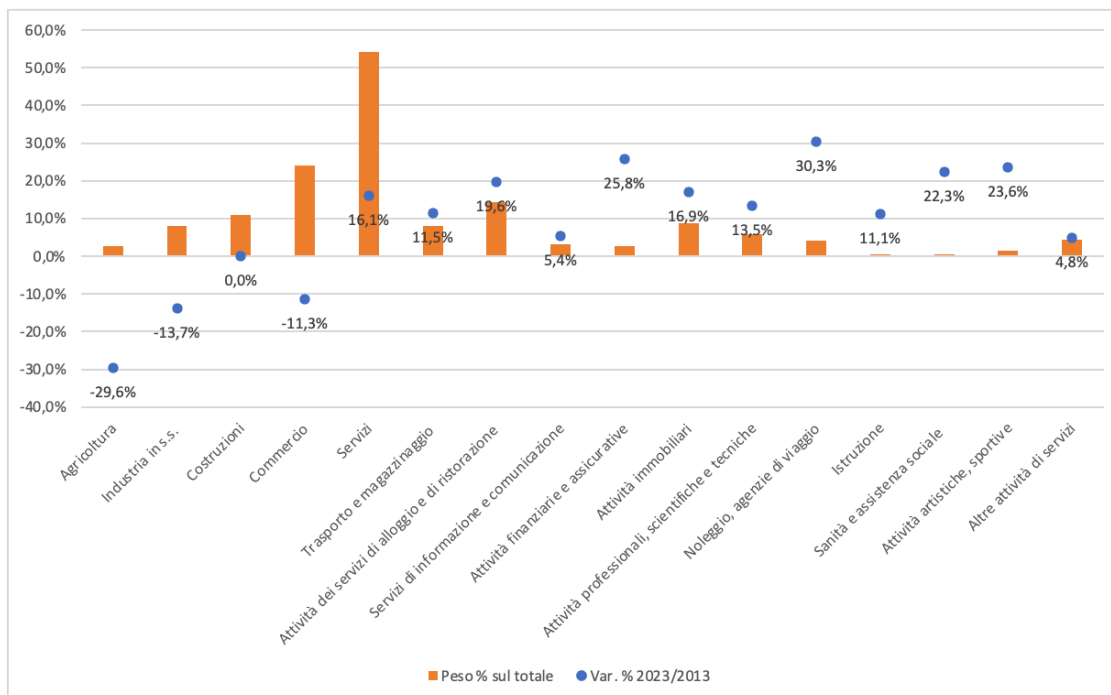
Fonte: Fondazione di Venezia (2019)

Nel 2011, la composizione dell'occupazione per settori nei diversi territori del comune mostra ancora alcune specificità: Venezia storica ha una quota più elevata di addetti nella Pubblica Amministrazione (37%, rispetto al 23% della Terraferma e Isole), e nel terziario turistico (21%, rispetto al 12%). Viceversa, nella Terraferma e Isole il terziario non turistico occupa il 51% degli addetti, a fronte di un 8% nella Città antica.

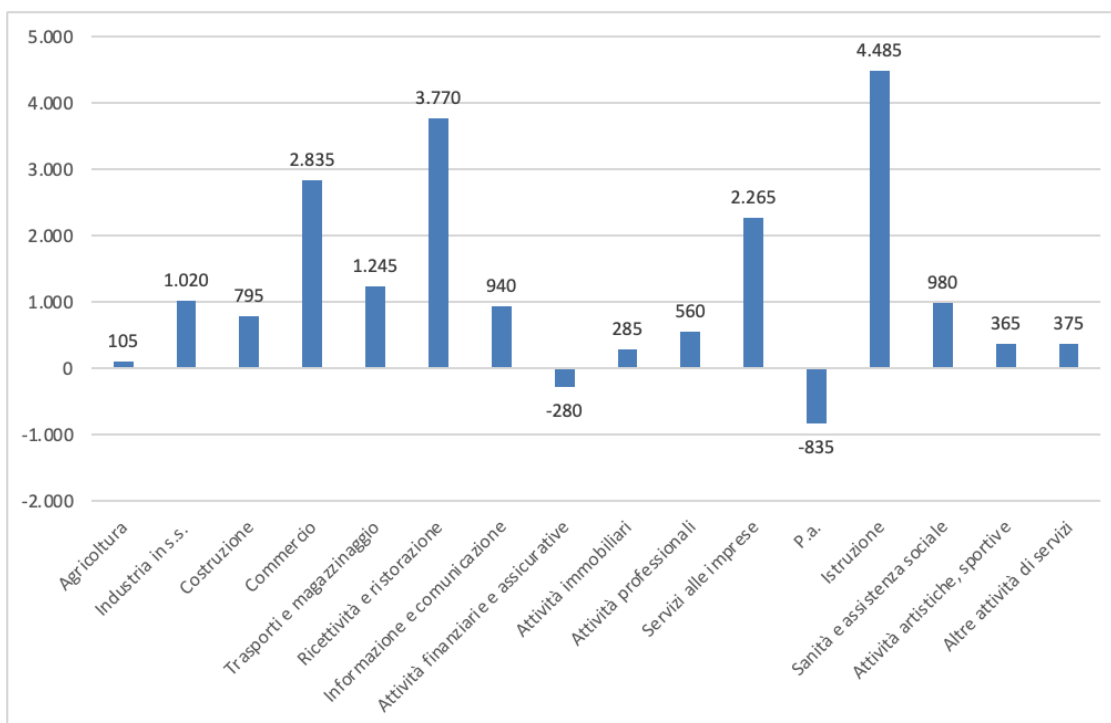
L'ultimo decennio, letto sotto il profilo dell'evoluzione delle imprese attive nel territorio comunale e delle figure professionali richieste, mostra da un lato una dinamica condivisa con altri territori come la diminuzione del secondario e la crescita del terziario, ma anche la forte vocazione turistica del territorio.

In particolare, si contrae la presenza di imprese del manifatturiero, il cui peso si attesta sotto il 10%, a fronte di una crescita dei servizi, il cui peso complessivo supera il 50%, seguiti dal commercio, che si riduce ma rappresenta oltre il 20% del totale delle imprese attive. Nel terziario, il settore con la quota

maggiore di attività è il turismo, con il 14% (alloggio e ristorazione) in crescita del 20% nell'ultimo decennio.



**Figura 27** Comune di Venezia. Numero di imprese attive: Var. % 2023-2013 e peso sul totale 2023 per settori  
Fonte: Elaborazione autore su dati Infocamere



**Figura 28** Posizioni lavorative: variazione 2013-2023  
Fonte: Elaborazione autore su dati Veneto Lavoro

Anche il dato sulle posizioni lavorative dipendenti mostra come, su una crescita di 20.250 nuovi occupati, quasi 5.000 siano relativi al settore istruzione (università e scuole), seguito dal settore turistico (3.770) e

dal commercio (2.835). Questa dinamica si riflette sulle figure professionali maggiormente ricercate, come rilevato da Veneto Lavoro<sup>18</sup>: camerieri di ristoranti, facchini e addetti allo spostamento merci, commessi per le vendite al minuto, personale non qualificato nei servizi di ristorazione, camerieri di albergo, cuochi, baristi e professioni assimilate, attori, addetti agli affari generali e personale non qualificato, addetto ai servizi di pulizia di uffici, solo per citare le prime dieci in termini di numerosità.

## 4.5 Il declino di Porto Marghera, la sua trasformazione e le ipotesi di una nuova destinazione

Porto Marghera raggiunge l'apice di occupati con più di 35.000 addetti, esclusi i lavoratori del porto e dei servizi connessi alle attività industriali, nel 1971, ma da questo momento in poi si produce un periodo di vera e propria deindustrializzazione di quello che era stato il più grande polo industriale italiano, caratterizzato soprattutto dalla presenza del settore chimico dove, per dirla con le parole di Silvano Checchin, Dipendente dell'Alluminio Italia di Porto Marghera dal 1974 al 1987, si formarono "migliaia di tecnici e operai, in molte fabbriche c'erano un laboratorio e un centro di ricerca. Le innovazioni servivano a migliorare le condizioni di lavoro e la produzione e a lanciare sul mercato nuovi prodotti"<sup>19</sup>. Fino a questo momento le attività presenti nel grande insediamento avevano attirato un numero significativo di persone, provenienti più che dalla Città storica, dai quartieri di Mestre e Marghera e dalle zone limitrofe: "una nuova leva di giovani lavoratori, in gran parte provenienti sempre dalle campagne, anche se non più solo nel raggio della bicicletta, ma più acculturati e in un contesto, nonostante tutto, di maggiore socializzazione politica"<sup>20</sup>.

L'acuirsi della crisi produttiva e occupazionale di Porto Marghera, dovuta tra l'altro alla crisi petrolifera dei primi anni '70, alimentò ulteriormente il dibattito che dopo l'alluvione del 1966 aveva indicato anche nello scavo del Canale dei Petroli - realizzato tra il 1964 e il 1968 per consentire l'arrivo delle petroliere al Petrolchimico - una delle cause del disastro che aveva acceso l'interesse internazionale verso la salvaguardia di Venezia. L'approvazione della Legge Speciale del 1973 segnò la fine definitiva dei progetti di ampliamento di Porto Marghera.

Il conflitto divenne ancora più rilevante con i diversi episodi di fughe di gas e sostanze nocive che si susseguirono negli anni e che risvegliarono il contrasto dei lavoratori più che del sindacato, concentrato soprattutto sulla difesa dei posti di lavoro. Difesa che diventa necessaria con il nuovo paradigma produttivo del post-fordismo dove la grande fabbrica diventa via via obsoleta a favore di realtà più flessibili, dove si aprono nuovi confini per la ricerca di materie prime diverse da quelle lavorate nelle fabbriche di Porto Marghera. Comincia così un periodo di progressive crisi, vertenze e chiusure di attività che interessano via via le imprese della Prima zona industriale e poi con quelle del Petrolchimico che vede la sua chiusura definitiva nel 2022. Nel frattempo si consumano le vicende giudiziarie contro la Montedison per la morte di numerosi lavoratori ed emergono con forza i problemi del sito in cui si registrano "elevatissimi livelli di inquinamento dei suoli e delle acque sotterranee tali da mettere a repentaglio la salute dei lavoratori e distribuiti in maniera diffusa sull'intero Polo Industriale. L'intera area produttiva viene così classificata, con la legge 426/1998, "Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera", in seguito il sito è stato ripermetrato con D.M. 23 febbraio 2000. Da questo punto in poi la bonifica di ogni sito produttivo o commerciale ricadente all'interno del S.I.N. sarà gestita direttamente dal Ministero

---

<sup>18</sup> [www.venetolavoro.it](http://www.venetolavoro.it)

<sup>19</sup> Checchin S. (2023)

<sup>20</sup> Chinello C. (2002)

dell'Ambiente con la collaborazione degli Enti locali<sup>21</sup>. Inizialmente il SIN prevedeva un'area molto vasta, circa 5.700 ettari, tra cui le aree industriali, i terreni agricoli e parte delle acque prospicienti il sito stesso. Ora invece, dopo vari ridimensionamenti, si concentra esclusivamente su aree di terra relative a una superficie di soli 1.618 ettari per i quali nel 2020 è stato sottoscritto un Accordo di Programma "Per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del SIN di Venezia – Porto Marghera" tra MATTM<sup>22</sup>, Regione del Veneto, Autorità di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale.



**Figura 29** Stato delle procedure per la bonifica dei terreni - Giugno 2024.

Fonte: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

Nonostante i problemi derivanti dai necessari interventi di contenimento e di bonifica del sito, che determinano limiti significativi nel rilancio dell'area, nel corso degli anni Porto Marghera ha conosciuto una profonda trasformazione, che ha visto da un lato lo sviluppo del porto commerciale, dall'altro lo sviluppo di numerose attività terziarie a supporto delle attività del Veneto e del Nord Est.

Oggi a Porto Marghera operano circa 1.000 aziende che impiegano 11.000 addetti diretti, di cui il 38% nel settore industriale, il 20% nella logistica e nei trasporti, il 22% nel terziario e il 20% nel commercio. Inoltre l'area, attraverso alcuni investimenti e attività, si sta qualificando come luogo per l'innovazione sostenibile, la transizione energetica e lo sviluppo di nuova manifattura con - tra i diversi investimenti realizzati e in corso - l'installazione di pannelli solari nelle aree dismesse, una bioraffineria, un impianto di produzione, stoccaggio e distribuzione dell'idrogeno, un impianto di trattamento di fanghi di depurazione civile, uno stabilimento per la produzione di impianti di frazionamento dell'aria di grandi dimensioni. Così come anche la recente inaugurazione di un laboratorio che attraverso l'intelligenza artificiale crea nuovi materiali con le stesse caratteristiche delle terre rare o il centro di ricerca per lo sviluppo di tecnologie di chimica verde, quali produzione di bioenergie e processi innovativi di decarbonizzazione, in una logica di economia circolare.

