

Venezia tra storia sviluppo e sostenibilità

a cura di
Luca Zan
Franco Mancuso
Claudio Menichelli

Società editrice il Mulino

Volume pubblicato con il sostegno del Dipartimento di Scienze aziendali dell'Università degli Studi di Bologna.

ISBN 978-88-15-38894-0

Copyright © 2024 by Società editrice il Mulino, Bologna. Tutti i diritti sono riservati. Nessuna parte di questa pubblicazione può essere fotocopiata, riprodotta, archiviata, memorizzata o trasmessa in qualsiasi forma o mezzo – elettronico, meccanico, reprografico, digitale – se non nei termini previsti dalla legge che tutela il Diritto d'Autore. Per altre informazioni si veda il sito [www.mulino.it/ fotocopie](http://www.mulino.it/fotocopie)

Redazione e produzione: Edimill srl – www.edimill.it

Indice

Introduzione, *di Luca Zan, Franco Mancuso, Claudio Menichelli* p. 9

PARTE PRIMA

GLI ANTECEDENTI REMOTI: UNO SGUARDO SELETTIVO AL PERIODO DELLA SERENISSIMA

- I. Le classi egemoni della Serenissima: spunti di riflessione, *di Franco Rossi* 15
- II. Industria e artigianato nel Rinascimento Veneziano, *di Salvatore Ciriaco* 27
- III. L'anima produttiva di Venezia: l'Arsenale, *di Claudio Menichelli* 39
- IV. Arsenale e storia amministrativa, *di Luca Zan* 51
- V. Uno sguardo selettivo al periodo della Serenissima: alcuni commenti, *di Luca Zan, Franco Mancuso, Claudio Menichelli* 61

PARTE SECONDA

GLI ANTECEDENTI PROSSIMI: L'OTTOCENTO E IL NOVECENTO

- VI. Urbanistica napoleonica e la prima «legge speciale», *di Gian-domenico Romanelli* 65
- VII. Venezia trasformata nel secondo Ottocento, tra profeti di sventure e fautori del progresso tecnico, *di Guido Zucconi* 77
- VIII. Ferro, carbone e vapore. L'anti-mito di Venezia industriale 1880-1917, *di Pietro Lando* 83
- IX. Il Veneto industriale, *di Giovanni Luigi Fontana* 95

X.	Mestre: da contrada di Venezia a città, <i>di Sergio Barizza</i>	p. 107
XI.	Da Venezia a Marghera, <i>di Franco Mancuso</i>	119
XII.	L'Arsenale tra Ottocento e Novecento, <i>di Claudio Menichelli</i>	131
XIII.	Una storia senza memoria, <i>di Mario Isnenghi</i>	143
XIV.	Tra melò e storia: mito e anti-mito di Venezia nel cinema, <i>di Michele Gottardi</i>	151
XV.	Gli antecedenti recenti: alcuni commenti, <i>di Claudio Menichelli, Luca Zan e Franco Mancuso</i>	159

PARTE TERZA

TRA DECLINO E SVILUPPO INSOSTENIBILE

XVI.	L'Acqua Granda: Il racconto dell'alluvione, <i>di Marco Borghi</i>	167
XVII.	Cinquant'anni vissuti pericolosamente, <i>di Gianandrea Mencini</i>	177
XVIII.	Il dissesto idraulico e morfologico della laguna. Alcune considerazioni alla luce degli ultimi accadimenti, <i>di Luigi D'Alpaos</i>	185
XIX.	Acqua alta fenomeno in progressione: gli interventi di difesa integrativi al Sistema Mose, <i>di Alberto Bernstein</i>	195
XX.	La questione grandi navi, <i>di Silvio Testa</i>	205
XXI.	Il turismo di massa, <i>di Giacomo Salerno</i>	215
XXII.	Esodo e spopolamento a Venezia. Tra tendenze di lungo periodo e avvento delle locazioni brevi, <i>di Giacomo Menegus</i>	223
XXIII.	Politiche residenziali a Venezia, <i>di Orazio Alberti</i>	231
XXIV.	La «Fabbrica» Porto Marghera. Un Racconto attraverso oltre un secolo di produzione industriale, <i>di Foscarina Porchia</i>	241
XXV.	Il «secondo tempo» di Porto Marghera: deindustrializzazione e memoria operaia, <i>di Gilda Zazzara</i>	251
XXVI.	Porto Marghera: eppur si muove... verso dove?, <i>di Stefano Soriani</i>	261
XXVII.	L'industria vetraria di Murano: tradizione, declino e orizzonti sviluppo, <i>di Luigi Lucchetta</i>	269

