

Le potenzialità della città-regione Venezia secondo il rapporto Ocse

«La città-regione Venezia, che comprende la totalità delle province di Venezia, Padova e Treviso, la laguna e il suo arcipelago di 117 isole, è una delle maggiori economie italiane e tra le aree più dinamiche e produttive d'Europa. La sua popolazione è più ricca della media della popolazione italiana, con un Pil pro capite (pari a 32.941 dollari) paragonabile a quello di Toronto o Barcellona, che si colloca però sotto la media Ocse. Tuttavia la città-regione Venezia sta recuperando velocemente. Rispetto ad altre regioni metropolitane Ocse, il tasso di crescita economica della città-regione Venezia può essere comparato a quello di Londra, Stoccolma e Houston, collocandola tra i primi dieci posti in Europa. Il suo tasso annuale di crescita economica (attorno al 3%) è superiore del 50% rispetto alla media delle regioni metropolitane Ocse; tra il 1995 e il 2005 il tasso di crescita è stato tre volte superiore a quello della Randstad in Olanda e di città high-tech come Seattle. Tale crescita economica è stata alimentata da un aumento della produttività. Nonostante i livelli di produttività del lavoro della città-regione siano ancora inferiori del 4% rispetto alla media delle regioni metropolitane Ocse, sono comunque paragonabili a quelli di Francoforte, Londra, Monaco e Tokyo. La produttività media annuale (nel periodo 1995-2005) cresce a una velocità doppia rispetto a quella di Stoccolma, e a una velocità tripla rispetto a quella di New York. La città-regione Venezia è stata dunque in grado di ridurre la distanza tra i propri livelli di produttività e i livelli medi di una regione metropolitana a solo un terzo rispetto al 1995».

Questo è il primo ritratto che il rapporto Ocse (pubblicato quando????) offre sulla città-regione di Venezia, un territorio che genera circa un quarto dell'export nazionale e che in virtù di questo suo potenziale ha dovuto reagire ai profondi cambiamenti dell'economia globale, intervenendo sui processi produttivi e

stabilendo nuove strategie di mercato.

Nel processo di dissoluzione/trasformazione dell'ultimo decennio, i distretti hanno lasciato una traccia evolutiva nei settori dell'ingegno progettuale e dell'apporto culturale. Smaterializzato nella sua dimensione spaziale, il distretto si è ricomposto per materie, sia nel settore scientifico-tecnologico che in quello culturale evoluto. Nel primo il Veneto sale al sesto posto in Europa per numero di addetti, prima di molte zone della Germania, e il Nord Est si colloca avanti rispetto alla regione di Londra; nel secondo conferma il primato mondiale di Venezia.

Territorialmente questo processo si condensa in una nuova città che trova il suo centro motore nel nucleo territoriale delle provincie di Padova-Venezia-Treviso, ambito che si va innervando d'infrastrutture di dimensione metropolitana e la cui mera perimetrazione amministrativa è fuorviante. Più realistica è l'espressione geografica individuata nella figura geometrica di un esagono i cui vertici corrispondono ai nuclei urbani di Chioggia, Padova, Castelfranco, Treviso, San Donà e Mestre. Rispetto a questa area la città storica di Venezia è sia matrice che complemento: appare come un elemento di una città complessa, tanto quanto lo è la struttura storica di Amsterdam rispetto alla Randstad olandese. Anche la «città-anello» veneta non ha un centro, ma diversi luoghi di evoluzione dell'antica civiltà veneziana che producono forti categorizzazioni lungo l'anello: un'area portuale industriale, un aeroporto intercontinentale, un luogo delle funzioni di governo e amministrative, una diffusa presenza di piccole e medie imprese nel contorno, un ambito culturale mondiale, un luogo del design e della moda, un sistema universitario di rilievo e un cuore agricolo ancora di un certo rilievo, a cui si aggiungerà tra poco un globale sistema di difesa a mare (Mose). E intanto la trama dei collegamenti interni è improvvisamente sbocciata in tre autostrade urbane con i relativi caselli, in un sistema ferroviario metropolitano a cinque linee e in una viabilità minore che, esaurito il sistema delle tangenziali urbane, sta completando l'intreccio extraurbano (cfr. Giuliano Segre, *Una nuova lettura di Venezia*,

presentazione della traduzione italiana del Rapporto Ocse).

Il Rapporto Ocse si chiude offrendo al sistema di governo della città-regione di Venezia le sue *Valutazioni e raccomandazioni*, illustrandole in termini di «sfide per la competitività»:

- sviluppo della capacità d'innovazione e potenziamento dell'inclusione nel mercato del lavoro
- miglioramento della mobilità e dei collegamenti tra Padova, Venezia e Treviso
- riconoscimento e integrazione di una sensibilità ambientale all'interno della linea politica
- creazione di una governance metropolitana.

In conclusione, un intervento pubblico efficace deve dipendere da un sistema di governance metropolitano che sia in grado di dedicare risorse a questi problemi, affrontandoli in modo sistematico e coordinato.

About Author



[francesco_sbeti](#)

[See author's posts](#)

[!\[\]\(5361750c22c4e047a52f4eac1ec2d4cc_img.jpg\) Condividi](#)