<sup>21</sup> Gallo M. (2013)

<sup>22</sup> Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

## Bibliografia

- Archivi della politica e dell'impresa del '900 veneziano, *La zona industriale di Porto Marghera*, [https://www.albumdivenezia.it/Archivi/AlbumVE/Files/FGP\\_PortoMarghera\\_SintesiStorica.pdf](https://www.albumdivenezia.it/Archivi/AlbumVE/Files/FGP_PortoMarghera_SintesiStorica.pdf) (ultimo accesso 3 Novembre 2025);
- Barbieri F. (2009), *L'archivio Giacomelli. Fonti fotografiche per la storia della "Grande Venezia" 1920 – 1940*, Tesi di Laurea, Ca' Foscari;
- Bernardello A. (1996), *La prima ferrovia fra Venezia e Milano. Storia della Imperial-Regia Privilegiata Strada Ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta (1835-1852)*, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti;
- Campostrini T. (a cura di) (1993), *Costruire a Venezia. Trent'anni di edilizia residenziale pubblica*, Il Cardo.
- Campostrini T. (2010), *Venezia oggi. Realizzazioni, storia recente e prospettive*, Marsilio;
- Censis (1973), *Indagine sul contenimento dell'esodo dal Centro storico di Venezia*;
- Checchin F. (2023), *L'alluminio a Porto Marghera. Appunti per una storia dimenticata*, Cierre Edizioni;
- Chinello C. (1975), *Storia di uno sviluppo capitalistico. Porto Marghera e Venezia. 1951-1973*, Marsilio;
- Chinello C. (1993), *Sindacato e industria a Marghera*, in Reberschak M., *Venezia nel secondo dopoguerra*, a cura di Maurizio Reberschak, Il Poligrafo;
- Chinello C. (2002), *Storia operaia di Porto Marghera*, in *Storia di Venezia*, Enciclopedia Treccani;
- Chinello C. (2018), *Porto Marghera 1902-1926. Alle origini del "problema di Venezia"*, Marsilio;
- Comune di Venezia (1999), *Piano Regolatore Generale. Variante per la Terraferma*, [https://www.Comune.venezia.it/sites/default/files/cartanet/PRG\\_Terraferma/hotlink/Relazione-Terrafermaa III.pdf](https://www.Comune.venezia.it/sites/default/files/cartanet/PRG_Terraferma/hotlink/Relazione-Terrafermaa III.pdf) (ultimo accesso 3 Novembre 2025);
- D'Alpaos L. (2010), *L'evoluzione morfologica della laguna di Venezia attraverso la lettura di alcune mappe storiche e delle sue carte idrografiche*, Comune di Venezia;
- De Ghantuz Cubbe M. (2014), *La scienza nel processo penale: Porto Marghera*, Diacronie;
- Favero G. (2014), *Venezia dopo Venezia: Economia e demografia urbana nel Novecento*, in *Venice XXe siècle*, Laboratoire Italien;
- Ferreghini A. (2020), *Venezia e la casa salubre Dai piani per la città alle abitazioni a premio (1891-1925)*, Bernd Kamps Steinhäuser Verlag
- Fondazione di Venezia (2019), *Quattro Venezie per un Nordest. Rapporto su Venezia Civitas Metropolitana 2019*, Marsilio;
- Gallo M. (2013), *Porto Marghera. Nascita, evoluzione e prospettive future*, [https://www.ingmaurogallo.com/\\_P3R50N4L/LAVORO/\\_BONIFICHE/\\_PUBBLICAZIONI/ing.%20Mauro%20Gallo%20-%20Articolo\\_SIN.pdf](https://www.ingmaurogallo.com/_P3R50N4L/LAVORO/_BONIFICHE/_PUBBLICAZIONI/ing.%20Mauro%20Gallo%20-%20Articolo_SIN.pdf) (ultimo accesso 3 Novembre 2025);
- Istat, *Biblioteca digitale*, <https://ebiblio.istat.it/SebinaOpac/do> (ultimo accesso 3 Novembre 2025);

- Mancuso F. (2018), *Venezia, la città, il porto*, <https://portusonline.org/venezia-la-citta-il-porto/> (ultimo accesso 3 Novembre 2025);
- Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, *Avanzamento dei procedimenti di bonifica*, <https://bonifichesiticontaminati.mite.gov.it/sin/stato-delle-bonifiche/> (ultimo accesso 3 Novembre 2025);
- Musu I. (2000), *Economia e ambiente: Marghera e la fine del sogno della Venezia industriale*, in Venezia Novecento, Insula;
- Pes L. (2002), *Gli ultimi quarant'anni*, in Storia di Venezia, Enciclopedia Treccani;
- Petragnoli L., Reberschak M. (2002), *Dalla ricostruzione al problema di Venezia*, in Storia di Venezia, Enciclopedia Treccani [Gli ultimi quarant'anni - Enciclopedia - Treccani](#) (ultimo accesso 3 Novembre 2025);
- Piva F., Tattara G. (1983), *I primi operai di Marghera. Mercato, reclutamento, occupazione (1917-1940)*, Marsilio;
- Randolfi N. (2000), *Industrie e attività a Venezia agli inizi del '900*, in Venezia Novecento, Insula;
- Roverato G. (1996), *L'industria del Veneto: storia economica di un "caso" regionale*, Esedra Editrice;
- Romanato M. (2003), *Appunti per un secolo di storia di Porto Marghera*, in La Memoria del Lavoro. Le carte del Consiglio di Fabbrica della Galileo Industrie Ottiche (1947-2000), Annuale n. 4, Centro Studi Ettore Lucchini;
- Romeo S. (2024), *La parabola delle aree portuali-industriali in Italia. Una prospettiva storica*, in Italia Contemporanea;
- Zanon G. (2000), *Dal sovraffollamento all'esodo: popolazione e occupazione a Venezia nel '900*, in Venezia Novecento, Insula;
- Zazzara G. (2017), *I cento anni di Porto Marghera (1917-2017)*, Italia Contemporanea.

## 5. Dai piani regolatori per la città alla Legge Speciale

a cura di Carlo Urbani (IVSLA)

La vera e propria prima “legge speciale per Venezia” può essere considerata quella approvata da Napoleone il 7 dicembre 1807 “portante vari provvedimenti per la città di Venezia”, tra i quali “le riparazioni del porto, l'escavazione e ripulimento de' canali grandi, e la manutenzione e continuazione delle scogliere e dei muri al litorale di Palestrina [sic] e Chioggia”.<sup>23</sup>

L'intervento napoleonico prevedeva una riforma a tutto tondo, specifica per Venezia: adeguamento amministrativo e conferimento del territorio attorno alla laguna (il Dipartimento dell'Adriatico, che poi diventerà la Provincia); scavo dei rii e approfondimento dei canali di grande navigazione, soprattutto il grande canale dalla Porta Nuova dell'Arsenale alla bocca del porto; ristrutturazione dell'intero Arsenale, risanamento, grandi lavori, giardini, cimitero generale, l'illuminazione della città, il concentramento delle parrocchie, il porto franco a San Giorgio, ecc. ecc., creazione del Banco Napoleone, provvedimenti fiscali, finanziamento di tutto con nuovi prelievi su capitali, rendite e attività commerciali.

Esso, per la verità, era stato preceduto dal decreto del 9 gennaio 1807 che stabiliva la creazione di una “*Commissione all'ornato*” per le città di Milano e Venezia, allo scopo di fare “progetto occorrenti per il miglioramento simmetrico de' fabbricati fronteggianti le strade, e per l'allargamento o rettilineo delle strade stesse, e per la esecuzione dei progetti medesimi, dietro gli ordini delle Municipalità”. Significativo l'equiparazione delle due capitali e delle loro problematiche.

Nel corso dell'Ottocento e, in seguito, nel Primo dopoguerra, particolare rilievo rivestono le aggregazioni dei comuni: con decreto reale del 18 gennaio 1883, n. 1178 veniva soppresso il Comune di Malamocco; con regio decreto del 27 maggio 1923, n. 1239 il Comune di Pellestrina viene fuso con quello di Venezia e con regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2906 venivano aggregati a Venezia i comuni di Murano e Burano; infine col regio decreto-legge 15 luglio 1926, n. 1317 venivano aggregati al Comune di Venezia i comuni di Mestre, Favaro Veneto, Chirignago e Zelarino, nonché la frazione Malcontenta del Comune di Mira.

Le ragioni dell'aggregazione di Murano e Burano, esposte nella relazione presentata a Vittorio Emanuele III da Benito Mussolini, in qualità di ministro dell'interno ad interim, risiedevano nel fatto che questi due comuni “in seguito all'intenso sviluppo dei loro rapporti economici ed industriali col centro urbano nell'ultimo cinquantennio, hanno sempre più orientato verso di esso i loro interessi, avvantaggiandosi largamente, con il continuo miglioramento delle comunicazioni, delle agevolazioni in cui la vita della città si muove attraverso i servizi organizzati e la più completa evoluzione degli istituti e stabilimenti pubblici di ogni genere”. La necessità di ampliare il territorio della città andava a “sopperire alle esigenze della sua espansione edilizia e del suo progresso industriale”, così come offriva “l'opportunità di riunire sotto un'unica amministrazione i pubblici servizi dei detti Comuni per promuoverne un più organico e rapido sviluppo in rapporto ai nuovi bisogni della cittadinanza”<sup>24</sup>.

<sup>23</sup> cfr. «Bollettino delle leggi del Regno d'Italia. Parte terza dal primo ottobre al 31 dicembre 1807, N. 29 al N. 41», Milano dalla Reale Stamperia, 1807, pp. 1188-1203

<sup>24</sup> «Gazzetta Ufficiale per il Regno d'Italia», a. 65., n. 15, venerdì 18 gennaio 1924



Un successivo intervento, con il decreto del 17 aprile 1948, n. 845 (Salvaguardia del carattere lagunare e monumentale della città di Venezia), prolungava l'esecuzione del Piano generale di risanamento della città di Venezia di dieci anni, fino all'agosto del 1957, autorizzando un'«ulteriore spesa di 300.000.000» di lire, delle quali parte per sussidi da concedere a privati (per interventi di pubblica incolumità, particolare interesse artistico o utilità) e parte «quale contributo dello Stato al Comune».

In seguito, nel corso della prima legislatura della Repubblica Italiana, su iniziativa del deputato veneziano Eugenio Gatto e di altri, si costituì alla Camera una Commissione speciale per l'esame della proposta di legge dal titolo "Provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia attraverso opere di risanamento civico e di interesse turistico", che nella seconda legislatura divenne legge dello Stato (L 31 marzo 1956, n. 294). È questa di fatto la prima "legge speciale" per Venezia nella nuova Repubblica Italiana ed è interessante notare, tra l'altro, che già in questo provvedimento si costituiscono gli elementi di un intervento "multilivello" che impegna sia lo Stato, sia il Comune (le Regioni non si erano ancora formate), sia i soggetti privati.

La legge introduce, inoltre, un nuovo, significativo concetto alla base dell'iniziativa parlamentare, il rilievo attribuito alle "opere di interesse turistico", considerate alla stregua degli altri interventi previsti quali "la costruzione di case popolari, di scuole, fognature, impianti igienico sanitari", la "sistemazione della viabilità".

La stessa legge poi prevede l'obbligo per il Comune di dotarsi entro due anni di un nuovo Piano regolatore, in ragione soprattutto dei cedimenti e dei dissesti verificatisi in edifici privati della città; all'epoca, invece, ancora non desta eccessiva preoccupazione la «difesa dalle acque alte», benché ve ne fossero verificate, per i valori di allora, già di eccezionali, come quella della sera del 16 aprile del 1936 (alle 21.30) o quella della mattina del 12 novembre 1951 (alle 8.05).

La Legge 5 luglio 1966, n. 526 "Nuove norme concernenti provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale della città di Venezia", presentata nell'agosto del 1964, con primo firmatario il leader democristiano veneziano Vincenzo Gagliardi, seppur ancora in modo generico sembrava preoccuparsi di andare al di là del restauro conservativo di immobili di pregio, così come negli ultimi trent'anni era stato affermato, inserendo il tema della «conservazione del porto e della laguna di Venezia e dei litorali e manufatti che li difendono» (art. 1), concetto che nel dibattito parlamentare era stato maggiormente chiarito: «bisogna fare in modo che il mare non abbia il sopravvento e irrompa nella laguna con danni incalcolabili». Veniva definita, fin da subito, come "legge ponte" in vista di una legge definitiva che avrebbe dovuto sostituire il quadro normativo allora vigente.

Le leggi 5 luglio 1966, n. 526 e quella successiva del 8 aprile 1969, n. 161 rifinanziano gli interventi previsti dalla legge del 1956 e apportano alcune modifiche, per adattare le disposizioni al nuovo contesto, specie relativamente alla pianificazione urbanistica. In particolare la legge 161/1969 dispone che "Il piano regolatore generale del Comune di Venezia approvato con decreto del Presidente della Repubblica 17 dicembre 1962, [venga] attuato mediante piani particolareggiati concernenti singole zone della città di Venezia insulare compresa la fascia litoranea da San Nicolò a Pellestrina inclusa e la Giudecca, nonché le isole di Murano, Burano, Mazzorbo, Torcello e le altre isole della laguna con edifici monumentali" e stabilisce inoltre che " per i lavori e le espropriazioni da eseguire per scopo di risanamento nell'ambito del piano generale e di quelli particolareggiati, [possa] essere concesso al Comune un contributo statale nella misura del 50 per cento nei limiti degli stanziamenti annuali di cui all'articolo 2 della presente legge".

Gli interventi legislativi per Venezia si susseguono e si sovrappongono. La legge 6 agosto 1966, n. 652 autorizza "la spesa di lire 880 milioni per lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali", mentre quella del 24 dicembre 1969, n. 1013, recante "Norme integrative della L. 6 agosto 1966, n. 652, concernente lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali", provvede a disciplinare, tra l'altro, all'art. 5, il «Centro sperimentale per modelli idraulici di Voltabarozzo».

Poi, avviene l'evento del 4 Novembre 1966. Il Governo vara un Decreto legge il 18 novembre 1966 (divenuto Legge il 23 dicembre 1966) con il quale dispone diversi crediti per la ricostruzione e la ripresa economica delle regioni sinistrate; in particolare, nove miliardi di lire sono riservati al restauro dei murazzi.

*“La salvaguardia di Venezia e della sua laguna è dichiarata problema di preminente interesse nazionale”*, recita l'art. 1 della Legge Speciale n. 171 del 1973, la prima normativa organica emanata dopo la drammatica alluvione del 1966 e a seguito di un complesso iter parlamentare accompagnato da un ampio dibattito condotto sia sulla stampa che in diversi ambiti istituzionali. Tra questi un ruolo significativo ebbe l'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Educazione, la Scienza e la Cultura (UNESCO) che nel giugno 1969 aveva pubblicato un Rapporto su Venezia grazie al quale si sarebbero accesi sulla Città lagunare i riflettori internazionali.

A questo intervento legislativo hanno fatto seguito altre Leggi Speciali, in particolare la n. 798/1984, con la quale venivano autorizzati interventi finalizzati alla salvaguardia di Venezia e al suo recupero architettonico, urbanistico, ambientale ed economico per un onere complessivo di 600 miliardi, la n. 360/1991, che aggiungeva 100 miliardi, e la n. 139/1992, che aggiungeva "limiti di impegno quindicennali di lire 150 miliardi con decorrenza dall'anno 1993 e di lire 100 miliardi con decorrenza dall'anno 1994". Tale legislazione definiva gli obiettivi strategici, le procedure per realizzarli e le competenze dei diversi soggetti attuatori degli interventi, accomunati dalla finalità di agevolare "l'acquisizione ed il restauro e risanamento conservativo di immobili da destinare alla residenza, nonché ad attività sociali e culturali, produttive, artigianali e commerciali essenziali per il mantenimento delle caratteristiche socio-economiche degli insediamenti urbani lagunari".

## Bibliografia

Artico L., Culiati E., Posocco F. (1987), *Cronologia della strumentazione urbanistica nel comprensorio di Venezia*, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti;

Comune di Venezia (1906), *Case sane economiche e popolari*, Istituto d'arti grafiche;

Dorigo W. (1973), *Una legge contro Venezia, natura. Storia, interessi nella questione della città e della laguna*, Officina;

Romanelli G. (1977), *Venezia Ottocento. Materiali per una storia architettonica e urbanistica della città nel secolo XIX*, Officina.

## 6. Il periodo della salvaguardia moderna: dal “problema Venezia al MOSE”

a cura di Pierpaolo Campostrini (CORILA)

### 6.1 Il “problema Venezia” nel secondo dopoguerra

Come trattato nei precedenti capitoli, la peculiare situazione di Venezia aveva richiesto l'attenzione dei legislatori sin dal tempo napoleonico, e lo Stato italiano (sia Regno che Repubblica) non fu da meno. Nell'Italia repubblicana che nel secondo dopoguerra deve ricostruirsi fisicamente, ma anche moralmente e culturalmente, la questione di Venezia ha anche un aspetto iconico del nuovo Paese.

Molte delle vicende che hanno interessato la storia ed il ruolo di Venezia nel periodo del dopoguerra fino al 1966 sono descritte in dettaglio in un saggio che ha avuto ampia diffusione: a tale saggio si rimanda esplicitamente, mentre vengono citati qui alcuni passaggi utili per questo contesto.

