

**L'università pubblica
italiana per città e
territori**

Politiche, casi e pratiche

A cura di:
Giovanna Mangialardi
Martina Massari

WORKING PAPERS – Urban@it
Collana diretta da
Valentina Orioli, Università di Bologna
Nicola Martinelli, Politecnico di Bari

Comitato scientifico

Angela Barbanente, Politecnico di Bari
Gilda Berruti, Università di Napoli Federico II
Lavinia Bifulco, Università degli Studi Milano-Bicocca
Anna Lisa Boni, Comune di Bologna
Valentino Castellani, past president Urban@it
Fabiano Compagnucci, Gran Sasso Science Institute
Edoardo Croci, Università Bocconi Milano
Egidio Dansero, Università di Torino
Marzia De Donno, Università degli Studi di Ferrara
Valeria Fedeli, Politecnico di Milano
Francesca Gelli, Università Iuav di Venezia
Giovanna Iacovone, Università degli Studi della Basilicata
Patrizia Lombardi, Politecnico di Torino
Giampiero Lombardini, Università degli Studi di Genova
Annick Magnier, Università degli Studi di Firenze
Simone Ombuen, Università Roma TRE
Ernesto d'Albergo, Sapienza Università di Roma
Elvira Tarsitano, Università di Bari
Claudia Tubertini, Università di Bologna
Walter Vitali, co-coordinatore gruppo di lavoro Goal11 ASviS
Michele Zazzi, Università degli Studi di Parma

Staff editoriale

Giovanna Mangialardi
Martina Massari

Politiche editoriali

Procedura di selezione tramite peer-review



<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/2024>

Questo numero

N°18, 2024
Titolo:
L'università pubblica italiana per città
e territori. Politiche, casi e pratiche.
A cura di:
Giovanna Mangialardi e Martina
Massari
ISBN 9788854971752
ISSN 2465 2059
<https://doi.org/10.6092/unibo/am-sacta/7994>

Dipartimento di Architettura
dell'Università di Bologna
Viale Risorgimento, 2 40136 Bologna

Urban@it - Centro nazionale
di studi per le politiche urbane
Via Saragozza, 8 40121 Bologna

L'editore si dichiara disponibile ad
assolvere eventuali obblighi nei con-
fronti degli aventi diritto per l'utilizzo
delle immagini riportate nel volume.

Progetto grafico:
Nicola Parise

Indice

Premessa

Giovanna Mangialardi e Martina Massari

Diritto allo studio e diritti di cittadinanza

L'emergenza abitativa e i diritti di cittadinanza studentesca. Un contributo al dibattito sulle città

Marco Arnieri, Politecnico di Bari

Michele Cera, Rete della Conoscenza Puglia

Le nuove sfide dell'abitare studentesco e del diritto allo studio nella città di Milano

Silvia Mugnano, Carola Ludovica Giannotti Mura, Igor Costarelli, Riccardo

Ramello, Università degli Studi di Milano-Bicocca

Il caso dell'Ex-Distretto Militare di Foggia: progettazione integrata di Student Housing e Housing First per una rigenerazione urbana sostenibile

Daniela Parisi, Università degli Studi di Bari

Università e offerta residenziale studentesca

Naomi Pedri Stocco, Valentina Rizzi, Università Iuav di Venezia

L'Università come controverso attore della trasformazione e rigenerazione urbana

Università e Città. L'insediamento di Roma Tre nel quadrante Ostiense

Romina D'Ascanio, Simone Ombuen, Anna Laura Palazzo, Università Roma Tre

La geografia dei flussi centro-periferia degli studenti universitari

Martina Dal Molin, Vilnius University

Fabiano Compagnucci, Giulia Urso, Gran Sasso Science Institute

Università, spazi terzi e rigenerazione socio territoriale

Letizia Carrera, Università degli Studi di Bari "Aldo Moro"

Venezia Città Campus. Progettare il cluster della conoscenza

Alessandro Costa, Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità / Venice Sustainability Foundation VSF

Jacopo Galli, Università Iuav di Venezia/ Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità / Venice Sustainability Foundation VSF

L'università: protagonista o risorsa al servizio della rigenerazione urbana? Un'analisi del caso Milano Bicocca attraverso il mercato immobiliare

Silvia Mugnano, Igor Costarelli, Riccardo Ramello, Carola Ludovica Giannotti Mura, Università degli Studi di Milano-Bicocca

L'università come attore urbano: trasformazioni urbane, forme e ruolo delle università a Milano

Giulia Oldani, Carolina Pacchi, Anna Moro, Politecnico di Milano

Le Università e le grandi città: alcune riflessioni sul caso romano

Simone Ombuen, Università Roma Tre

Pratiche di engagement nella produzione di beni pubblici e benessere collettivo

Immaginare percorsi di attivazione civica nei quartieri di Roma: l'esperienza del progetto NextCityLAB

Francesca Messineo, Maria Grazia Galantino, Università di Roma La Sapienza

Università e food system. Spazi d'azione tra pratiche, diritti e politiche

Sara Basso, Valentina Rodani, Camilla Venturini, Università degli Studi di Trieste

Il PE all'università IUAV di Venezia: un quadro in Movimento

Carla Tedesco, Elena Ostanel, Università IUAV di Venezia

Le università nella trasformazione di Milano: il progetto MIND nel territorio metropolitano