XXVIII. Ri-pensare la specialità di Venezia. La città in Parlamento, <i>di Nicola Pellicani</i>	p. 277
XXIX. Unesco e Venezia: un rapporto difficile, <i>di Luca Zan e Roberta Ferrarini</i>	285
XXX. Trasformazioni urbane in Venezia: l'architettura moderna e la questione del patrimonio industriale, <i>di Franco Mancuso, Claudio Menichelli e Luca Zan</i>	295
XXXI. Commento a Parte terza – Tra declino e sviluppo insostenibile: alcuni commenti, <i>di Claudio Menichelli, Luca Zan e Franco Mancuso</i>	325
Bibliografia	335

Porto Marghera: eppur si muove... verso dove?

Stefano Soriani

1. *Il cambiamento delle aree portuali-industriali: le tendenze di fondo*

Per cogliere appieno come Porto Marghera sta cambiando in questi anni e quali prospettive si aprono per la sua evoluzione, è utile richiamare brevemente le principali tendenze geo-economiche che animano la trasformazione, nei paesi europei di più consolidato sviluppo, delle zone industriali a vocazione marittima. Queste tendenze, infatti, nonostante le molte peculiarità dello sviluppo portuale-industriale che ha coinvolto la laguna di Venezia a partire dalla modernizzazione novecentesca del suo bordo interno anfibio, sono ben evidenti anche nella realtà in esame.

È ben noto come le zone portuali-industriali che, a partire dai primi decenni e in modo molto più intenso e pervasivo dagli anni Cinquanta del secolo scorso, avevano «colonizzato» le regioni costiere dei paesi europei importatori di materie prime abbiano registrato, negli ultimi decenni, profondi cambiamenti.

Se da un lato, la rivoluzione del container ha favorito la crescente caratterizzazione dei porti come nodi del ciclo integrato di trasporto, rendendoli tasselli fondamentali della globalizzazione, dall'altro, la crisi e il declino delle industrie di base (metallurgia e siderurgia, petrolchimica, produzione di energia, industrie della trasformazione alimentare, ecc.) hanno aperto la strada a un difficile (e doloroso, in termini occupazionali e sociali) processo di ristrutturazione, che si è tradotto, nelle esperienze più importanti, nell'abbandono di diverse centinaia di ettari di suoli industriali (le così dette *abandoned doorsteps* della letteratura internazionale sul tema), quasi sempre profondamente compromessi dal punto di vista ambientale [Soriani 2002].

Grazie ai processi di ristrutturazione e riconversione che ne hanno accompagnato l'evoluzione, le aree portuali e industriali marittime restano realtà fondamentali per l'economia di molte regioni costiere: la loro matrice funzionale si caratterizza sempre più per attività industriali a maggior valore aggiunto, attività distributive e logistiche, attività di ricerca applicata, servizi di varia natura. Accanto alle grandi imprese, profondamente «snellite» rispetto al passato, grazie all'innovazione tecnologica, ai processi di riorganizzazione aziendale e alla delocalizzazione delle funzioni più banali, esse registrano la sempre maggiore presenza di piccole e medie imprese, spesso organizzate in cluster, alla ricerca di nuove economie di agglomerazione, sia di mercato sia urbane. Nelle realtà più ricche e dinamiche, dal punto di vista economico, sociale e imprenditoriale, le zone portuali-industriali ospitano parchi scientifici e tecnologici,

incubatori d'impresa, startup e spin-off universitari; inoltre, sono spesso presenti Zone Economiche Speciali (Zes) e/o Zone Logistiche Semplificate (Zls), o altre aree di diversa denominazione che comunque prevedono una legislazione di vantaggio, e che possono costituire, se affiancate da coerenti strategie di marketing territoriale, importanti leve per attrarre nuove attività manifatturiere e di servizio integrate a filiere internazionali.

Si tratta di dinamiche non nuove, nelle loro dimensioni di fondo [Soriani e Calzavara 2016], che si arricchiscono oggi di due importanti elementi: la sempre maggiore rilevanza, in un'ottica di convergenza economica e ambientale, dei processi di economia circolare, o simbiosi industriale, volti alla chiusura dei cicli delle acque reflue, dei rifiuti e dei materiali di scarto; la loro crescente qualificazione come *hub* energetici nel campo delle rinnovabili¹ [Merk 2014].