Il ripetuto intervento legislativo, pur ampio, e le somme generosamente messe a disposizione da uno Stato che evidentemente aveva anche altre urgenze, tuttavia non appaiono risolutivi, giacché si parla sempre del “problema Venezia”.

Nel 1952 il Sindaco di Venezia convoca i giornalisti per *"avvertire il Paese e il mondo che la città unica [...] minaccia di soccombere all'offesa delle maree, delle correnti, della salsedine"* e denunciò *"la situazione penosa dal punto di vista igienico, umano, sociale [...] Venezia è patrimonio comune, e questo patrimonio si trova sotto la perenne minaccia di fenomeni lenti ma continui e inesorabili che, se non si provvede in tempo, la trasformeranno in una città morta"*. Il problema della casa, nella Città storica, appariva drammatico. Nel 1952, Venezia era sovraffollata. Al censimento del 1951, la Città storica aveva fatto registrare 174.808 residenti, il 55,4% dei 315.811 residenti nel comune, la punta massima ufficiale di tutta la sua storia. D'altro lato a Marghera il biennio 1950-1951 vide una forte ripresa produttiva e l'avvio di un nuovo ciclo espansivo, con l'entrata in esercizio degli impianti della Società industrie chimiche, del gruppo Edison.

Nel dopoguerra Venezia, d'altro lato, appare un laboratorio culturale e politico di grande valore: delle lotte operai nei cantieri navali Breda, con manifestazione guidata dall'allora sindaco della città, alla ripresa delle attività culturali, iniziata già nel 1945 alle Gallerie dell'Accademia con diverse esposizioni e nel 1946 con la ripresa della Mostra del cinema, che ebbe un grande richiamo di pubblico, ed altre iniziative della Biennale, per cui si disse che Venezia *"aveva riacquistato appieno il suo ruolo di sempre di capitale dell'arte e dello spettacolo"*.

Nei primi anni Sessanta si consolida inoltre la consapevolezza che la “questione Venezia” ha una indubbia, forte valenza internazionale. Nei giorni dal 4 al 7 ottobre 1962 la Fondazione Cini ospitò il convegno internazionale "Il problema di Venezia", che raccoglie quindici relazioni introduttive ed una discussione animata da oltre 50 interventi di esperti e legislatori. In parallelo, collegato ad esso, l'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti organizza presso Palazzo Loredan il 4-5 ottobre un simposio internazionale "Influenze meteorologiche e oceanografiche sulle variazioni del livello marino".

Si susseguono anche gli interventi legislativi, già ricordati in capitoli precedenti, dalla Legge n. 294 del 31 marzo 1956, "Provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia attraverso opere di risanamento civico e di interesse turistico", a quella del 20 ottobre 1960, Legge n. 1233, "Ampliamento del porto e zona industriale di Venezia-Marghera", cui fa seguito il 2 marzo 1963 la Legge n. 397, "Nuovo ampliamento del porto e zona industriale di Venezia-Marghera" ed il 5 marzo 1963, la Legge n. 366, "Nuove norme relative alle lagune di Venezia e Marano".

### 6.1.1 Il 4 novembre 1966 e i successivi interventi

In questa data, un vasto evento meteorologico estremo, inaspettato per gli strumenti previsionali dell'epoca, causa disastri in molte parti d'Italia, di cui i più noti rimangono l'alluvione di Firenze e di Venezia, dove la marea tocca i 194 cm sul l.m.m. (livello medio mare) e rimane per 22 ore sopra quota 110 cm. La città di Venezia, le isole litoranee, ma anche tutti gli insediamenti lagunari furono pesantemente colpiti. Le storiche difese a mare ("murazzi") delle isole litoranee vengono danneggiate e l'isola di Pellestrina evacuata. Se i murazzi costruiti a fine '700 avessero ceduto, l'esistenza fisica della città sarebbe stata in serio pericolo. I danni sono ingentissimi.

Serve notare che l'alluvione del 1966 interessò pesantemente non solo la Città storica, ma anche le isole e il territorio di gronda: l'allagamento con acqua salata fu esiziale per molte coltivazioni, tanto che indusse gli agricoltori, in alcuni casi, a cambiare completamente il tipo di coltura. Ad esempio, a Cavallino le ampie tenute di piante da frutta, piantumate con le bonifiche degli anni 30, vennero sostanzialmente abbandonate a favore dell'orticoltura.



**Figura 31** Immagini dell'alluvione del 1966. Fonte: Corriere della Sera

Le risposte all'evento straordinario del 4 novembre 1966 e alla vasta emozione che esso suscitò in tutto il mondo portarono alla consapevolezza della necessità di un intervento più deciso. Anche l'UNESCO, nel suo Rapporto su Venezia del 1969, sottolinea la necessità di un intervento anche sul piano legislativo.

Il documento evidenzia inoltre la necessità di un approccio scientifico rigoroso e multidisciplinare per l'analisi e la soluzione dei molteplici problemi che sembrano sovrapporsi.

Il 17-18 ottobre 1969 si svolge alla Fondazione Cini il secondo Convegno internazionale sui problemi di Venezia e il 24 dicembre 1969 viene approvata la Legge n. 1013 - Norme integrative della legge 6 agosto 1966, n. 652, concernente lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali.

Nel 1970, l'appena stabilito Centro per lo studio della dinamica delle grandi masse del CNR (poi divenuto Istituto) gestisce il "Concorso di idee su opere di difesa dall'acqua alta nella laguna di Venezia", primo momento in cui si raccolgono appunto proposte concrete contro gli allagamenti.

Contestualmente, all'inizio degli anni Settanta si manifestava il problema di quello che viene definito l'"esodo" dei residenti lagunari verso la terraferma. Nella decade tra il '60 ed il '70 la somma degli abitanti in centro storico e nel cosiddetto "estuario", che comprende le isole, si ridusse del 16,5% (-32.000 residenti, per un totale di 162.000), mentre quello della terraferma aumentò del 34,5% (+52.000 residenti, per un totale di 205.000), avvicinandosi al picco di 210.000, che venne raggiunto nel 1975. È il 1964 l'anno che segna il "sorpasso" della popolazione di terraferma rispetto quella lagunare. All'alluvione del 1966 non si può attribuire, quindi, la responsabilità di tale "esodo", ma è certo che le condizioni di degrado abitativo diffuso nella Città storica, aggravato dagli allagamenti, influirono nel fenomeno demografico.

Il Parlamento italiano promulga, quasi all'unanimità, il 16 aprile 1973 la legge n. 171, legge speciale per Venezia, che all'articolo 1 recita: "La salvaguardia di Venezia e della sua laguna è dichiarata problema di preminente interesse nazionale".

È in questa fase storica, quindi, che il tema della salvaguardia della città assume un carattere operativo nel progetto e nella realizzazione di opere di difesa dalle acque alte, ma anche relativi al disinquinamento del bacino scolante e di interventi nella Città lagunare (isole e Chioggia incluse), che hanno interessato il patrimonio pubblico come quello privato. Interventi specifici hanno riguardato anche l'obiettivo esplicitato nella legge nazionale, di "vivificare la città", ovvero il suo sistema sociale.

Si viene ad instaurare, attorno alla legislazione speciale per Venezia, quello che oggi definiremmo un sistema di governance multi-livello. che vede impegnati tutti i livelli territoriali, dal nazionale e locale, e coinvolge molti ministeri ed enti locali, nonché il sistema delle imprese, nazionali e locali, coinvolte principalmente attraverso meccanismi concessori.

## **6.2 La storia del MOSE**

### **6.2.1 Gli albori**

Dopo il "concorso internazionale di idee "per la regolazione delle maree a Venezia segue nel 1975 un "Appalto concorso", che si conclude però senza la scelta di un progetto da realizzare. Il Ministero dei Lavori pubblici decide di acquisire gli elaborati presentati, per promuovere nel 1980 uno "Studio delle soluzioni tecniche per la riduzione delle acque alte", affidato ad un gruppo di esperti che presenta nel 1981 il progetto di massima, approvato l'anno seguente dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che però chiede di effettuare numerose sperimentazioni.

Il 18 dicembre 1982 viene firmata la prima convenzione con il Consorzio Venezia Nuova, cui partecipavano le principali grandi aziende italiane nel settore delle costruzioni, a cui viene affidata la gestione del progetto attraverso una seconda legge speciale, n. 798 del 29 novembre 1984, la quale istituisce anche il cosiddetto "Comitatone", ovvero un organo "di indirizzo e controllo", presieduto dal Presidente del Consiglio, composto da molti Ministri, il Presidente della Regione del Veneto ed i Sindaci di Venezia e di Chioggia.

Nel 1986 il Consorzio Venezia Nuova presenta, sulla base di quello del 1981, un progetto più articolato, e nel novembre del 1988 il Progetto REA - Riequilibrio e Ambiente.

### **6.2.2 Il prototipo: Mo.S.E. (Modulo sperimentale elettromeccanico)**

Dal 1988 al 1992 vengono eseguite sperimentazioni sul prototipo di una paratoia in un'area posta a ridosso della bocca di Lido, lato Treporti.

Un grande cassone metallico subacqueo (20 per 17,5 m) montato su uno scafo (32 per 25m) e sormontato da quattro colonne alte 20 m e una gru: questo il prototipo in scala reale della paratoia a spinta di galleggiamento, detto Mo.S.E. (Modulo sperimentale elettromeccanico), che viene inaugurato il 3 novembre 1988, passando nel bacino di San Marco, alla presenza delle Autorità, tra cui il veneziano vicepresidente del Consiglio dei ministri Gianni De Michelis.

Le sperimentazioni avvengono positivamente ed il nome di quel prototipo rimane ad indicare l'intera struttura di difesa. Nel frattempo, la continuità di risorse economiche viene assicurata da altre leggi del Parlamento (L. n. 360 del 1991, n.139 del 1992).

### **6.2.3 Il progetto preliminare del 1992 ed il contrasto istituzionale sino al 2000**

Il progetto preliminare di massima delle opere mobili, ultimato nel 1992, viene approvato con prescrizioni dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 1994, con forti critiche da parte del Comune di Venezia che chiede e ottiene di sottoporre il progetto alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Viene quindi redatto lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) da parte del CVN, che si avvale della collaborazione di un panel del MIT di Boston.

Il Comitatore, su richiesta del Comune di Venezia, stabilisce di affiancare alla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente un Collegio di esperti di livello internazionale.

Il 24 dicembre 1998, il Ministro dell'Ambiente, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, recependo la posizione della Commissione VIA, esprime "*giudizio di compatibilità ambientale negativa*".

Nel febbraio 1999, anche i Consigli Comunali di Chioggia e di Venezia formulano il proprio parere sul Progetto, positivo per Chioggia, negativo per Venezia (sindaco Massimo Cacciari).

Nello stesso mese, il 26 febbraio 1999, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici emette il proprio parere sul SIA delle paratoie mobili, riconfermando all'unanimità il parere favorevole.

L'8 marzo 1999, il Comitatore, con decisione unanime, presa visione dei diversi giudizi espressi nell'ambito della procedura straordinaria di VIA del Progetto, incarica il Magistrato alle Acque di svolgere una serie di approfondimenti entro il 31 dicembre 1999, riservandosi, in base agli esiti, di dare avvio della progettazione esecutiva. Nel medesimo Comitato, si stabilisce l'istituzione di un Ufficio di Piano, formato

con il concorso delle Amministrazioni competenti, per partecipare alla revisione del Piano generale degli interventi.

Il 12 luglio 2000 si svolge la riunione del Comitato. Nel corso della seduta, il Presidente del Consiglio dei ministri Giuliano Amato prende atto dell'avvenuto completamento degli approfondimenti. Vista la divergenza di pareri sull'avvio di una fase progettuale esecutiva tra il giudizio del Ministro dell'Ambiente e quello del Ministro dei Lavori Pubblici, il Presidente decide che la questione sia rimessa al Consiglio dei ministri.

Il 14 luglio 2000 il TAR del Veneto annulla, per vizi formali e sostanziali, il Decreto di compatibilità ambientale negativo del Progetto che era stato emesso nel dicembre 1998 dal Ministro dell'Ambiente.

#### **6.2.4 Il Consiglio dei Ministri del 15 marzo 2001 ed il completamento della progettazione**

Alla luce della decisione del Comitato del luglio 2000, e dell'annullamento del decreto di VIA, il 15 marzo 2001 il Consiglio dei Ministri decide il passaggio alla definitiva progettazione esecutiva del sistema MOSE.

Così, nel successivo Comitato del 6 dicembre 2001 si delibera: a) che si dia corso al completamento della progettazione delle opere mobili per difendere Venezia; b) che contestualmente siano progettate le opere complementari che consentono di attenuare i livelli di alta marea in laguna; c) di alzare la quota di difesa dei centri storici lagunari tendendo a +120 cm.

#### **6.2.5 Il progetto definitivo e la “prima pietra”**

Il 30 settembre 2002 il Consorzio Venezia Nuova consegna il progetto definitivo del sistema di difesa, con l'introduzione delle opere complementari e della conca di navigazione alla bocca di Malamocco, che viene approvato l'8 novembre 2002 dal Comitato Tecnico di Magistratura.

I primi finanziamenti arrivano il 29 dicembre 2002, quando il CIPE assegna 450 milioni di Euro, a valere sui limiti di impegno resi disponibili dalla legge 1 agosto 2002 n. 166, finanziando così la prima tranche di lavori relativa al triennio 2002/2004.

Il 3 aprile 2003, il Comitato decide all'unanimità il passaggio alla realizzazione del sistema MOSE, recependo anche le richieste del Comune di Venezia (sindaco Paolo Costa), espresse da un ordine del giorno del Consiglio Comunale del 1 aprile 2003 in undici punti.

Il 14 maggio 2003, a Venezia, il Presidente del Consiglio dei ministri Silvio Berlusconi con alcuni ministri, il Presidente della Regione Veneto Giancarlo Galan, il Sindaco di Venezia Paolo Costa, danno simbolicamente il via ai lavori che iniziano con la costruzione della scogliera all'esterno della bocca di Malamocco.

Il 6 giugno 2003 il Comitato Tecnico di Magistratura approva un complesso documento di programmazione che dà seguito alle prescrizioni espresse nella delibera votata dal “Comitato”.

## 6.2.6 La discussione sulle “alternative” al MOSE nel 2006

Il 17 aprile 2005 Massimo Cacciari succede a Paolo Costa come sindaco di Venezia, per il suo terzo mandato, ed il 17 maggio 2006, dopo le elezioni politiche anticipate, si insedia un nuovo governo con Presidente del Consiglio Romano Prodi; Ministro dell'Ambiente Alfonso Pecoraro Scanio, delle infrastrutture Antonio di Pietro.