Stefano Di Vita, Politecnico di Milano

Azioni di public engagement per un nuovo modello di Civic University a Bologna

Maria Letizia Guerra, Filippo Sartor, Alma Mater Studiorum Università di Bologna

Venezia città campus

Progettare il cluster della conoscenza

Alessandro Costa

Fondazione VSF - Venice Sustainability Foundation

alessandro.costa@vsf.foundation

Jacopo Galli

Università Iuav di Venezia / Fondazione VSF

jacopogalli@iuav.it

ABSTRACT¹

The Venice City Campus project is aimed at establishing and developing a knowledge cluster in Venice, which starting from the increase of the student population in the lagoon, is able to bring about a radical transformation of entire urban tracts by combining academic activities with spaces for advanced research, the relationship with businesses and related services accessible to the entire community. This is an ambitious project that enables the re-establishment of a new centrality for human capital formation in Venice and acts as a driver for the attraction and development of innovative entrepreneurial activities as well as generating a new residential market alternative to short term rental. A first effect will be the enhancement of university activities in the lagoon, rebalancing the benchmarks to European averages and those of large global academic sites. In particular, the aim is to gradually increase university facilities dedicated to research, teaching and services, increasing the current number of students until 30,000. New units are added for a total of about 60,000 students. From the point of view of urban planning, the project envisages the transformation of entire areas of the city: those identified, in an as yet non-definitive manner, between Venice and Mestre amount to 2,000,000 sq. m. Regarding the historic center, the Santa Marta area is configured as a true “seventh sestiere” where innovative urban forms in dialogue between tradition and the future can be imagined. In Mestre, the sum of the interventions on the areas that insist along the Via Torino shaft allow planning a mixed development with a redesign of relevant parts of the lagoon eaves for the benefit of the whole community.

Keywords: Venice, Urban Design, Campus, Urban Cluster, Knowledge Economy

Il progetto Venezia Città Campus è volto a stabilire e sviluppare a Venezia un cluster della conoscenza, che partendo dall'aumento della popolazione

¹ Il testo è stato elaborato nella sua totalità da Jacopo Galli con il supporto e la supervisione di Alessandro Costa.

studentesca in laguna sia in grado di portare a una trasformazione radicale di interi brani urbani coniugando alle attività accademiche spazi per la ricerca avanzata, il rapporto con le imprese e servizi correlati accessibili all'intera comunità. Si tratta di un progetto ambizioso che consente di ristabilire una nuova centralità per la formazione del capitale umano a Venezia e fa da volano per l'attrazione e lo sviluppo di attività imprenditoriali innovative oltre a generare un nuovo mercato residenziale alternativo all'affitto breve. Un primo effetto sarà il potenziamento delle attività universitarie in laguna, riequilibrando i parametri di riferimento alle medie europee e delle grandi sedi accademiche globali. In particolare, si punta ad aumentare gradualmente le strutture universitarie dedicate a ricerca, didattica e servizi, incrementando progressivamente l'attuale numero di studenti fino ad aggiungere 30.000 nuove unità per un totale di circa 60.000 studenti. Sotto il profilo dell'assetto urbano, il progetto prevede la trasformazione di intere aree della città: quelle individuate, in maniera ancora non definitiva, tra Venezia e Mestre sono pari a 2.000.000 di mq. Riguardo al centro storico, la zona di Santa Marta si configura come un vero e proprio "settimo sestiere" dove immaginare forme urbane innovative in dialogo tra tradizione e futuro. A Mestre, la somma degli interventi sulle aree che insistono lungo l'asta di Via Torino, consentono di pianificare uno sviluppo misto con un ridisegno di parti rilevanti della gronda lagunare a beneficio dell'intera comunità.

Parole chiave: Venezia, disegno urbano, campus, cluster urbano, economia della conoscenza

Venezia Città Campus: ricostruire un equilibrio

Venezia Città Campus è un progetto ideato e promosso dalla Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità / Venice Sustainability Foundation (VSF) attraverso una presentazione formale ai soci della Fondazione il 10 marzo 2023 e la firma di un protocollo di intesa per lo sviluppo del progetto tra Comune di Venezia, Regione del Veneto, Università Ca' Foscari, Università Iuav di Venezia, Accademia di Belle Arti di Venezia e Conservatorio di Musica Benedetto Marcello. Il progetto ha come obiettivo di ristabilire un equilibrio oggi quasi irrimediabilmente perduto, quello tra le diverse vocazioni della città di Venezia e della sua laguna che costituiscono un motore sempre attivo di trasformazione e risignificazione nel tempo. La città di Venezia nella sua declinazione moderna vive di una dualità: da un lato il centro storico più grande d'Europa con i suoi innumerevoli gioielli architettonici e dall'altro la città della terraferma con il gigantesco polo industriale di Marghera e il quartiere-città di Mestre, oggi la parte più rilevante da un punto di vista residenziale. A questa complessità si aggiunge la gestione della gronda lagunare e delle isole oltre che il sistema infrastrutturale che comprende l'aeroporto, due stazioni e una rete minuta di connessioni su gomma, ferro e su acqua.