Il concorso delle tendenze appena richiamate produce importanti conseguenze sul rapporto tra zone industriali e territorio sul quale esse insistono. Se per diversi decenni queste hanno rappresentato, nonostante la loro importanza dal punto di vista occupazionale (per lo meno fino agli anni Ottanta del secolo scorso, quando i processi di demarittimizzazione ne hanno dappertutto ridimensionato l'impatto economico diretto: Soriani [2002]), aree per molti aspetti repulsive, che le città tendevano ad allontanare, oggi, al contrario, città e industria sembrano poter stringere una nuova «alleanza». Dal punto di vista funzionale, i processi di ristrutturazione industriale, nelle direzioni prima richiamate, producono e al tempo stesso domandano «qualità urbana»: saldandosi a ricerca, nuova imprenditorialità e servizi qualificati, porto e industria possono costituire importanti leve per nuovi processi di sviluppo, a scala metropolitana e regionale.

Dal punto di vista territoriale, poi, sono sempre più frequenti i casi nei quali le aree portuali-industriali si «aprono» alla città e alle sue dinamiche. In molte esperienze internazionali, la compattezza (e separatezza) delle «vecchie» zone industriali lascia spazio a nuove contaminazioni: anche dal punto di vista urbanistico, sempre più spesso gli usi urbani si affacciano e si innestano nei territori industriali, soprattutto quelli più a contatto con il tessuto urbano e dotati di buona accessibilità, attraverso belvedere, piste ciclabili, aree verdi attrezzate, attività ricreative ed educative di varia natura.

Infine, in questo articolato quadro, non mancano in diverse realtà iniziative di patrimonializzazione del passato portuale, marittimo e industriale, attraverso musei e, più in generale, processi culturali di produzione dell'*heritage*, promosso come elemento di identità urbana e spesso fondamento per la maturazione di nuove narrazioni sulla città e la sua storia, utili al marketing territoriale, anche in chiave turistica [Péron 2002; Hein 2020].

Fattore fondamentale, per la transizione delle zone portuali-industriali lungo le linee appena richiamate, si è dimostrata essere dappertutto la qualità della politica e della gestione ambientale (ai diversi livelli), in particolare rispetto al tema delle bonifiche ambientali [Soriani e Ostoich 2015].

¹ Limitando l'attenzione al solo caso italiano, i Deasp (Documenti di pianificazione ambientale ed energetica) delle principali Autorità di Sistema Portuale confermano l'avvio di numerose iniziative e progetti nel campo dell'utilizzazione dei *biofuels*, dello sviluppo del fotovoltaico, della ricerca in tema di produzione e distribuzione dell'idrogeno, dell'elettificazione delle banchine, della fornitura alle navi di energia elettrica (*cold ironing*), assieme alla sempre maggiore attenzione al Gnl, in quanto combustibile di transizione ed elemento chiave per garantire la sicurezza energetica.

2. Le trasformazioni in atto a Porto Marghera e i progetti di sviluppo

La nascita e lo sviluppo di Porto Marghera ha profondamente inciso sullo sviluppo del territorio veneziano, rappresentando per diversi decenni una delle zone portuali-industriali più importanti del Mediterraneo (fig. 26.1).

Non diversamente da altre simili realtà, anche Porto Marghera ha subito negli ultimi decenni un profondo processo di ristrutturazione. Nel 1965 nella zona industriale di Marghera erano censite 229 aziende per circa 33.000 addetti. Nel 2018 sono state censite 915 aziende con poco meno di 12.000 addetti, in lieve risalita rispetto al minimo del 2016 (10.500), a conferma dell'importanza del processo di ristrutturazione in atto, centrato sul progressivo allontanamento dalla matrice produttiva originaria che ne guidò lo sviluppo per decenni (le «classiche» produzioni di base), sulla diversificazione produttiva e sul sempre maggiore orientamento ai servizi, nonché sulla frantumazione del tradizionale tessuto della grande impresa a vantaggio di piccole e medie imprese².

È da sottolineare come, pur in un contesto che vede il peso sempre maggiore delle attività di servizio, anche avanzato, il quadro confermi la prevalente vocazione industriale dell'area. Tra le attività che hanno evidenziato negli anni recenti il maggior numero di nuovi insediamenti troviamo infatti il settore manifatturiero, seguito dal commercio e riparazione di autoveicoli e trasporto e magazzinaggio. Importante è anche la crescita del comparto ricerca scientifica e sviluppo.