Agli occhi del sindaco Cacciari il quadro politico appare favorevole per far riemergere le proprie avversità già manifestate nel 1999. Nel primo Comitato utile (20 luglio 2006), il Sindaco di Venezia chiede ed ottiene che vengano valutate, su un tavolo tecnico, alternative al progetto del MOSE. Tanto che Cacciari chiede “ai cittadini” di presentare le “soluzioni alternative” ed istruisce un proprio “comitato di esperti” per raccogliere e presentarle. Si raccolgono sette “proposte”, di varia natura, approfondimento e sostanza. Quella che appare più sostenuta dal Comune è quella che propone restringimenti fissi alle bocche di porto, realizzati con grandi gabbioni di sassi posati sul fondo e resi più “stringenti” stagionalmente (autunno-inverno) con ulteriori gabbioni. Scopo di questi restringimenti è quello di rallentare la salita dell'onda di marea in laguna, “limandone” i picchi più alti.

Le “alternative” vengono dapprima presentate ai ministeri presenti nel Comitato e la discussione collettiva avviene nel “tavolo tecnico” convocato presso la Presidenza del Consiglio a Palazzo Chigi, il 2 e l'8 novembre 2006. Anche se nessuno dei ministeri, tranne quello dell'Ambiente, si esprime in senso favorevole alle alternative proposte dal Comune, il giudizio negativo più netto è quello espresso dal Ministero della Ricerca. Secondo tale parere, le alternative presentate sarebbero inefficaci dal punto di vista della difesa ed i loro effetti negativi rispetto alle problematiche ambientali. La discussione nel “tavolo tecnico” tra gli esperti di CORILA (incaricato dal MUR) e quelli del Comune è tale da fugare ogni dubbio al Ministro delle Infrastrutture, che presenta il 10 novembre 2006 al Consiglio dei Ministri una sintesi tranchant: “non sono emersi elementi nuovi tali da richiedere la modifica delle opere del Sistema Mose, né, d'altra parte, è accettabile un'interruzione anche se breve delle attività in corso per eventuali ulteriori approfondimenti.” Il Governo Prodi, quindi, decide di far continuare i lavori di costruzione del MOSE.

## 6.2.7 Archiviazione della procedura di infrazione da parte della Commissione Europea

Il 14 aprile 2009 la Commissione Europea procede all'archiviazione della procedura di messa in mora a suo tempo avviata nei confronti dello Stato italiano in ordine alla presunta infrazione, nell'ambito dei cantieri del MOSE, alle normative europee sulla conservazione degli uccelli selvatici, relativamente ai siti di importanza comunitaria (SIC) e alle zone a protezione speciale (ZPS) della laguna di Venezia.

All'archiviazione della procedura di infrazione, la Commissione Europea arriva dopo l'esame del Piano delle misure di compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale che il Governo Italiano si è impegnato a realizzare. A ciò ha fortemente concorso lo stabilirsi e l'effettuazione di un ampio Piano di Monitoraggio degli effetti ambientali dei cantieri del MOSE, stabilito nel 2004 e protrattosi sino al 2018.

Il Piano di Monitoraggio condotto da CORILA, si è avvalso dei più aggiornati strumenti e dei saperi derivanti dalle attività di ricerca eseguita in laguna, coinvolgendo istituzioni ed enti di ricerca nazionali e ditte specializzate, e ha riguardato tutte le matrici ambientali potenzialmente impattate dai lavori, nonché gli effetti dei cantieri sull'economia della città (pesca, turismo, porto).

Le attività di monitoraggio sono state validate da ISPRA, agenzia del Ministero dell'Ambiente e dalla Regione del Veneto ed hanno rassicurato riguardo il sostanziale rispetto dell'ecologia lagunare durante i lavori.

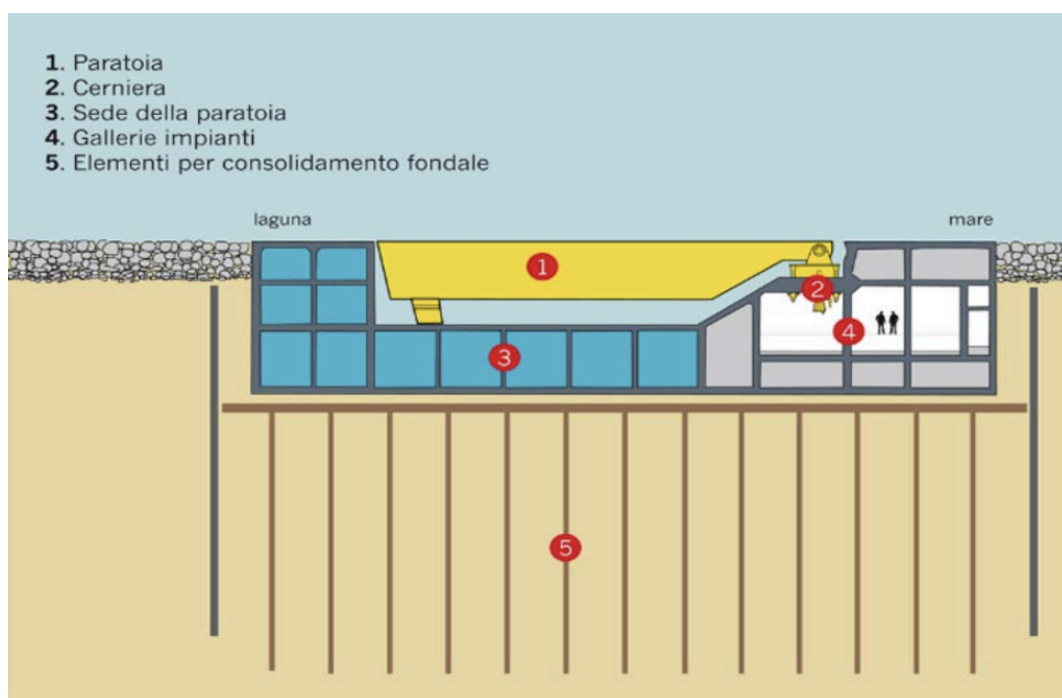
## 6.2.8 Il primo funzionamento del MOSE, il 3 ottobre 2020 e le cento volte successive

A seguito di indagini con risvolti civili e penali, inerenti anche persone che erano preposte alla gestione del Consorzio Venezia Nuova, Il Prefetto di Roma il 1 dicembre 2014, su proposta del Presidente dell'Autorità Nazionale Anti-Corruzione (ANAC) decreta di provvedere alla straordinaria e temporanea gestione del CVN, contestualmente sospendendo i poteri di tutti gli altri organi sociali e procedendo alla nomina del dott. Luigi Magistro e del prof. Francesco Ossola quali amministratori del Consorzio. Successivamente, con decreto del 27 aprile 2014, il Prefetto di Roma ha affiancato loro l'avv. Giuseppe Fiengo.

Il mandato degli amministratori straordinari si è chiuso con il DL 14 agosto 2020 n.108 che istituisce la figura del commissario liquidatore del CVN, nominato il 19 novembre 2020 nella persona del dott. Massimo Miani.

Precedentemente, dopo i gravi eventi alluvionali del novembre 2019, il Presidente del Consiglio Giuseppe Conte, con DPCM del 27 novembre 2019, aveva nominato l'arch. Elisabetta Spitz Commissario straordinario "con il compito di sovrintendere alla prosecuzione dei lavori".

Il 3 Ottobre 2020, per la prima volta, l'azionamento del MOSE salva la città di Venezia dall'ennesimo allagamento. Il 12 marzo 2025 il MOSE è intervenuto per la centesima volta, proteggendo la città da ogni evento alluvionale, anche potenzialmente assai severo, che sarebbe avvenuto in città.



**Figura 32** MOSE: sezione tipo ed elementi costruttivi. Fonte: [Progetto - MOSE Venezia](#)

## Bibliografia

AA.VV. (2021), *Effetto MOSE. Le sfide di un progetto per il futuro*, Marsilio;

AA.VV. (2023), *MOSE. Ingegno italiano*, in *Fortune Italia*, numero monografico, novembre 2023, <https://vsf.foundation/download-pubblicazione/> (ultimo accesso: 3 novembre 2025);

Campostrini P., Dabalà C., Del Negro P., Tosi L. (a cura di), (2017), *Il controllo ambientale della costruzione del MOSE. 10 anni di monitoraggi tra mare e laguna di Venezia (2004–2015)*, CORILA.

## 7. Venezia e il turismo: un abbraccio (im)mortale

a cura di Damiano De Marchi (VSF)

### 7.1 Premessa: il turismo è cosa seria

Per l'obiettivo che abbiamo posto al centro di questo documento, la ricostruzione della storia del turismo a Venezia non può limitarsi né a un mero elenco di fasi storiche, né a una collezione di suggestioni e testimonianze letterarie, tuttavia numerose, poiché troppo soggettive per poterne derivare argomentazioni tali da rendere sufficientemente robuste le ragioni fondanti dell'abbraccio (im)mortale della Città lagunare con uno dei fenomeni che è diventata una (la?) metafora del modo in cui conduciamo la nostra vita quotidiana in una società dei consumi avanzati. Il turismo infatti non può più essere preso in considerazione come un'attività discreta, contenuta in spazi dedicati e tempi speciali, come poteva essere in passato. I numeri impressionanti del fenomeno turistico, la sua crescita sostenuta e resiliente perfino alla crisi più profonda di sempre (derivante dalle restrizioni agli spostamenti durante la pandemia di Covid-19), si accompagnano all'allargamento dei confini della vocazione turistica a ogni luogo del Veneto - prima regione turistica d'Italia - d'Italia - costantemente nella top 5 delle destinazioni turistiche globali - del mondo. Siamo di fronte a un incendio scatenato da una domanda di mercato che ha imparato sempre di più a coltivare motivazioni di visita specifiche e attizzato da un'offerta che trova, spesso nella sola rendita, profitti e soddisfazione. Il turismo vissuto come sentinella del cambiamento è anche l'espressione della consapevolezza che, solamente attraverso la lente del turismo che per definizione si riferisce alle persone, riusciamo a intercettare le scintille di quello che succederà a livello più generale e diffuso. Un'acutezza visiva che esalta anche il *tourism gaze*, lo sguardo del turista, così importante per identificare gli spazi e gli oggetti su cui le persone pongono particolare attenzione. Il turismo non è quindi uno stato d'essere eccezionale o occasionale nelle società contemporanee, o addirittura, come alcuni hanno detto, una fuga da esso: in un mondo globalizzato, la posizione dei consumatori si modella e basa anche sul visitatore-cliente. L'importanza del turismo impone quindi la necessità di studiarne i *drivers*, le ragioni fondanti, di questo indissolubile abbraccio con Venezia, diventando quasi identitario della ragione stessa dell'esistenza attuale della Città lagunare, se visto solamente attraverso le lenti della urbs. Da questa lettura storica, ne emergono quattro, che saranno i protagonisti di questo capitolo, in una successione narrativa che li lega l'un l'altro.

### 7.2 La natura commerciale dell'economia cittadina

Nonostante il presente documento voglia concentrarsi sulla storia più recente, è necessario richiamare il fatto che lo sviluppo mercantile di Venezia abbia una storia molto più antica, che si attualizza in un contesto basso-medievale con il potenziamento delle economie dei comuni dell'entroterra dell'Italia settentrionale e dell'Impero bizantino sotto Manuele I (1143-1180). L'ampliamento delle produzioni manifatturiere, a partire da quella tessile - i tessuti della nascente industria cotoniera lombarda a cui si aggiungevano le stoffe di Fiandra e dall'altra parte del Mediterraneo le stoffe pregiate da Antiochia e Tiro - richiedevano non solo la possibilità di trasportarle verso i rispettivi bacini di domanda, ma anche una fornitura costante delle materie prime necessarie: cotone, lino, allume per la tintura, ecc. Venezia si scopre perfetto mediatore, nutrendo le stive della propria flotta con merci sempre più diversificate: generi

alimentari, metalli, legname, vetro e ricoprendo un ruolo crescente anche di vettore su commissione per conto terzi. “Le merci scorrono per quella nobile città come l’acqua dalle sorgenti [...] da ogni luogo giungono merci e mercanti, che comperano le merci che preferiscono e le fanno portare al loro paese.” scrive il cronista veneziano Martin da Canal (XIII secolo). A fine ‘500 Shakespeare ambienterà proprio a Venezia la storia del mercante più celebre della letteratura, in ragione della natura stessa dell’economia cittadina e della sua fama internazionale.



**Figura 33** Corte del Fondaco dei Tedeschi (1616) Fonte: Raphael Custos, Germanisches Nationalmuseum

Una delle conseguenze più evidenti dell’espansione dei traffici è l’effetto di attrazione a vasto raggio:

- di nuovi componenti della società veneziana, coinvolgendo un numero sempre maggiore di persone interessate ai viaggi commerciali: gli Ziani, i Mastropiero, fondarono le proprie fortune sull’attività mercantile; i Morosini, i Michiel, i Badoer, parteciparono attivamente al commercio marittimo; solo per citare alcuni nomi. A Venezia iniziano a stabilirsi molte casate provenienti dai centri minori del Dogado, dalla terraferma, dalla Romagna, dalle Marche o dall’Istria;
- di apertura della città ai *foresti*, rappresentanti di popoli e culti diversi accolti a prescindere dalla classe sociale di appartenenza e del loro credo religioso per prendere parte attiva alla vita della città a livello economico, politico e culturale. Comunità ebraiche, turche, armene e di diverse origini si stabiliscono a Venezia nel corso dei secoli. Vengono riservati alle merci e all’alloggio dei mercanti

stranieri edifici chiamati “fondachi” (dall’arabo funduq “casa-magazzino”). Il fondaco dei turchi, istituito il 16 agosto 1575 dal Senato Veneziano a seguito di una richiesta dei turchi, segue già quello degli ebrei e dei tedeschi. Furono costruiti un bazar e, secondo le tradizioni turche, una piccola moschea e dei bagni turchi, ampliando quindi gli spazi che in certi casi diventano veri e propri quartieri: il ghetto ebraico, l’isola degli armeni, ecc. Non solo economia, ma anche cultura: a Venezia si stampano il primo Corano (1537-1538), la prima Bibbia rabbinica (1517), il primo Talmud (1524-25) e le Haggadot (libri rituali per Pesach) multilingue che avranno enorme fortuna in tutta Europa.

Al trasporto delle merci si aggiunge inoltre quello delle persone, in primis pellegrini e combattenti durante le Crociate, in numero consistente nonostante la scarsità di fonti specifiche, poiché questo genere di attività non richiedeva finanziamenti sul mercato dei capitali. Venezia diventa quindi un privilegiato luogo di accoglienza e incontro, i cui riverberi penetrano profondamente nella vita cittadina e gettano le basi di quel *“movimento di persone al di fuori del proprio ambiente abituale”* che secoli dopo individueremo come fondamento della definizione di viaggio turistico.