Il sistema urbano del comune, che può essere considerato un vero e proprio piccolo mondo per la variabilità di condizioni geografiche e insediative, conta

attorno a 250.000 abitanti distribuiti in maniera diseguale tra il piccolo centro storico e l'enorme sviluppo postindustriale di Mestre (88.000); i centri minori sulla terraferma situati sugli assi infrastrutturali e in diretto rapporto con la campagna di Chirignago (7.300), Zelarino (6.200), Favaro Veneto (10.000) e Carpenedo (18.600); la città-giardino che costeggia l'enorme polo industriale di Marghera (28.600); le numerose isole nella laguna di cui solo Murano (5.000) e Burano (2.200) mantengono una popolazione minimamente significativa; la striscia di separazione dal mare aperto del Lido (14.500) dedicata al turismo balneare e ovviamente l'enorme e sempre più spopolato centro storico di Venezia (50.000). Una discussione sui flussi interni al comune e sulle ragioni di tali spostamenti trascende lo scopo di questo intervento (Vendemini, 2023) ma con una semplificazione possiamo leggere l'agglomerato urbano come la sovrapposizione di tre reti di movimenti, spazi e servizi che sono solo in parte sovrapponibili e che spesso generano conflitti e contraddizioni:

- La Città del turismo con circa 21,6 milioni di visitatori annui, che ha completamente fagocitato gli spazi abitativi del centro storico e di parte della terraferma e che insiste principalmente in aree specifiche del tessuto urbano (zona Marciana, Rialto) modificandone radicalmente la fruibilità.
- La Città della produzione focalizzata principalmente nelle grandi aree industriali di Marghera, e in parte in aree come Murano o Santa Marta, ma con influssi importanti nel resto dell'ambiente urbano (elementi infrastrutturali, etc.) con il problema delle bonifiche e della ricerca di un nuovo ruolo per gli spazi portuali e retroportuali sottoutilizzati.
- La Città del sapere oggi dedicata principalmente alla messa in mostra di risultati prodotti altrove e con eventi puntuali nel tempo (Biennale Arte e Architettura, Mostra del Cinema, Carnevale, Salone Nautico etc.) che puntano, per ora senza risultati particolarmente significativi, alla destagionalizzazione.

Le tre vocazioni territoriali hanno ragioni storiche profonde e in continua metamorfosi, basti pensare all'Arsenale un tempo tra le più importanti fabbriche del mondo e oggi spazio dedicato alla cultura, ma di fatto si sono affermate e rafforzate a partire dal secondo dopoguerra e hanno mantenuto uno stato di equilibrio dinamico fino alla fine del XX secolo. Con il progressivo aumento dei flussi turistici globali, e con il fattore perturbante del significativo aumento dei voli low-cost (Eugenio-Martin, Inchausti-Sintes, 2016; Vergori, Arima, 2022), le attenzioni generali, finanziarie e pubblicistiche, sono state rivolte alla prima città, vista come il settore a maggiore possibilità di resa immediata. Questa predilezione ha causato una significativa diminuzione delle possibilità di fruizione da parte degli abitanti dei servizi di base e uno sbilanciamento verso il turismo che tende alla monocultura. Il progetto Venezia Città Campus punta a riequilibrare i tre principali caratteri consentendo ad ognuno uno sviluppo armonico che non intacchi le possibilità di massimizzazione della qualità degli altri. In questo senso la strategia consentirebbe:

- Alla Città del turismo di svilupparsi in maniera armonica nello spazio urbano senza fagocitare intere aree e offrendo una più corretta

distribuzione dei flussi nelle diverse parti del centro storico allargandole alla terraferma e alla dimensione metropolitana.

- Alla Città della produzione di aumentare il proprio valore aggiunto in termini di conoscenza, di provvedere alla transizione di aree oggi non utilizzabili e di ampliare il proprio raggio di azione in aree con maggiore vocazione urbana puntando ad una sovrapposizione tra spazi produttivi e di ricerca.
- Alla Città del sapere di trasformarsi in un centro di conoscenza di valore globale e allo stesso tempo in una parte significativa dell'ambiente urbano fornendo alla popolazione attuale e futura prospettive residenziali capaci di costruire un mercato parallelo e complementare a quello turistico.

Le trasformazioni insite nel progetto Venezia Città Campus potranno poi costruire un ponte importante tra la città della produzione e quella del sapere, di fatto sovrapponendole e ibridandole e in linea di principio fornendo al sistema pulviscolare dell'imprenditoria veneta spazi e possibilità oggi precluse per ragioni posizionali, dimensionali e di rapporti con i sistemi globali.

Il testo si compone di due sezioni principali: la prima dedicata all'analisi dei dati di partenza del progetto e alle possibili proiezioni nel tempo e la seconda alla comprensione e analisi dei possibili strumenti di progetto urbano applicabili e alla previsione delle trasformazioni urbane susseguenti. La prima sezione muove a partire dall'inquietante realtà della percentuale di laureati in Italia rispetto ai paesi UE e OCSE, passa poi ad analizzare brevemente il rapporto di correlazione tra istruzione e sviluppo economico, scende alla scala urbana analizzando il rapporto tra popolazione studentesca e abitanti nelle principali città universitarie e confrontandoli col dato veneziano e si conclude con l'analisi dello scenario di sviluppo per la regione Veneto e la città di Venezia alla luce delle ragioni storiche e dei futuri possibili. La seconda parte del testo parte dalla individuazione degli strumenti di masterplanning impiegabili con particolare attenzione alla loro adattività, passa poi all'analisi dei due poli di terra e di laguna visti sempre come elementi complementari e correlati e termina nella proposta del sistema infrastrutturale necessario alla buona realizzazione del progetto. Venezia Città Campus, progettare il cluster della conoscenza riuscirà quindi a illustrare e indicare una traiettoria possibile per un progetto che si pone obiettivi di breve e medio termine e il cui impatto si potrà verificare nel lungo periodo.