Dal punto di vista territoriale, le aree di maggior dinamismo sono quelle a contatto con i principali assi stradali: in direzione di Venezia, dove hanno sede il Parco Scientifico e Tecnologico Vega (VEnice GATeway for Science and Innovation) e dove si affaccia Fincantieri; in direzione della SS309 Romea (che connette Marghera a Ravenna), lungo Via Fratelli Bandiera (fig. 26.2).

Nel primo caso, la nascita e sviluppo del Vega ha costituito un importante esempio di riconversione di un'area industriale dismessa in un complesso di attività del terziario di varia natura, anche legate alla ricerca, grazie alla collaborazione tra imprese, istituzioni locali e università; mentre Fincantieri si conferma una fondamentale realtà della zona industriale, sia per la sua rilevanza occupazionale (pur in un quadro sempre più caratterizzato dal ricorso a sistemi di appalto e subappalto) sia per il ruolo che gioca nel mercato internazionale.

Nel secondo si configura l'esistenza di un'importante zona «grigia» di contaminazione tra attività produttive di piccola dimensione e attività di servizio, a stretto contatto col quartiere urbano di Marghera; area, quest'ultima, che presenta ancora diverse sacche di grave degrado socio-economico, rispetto alle quali operazioni di rinnovamento architettonico e urbanistico, orientate al «rammendo e alla ricucitura» [Piano 2018], paiono necessarie.

Degne di nota sono le trasformazioni che investono negli anni recenti le attività legate alla tradizionale qualificazione di Porto Marghera, come polo di prima trasformazione [Ente Zona Industriale 2021; 2022]. Eni ha riconvertito la sua

² L'Ente della Zona Industriale [2021; 2022] fornisce la serie storica su numero di aziende e addetti fino al 2018. L'Osservatorio Porto Marghera fornisce dati più recenti solo rispetto al numero delle attività economiche presenti (938 aziende nel 2020) (<https://www.comune.venezia.it/it/osservatorioportomarghera>).



FIG. 26.1. Porto Marghera (fonte: Google Earth, modificata).

raffineria in bioraffineria e nuovi ingenti investimenti sono in programma, volti alla decarbonizzazione. Versalis (gruppo Eni) ha portato a compimento nel 2022 la ristrutturazione delle proprie attività in chiave logistica, con una maggiore integrazione delle attività del polo di Marghera con quelle degli stabilimenti di Ferrara e Mantova. Eni Rewind è attiva con l'installazione di un parco fotovoltaico e con un progetto *Waste-to-Fuel* per il recupero della frazione organica dei rifiuti. Enel ha in programma la riconversione della centrale di Fusina da carbone a gas naturale, accompagnata da nuovi investimenti in fabbricati green e bioclimatici. Edison sta riconvertendo la Centrale Levante, nella direzione di una maggiore efficienza energetica. Decal è impegnata nella realizzazione di un deposito per Gnl. Altre importanti imprese presentano un portafoglio investimenti orientato allo sviluppo di nuovi progetti di sviluppo, per la gran parte integrati all'obiettivo della transizione energetica.

In sintesi, tre sono le principali direttrici che orientano l'evoluzione dell'area: a) una maggiore attenzione all'obiettivo della transizione energetica (decarbonizzazione, efficientamento, energie rinnovabili); b) la crescente qualificazione delle attività manifatturiere dal punto di vista logistico, mentre relativamente ridimensionata è la parte propriamente produttiva; c) la crescita delle attività di trasporto, magazzino e di servizio, anche qualificate.

Importanti progetti sono quelli relativi all'idrogeno e alla realizzazione di una Zls. Per quanto riguarda l'idrogeno, la società Hydrogen Park partecipa al progetto Hydrogen Valley. In questo modo Porto Marghera si candida a svolgere un ruolo im-



FIG. 26.2. Porto Marghera: Vega, Fincantieri, Via Fratelli Bandiera (fonte: Google Earth, modificata).

portante dentro alla strategia nazionale per l'idrogeno, sia come polo produttivo sia, soprattutto, come potenziale polo distributivo-logistico³.

Per quanto riguarda la Zls, questa è stata istituita ma non finanziata dal Governo nazionale. Al momento, quindi, il progetto e le sue ricadute attese, restano sulla carta.

