Le Vallette

Le Vallette

Falchera

VENEZIA

PAGINA BIANCA

Venezia contiene due città in una.

Da una parte la città d'acqua, con pochi abitanti e le complessità che sono legate alla sostenibilità di flussi turistici che aumentano sempre di più.

Dall'altra la città di terra, quasi trecentomila abitanti che diventano circa un milione se si considerano i comuni di cintura. Il tratto distintivo della città di terra è rappresentato sicuramente dai 2200 ettari di porto Marghera, una delle più grandi aree industriali d'Europa, oggi quasi totalmente in dismissione.

Marghera e Mestre, separate fisicamente dalla linea ferroviaria dell'alta velocità e dalla viabilità che collega Venezia alla tangenziale di Mestre, vecchio sedime della Milano - Trieste, sono nate in modo veloce e disordinato nel dopoguerra come città del lavoro e dei lavoratori.

Sono stati luoghi di incarnazione del passaggio dalla civiltà contadina a quella industriale, luoghi di attrazione sia per chi lasciava il lavoro dei campi per entrare nella grande fabbrica, sia per chi nella Venezia storica non riusciva a trovare prospettive occupazionali, o una residenza dal costo accessibile.

Oggi sia Marghera, che alcuni luoghi di Mestre portano i segni del declino dell'epopea industriale del dopoguerra e della crisi economica che a metà degli anni 2000 ha colpito il Paese.

Negli anni 90, nel mezzo del miracolo economico del nord - est, alcuni quartieri di Mestre sono stati eccellentemente riqualificati, sia attraverso lo strumento dei contratti di quartiere, come la zona di Altobello, sia attraverso l'insediamento di attività economiche e istituzionali, come Viale Ancona e Via Torino, per mezzo dei fondi europei destinati alle aree di crisi.

Il Parco di S. Giuliano, in particolare, è l'esempio di come l'azione amministrativa è riuscita a restituire alla città, attraverso le bonifiche, una vastissima area verde che nei primi anni 50 era stata destinata a discarica di fanghi industriali.

Tuttavia il lavoro da fare per migliorare le periferie della città e la qualità della vita di chi ci abita, è ancora molto.

Infatti molte zone sono rimaste tutt'oggi prigioniere del degrado. In particolare aree molto importanti dell'ex polo industriale di Porto Marghera, che un tempo erano destinate alla produzione della chimica,

dell'alluminio e alla portualità.

Di qua dell'asse ferroviario e stradale che conduce alla città d'acqua, alcuni quartieri di Mestre, un tempo fiorenti di negozi di vicinato, di attività commerciali e artigianali, hanno progressivamente lasciato spazio a negozi etnici, minimarket, phone center e a una presenza sempre maggiore di persone provenienti da comunità straniere.

La Stazione di Mestre, e il quartiere circostante, sono l'emblema di questo processo di degrado e, come è accaduto in molte città d'Italia, è diventata luogo d'incontro di spacciatori e di persone dedite ad altre città illecite o illegali.

Oggi la politica e la società civile si interroga su questo fenomeno e sulle modalità attraverso cui sarà possibile superarlo.

L'amministrazione del Comune e della Città Metropolitana hanno scommesso soprattutto nella ricucitura del rapporto tra la città in cui si lavorava (Marghera) e la città in cui si viveva (Mestre), attraverso la realizzazione di una serie di infrastrutture strategiche che consentiranno di superare la barriera fisica rappresentata dall'asse ferroviario.

Sia a Mestre che Marghera alcuni cantieri, nella zona della Stazione, precisamente via Ca Marcello, e nella zona di Porto Marghera, come ad esempio il MOF (nuovo mercato orto frutticolo) danno già oggi il segno del desiderio di rinascita di una città che è alla ricerca di una nuova identità e di una nuova prospettiva, dopo il trauma della fine dell'era del lavoro industriale.