Il numero di laureati in Italia e le previsioni di crescita

Per poter sviluppare il progetto Venezia Città Campus occorre identificare i dati di partenza a livello nazionale, regionale e locale. Si tratta di veri e propri parametri su cui operare e che saranno controllabili in maniera continua durante lo sviluppo del progetto. I dati sulla percentuale di laureati nella fascia tra i 30 e i 34 anni sono particolarmente allarmanti per il nostro paese: l'Italia è penultima tra i 27 paesi dell'Unione Europea per numero di laureati davanti alla sola Romania. È un dato in peggioramento, nel 2004 l'Italia era quartultima (seguita da Slovacchia, Repubblica Ceca e Romania). Il 27,8% dei giovani italiani

ha un titolo di studio terziario contro una media europea del 41,6%; l'indicatore ha registrato negli anni una progressiva crescita ma, nel 2020, per il secondo anno consecutivo risulta pressoché stabile (+0,2 punti rispetto al 2019). L'Italia ha uno dei più bassi tassi di scolarità tra i paesi OSCE anche a livello di scuola secondaria, il 54% degli italiani di età compresa tra i 25 e i 64 anni ha conseguito un diploma contro una media OCSE del 73% (Asprone et al., 2021; Istat, 2022). Il divario si è ridotto, pur rimanendo elevato, per le classi di età più giovane: in quella 25-34 anni, la quota dei diplomati italiani sale al 70%, ma si confronta con una media OCSE dell'81%. La Commissione Europea ha fissato degli obiettivi per il 2020 e il 2030 puntando nel suo complesso a raggiungere almeno il 40% di laureati attraverso target differenziati, scelti autonomamente, per ognuno dei 28 paesi UE. Otto nazioni hanno scelto un target superiore al 40%; l'Italia, al contrario, non solo è tra le dieci nazioni il cui target è inferiore al 40%, ma presenta il target più basso dell'intera UE: 26-27%, partendo dal 21,7% del 2012. Un target decisamente meno ambizioso di quello di altre nazioni come Malta, Croazia e Slovacchia, il cui dato di partenza supera di poco quello italiano (Bertoletti, 2023).

Quasi la metà degli Stati membri, inoltre, ha già raggiunto l'obiettivo prefissato al 2030: Lussemburgo, Irlanda, Cipro, Lituania, Paesi Bassi, Belgio, Francia, Svezia, Danimarca, Spagna, Slovenia, Portogallo e Lettonia. L'Italia, che partiva in ultima posizione, pur avendo realizzato il proprio target ha paradossalmente perso terreno nei confronti di chi la precede. Se gli obiettivi dovessero essere mantenuti, potremmo addirittura trovarci a inseguire la Romania, il cui target al 2030, seppur modesto, è superiore a quello italiano, mentre si consoliderà un netto distacco da tutto il resto dell'UE. Le motivazioni degli scarsi risultati del sistema Italia nel confronto internazionale sul tema della conoscenza sono molteplici ma certamente un fattore centrale è costituito dalla spesa pubblica per l'istruzione corrispondente allo 0,9% del PIL nazionale, attestandosi all'ultimo posto tra i paesi OCSE (media 1,7%) (OECD, 2023). Il complessivo "investimento in conoscenza" da parte delle imprese è stato efficacemente sintetizzato dall'OCSE in un unico indicatore denominato "spesa in capitale basato sulla conoscenza", che comprende le spese per software, R&S, diritti d'autore, progettazione, ricerche di marketing, formazione specifica per le imprese e know-how organizzativo. Questo indicatore vede l'Italia tra i paesi dell'OCSE che si classificano nella fascia più bassa. La discreta capacità del sistema Italia di attrarre fondi privati o di carattere competitivo (che potrebbe comunque essere significativamente ampliata) non consente di ridurre il gap. Il PNRR, che ha destinato al sistema dell'università e della ricerca 30 miliardi di euro sui 235 miliardi totali, può forse testimoniare un primo significativo cambio di rotta che dovrà però essere confermato e reso strutturale negli anni a venire.

Correlazione tra crescita economica e istruzione

A fronte dei dati esposti si potrebbe pensare che l'aumento della popolazione studentesca a Venezia preso singolarmente sia un fattore positivo, ma in realtà lo scopo ultimo del progetto Città Campus non vede nell'aumento degli studenti un fine ma piuttosto uno strumento di intervento. Il fine ultimo è garantire uno sviluppo economico e sociale duraturo alla città e all'area vasta in cui insiste perché diversi studi (Psacharopoulos, 2006; Brewer, McEwan, 2010; Hanushek, Woessmann, 2015) dimostrano in maniera chiara che esiste una correlazione tra livello di educazione medio della popolazione e possibilità di sviluppo economico. La costruzione di questo rapporto è più facilmente osservabile nelle economie in via di sviluppo (Tilak, 2003; Bloom et al., 2006) ma si conferma anche nei paesi con economie avanzate (Robertson, 2007; Marope, 2019). In un panorama globale dove sempre più attori risultano competitivi non solo per produzioni di base ma anche per sviluppo tecnologico e capitale umano, la capacità di un paese di generare conoscenze avanzate diffuse nella maggior parte della popolazione è uno dei fattori centrali della concorrenza globale. Un paese come l'Italia, dove le esportazioni rappresentano una fetta fondamentale della produzione di ricchezza e dove il mercato interno è da decenni in contrazione, dovrebbe porre una attenzione particolare a questo tema e individuare in maniera perentoria delle strategie di crescita rapidissima.