I possibili progressi dell'economia circolare a Porto Marghera, nella direzione di una sua riorganizzazione sul modello degli Eip (*Eco-Industrial Parks*) sono stati fortemente condizionati sia dalla profonda crisi dell'industria chimica, che ha indebolito le possibilità di nuove integrazioni bio-fisiche, sia dalla scarsa efficacia del sistema di *governance*, stretto da un lato da una elevata frammentazione delle competenze, che si traduce spesso in *bottle-necks* e *last-minute conflicts* nel processo decisionale [Mannino *et al.* 2015], e dall'altro dalla scarsa propensione degli attori istituzionali, ai diversi livelli, a favorire approcci di pianificazione strategica [Soriani, Calzavara e Pioletti 2019]. Non stupisce perciò come le prospettive di sviluppo dell'economia circolare riposino al momento soprattutto sulla gestione dei rifiuti, intorno alla quale vi sono importanti progetti di sviluppo e investimento. Il punto è controverso: da un lato, infatti, questi progetti possono costituire, come si è ricordato, fondamentali leve nell'evoluzione delle zone portuali e industriali, in quanto motore di nuove imprese, nuove competenze

³ Lo sviluppo della filiera dell'idrogeno a Porto Marghera è uno dei 10 ambiti di intervento della neo costituita Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità e vede il coinvolgimento di attori istituzionali, centri di ricerca e grandi imprese del settore energetico che operano nel contesto veneziano (<https://vsf.foundation/attivita/>), oltre alle Ferrovie e Save (aeroporto).

tecnico-scientifiche, nuova occupazione, in un'ottica di sostenibilità ambientale ed economico-finanziaria alla scala locale-regionale. Dall'altro, nel caso di Porto Marghera (area che resta fortemente compromessa dal punto di vista ambientale e oggetto di grande attenzione da parte dei media, anche per la cassa di risonanza garantita dalla vicinanza alla città storica) questi sono motivo di forti contrapposizioni politiche e sociali, che rendono incerti i tempi e la possibilità stessa della loro realizzazione; e ciò, nonostante la robustezza (scientifica e metodologica) dei processi di valutazione e autorizzazione ambientale.

Infine, merita ricordare come, anche alla luce di situazioni analoghe in altri Paesi europei, Porto Marghera, grazie alla sua complessa storia, presenti elementi (edifici, infrastrutture, frammenti di paesaggio industriale) che potrebbero sostenere politiche di specificazione e patrimonializzazione dell'heritage portuale-industriale. Si tratta di un tema ancora oggi poco esplorato ma che potrebbe contribuire a rinsaldare l'interesse nei confronti dell'esperienza industriale in laguna nel Novecento e dei suoi rapporti con la città.

3. I nodi più problematici

Le tendenze richiamate confermano come, dopo i decenni di crisi e declino, Porto Marghera mostri oggi nuovi segnali di dinamismo. Restano tuttavia molti punti critici.

Il disinquinamento dei siti contaminati e l'escavo dei canali lagunari (necessario per garantire l'operatività portuale) sono fattori che continuano a condizionare le possibilità di sviluppo e riconversione dell'area⁴. Il miglioramento del sistema di mobilità, stradale e ferroviario, necessario per rendere più efficiente il funzionamento del polo e ridurre le esternalità negative, costituisce obiettivo ancora lontano dall'esser raggiunto.

Inoltre, il sistema di *governance* appare profondamente frammentato: ricostruire e semplificare il quadro delle competenze, all'intersezione tra piani, programmi, procedure valutative e autorizzative, rimane impegno improbo, che rallenta il processo decisionale, di per sé poco orientato, come si è già richiamato, ad approcci di pianificazione strategica. Dal punto di vista delle attitudini pubbliche, la zona portuale e industriale viene ancora percepita come «distante», per le molte infrastrutture (sta-