Tra ‘700 e inizio ‘800 il commercio rimane centrale come base economica veneziana: lo testimoniano la relazione dell’Arciduca Ranieri Giuseppe d’Asburgo-Lorena in visita alla città nel 1817, così come nella presa di posizione del cardinale Pyrker o nel celebre discorso di Andrea Tron del 1784 in cui si invitava il patriziato a riprendere le redini dei traffici, il settore economico sul quale Venezia continua a ruotare è il commercio. Questo nonostante la presenza di produzioni proprie - il saponiero, il laniero, l’auroserico - che rimangono quindi in secondo piano rispetto al cuore economico della Città lagunare. Una scelta che può essere interpretata come un’ulteriore spinta di Venezia verso un’economia di servizi piuttosto che di produzione, che, grazie (o a causa) dell’attività turistica si trasformerà tra fine ‘900 e il periodo attuale, in un’economia basata sostanzialmente sulla rendita. Senza aprire il dibattito decennale sul ruolo della rendita all’interno dell’economia veneziana, ma vale anche per l’Italia tutta, *“privilegio o pregio?”*, è indubbio che il turismo si basa per la gran parte su elementi di rendita presenti nel territorio: il patrimonio artistico, culturale, culinario, naturale si unisce all’amenità di luoghi che attraggono persone da ogni parte del mondo. Nel processo di deindustrializzazione del Secondo dopoguerra il turismo è sicuramente servito a fornire un’alternativa economicamente significativa, ma è anche vero che si è creato un conflitto sull’uso del suolo e delle risorse che ha impedito in parte uno sviluppo diverso, probabilmente anche contribuendo a formare una mentalità complessivamente conservativa che propone un modello con al centro lo sfruttamento delle rendite, anche differenziali delle plusvalenze immobiliari, piuttosto che uno incentrato sulla produttività. Venezia diventa emblema dello sfruttare il *“genio dei padri”*, da conservare per *“la curiosità dei foresti”*, sempre più multifaccettata in motivazioni presenti in città, correndo il rischio di spiazzare in maniera definitiva ogni altra funzione produttiva.

### 7.3 La presenza degli elementi essenziali del turismo

Una destinazione turistica viene definita essenzialmente dalla presenza di domanda turistica, in altre parole è la presenza di una tipologia specifica di persone, i visitatori, a definire se e in che dimensioni un qualunque luogo può essere definito come turistico. Questo *“approccio da domanda”* è legato indissolubilmente alla definizione di turismo, che tautologicamente definisce il consumo turistico e quindi il prodotto-servizio turistico, che si impernia attorno alla motivazione allo spostamento dei visitatori, ossia i fattori di attrazione. Possiamo, quindi, individuare degli elementi che costituiscono l’essenza stessa del turismo: il movimento dei visitatori e le attrazioni, che portano i visitatori a spostarsi dal loro ambiente abituale, attorno alle quali si costruisce l’offerta di tutti i beni e servizi compresi nel

prodotto-servizio turistico: l'alloggio, la ristorazione, il trasporto, ecc. A Venezia tutti questi elementi coesistono, in una congiunzione unica a livello mondiale che racchiude le principali motivazioni di visita attualmente costituenti il settore turistico. Partendo da quanto già affermato precedentemente, in città già nei secoli XIII e XIV vi era un costante afflusso di visitatori, principalmente mercanti, combattenti e pellegrini, che nel turismo contemporaneo possiamo traslare nel turismo religioso e nel business travel, che ancora oggi rappresentano alcune delle motivazioni principali del turismo internazionale. Inoltre, nonostante per gran parte di loro Venezia fosse una tappa verso un'altra destinazione finale, si erano già creati in città elementi di offerta che sono ancor oggi il cardine dell'esperienza turistica: strutture di ospitalità che iniziano a presentare caratteri di mercato e una sorta di accompagnatore/guida, il *tolomazo*, per condurre il pellegrino in giro per la città, sotto stretta sorveglianza pubblica, e aiutarlo a cambiare denaro, a fare acquisti e ad imbarcarsi per la Terrasanta. Accanto ai servizi leciti, sorgono quelli illeciti, in particolare la prostituzione delle mamole o carampane, nome derivante dall'occupazione di alcuni stabili appartenuti all'antica famiglia Rampani: una sorta di quartiere a luci rosse che nel linguaggio locale si fa sinonimo di meretrice, ossia *"del luogo pubblico di Rivoalto"*. Questi *"servizi"* prendono piede al punto da diventare essi stessi attrattori di visitatori: le stue veneziane si moltiplicano riprendendo la tradizione romana del *"calidarium"* e associando alla cura del corpo e dei piedi anche la pratica di rapporti sessuali mercenari, maschili e femminili. Un turismo wellness - mi si passi il paragone azzardato - che riprende la millenaria pratica termale, associandola a servizi di *"rigenerazione"*. Venezia continua a rinnovare la propria offerta turistica. Alimenta, accanto alla fruizione culturale tipica dei visitatori europei verso le città italiane - i resti delle civiltà scomparse e l'eccellenza estetica dell'arte rinascimentale e barocca - che è ancora adesso la prima motivazione di visita per un visitatore straniero in Italia, un'offerta di piaceri variegata. Anche attraverso la cornice trasfigurante del Carnevale in cui classi e identità si mescolano, questi piaceri includono gli spettacoli teatrali di fama internazionale, il gioco d'azzardo fino al libertinaggio delle avventure galanti, possibili in tutte le versioni: extraconiugale, mercenaria, omosessuale, orgiastica. *"For at least a century and a half, from about 1650 to 1800 'Venice' and 'Venus' were pronounced almost identically"* scrive Bruce Redford nella sua *Venice & the Grand Tour*. Il Carnevale stesso e altri eventi, esattamente come nella programmazione odierna delle destinazioni turistiche, costituiscono la maschera che la città indossa per aumentare il proprio potere attrattivo: decine di migliaia di visitatori che *"invadono"* Venezia, raddoppiandone la popolazione e facendo emergere quel senso di saturazione dato dall'afflusso di stranieri, che ancora oggi è al centro del dibattito sull'overtourism. Una mutazione della percezione della natura della città: *"La Sensa è la stagione dei forestieri, nella quale non ci sono locande che bastino al loro ricevimento, né gondole che stiano in ozio"*, riporta Stefania Bertelli da un foglio locale nel 1788. Sembrano parole che potremmo leggere sui social media odierni. L'elenco delle motivazioni di visita non si esaurisce: Venezia è il luogo dove si continuano a stratificare di nuove, in una sorta di laboratorio di fattori di attrazione che nasce dal basso collegandosi a doppio filo con i bisogni della domanda. Si sperimenta quindi il turismo balneare, attualmente l'altra grande motivazione di visita turistica globale accanto a quella culturale, partendo da una prima idea nel 1808 da parte dell'architetto Giannantonio Selva di costruire un fabbricato per la balneazione, *"tanto desiderato da' nostri Medici"*, con annesso ristorante e caffetteria. Un progetto che, ripresentato da un albergatore nel 1822, avrebbe trovato realizzazione pratica solo nel 1833 per iniziativa del dottor Tommaso Rima, un medico chirurgo dell'Ospedale civile che fece posizionare i suoi bagni galleggianti davanti a S. Marco, dove la profondità del bacino consentiva un migliore ricambio d'acqua. La funzione balneoterapica in realtà diventa rapidamente un'esperienza ricreativa e relazionale e tra lo stabilimento dei bagni e il suo indispensabile pendant, l'albergo, i rapporti sociali scivolavano su un piano di maggiore informalità, per effetto anche della fisicità insita nell'esercizio balneare e come riflesso della dimensione comunitaria di condivisione della cura. Scrive sulle pagine della Gazzetta di Venezia il cronista Tommaso Locatelli nel 1856: *"Altri ama la libertà ne' campi: la libertà vera, l'eguaglianza è nel bagno."* La

rivoluzione nei costumi e nelle abitudini con l'affermarsi della moda del nuoto, dell'attività fisica, dell'immersione nelle acque marine trova naturalmente un riflesso nell'offerta ricettiva. Non vi è albergo che non allestisca per i suoi clienti locali bagni di acqua dolce e salsa, calda o fredda, tanto che l'interessato può scendere lungo il Canal Grande da Rialto alla Salute per scegliere l'albergo più acconcio per sito e prezzi. Se il Lido diventerà in pochi decenni la prima stazione balneare italiana, passando da 160 mila a 3,5 milioni di presenze turistiche nel 1907, anno in cui la Compagnia Italiana Grandi Alberghi rilevò la concessione demaniale dell'arenile, il resto della città si prepara a diventare una delle grandi città d'arte e accoglienza del turismo italiano, europeo, globale.



**Figura 34** Stabilimento Balneare Rima (1899) Fonte: Cartolina dell'epoca

## 7.4 L'accoglienza nello (e dello) spazio urbano

L'unicità della forma urbis veneziana è citata universalmente come esempio di architettura a misura d'uomo e allo stesso tempo adeguata all'ambiente in cui è inserita. Questo è di per sé sufficiente per argomentare come l'elemento di bellezza e loisir siano, quindi, profondamente radicati nella natura stessa della urbs, e che accompagnino, volenti o nolenti, ogni viaggiatore che si imbatte in questo luogo di meraviglia. Non a caso a Venezia l'Arcadia, locus amoenus per antonomasia, trova la sua prima espressione in pittura, sulla scia della fama in laguna del poema pastorale di Jacopo Sannazaro, stampato nella sua prima edizione del 1502 proprio a Venezia. Alla forma urbana, va però aggiunto un'analisi sullo spazio urbano, nella misura in cui a Venezia, in maniera primigenia rispetto alle altre aree urbane, diventa funzionale all'incontro e accoglienza dei visitatori. Limitandosi agli ultimi due secoli, alla caduta della Repubblica, espropriata sia dal proprio ruolo di capitale sia dalle tradizionali funzioni commerciali e produttive, Venezia vive tra l'età napoleonica e la Restaurazione una crisi profonda, che vede scendere la sua popolazione da 136 mila abitanti a meno di 100 mila in vent'anni. In questo periodo anche il

patrimonio edilizio e monumentale inizia a scontare una sempre più consistente mancanza di sostegno finanziario, oltre a un abbandono della ex classe dirigente e di governo dei palazzi. Questo, come vedremo in seguito, andrà a costruire una nuova immagine di Venezia, ma diventa anche un punto di partenza per una prima rinascita urbana della città, sotto Napoleone prima e sotto l'Austria poi, in una funzione relazionale e ricreativa dello spazio urbano. La già citata idea di Selva del 1808 di costruire un *"fabbricato comprendente Bagni Salsi"* e annessi *"luoghi di ricreazioni"* nell'ambito del piano di ristrutturazione del sestiere di Castello verso S. Elena è un primo esempio in questa direzione. Anche l'idea napoleonica di creare un' *"area di passeggio"* all'estremità orientale della città, come un'altra, mai realizzata, alla Giudecca, racchiude in sé una esigenza rivolta ai visitatori: una vera e propria *promenade* estranea alle modalità relazionali e di movimento proprie dei residenti. Agli obiettivi militari e alla necessità di un accesso via terra da est alla città, si affianca una funzione ricreativa, che viene colta anche dai visitatori stessi: come ad esempio guida inglese della Starke: *"The Rialto, the Piazza di S. Marco, and the Street and Garden made by Napoleon (a magnificent work) are the only promenades at Venice"*, in netta contrapposizione con le *calli strette e buie, tanto care a Goethe che ci si avventura senza accompagnatore e "badando ai soli punti cardinali"*, che *"font de Venise un labyrinthe qu'il faut étudier"* con difficoltà oggettive per i foresti, come la mancanza di parapetti sui ponti, tanto che *"les étrangers qui ont quelque chose à faire pendant la nuit sont exposés à se laisser tomber dans l'eau"*. Una modalità ricreativa e relazionale che ben si sposa con la capacità di accoglienza che la città inizia a far crescere proprio all'interno del suo spazio urbano, anche in risposta alla già citata condizione rovinosa di edifici civili e religiosi, che accelera la dinamicità del mercato immobiliare veneziano. Un humus che favorisce le operazioni di conversione di immobili a funzioni ricettive, coinvolgendo nei primi decenni dell'800 alcuni tra gli *hôtels* — termine il cui uso inizia in questo periodo — che faranno la storia del turismo moderno, veneziano e italiano. Nel 1808 il palazzo Farsetti sulla riva del Carbon a due passi dal ponte di Rialto, già sede di una prestigiosa collezione d'arte, viene dato in locazione ad un albergatore che lo apre al pubblico all'insegna de La Gran Bretagna, a metà degli anni Venti un altro palazzo sul Canal Grande, a ridosso della piazza S. Marco, viene riattato per ospitare l'Hotel Europa e contemporaneamente, per allargare una delle locande storiche a due passi da piazza S. Marco, l'Albergo Luna, viene demolita l'antichissima chiesa dell'Ascensione. Alberghi che si aggiungono al Lion Bianco, già operante e frequentato dagli inglesi, e a una serie di locande la cui consistenza e capacità è impossibile da valutare. In tutto il primo ventennio di dominazione austriaca, durante il quale la città stenta a trovare, nelle mutate condizioni economiche e tecnologiche internazionali, una propria chiara vocazione, si assiste ad una consistente operazione di ristrutturazione della capacità ricettiva alberghiera. È nei primi anni Venti che Giuseppe Dal Niel, detto *"Danieli"*, albergatore del già citato Lion Bianco, sposta la sua attività dall'antico palazzo da Mosto in vista del ponte di Rialto, sulla riva degli Schiavoni, in uno dei siti più luminosi ed aperti della città. È il più famoso albergo cittadino, frequentato da principi e letterati di tutta Europa: un investimento affrontato contando su una domanda turistica che aveva ripreso a crescere dopo il Congresso di Vienna. Scrive Metternich alla moglie nel 1817 *"Piazza San Marco è piena di grandi tende; il popolo è per le strade fino all'alba; i caffè chiudono alle cinque del mattino; il canale della Giudecca ed il Canal Grande sono letteralmente coperti di gondole"*. I capitali impegnati dal fondatore e dai suoi successori nell'acquisto degli immobili tra il 1824 e il 1861 ammontano a 300.000 lire austriache: cifre rilevanti, ma trattandosi del più rinomato albergo della città sembrano quasi modeste, considerando inoltre che nel 1864 il capitale fisso è valutato circa 175.000 lire. La società in accomandita costituita nel 1864 fra il perugino Adolfo Bolognesi e il bolognese Stefano Campi per gestire l'albergo dopo il ritiro dei proprietari, ha un capitale in denaro inferiore alle 50.000 lire. Per aprire e gestire un albergo a Venezia, insomma, non era necessario disporre di capitali particolarmente ingenti: si tratta in genere di società individuali o famigliari, talvolta di accomandite quando l'impresa diventa impegnativa. Inizia quindi a svilupparsi una ampia offerta di ospitalità: nel 1848 sono 51 gli esercizi, comprese le principali trattorie, e

24 gli alberghi di un certo rilievo. I capitali sono prevalentemente esteri, mentre gli uomini d'affari locali aspettano che la convenienza sia palese per indirizzare i loro capitali sul ramo turistico, il che accade dagli anni settanta del XIX secolo. La disponibilità di accoglienza in Venezia storica, attualmente pari a 342 strutture ricettive alberghiere e 9.557 extra-alberghiere (di cui 8.899 locazioni turistiche) per un totale di 65.534 posti letti ufficiali, ossia il 76,5% del parco letti comunale, narra quanto la resilienza sia in questo caso sinonimo di convenienza, allora come oggi. Un presupposto fondamentale per l'analisi dell'immagine che segue.