Diversi studi dimostrano che la proporzione della popolazione adulta con istruzione superiore (una misura dello stock di capitale umano) è un indicatore importante del livello di sviluppo. Questo indicatore rappresenta gli sforzi cumulativi di un paese nello sviluppo dell'istruzione superiore nel corso degli anni. Maggiore è lo stock della popolazione adulta con livelli di istruzione più elevati, maggiore è il potenziale di crescita economica. I vantaggi di un'alta percentuale di persone con istruzione avanzata si riverberano sia sui singoli individui che sul pubblico. Per quanto riguarda il mercato privato per gli individui i vantaggi includono migliori prospettive occupazionali, salari più alti, flessibilità del mercato del lavoro e una maggiore capacità di risparmiare e investire, mentre i benefici pubblici, sebbene meno studiati, includono una maggiore produttività e produzione per lavoratore, maggiori entrate fiscali nette e una minore dipendenza dal sostegno finanziario del governo oltre che un aumento dell'imprenditorialità, la creazione di posti di lavoro e una migliore governance economica e politica. I tratti comuni dei paesi che con successo hanno significativamente ampliato la percentuale di laureati sono: il legame tra la progettazione economica e quella educativa; scuola pubblica di qualità; aumento di domanda nel mercato del lavoro; cooperazione e reti; consenso sull'importanza dell'istruzione superiore per lo sviluppo.

Cos'è una città universitaria?

Una definizione univoca di città universitaria non esiste, le ragioni di una presenza significativa delle istituzioni di educazione avanzata in un nucleo urbano possono essere molteplici (Goddard, Vallance, 2013): ovviamente le ragioni storiche sono prevalenti in luoghi con secoli di tradizione (Bologna,

Padova, Oxford, Cambridge, Salamanca, Coimbra, etc.), ma ci possono essere casi di utilizzo dello strumento universitario come piano deliberato di sviluppo locale (il più eclatante è sicuramente Boston ma nel panorama italiano si può citare Urbino), o come tentativo di sviluppo di aree periferiche del paese (Oulu in Finlandia è un esempio di successo); in altre occasioni i centri universitari sono immaginati come estensioni di aree ad alta vocazione produttiva in un particolare settore (Eindhoven in Olanda), o di centri di potere locale o transnazionale (Leuven in Belgio in dialogo con le sedi UE o la University of Virginia a Charlottesville nei pressi di Quantico sono esempi possibili). Escludendo da questa categorizzazione i grandi centri globali che ospitano università di eccellenza possiamo definire come città universitarie centri di piccola-media dimensione in cui la presenza di istituzioni universitarie è centrale nella vita economica, sociale e culturale. Utilizzando questa categorizzazione quantitativa sono stati individuati 20 casi studio (Bologna, Boston, Cambridge, Coimbra, Delft, Eskişehir, Ghent, Heidelberg, Lausanne, Leuven, Montpellier, Oxford, Padova, Pavia, Salamanca, St. Andrews, Tübingen, Uppsala, Urbino, Venezia) per cui si è calcolato il rapporto tra numero di studenti e di abitanti. Il risultato si attesta in media al 23%: il dato si muove tra il 12-16% di Montpellier (Francia) e Heidelberg (Germania) passando per il 30% di Cambridge (Inghilterra) e Lovanio (Belgio) per arrivare oltre il 40% nei casi di Urbino e Saint Andrews (Scozia).

La dimensione del corpo studentesco, e della conseguente numerosità dei docenti e dei ricercatori, è un fattore centrale nella costruzione di una massa critica necessaria per aumentare il prestigio e l'impatto di un centro universitario. Il raggiungimento del rapporto ideale è in alcuni casi frutto di fenomeni storici consolidati ma in altri è stato attentamente progettato e realizzato dai governi nazionali o locali attraverso l'individuazione di target e tempistiche. Boston è l'esempio più chiaro di una città la cui economia è in buona parte espressamente dedicata allo sviluppo di conoscenze avanzate attraverso un chiaro progetto di evoluzione continua di una attitudine storica. Nell'area di Boston la decisione è stata quella di massimizzare la presenza di studenti con ben 44 istituzioni universitarie riconosciute tra pubbliche e private, un vero e proprio cluster della conoscenza con istituzioni completamente differenti per dimensione, specificità accademiche e prestigio. Il modello Boston si è dimostrato funzionante, la grande dimensione del cluster urbano della conoscenza, ha permesso all'area di assorbire senza particolari scossoni il trasferimento di larga parte del settore high-tech dalla Route 128 in Massachusetts alla Silicon Valley californiana a cavallo tra gli anni '80 e '90 (Saxenian, 1996). Boston rimane un orizzonte ideale, e per certi versi irraggiungibile, per molti progetti di evoluzione dell'università in primis per il caso Veneziano (Busacca & Rubini, 2016).