Marghera

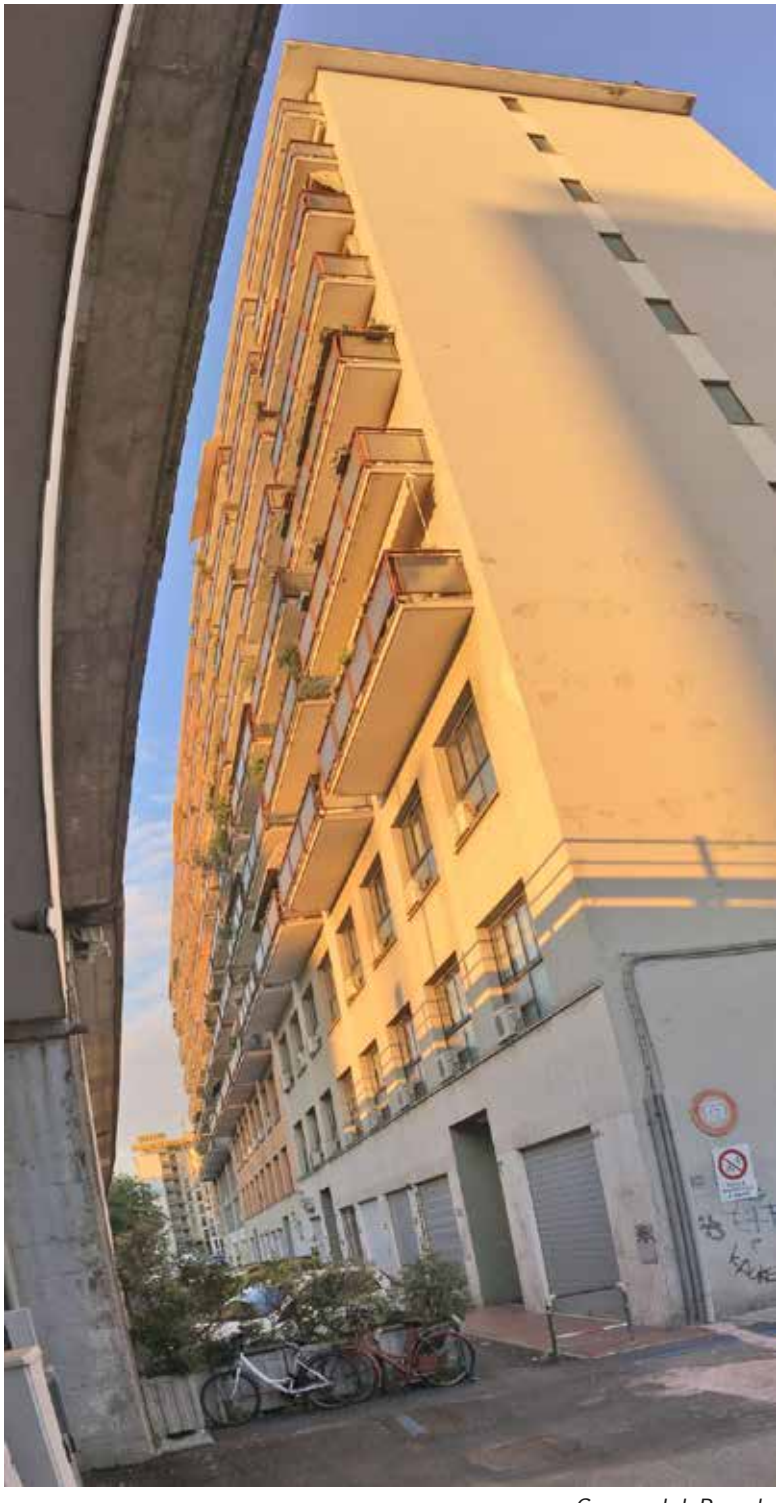
Stazione

Via Piave

Via Ca' Marcello

Via Ca' Marcello

Corso del Popolo



Corso del Popolo

Case Ater quartiere Cita

Via Ca' Marcello

Cantiere Via Ca' Marcello

Marghera

Via Piave

Via Giustizia – Mestre

Via Piave

Marghera

Marghera