**Figura 35** Hotel Royal Danieli (1870-1890). Fonte: Carlo Naya

## 7.5 La cristallizzazione dell'immagine della città

L'immagine di una città è una costruzione complessa, stratificata e dinamica, che si forma attraverso un processo continuo di interazione tra spazio fisico, rappresentazione e vissuto individuali e collettivi, nel quale percezione, interpretazione e comunicazione accolgono connotazioni politiche, culturali, sociali. Quando la città è al contempo una destinazione turistica, questo processo include sia l'immagine proiettata dall'offerta in funzione attrattiva, sia quella percepita dai visitatori e condivisa offline entro la propria cerchia di conoscenze e amplificata globalmente online attraverso i canali web in UGC (User Generated Content, ossia recensioni, commenti, foto, video, ..). Calando il tema dell'immagine per una

città come Venezia, sembra quasi naturale doverne dilatare gli elementi di complessità, come conseguenza diretta della vastità dei soggetti che ne concorrono al processo di formazione e della peculiarità del luogo. Invece qui si propone una visione molto più semplificata, dettata da **una straordinaria doppia convergenza di visione tra i fruitori di Venezia**, augurandosi che le argomentazioni sinteticamente riportate siano sufficientemente solide da “aprire gli occhi” al lettore attento, *venesian* o *foresto* che sia.

Esiste uno spartiacque nella storia dell'immagine veneziana, che è il 1797, ossia la fine della Serenissima Repubblica. C'è un prima, che deriva dalla creazione di un mito originario a partire dal XI secolo: una finzione storiografica necessaria per una città-capitale che deve trovare una definizione gloriosamente unitaria per le sue diverse comunità frammentate in isole e parrocchie. Viene quindi ripescato il mito della migrazione troiana facendo nascere una narrazione di una Venezia antica, libera e sovrana, protetta dalla Provvidenza per la doppia sfida vinta prima contro la barbarie e l'asservimento e poi contro un territorio salmastro, insalubre e instabile come quello lagunare. Come i pali di legno ne sostengono lo sviluppo urbano nei secoli successivi, così la potenza veneziana rinascimentale poggia su queste fondamenta mitologiche, in perfetta armonia con l'esperienza di chi visita la città, che si rende conto spesso dell'alterità e unicità di questa sorprendente Venezia: grande, ricca, densamente urbanizzata e popolata, creata miracolosamente tra le acque. Una convergenza tra la visione proiettata da chi governa la città e quella vissuta da coloro che la visitano che, come Bernard de Breydenbach e altri illustri personaggi, diventano essi stessi megafono del mito. Una coerenza di brand identity, per utilizzare termini molto più contemporanei, che si esplicita anche nell'espansione territoriale, che pone il Leone di San Marco come elemento immediato e inconfondibile di identità. Nelle coste croate, greche, fino alla Crimea, alla Turchia e a Cipro, il Leone marciano è tuttora presente nelle piazze e nei palazzi storici dei luoghi che sono stati sotto il suo dominio: una vero e proprio brand ante litteram, capillarmente diffuso e riconosciuto. Non è un caso che il pay-off del marchio turistico regionale, sia passato “*Tra la terra e il cielo*” a “*The land of Venice*”. Utilizzare la forza di Venezia come fattore di attrazione, creando un legame con il territorio regionale attraverso il suo brand, rispecchia chiaramente l'intento originario dell'immagine cittadina.



**Figura 36** Esempi di espansione del brand Venezia. Fonte: Elaborazione dell'autore

In tempi recenti si è andati anche molto oltre, quasi verso un “over-branding”. Sono infatti molti i marchi delle destinazioni venete che si sono ripensati nella stessa ottica, da Caorle, “*The small Venice*” alle Dolomiti “*The mountains of Venice*” e anche iniziative private come le “*Venice Sands*” del litorale veneto o nella marca trevigiana, un tempo essenzialmente collegata alla visita a Venezia, sfruttando il brand come fattore di attrazione per i territori limitrofi: “*Cycling in the Venice garden*”, “*The hills of Venice*”, ecc.

Uscendo dai confini regionali, le “piccole Venezia” sono ovunque da Nord a Sud: Comacchio, Livorno e il suo quartiere Venezia Nuova, Rasiglia in Umbria, il borgo Chianalea a Scilla in Calabria, ecc. Anche all'estero i paragoni si sprecano: Amsterdam, Bruges e Lubeca si contendono il titolo di Venezia del Nord; le piccole Venezia sono quartieri britannici (Little Venice a Londra), francesi (Petite Venise a Colmar, in Alsazia), greci (Mikri Venetia a Chora Mykonos); per non parlare della Venezia d'America (Fort Lauderdale), di Cina (Suzhou), e così via. Tutte accomunate dall'immagine mitica che unisce alterità e unicità in un contesto acqueo di visita e meraviglia, al punto di avere sentito la necessità di riprodurre copie “autentiche” di Venezia da Las Vegas a Macao fino ai futuristici progetti di Dubai. Venezia è anche nome di decine di località e città distribuite su tutti i continenti.



**Figura 37** The Venetian Resort Las Vegas. Fonte: Foto dell'autore

C'è un dopo il 1797, in cui il mito originario si frantuma di fronte alle truppe napoleoniche: un vero e proprio lutto cittadino riassunto nelle parole dell'ultimo Doge all'ultima seduta del Maggior Consiglio: “Quantunque siemo con l'animo molto afflitto e conturbà, pure dopo prese con una quasi unanimità le due Parti anteriori, e dichiarata così solennemente la pubblica volontà, anche Nu semo rassegnadi alle divine disposizion”. Straordinariamente, come nella creazione del mito, anche nella sua dissoluzione si presenta una convergenza tra la città e i suoi visitatori: la metabolizzazione del lutto da parte dei

veneziani avviene attraverso un nuovo immaginario in cui la civiltà sovrana e libera, la potenza commerciale e culturale, la stupefacente bellezza e unicità urbana si sgretolano e dissolvono in un tramonto mortale. Un mondo perduto in cui nostalgia e malinconia, già presenti nell'occhio romantico di chi visita e rappresenta esteticamente Venezia durante il Settecento, diventano annuncio di una prossima morte e simbolo di una civiltà che si spegne, tra estasi e rovine di museo a cielo aperto, un palcoscenico per drammi interiori. Ancora una volta i visitatori diventano megafono della nuova immagine veneziana. Byron, Stendhal, Ruskin, Sand fino al culmine di Thomas Mann, portano la morte a diventare elemento centrale dell'immaginario estetico e letterario.



**Figura 38** Morte a Venezia (1921) Fonte: Wolfgang Born, D.u.R. Bischoff

Questa convergenza diventa però col tempo convenienza, in perfetta continuità con la storica propensione cittadina al commercio: Venezia è moralmente e fisicamente sul punto di crollare, ma la data di morte non arriva mai. Viene quindi a cristallizzarsi un'immagine di Venezia in lento affondamento, perdurante ancora oggi sia nelle guide turistiche sia nella narrazione collettiva causata dalle ondate di turisti che si sommano a quelle dell'Adriatico in costante accelerazione, che diventa essa stessa elemento di attrazione e conseguentemente di cospicua rendita. In questa prospettiva, le immagini proiettate e percepite della destinazione Venezia si allineano, così come gli intenti dei suoi fruitori. Un tacito accordo tra i veneziani e i foresti in cui il trapasso viene rimandato sempre al giorno successivo, per cui oggi possono ancora godersi appieno tutti i piaceri che la città può offrire con il carico emozionale dell'ultima volta, che spesso si traduce in un sovrapprezzo nel conto finale.

## 7.6 Venezia e il turismo: un approccio data-informed

La misurazione del turismo è particolarmente impegnativa, per sua stessa definizione: è la domanda e non l'offerta a tracciarne i confini, con la mutevolezza della transitorietà della sua condizione<sup>25</sup>. Questa oggettiva difficoltà non deve però distogliere dalla necessità, conseguenza diretta dell'importanza, trasversalità e complessità del fenomeno, di attuare un approccio data-informed, ossia di sostenere le proprie tesi in rapporto ad argomentazioni basate su dati rapportati al contesto specifico di applicazione. Si dedica la conclusione di questo capitolo ad alcune **sintetiche rappresentazioni di dati storici della domanda e dell'offerta turistica veneziana**, funzionali al fine ultimo di questo documento.

La ricostruzione della serie storica dei flussi di domanda turistica è possibile solo dal secondo dopoguerra, dove il fenomeno turistico inizia a essere misurato in maniera costante, attraverso i pernottamenti nelle strutture ricettive. Sul prima, troviamo alcune indicazioni già nel Settecento, dove i 30 mila stranieri in città per il Carnevale citati da Charles de Brosses nella sua lettera del 14 agosto 1739, trovano nell'autore stesso un dubbio sull'effettivo numero.

*couperait net comme un navet. Le nombre des gondoles est infini, et l'on ne compte pas moins de soixante mille personnes qui vivent de la rame, soit gondoliers ou autres. On dit aussi, pour faire valoir l'agrément du séjour, que la ville a toujours un fonds de trente mille étrangers. Cela peut avoir quelque fondement pendant les six mois de carnaval; mais hors de là, je crois ce nombre fort exagéré.*

**Figura 39** Tra le prime "statistiche" del flusso turistico a Venezia. Fonte: Estratto dalla lettera del 14 agosto 1739 di Charles de Brosses

Più preciso è stato Agostino Sagredo un secolo dopo. Gli Annali universali di statistica, economia pubblica, storia, viaggi e commercio del 1844, includono le sue Note sugli ammglioramenti di Venezia, che riportano la consistenza dei flussi di persone a Venezia tra il 1836 e il 1843. La citata fonte *sicura irrecusabile*, che non è altro che il Rapporto della Direzione di polizia, ci rassicura sull'effettiva robustezza dei numeri, che si contano a migliaia: tralasciando gli operai, che non rientrano nella corretta definizione di turismo, passiamo dai 56.588 visitatori del 1836 ai 113.749 del 1843. Una crescita del 101% in sette anni, in cui la quota di esteri passa dall'8% all'11%, preludio storico dell'importanza del turismo internazionale, che a Venezia attualmente conta quasi nove visitatori su dieci. L'attrazione de *"i bagni marini... che vogliono più salutarì che altrove"*, oltre che per i già citati richiami artistici e teatrali, viene agevolata dall'apertura del primo tronco di strada ferrata - il ponte translagunare verrà inaugurato nel giro di pochi anni - e dal trasporto marittimo a vapore.

<sup>25</sup> Per approfondire si consiglia il Cap. 3 - Data-driven tourism: dalle fonti dati alle scelte strategiche del libro "E-tourism", citato in bibliografia.

Quanto l'accessibilità rimanga uno dei temi chiave per la crescita della domanda, lo ritroviamo nella stessa pubblicazione, che ci dà uno spaccato della movimentazione di persone via treno del 1843: il nodo Venezia-Mestre ha una dimensione paragonabile, se non già superiore, a quello di Padova.

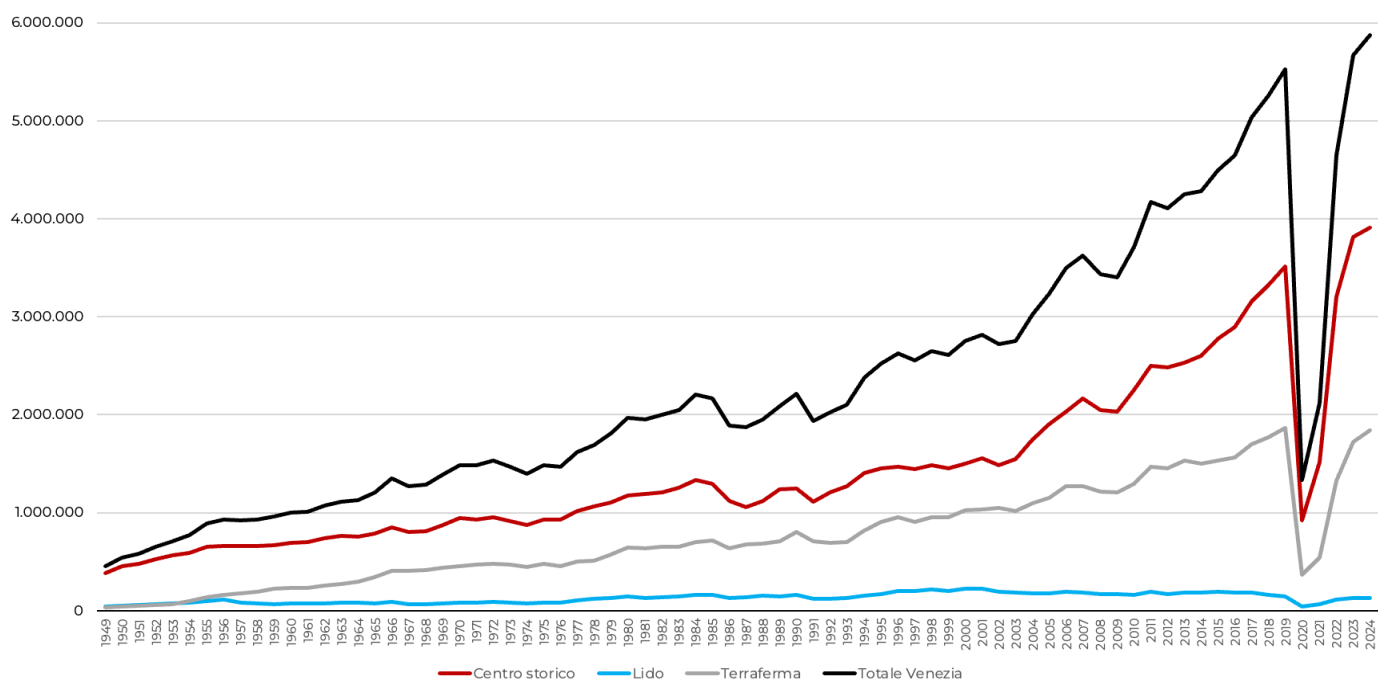
Anni	1836	1837	1838	1839
Esteri	4,662	7,805	10,201	10,180
Nazionali	51,926	53,736	60,381	53,009
Operaj	1,922	6,706	4,902	4,770
<b>Somma N.°</b>	<b>58,510</b>	<b>68,247</b>	<b>75,484</b>	<b>67,959</b>
Anni	1840	1841	1842	1843
Esteri	10,547	10,775	10,759	12,610
Nazionali	64,429	70,418	72,108	101,139
Operaj	5,779	6,477	6,708	7,895
<b>Somma N.°</b>	<b>80,755</b>	<b>87,670</b>	<b>89,575</b>	<b>112,644</b>

**Figura 40** Forestieri a Venezia. Fonte: *Annali universali di statistica, economia pubblica, storia, viaggi e commercio* (1844)

Stazioni.	Primo Semestre		Secondo Semestre		Totale		Movimento medio giornaliero di partenze ed arrivi		
	partenze	arrivi	partenze	arrivi	delle partenze	degli arrivi	primo semest.	secondo semest.	nell'anno
Venezia . . .	51,800	50,334	63,223	61,660	115,023	111,994	564	686	625
Mestre . . .	15,887	15,006	18,942	19,365	34,829	34,371	170	210	191
Marano. . . .	9,226	9,480	10,208	10,797	19,434	20,277	103	115	109
Dolo . . . . .	2,932	3,310	6,168	6,721	9,100	10,031	36	71	53
Ponti di Brenta	10,164	9,883	6,452	6,540	16,616	16,423	110	71	91
Padova. . . .	57,673	59,669	59,851	59,761	117,524	119,430	648	657	653
	<b>147,682</b>	<b>147,682</b>	<b>164,644</b>	<b>164,844</b>	<b>312,526</b>	<b>312,526</b>			

**Figura 41** Movimento ferroviario semestrale. Fonte: *Annali universali di statistica, economia pubblica, storia, viaggi e commercio* (1844)

Il flusso turistico registrato dal secondo dopoguerra, nonostante rilevi solo parzialmente il fenomeno turistico, ci offre lo spaccato dell'impetuosa crescita che cambia anche ordine di grandezza: si passa, infatti, dalle centinaia di migliaia di arrivi e presenze ai milioni registrati attualmente.