Rimane certo il valore potenziale o realizzato delle città universitarie nel panorama contemporaneo perché «le università sono solo una tra le tante istituzioni basate sulla conoscenza, ma il loro contributo speciale è la loro ampiezza e il potenziale in termini di governance congiunta, e per questo alcune

delle caratteristiche tradizionali delle università devono essere rafforzate e difese, in particolare la combinazione di insegnamento e ricerca; multidisciplinarietà e autonomia. Sistemi di innovazione di successo richiedono l'integrazione della ricerca con i mercati del lavoro, una connessione tra le priorità della ricerca, la governance e il dibattito pubblico, e un'attenzione alla conoscenza che va oltre le limitate priorità tecnologiche per includere la cultura e le attività creative, la conoscenza gestionale, il sostegno alle politiche pubbliche e le infrastrutture che sostengono lo sviluppo economico (Charles, 2006)».

Il Caso Venezia: una possibile città universitaria?

Il dato attuale del rapporto tra popolazione residente e popolazione studentesca a Venezia è del 9% e non consente di annoverarla tra le città universitarie sopra descritte. Si tratta di una attitudine storica che ha sempre visto la capitale della Serenissima come sede del potere politico e burocratico, con le Procuratie a San Marco, dello scambio economico, con la zona di Rialto e i fondaci diffusi nel tessuto cittadino, e della produzione tecnologica dedicata allo sforzo commerciale e bellico, con l'Arsenale. Ovviamente sono sempre esistiti nel tessuto cittadino luoghi per la produzione culturale ma gli spazi per l'educazione erano principalmente pensati in rapporto alle arti e ai mestieri, basti pensare come la parola Scuola in veneziano indichi uno spazio fisico e una istituzione che oggi accomuneremmo più a un club privato e a un ordine professionale che non a una istituzione educativa.

L'istituzione accademica più antica presente a Venezia è l'Accademia di Belle Arti nata nel 1750 e da una cui costola nascerà nel 1926 l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, dal 2001 Università Iuav di Venezia. Lo Iuav è una istituzione del tutto anomala nel panorama universitario italiano, una vera e propria scuola speciale, in quanto unico ateneo pubblico "tematizzato" e tra i più piccoli per numero di studenti. La prima istituzione universitaria a Venezia è stata l'Università Ca' Foscari nata nel 1868 come *Scuola superiore di commercio* e per lungo tempo dedicata alla valorizzazione di due inclinazioni profonde della città lagunare, il commercio e la diplomazia (attraverso lo studio delle lingue). Ca' Foscari è oggi annoverata tra i medi atenei italiani essendo formata da otto dipartimenti che allargano l'eccellenza storica negli studi umanistici ed economici ai temi scientifici. Dal 1876 Venezia ospita anche il Conservatorio di Musica Benedetto Marcello per l'educazione musicale. Sommando tutte queste istituzioni, oggi pienamente equiparate a percorsi di tipo universitario, si raggiunge un numero di studenti di circa 27.000 unità ben lontano anche solo dai 66.000 studenti dell'Università degli Studi di Padova, che a soli 40km di distanza è ancora oggi il punto di riferimento accademico del Veneto e del Nordest per la stragrande maggioranza delle discipline.

Se infatti allarghiamo lo sguardo alla scala regionale notiamo come il Veneto occupi una posizione di subalternità nel panorama italiano sia per numero di laureati che per capacità di trattenere e attrarre persone con conoscenze

avanzate. In Veneto il rapporto tra immatricolati e popolazione totale si aggira attorno al 2,3% posizionandosi ben sotto la media nazionale di 2,97%. Il trend di crescita dei laureati è leggermente migliore rispetto alla media nazionale passando dal 14,9% del 2004 al 30,1% del 2020 ma la media europea di 40,9% rimane molto lontana. Lo scenario peggiora se si osserva la capacità del sistema economico veneto di trattenere e attrarre i, decisamente insufficienti, laureati che produce: tra il 2002 e il 2015 il saldo di laureati tra Veneto e estero segna un eloquente -2.026 (Istat, 2018). Un altro dato su cui riflettere è la differenza con le regioni vicine: al segno meno del Veneto fanno da contrappunto l'attrattività di Lombardia (+14,6 per mille mobilità laureati della stessa fascia d'età), e il +15,5 dell'Emilia-Romagna, gli altri due vertici del "nuovo triangolo industriale" (Ganz, 2019).

Trasformare Venezia in una vera città universitaria, o per meglio dire in una Città Campus, consentirebbe all'intera regione di avvicinarsi alle medie europee per numero di studenti in rapporto agli abitanti. È possibile immaginare uno scenario che preveda di aggiungere 60.000 unità totali considerando la capacità di carico complessivo delle cinque sedi universitarie del Veneto (Padova, Venezia, Verona e le sedi distaccate di Vicenza e Treviso). I dati attuali ci dicono che le università del Veneto contano 124.000 studenti così suddivisi: UNIPD 63.000, UNIVR 29.000, Ca Foscari 21.000, Vicenza (UNIPD, UNIVR, Iuav) 5.000, Iuav 4.500, Treviso (UNIPD) 1.500. Aggiungere 60.000 studenti significa quindi aumentare di un terzo gli iscritti complessivi. La capacità di carico delle città e degli atenei veneti a fronte di questo aumento è molto diversa. Secondo le nostre stime Padova, già interessata da una crisi abitativa legata agli spazi per studenti, potrebbe aggiungere circa 10.000 unità così come Verona, le cui strutture accademiche sono di piccola scala. Altre 10.000 unità possono essere aggiunte tra Vicenza e Treviso, dove i corsi di studio hanno visto uno sviluppo molto repentino. Le rimanenti 30.000 unità sono possibili da localizzare solo a Venezia, l'unica città che unisce diversi fattori: piccola percentuale di studenti rispetto alla popolazione, dimensione delle strutture esistenti e degli spazi per possibili aggiunte e attrattività a scala locale e globale.