⁴ Per quanto riguarda il disinquinamento dei suoli industriali, il processo procede molto lentamente, soprattutto per problemi di natura procedurale-burocratica, che non agevolano i rapporti tra imprese, enti locali e organismi tecnici del Governo nazionale. A questi, si sommano le debolezze del sistema di *governance* locale e regionale (frammentazione delle competenze, assenza di obiettivi strategici condivisi in merito al futuro della zona industriale, assenza di un'interfaccia organizzativa – sul modello dello «sportello unico» – che funga da raccordo tra i potenziali investitori e le istituzioni locali), che non favoriscono l'avvio di nuovi progetti industriali. Va poi ricordato come allo scioglimento del Magistrato alle Acque, avvenuto nel 2014 come conseguenza della vicenda giudiziaria legata al Mose, non sia ancora seguita la piena operatività della nuova Autorità per la laguna di Venezia – Nuovo Magistrato delle Acque, costituita nel 2020, che dovrebbe fungere da «cabina di regia» nel processo di gestione dell'ambiente lagunare. Per quanto riguarda l'escavo dei canali portuali, il problema oggi più importante è la difficoltà di reperire nuove aree per il conferimento dei fanghi dragati, sia per l'impossibilità di continuare a utilizzare l'isola della laguna destinata fino a oggi allo scopo (l'Isola delle Tresse, a ridosso della zona industriale), sia per i ritardi nella realizzazione degli interventi necessari per rendere operativa una nuova area, già identificata dalla pianificazione (Pif: Progetto Integrato Fusina).

bilimenti dismessi, binari e strade con un intenso traffico pesante, muri, ecc.) che la separano dalla città (a parte, come si è già detto, alcuni aree di connessione) e per la situazione di degrado che caratterizza molte sue aree.

Va poi ricordato come l'evoluzione della zona industriale di Porto Marghera, non diversamente da quanto succede per altre realtà simili, sia fortemente condizionata dalle scelte delle grandi imprese multinazionali che vi insistono, le cui logiche sono poco permeabili alle dinamiche territoriali locali, se non addirittura del tutto esogene a esse. In questo quadro, solo una visione strategica condivisa del futuro dell'area (ai diversi livelli: dal locale al regionale e nazionale; e dai diversi attori istituzionali ed economici), oggi assente, potrebbe bilanciare il loro peso decisionale; mentre in realtà si fatica a rinvenire, dall'insieme dei tanti progetti avanzati dagli attori locali rispetto allo sviluppo futuro dell'area, il senso di una direzione condivisa, che possa fungere da bussola e criterio di valutazione dei processi in atto, per quanto possibile indirizzandoli [Soriani e Calzavara 2016].

Il problema più importante resta in ogni caso il futuro del porto, oggi denso di profonde incognite. Da un lato, si tratta di organizzare nel brevissimo periodo la coesistenza tra traffico crocieristico⁵ e commerciale/industriale; dall'altro, in un orizzonte temporale più generoso ma comunque prossimo, di gestire la sua attività come «porto regolato», in funzione dell'entrata in funzione a regime del Mose.

Sullo sfondo, la questione più controversa è però quella della realizzazione del nuovo porto *offshore*, che solo potrebbe consentire allo scalo veneziano di continuare a svolgere, nei prossimi anni, un ruolo di primo piano nella portualità adriatica e italiana, alla luce degli scenari di *sea level rise* oggi più accreditati (che richiederà la chiusura sempre più frequente delle bocche di porto con il Mose) e della continua crescita della dimensione delle navi [Costa 2016; Giupponi 2022].

Si tratta di un'ipotesi politicamente (dal punto di vista delle scelte nazionali in tema di grandi infrastrutture, anche portuali), tecnicamente e finanziariamente complessa, e dalla cui traduzione concreta, o meno, dipenderà la direzione dell'evoluzione futura del polo portuale-industriale.

Un porto costretto dentro alla laguna e rigidamente governato dalle logiche del Mose troverà importanti condizionamenti alla sua operatività e al suo sviluppo futuro, potendo forse indebolire le ragioni stesse della presenza di un grande polo portuale-industriale in laguna, lasciando quindi campo aperto ad altre e diverse ipotesi di ri-funzionalizzazione, sia nella direzione di un tessuto di industrie e attività terziarie meno legate alla dimensione propriamente marittima, che ne ha guidato fino a oggi l'evoluzione, sia in quella di una riutilizzo urbana meno timida di alcune sue aree, sulla falsariga di quelle esperienze che, a partire dagli anni Ottanta e Novanta del secolo scorso, si sono in modo più convinto allontanate, per lo meno negli spazi più appetibili per gli investimenti immobiliari, dalla vocazione portuale e industriale.

⁵ Oggi accolto per la gran parte in alcuni approdi dell'area industriale, a seguito alla decisione del Governo nazionale, con il DL 103/2021, di impedire definitivamente il transito delle «grandi navi» nel Bacino di San Marco, chiudendo così una *querelle* più che decennale [Soriani 2017].