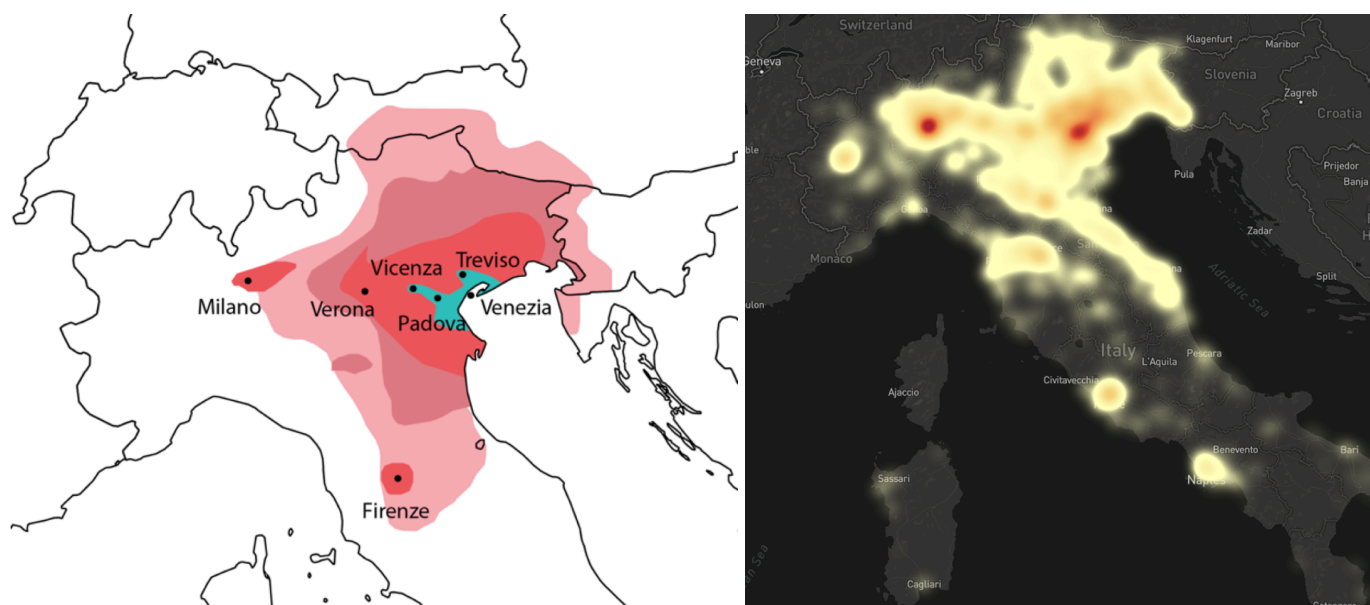


**Figura 42** Arrivi turistici registrati. Fonte: Elaborazione dell'autore su dati ISTAT e Comune di Venezia

Un progressivo aumento nel corso dei decenni ha visto fasi di accelerazione più sostenuta (tra il 1950 e il 1970 e dal 2000 in poi - cesura del Covid-19 a parte) a periodi più fiacchi in cui si alternavano aumenti a diminuzioni, anche per diversi anni consecutivi. Le cause sono spesso legate a fattori esterni congiunturali di natura economica, come la svalutazione del dollaro, che dal 1984 al 1987 ha fatto perdere alla Venezia storica oltre 277.000 arrivi e 521.000 pernottamenti, e la crisi subprime del 2008-2009, o di natura politica come il conflitto nell'ex-Jugoslavia all'inizio anni '90 o il più recente attentato alle Torri Gemelle. Ampliando l'analisi alle altre aree del Comune di Venezia – Lido, Mestre e Marghera – si evidenzia come l'aumento dei flussi turistici che ha interessato la Venezia storica si amplifichi in Terraferma, che cresce a tassi annui medi doppi. Tale fenomeno è ancora più evidente se si considera la quota di ciascuna area sul totale degli arrivi e delle presenze registrate nell'intero comune. La Venezia storica, se nel 1950 concentrava l'84% degli arrivi del comune e il 74% delle presenze, nel tempo ha visto ridurre la sua quota fino a rappresentarne all'inizio degli anni Duemila, il 54% degli arrivi e il 59% delle presenze. A beneficiarne è stata la terraferma di Mestre e Marghera che, mentre nel 1950 ospitava solo il 7% degli arrivi e il 6% delle presenze, oggi è arrivata ad una quota rispettivamente del 34% e 28%. È interessante però osservare che negli ultimi quindici anni la Venezia storica ha ripreso un ruolo di traino alla crescita complessiva dei flussi turistici pernottanti (2/3 dei flussi turistici all'interno dei confini amministrativi), anche in conseguenza della crescita dell'offerta di posti letto, come vedremo, alberghiera e soprattutto extra-alberghiera, in particolare di B&B e locazioni turistiche private, commercializzati anche attraverso le piattaforme della sharing accommodation.

Nel 2024 il volume di turisti registrati nel comune di Venezia tocca il suo picco storico: 5.876.979 arrivi (+3,7% rispetto al 2023) per 13.290.973 pernottamenti (+5,25%). Il fenomeno turistico in realtà ha dimensioni molto più ampie, comprendendo anche l'escursionismo (ossia chi non pernotta) e le altre

forme di pernottamento non registrato, con una stima VSF di 34,5 milioni di visitatori annui per l'anno 2023. Questo cospicuo numero di persone pernotta per la maggior parte al di fuori del centro storico. Venezia infatti, conta una regione turistica amplissima, ossia quell'area entro la quale è possibile rilevare il pernottamento di turisti e escursionisti di diverse tipologie, tutti accomunati dalla presenza in città. Un'area che ha confini mutevoli - si espande e riduce in relazione alle variazioni stagionali - ma che va ben oltre i confini comunali, regionali, sconfinando anche all'estero.



**Figura 43** La regione turistica veneziana. Fonte: Rapporto Analisi dei flussi di presenza nella Venezia metropolitana, VSF

Il contrasto tra la vastità dell'area e la concentrazione di visitatori in aree molto ridotte di territorio, racchiudibile per la quasi totalità dei visitatori nel quadrilatero Piazzale Roma-Ferrovia-Rialto-San Marco, racconta uno degli aspetti dell'overtourism, ossia il tema della concentrazione, che è una caratteristica endemica del turismo delle città d'arte. Basti pensare che il 70% dei flussi di visitatori stranieri in Italia per vacanza culturale si concentra nei centri storici di 5 città d'arte: Roma, Venezia, Firenze, Milano, Napoli.

	Posti letto			Quota	
	Alberghiero	Extra-alberghiero	Totale	Alberghiero	Extra-alberghiero
<b>1957</b>	7.247	2.814	10.061	72%	28%
<b>1967</b>	10.103	2.814	12.917	78%	22%
<b>1977</b>	10.445	2.133	12.578	83%	17%
<b>1987</b>	11.176	1.764	12.940	86%	14%
<b>1997</b>	11.235	1.695	12.930	87%	13%
<b>2007</b>	15.173	9.011	24.184	63%	37%
<b>2017</b>	18.384	25.301	43.685	42%	58%
<b>2024</b>	19.683	45.851	65.534	30%	70%

**Figura 44** Offerta ricettiva di posti letto nella Venezia storica e quota relativa, 1957-2024. Fonte: Elaborazione dell'autore su dati ISTAT e Comune di Venezia

Riguardo all'offerta ricettiva, si propone una lettura storica dell'offerta dei posti letto nel solo centro storico, per evidenziare la modifica sostanziale della struttura dell'offerta ricettiva. Dalla prevalenza del

comparto alberghiero, con il nuovo millennio si vede un aumento significativo della componente extra-alberghiera, in particolare delle locazioni turistiche che attualmente contano oltre 38 mila posti letto (pari al 59% del totale), ribaltando completamente le quote rilevate fino agli anni '90.

Si conclude questa sintetica carrellata di numeri con un'analisi inedita degli annunci online di affitti brevi, preludio di quanto l'autore sta svolgendo per il Rapporto sul Turismo Italiano, riportando una prima panoramica su Venezia.

<b>Annunci</b>	<b>% in centro storico</b>	<b>Annunci / 100 abitanti</b>	<b>Annunci / abitazioni</b>	<b>% multi-annunci</b>
8.250	71,7%	3,3	5,6%	70,4%

**Figura 45** *Annunci online di affitti brevi. Fonte: Elaborazioni dell'autore su dati InsideAirbnb, ISTAT*

Degli oltre 8mila annunci, il 71,7% è concentrato nella Venezia storica e il 70,4% sono relativi a *host*, ossia coloro che li pubblicano, che gestiscono più di un annuncio. Sintomi di una diffusione capillare del fenomeno che va oltre la semplice disponibilità privata connaturandosi anche per una gestione professionale. Considerando il rapporto tra annunci e popolazione residente - in una recente pubblicazione questo rapporto viene suggerito ideale quando pari a 1 - a Venezia è 3,3, oltre tre volte la media italiana. Un elemento dell'overtourism è la concorrenza per gli spazi privati, ossia quanto del parco abitativo viene riservato al turismo, uscendo quindi dalla disponibilità di residenti attuali o potenziali. Confrontando il numero di annunci con le abitazioni censite, possiamo avere una stima approssimativa della penetrazione delle locazioni turistiche all'interno degli spazi privati: considerando tutte le abitazioni a Venezia la percentuale è del 5,6%.

## Bibliografia

Agustoni A. (1994), *Per una lettura sociologica degli studi sull'immagine soggettiva della città*, Studi di Sociologia, 32(1);

Annali universali di statistica, economia pubblica, geografia, storia, viaggi e commercio, (1844), Società degli Editori degli Annali delle Scienze e dell'Industria;

Bernardello A. (2002), *Venezia 1830–1866. Iniziative economiche, accumulazione e investimenti di capitale*, in Il Risorgimento;

Bertelli S. (1992), *Il Carnevale di Venezia nel Settecento*, Editoriale Jouvence;

Brosses C. de, (1709–1777), *Le président de Brosses en Italie. Lettres familières écrites d'Italie en 1739 et 1740*, t. 1, 2<sup>e</sup> édition authentique, précédée d'un essai sur la vie et les écrits de l'auteur, par M. R. Colomb;

Costa P. (2023), *Non solo visitatori: così vive la Venezia della gente*, in Il Nordest, 14 maggio 2025. <https://www.ilnordest.it/laboratorio-nord-est/veneziam-overtourism-sostenibilita-gente-oku6mrlf> (ultimo accesso 3 Novembre 2025);

De Marchi D. (2023), *Le destinazioni italiane di turismo culturale: una lettura market-oriented*, in Rapporto sul turismo italiano, XXVI edizione 2022–2023, CNR Edizioni;

De Marchi D. (2025), *E-tourism. Conoscere, comprendere, applicare la virtualizzazione del prodotto-servizio turistico*, Clueb;

Jodelet D., Milgram S., (1976), *Psychological Maps of Paris*, in Proshansky H., Ittelson W. H., Rivlin L. G. (a cura di), *Environmental Psychology: People and Their Physical Settings*, Holt, Rinehart & Winston, New York, pp. 104–124;

Li Y., He Z., Li Y., Huang T., Liu Z., (2023), *Keep it real: Assessing destination image congruence and its impact on tourist experience evaluations*, Tourism Management;

Locatelli T. (1856), *L'appendice della Gazzetta Privilegiata di Venezia, Co' tipi del Gondoliere*, vol. XII, p. 33 (dal foglio del 17 luglio 1856);

Lynch K. (1960), *The image of the city*, MIT Press;

Redford B. (1996), *Venice & the Grand Tour*, New Haven;

Cozzi G., Prodi P. (a cura di) (1994), *Dal Rinascimento al Barocco*, in Storia di Venezia, Istituto della Enciclopedia Italiana;

Tenenti A., Tucci U. (a cura di) (1996), *Il Rinascimento. Politica e cultura*, in Storia di Venezia, Istituto della Enciclopedia Italiana;

Woolf S. J. (a cura di) (2002), *L'Ottocento 1797–1918*, in Storia di Venezia, Istituto della Enciclopedia Italiana;

Urry J., Larsen J., (2011), *The Tourist Gaze 3.0*, Sage.

## 8. Verso uno scenario di sostenibilità urbana integrata per Venezia e il suo territorio

*a cura di Damiano De Marchi e Silvia Oliva (VSF)*

La rilettura della storia della resilienza urbana, economica, ambientale di Venezia negli ultimi due secoli, che percorre le pagine del presente documento, ha un obiettivo preciso: supportare la redazione di uno scenario di sostenibilità urbana integrata per Venezia e il suo territorio metropolitano e funzionale, condiviso e in grado di favorire le politiche pubbliche, supportare gli investimenti privati e promuovere la comunità. Le tematiche sono state scelte, infatti, in relazione ai riflessi che hanno sul presente e utili alla costruzione di uno sviluppo futuro a orizzonti temporali progressivi. Residenza, economia, turismo, infrastrutture, innovazione, relazione e alleanza con la laguna: temi al centro della vita di Venezia e focus delle attività di VSF, in cui si è voluto dare un contributo multidisciplinare, propositivo - senza nascondere le criticità - per restituire un quadro di insieme utile ad aprire lo sguardo sul futuro.

In una lettura trasversale dei diversi contributi, un primo elemento che emerge è la dinamicità di Venezia. In tutti gli approfondimenti tematici proposti, si vede quanto l'evoluzione storica abbia portato la città a reinventarsi continuamente: spontaneamente dal proprio interno, quando la polis era gestita in maniera autonoma, ossia fino alla caduta della Repubblica; condizionata nei secoli successivi dalle scelte nazionali, dai progressi e dalle tendenze economiche e sociali che hanno investito i territori anche al di là del Ponte. Anche il suo fattore più statico, ossia la sua immagine, ha subito un processo di cristallizzazione che in realtà possiamo tradurre come funzionale alla dinamicità altrui: una sorta di “muovetevi voi là fuori, che qua dentro siamo a un passo dall'epilogo”; una fine rimandata, fortunatamente, sempre al giorno successivo.