Il progetto urbano, il masterplan adattativo

L'aumento degli studenti nelle università veneziane dovrà avvenire attraverso la costruzione di un nuovo campus adatto alle necessità presenti e future di una comunità in continua evoluzione. Dovrà essere un campus in grado di rappresentare concretamente le diverse condizioni della città lagunare: legato al tessuto storico e alla sua straordinaria qualità urbana ma anche dislocato nelle aree di espansione e recupero della terraferma. Il progetto del campus prevede una chiara individuazione dei caratteri spaziali delle diverse funzioni da insediare e una loro localizzazione non solo nello spazio ma anche nel tempo attraverso sistemi adattativi di controllo dell'evoluzione continua del progetto. Il piano complessivo del campus è da immaginare come la somma di una moltitudine di interventi, non tutti chiaramente individuabili e prospettabili a

priori. Per questo è possibile procedere attraverso l'individuazione di zone di sviluppo, aree potenzialmente trasformabili e accessibili da subito perché di proprietà comunale o demaniale. Le aree si distribuiscono sia a Venezia che a Mestre per un totale che supera i 700.000 mq sviluppabili a Venezia e 1.200.000 a Mestre. Considerando un coefficiente di 2,7 metri quadri su metri quadri di sviluppo massimo la SLP totale sviluppabile è di poco meno di 2.000.00 mq a Venezia e 3.5.000.000 a Mestre. Il dimensionamento completo degli spazi necessari per la realizzazione del campus andrà continuamente aggiornato alla luce dello sviluppo del progetto, esiste infatti una variazione anche molto significativa degli spazi a fronte delle diverse discipline di insegnamento e bisogna considerare la presenza non solo degli spazi didattici ma anche delle residenze (per studenti e docenti) e dei servizi che possono variare moltissimo a fronte del bacino di utenza. Il calcolo attuale, realizzato a partire dalle medie nazionali aumentate di un 50% per garantire una maggiore qualità, prevede circa 720.000 mq di spazi sommando didattica e residenze (prevedendo un alloggio per il 20% degli studenti, il doppio della media nazionale).

Il masterplan del progetto è quindi da intendersi come uno strumento adattativo e continuamente modificabile, è in corso di costruzione un sistema che individua le superfici a disposizione e le quantità insediabili e procede poi a suggerire la localizzazione migliore secondo un algoritmo (Batty, 2007; Barthelémy, 2016; Batty, 2017). All'aumentare delle iniziative, che possono essere condotte da attori differenti di carattere pubblico o privato, il sistema permette un riconteggio immediato e genera nuovi scenari. Il masterplan adattativo non si limita a operare sulle aree selezionate ma può estendersi al tessuto urbano dell'intera città prevedendo come lo sviluppo del progetto nello spazio ma soprattutto nel tempo possa influenzare le attività commerciali e i servizi. Il masterplan adattativo non va considerato come un generatore di forma urbana, un processo che deve essere ancora delegato alla creatività e intuizione della miriade di progettisti necessari al completamento della metamorfosi, ma piuttosto come un sistema di controllo continuo di fattori complessi allo scopo di garantire in ogni momento che il progetto del campus e di tutti i servizi correlati sia di beneficio all'intero sistema cittadino e alla sua comunità.

Il settimo sestiere, Santa Marta

Il cluster della conoscenza sviluppato in occasione del progetto Venezia Città Campus aggiorna e sviluppa le idee presentate da Leonardo Benevolo per il piano comunale di Venezia, approvato nella sua versione definitiva nel 1996 e tutt'ora vigente anche se per larga parte inapplicato (Benevolo, 1996). Il piano introduceva il concetto di città bipolare da intendersi come uno spazio urbano con due poli di aggregazione, Venezia e Mestre, e un sistema di collegamento rapido organizzato nel fuso infrastrutturale del Ponte della Libertà. Il concetto è in larga parte ancora valevole, seppur il termine abbia nel frattempo assunto un nuovo significato nel linguaggio comune, e vede la somma degli interventi

sui due lati del ponte come parti di un'unica strategia complessiva in cui il risultato finale è maggiore della semplice somma delle parti.