Una dinamicità che collega - secondo elemento trasversale - il destino della città a quello della sua laguna: non esiste Venezia senza il suo ambiente, ma questo vale esattamente al contrario. Non perché venga imposto da agenti esterni, ma per scelta intrinsecamente voluta dai veneziani stessi. Una relazione antropica che inizia dalla fondazione stessa della città - anche nella sua lettura più mitologica - continuando fino ai giorni nostri con l'esperienza del Mose, mentre già si riflette su quello che si dovrà fare domani, per garantire che questa relazione continui, salvaguardando contemporaneamente la Venezia lagunare e la comunità che la vive oggi e che la vivrà domani.

La dinamicità e il legame imprescindibile con la laguna sono l'essenza stessa della ricerca di Venezia di essere costantemente resiliente: infatti, nonostante il costante richiamo a un declino ormai inevitabile, essa continua nella sua completezza di Città lagunare e Città di Terraferma a mostrare segnali di vitalità, di innovazione, di attrazione e di ripensamento di sé. Per citare solo qualche esempio: la presenza di un numero significativo di Fondazioni e iniziative culturali, il rinnovamento dell'offerta formativa universitaria, la nuova destinazione di Porto Marghera con l'insediamento di numerose realtà per la transizione energetica e la decarbonizzazione, il significativo e costante flusso quotidiano di lavoratori dall'area funzionale, la messa in funzione del Mose e l'immediata riflessione su come garantire la sostenibilità dell'attività portuale e la salvaguardia della laguna.

Una resilienza che non può prescindere dal rivolgersi, non solo alle pietre pur uniche e preziose della città, ma che deve operare in primis a favore delle persone che qui vivono, lavorano, immaginano il proprio

futuro, ma che faticano a trovare una soluzione abitativa a causa della competizione con le residenze turistiche, l'aumento dei costi delle case e una politica per la residenza pubblica troppo poco incisiva rispetto alle esigenze della comunità.

Una comunità che vive anche (potremmo dire soprattutto) in base alle funzioni economiche cittadine, anche queste oggetto di profondi cambiamenti: commercio, produzione agricola e manifatturiera, servizi turistici e non. Da quale combinazione di questi siamo partiti e verso quale stiamo andando è stato sinteticamente riportato in questo documento, ma il futuro di Venezia non può permettersi di essere scollegato non solo da come si definiscono i confini dei sistemi urbani nel mondo, ma anche da quelle funzioni economiche avanzate che ne caratterizzano gli usi e il senso, in altre parole la sostenibilità integrata.

Una sostenibilità, dunque, che prende vita dalla sua comunità, la civitas, e non solamente dalla urbs, le mura, quegli elementi fisici della cultura - chiese, palazzi, musei - che sono il punto di partenza tradizionale per la definizione degli scenari futuri per la città. Volutamente ci siamo "dimenticati" di dedicare un capitolo specifico al patrimonio culturale, sebbene trattato trasversalmente in tutti i capitoli, per sottolineare come l'approccio da civitas possa diventare un modello contemporaneo di sviluppo della città futura. Partendo, quindi, dalla comunità veneziana, identificata oltre la visione dicotomica residenti-visitatori per includere quelle decine di migliaia di persone "altre" - lavoratori, studenti, altri cittadini - ridefiniamo una Venezia funzionale che si espande al di fuori della cesura lagunare, comprendendo ampie zone dell'entroterra. Sono infatti 15 i comuni, oltre a quello di Venezia, a costituire quell'area circoscritta dalle persone nel loro pendolarismo quotidiano: una Venezia che si allarga e si restringe dinamicamente, proiettandosi nell'entroterra, espandendo la propria area di influenza, come storicamente è stata la forza della Serenissima.

In questa Venezia funzionale, che VSF ha stimato contare giornalmente un milione di persone, che ruolo verrà riservato alla Venezia storica? Lasciarlo alla rendita turistica, magari con un necessario contingentamento della capacità di carico da calcolare e applicare dinamicamente, o ripristinarne, almeno parzialmente, funzioni storiche di produzione, di terziario avanzato, di servizi innovativi che sono attualmente propri dei sistemi urbani? Una domanda che comporta ulteriori questioni: cosa c'è oltre il turismo? Esiste qualcosa che riesca a superare in prospettiva la convenienza turistica, che spiazza attività e persone negli spazi fisici, pubblici e privati? Attraverso la prospettiva storica una risposta può essere proprio quella di saper intrecciare, così come accaduto in passato, le specificità locali con le tendenze globali. In altri termini, restituire alla città storica quell'intreccio di produzioni e servizi avanzati, cultura e commercio che l'hanno caratterizzata nella sua storia in una chiave che tenga conto dei grandi trend globali: cambiamento climatico e attenzione alla sostenibilità, sviluppo di una manifattura digitale, intelligenza artificiale applicata ai temi della salute, della salvaguardia, della ricerca. Attività diversificate, da affiancare al turismo, che possono trovare un luogo di sviluppo in laguna, salvaguardando l'urbs e rivitalizzando la civitas. Aprire a luoghi di formazione e centri di ricerca legati al tema dei rischi ambientali connessi all'innalzamento del mare e alla loro gestione, favorire lo sviluppo di una produzione culturale connessa all'esperienza della Mostra cinematografica, incrementando la presenza di competenze e investimenti utili a quelle realtà che già operano in città, favorire l'insediamento di iniziative e luoghi per una gestione circolare delle tante esposizioni d'arte presenti in città, sviluppare un artigianato che sappia coniugare la tradizione con le nuove tecnologie digitali. Da questi esempi possono nascere nuove occasioni di lavoro per residenti - nuovi e futuri - restituendo all'intero territorio veneto un città, non solo vetrina e palcoscenico, ma anche spazio di produzione, innovazione e ricerca, e di attrazione di investimenti utili a un territorio ampio.


E' da questa prospettiva storica funzionale, tracciata nelle righe di questo documento, che ragioneremo, in maniera condivisa e prospettica, di scenari di sostenibilità urbana integrata. Un sistema complesso come quello veneziano impone un approccio data-informed, un'ottica in cui alle opinioni e agli stereotipi sostituiamo il più possibile argomentazioni sorrette da basi solide di dati, applicandole al contesto di riferimento. E dai dati possiamo attuare quel collegamento con la gestione sostenibile attraverso la misurazione dei progressi. Uno degli elementi del progetto Scenario Obiettivo di Sostenibilità Integrata Urbana è, infatti, la costruzione di indicatori che sappiano leggere le peculiarità della sostenibilità integrata veneziana e di indici che possano essere confrontabili con gli altri sistemi urbani globali. Una visione che vede Venezia come laboratorio di modelli di sostenibilità, a partire da metodologie condivise. Sarà compito di Venice Sustainability Foundation facilitare questo processo, coinvolgendo stakeholder locali (pubblici e privati) e player nazionali e internazionali. Una trasparenza metodologica che presenta un ulteriore vantaggio: comprendere gli errori presenti nella storia veneziana, e tentare il più possibile di evitare di ripeterli. Un esempio emblematico: nessuno nega le criticità che hanno costellato la costruzione decennale del Mose, e la necessità di definire al più presto le soluzioni imposte dal continuo innalzamento del mare, ma la luce di una Venezia salva dalle acque diventa un faro di speranza che rischiara l'orizzonte, seppur non infinito, da ogni alibi di non poter investire in una città a continuo rischio inondazione.

In questa città resiliente si stanno sviluppando già alcuni progetti che esemplificano l'impegno a tracciare un nuovo percorso di sviluppo. E' il caso dell'esperienza di Venezia come Resilience Hub, nell'ambito del progetto UNDRR MCR2030<sup>26</sup>, in cui la città è chiamata a verificare e promuovere azioni che la rendano più sicura e più preparata a prevenire i rischi e promuovere l'innovazione e gli investimenti rispetto ai possibili eventi catastrofici che potrebbero mettere in pericolo la comunità e il suo patrimonio culturale, diventando allo stesso tempo un modello per altre realtà urbane con le medesime problematiche. Anche definendo degli indicatori comuni per valutare l'impatto delle azioni progettate, la capacità di coinvolgimento della popolazione e di generare nuove prospettive di sviluppo. Nella stessa dinamica si muove l'impegno di diversi attori pubblici e privati nel investire nella ricerca, innovazione e produzione di energia sostenibile, idrogeno ma non solo, trasformando Porto Marghera nel luogo in cui sperimentare e realizzare un processo concreto di decarbonizzazione, avviando al contempo le indispensabili bonifiche di un'area che sconta ancora gli effetti di un'industria non attenta alla sostenibilità ambientale. Sostenibilità che coinvolge anche l'unicità della Città storica dove è necessario investire e immaginare soluzioni nuove di trazione e alimentazione dei motori per ridurre l'impatto del trasporto nautico di merci e persone che presenta le caratteristiche tipiche di un trasporto urbano, ma per il quale non valgono le medesime risposte. In prospettiva non si tratta solo di sperimentare nuovi prodotti, ma anche di immaginare nuove forme di collaborazione pubblico e privato per supportare e favorire tale transizione. Contestualmente, proprio per la sua unicità Venezia accelera e inasprisce le dinamiche che anche altre realtà sperimentano, come la gentrificazione o la riduzione della complessità a causa di una base economica sempre più monoturistica, e questo le impone di immaginare progetti olistici che al contempo agiscano sugli aspetti sociali, economici e urbanistici come vuole essere quello di Venezia Cluster della conoscenza, finalizzato a promuovere lo sviluppo di nuove competenze, attrarre investimenti, rendere disponibili nuovi luoghi di formazione e residenza per studenti, ricercatori, imprenditori.

Queste sono solo alcune manifestazioni di come oggi Venezia continui a tracciare la sua storia di resilienza che la pone ben lontana da un'idea di declino e di immobilità che molto spesso ne definiscono i contorni del dibattito sul futuro. Rileggere la vicenda di Venezia, interrogarsi sui rischi sociali, economici e ambientali per la comunità e la città, definire la dimensione territoriale più adeguata per lo sviluppo e per

---

<sup>26</sup> <https://mcr2030.undrr.org/>



la misurazione di chi vive, studia, lavora e necessità dei servizi urbani tipici significa porre le basi per costruire concretamente uno scenario futuro desiderato e possibile e poi da questo costruire le azioni necessarie per costruirlo.

## Autori



**Damiano De Marchi**  
Project Manager, *VSF\**



**Silvia Oliva**  
Coordinatrice attività progettuali, *VSF\**



**Pierpaolo Campostrini**  
Direttore, *CORILA\*\**



**Carlo Urbani**  
Responsabile archivi e biblioteca, *IVSLA\*\*\**

**Damiano De Marchi**, con una esperienza di oltre vent'anni nell'analisi e consulenza strategica per i principali enti e operatori del turismo, in Italia e all'estero, è attualmente Project Manager per Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità; Docente di Marketing del Turismo e di E-tourism presso l'Università Ca' Foscari Venezia; Coordinatore Team Dati Turismo per Almaviva. Autore di piani strategici, rapporti e pubblicazioni, nel 2025 scrive "E-tourism", edito da Clueb: un libro di riferimento per il settore per capire come le tecnologie ridisegnano il concetto di turismo e i modelli di business associati.

**Silvia Oliva**, economista ha un'esperienza quasi trentennale nell'ambito della ricerca socioeconomica sui temi del lavoro, dell'impresa e dello sviluppo territoriale. Lavora come consulente e in VSF ricopre il ruolo di coordinatrice delle attività progettuali. Negli anni ha curato diverse pubblicazioni, tra cui i Rapporti annuali della Fondazione Nord Est, editi da Marsilio. È docente a contratto di Teoria e Strutture Organizzative presso l'Università di Padova. Dal 2023 è parte del collettivo Anfibia di Venezia, un network di professionisti attivi nell'ambito dell'urbanistica, dell'architettura e dell'analisi territoriale.

**Pierpaolo Campostrini**, ingegnere elettrotecnico con una specializzazione in Fisica del Plasma e Ingegneria della Fusione, è dal 2000 Direttore generale di "CORILA - Consorzio per il coordinamento delle ricerche inerenti al sistema lagunare di Venezia". Rappresenta l'Italia in diversi organismi di ricerca europei, tra cui JPI Oceans e il Knowledge Hub on Sea Level Rise. Ha coordinato numerosi progetti europei e ha contribuito a discussioni scientifiche e politiche ad importanti eventi, tra cui la UNDRR World Conference del 2015. È co-curatore e coordinatore scientifico del Padiglione "Intelligent Venice" alla Biennale Architettura 2025. E' stato Procuratore della Basilica di San Marco (2015-20).

**Carlo Urbani**, dopo la laurea in storia presso l'Università Ca' Foscari di Venezia, viene assunto all'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, contemporaneamente consegue il dottorato di ricerca presso l'Università di Padova. Dal 2007 si occupa della conservazione e valorizzazione dell'archivio e del patrimonio librario dell'Istituto e in questa veste partecipa a iniziative di studio e pubblica contributi in vari volumi; di particolare rilievo il coordinamento del progetto di inventariazione informatizzata del fondo archivistico delle carte di Luigi Luzzatti, conservate presso l'Istituto. Dal 2022 è membro del comitato di redazione del «Journal of Modern and Contemporary Christianity».

**\*Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità / Venice Sustainability Foundation (VSF)**, fondata il 14 marzo 2022 con il patrocinio del Governo Italiano, si impegna nella promozione di un modello integrato di sostenibilità ambientale, economica, sociale e culturale per Venezia e la sua area metropolitana, con effetti positivi su tutta la regione veneta. La Fondazione riunisce un ampio partenariato che include enti e istituzioni a livello nazionale, regionale e locale, le principali istituzioni culturali e accademiche veneziane, nonché un gruppo di grandi imprese nazionali e internazionali interessate allo sviluppo sostenibile del territorio.

**\*\*Il Consorzio per il coordinamento delle ricerche inerenti al sistema lagunare** di Venezia promuove e coordina la ricerca su Venezia e la sua laguna, a livello nazionale e internazionale. Favorisce l'interazione con la comunità scientifica e conduce studi approfonditi sul sistema fisico, sugli aspetti ambientali, architettonici, paesaggistici, economici e sociali della laguna e dei suoi insediamenti, riconoscendo le forti interconnessioni tra queste componenti in un sistema complesso. CORILA è una associazione no-profit legalmente riconosciuta, composta dall'Università Ca' Foscari di Venezia, dall'Università IUAV di Venezia, dal Consiglio Nazionale delle Ricerche – CNR e dall'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale – OGS

**\*\*\*L'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti**, che trae origine da un'istituzione napoleonica sul modello dell'*Institut de France*, si configura come un'accademia scientifica composta da due classi, una per le scienze matematiche, fisiche e naturali, l'altra per le scienze morali, le lettere e le arti, formate da soci effettivi, soci corrispondenti e soci stranieri. Fedele al proprio compito statutario di incrementare, diffondere e tutelare le scienze, le lettere e le arti, l'Istituto Veneto promuove e realizza progetti di studio e di ricerca, anche in collaborazione con altri enti, istituzioni, fondazioni. Dal 1840 pubblica il periodico annuale "Atti", la collana delle "Memorie" per studi monografici di rilevante interesse scientifico e collane specializzate.





ISBN 979-12-985613-2-8

S. Marco 176, Calle del Cappello Nero, 30124, Venezia  
[www.vsf.foundation](http://www.vsf.foundation)