Le recenti evoluzioni dell'area portuale posizionata tra Santa Marta e la zona di Piazzale Roma, con il decreto legge n.103 del 20 luglio 2021 che ha di fatto negato l'accesso in laguna alle grandi navi da crociera e quindi tolto funzione al porto turistico, lasciano una percentuale significativa del centro storico in attesa di sviluppi concreti. Venezia ha una occasione unica: capita molto raramente che una superficie pari a circa un settimo di un abitato storico sia di fatto libera e in attesa di trasformazioni rilevanti. L'area di Santa Marta mostra oggi chiaramente i segni del primo tentativo di sviluppo industriale di Venezia, antecedente alla realizzazione del Polo di Marghera, dove tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo vengono realizzati grandi spazi produttivi e un villaggio operaio per i lavoratori di questi stessi spazi. La progressiva perdita di interesse per questi manufatti ha di fatto trasformato l'area di Santa Marta in un territorio prematuramente de-industrializzato con conseguenze rilevanti sul tessuto sociale e sulla qualità della vita nell'area. A partire dai primi anni 2000 la felice intuizione di posizionare negli edifici industriali dell'area gli spazi per la didattica e la ricerca universitaria di Iuav (Cotonificio, Magazzini Ligabue) e Ca' Foscari (Magazzini); unita al parziale recupero dei magazzini per usi portuali e terziari (Sede AdSP MAS, ITS, Chiesetta di Santa Marta, etc.) ha consentito di riattivare in parte il tessuto urbano. Rimane il fatto che al termine della lunga passeggiata delle Zattere, dove trovano localizzazione alcune delle più importanti istituzioni culturali al mondo, l'arrivo al terminal di San Basilio (oggi inutilizzato) segna di fatto la fine dell'esperienza urbana di Venezia e l'ingresso in un sistema ibrido di convivenza forzata tra i flussi di pedoni, soprattutto studenteschi, e il traffico carrabile. La rottura tra Santa Marta e il centro storico è quindi sostanzialmente spaziale perché il tessuto denso e prezioso che caratterizza Venezia (Mancuso, 2009) si conclude di fatto in uno spazio senza carattere definito in cui gli spazi della modernità cercano senza trovarlo un adattamento alle condizioni lagunari.

Re-immaginare Santa Marta all'interno del progetto Città Campus significa sostanzialmente immaginare un settimo sestiere, che si affianca ai sei storici vicinati che caratterizzano il centro storico. Si tratta di un sestiere che cercherà una nuova armonizzazione con l'abitato storico ma allo stesso tempo dovrà fornire una serie di spazi e servizi oggi in larga parte mancanti. Le aree attorno al canale della Scomenzera potrebbero diventare un campus a uso misto in cui residenze, aule, spazi per la ricerca e luoghi pubblici si susseguano garantendo un uso continuativo per tutta la giornata e la settimana e non relegando lo spazio all'uso esclusivo degli utenti dell'università. La costruzione di nuovi ponti, in grado di connettere più facilmente le due sponde del canale, ridurrebbe in maniera decisa i tempi di percorrenza attuali mentre l'edificazione in cortina lungo i fronti acquei potrebbe consentire di immaginare una nuova architettura veneziana in cui sistemi costruttivi contemporanei si confrontino con i caratteri insediativi storici. Particolare attenzione dovrà necessariamente essere posta agli strumenti di mitigazione degli effetti dei cambiamenti climatici (Fabian &

Centis, 2022), non solo per quanto riguarda fenomeni di innalzamento delle acque ma anche per isole di calore e risparmio energetico (Musco et al, 2016), oltre che sul sistema di regolamentazione degli spazi dedicati all'accoglienza turistica. I due fattori uniti consentono di collegare direttamente il recupero e la valorizzazione degli edifici attualmente presenti, su cui si deve intervenire per garantire livelli di performance ottimali, con le nuove costruzioni. Solo tramite questo processo di ricucitura diventa possibile realizzare un vero e proprio settimo sestiere in grado di dialogare in maniera proficua con il resto dell'abitato storico.

Via Torino, l'asta incompiuta

La seconda testa del progetto città campus si localizza nella zona di via Torino a Mestre, un luogo su cui negli ultimi decenni sono intercorsi numerosissimi interventi tra dismissioni di aree precedentemente occupate (Ex-Mercato Ortofrutticolo, area di Altobello, etc.), nuove edificazioni (Laguna Palace, M9, etc.) e riqualificazione di spazi pubblici e verdi (Parco di San Giuliano, Forte Marghera, etc.). Sicuramente i due fatti urbani più significativi nel rapporto con il futuro cluster della conoscenza sono rappresentati dalla trasformazione dell'ex area industriale Enichem nel VEGA - Parco Scientifico Tecnologico di Venezia istituito nel 1993 e dal nuovo Campus Scientifico di Ca' Foscari inaugurato trent'anni dopo. La presenza dei due interventi non sembra poter risolvere la principale criticità dell'area costituita dalla difficoltà nello "scavalco" del fuso infrastrutturale misto ferro e gomma che prosegue il Ponte della Libertà e che di fatto divide in maniera rigida le due sponde. In generale il rapporto tra il fronte lagunare verde e la retrostante terraferma è ancora scarsamente risolto, con l'incapacità dei canali navigabili rimanenti di costituire una seria alternativa al trasporto su terra e con l'ingombrante presenza di Forte Marghera a complicare ulteriormente il quadro.

Il progetto Città Campus è forse l'occasione per ridefinire i rapporti spaziali e di comunicazione tra il centro storico di Mestre, l'asta di Via Torino, il fronte lagunare e l'area del VEGA consentendo una permeabilità maggiore e una più facile circolazione interna oltre che un collegamento più diretto con il centro storico di Venezia. Gli elementi funzionali da immaginare per questa testa possono essere i più svariati: ovviamente gli spazi universitari che per dimensione e natura non trovano collocazione a Venezia ma anche e forse soprattutto la grande quantità di servizi (abitativi, sportivi, culturali) che garantiscono a un campus di raggiungere i più alti standard qualitativi. In generale la superficie delle aree potenzialmente insediabili è tale da non poter prevedere un progetto unitario realizzato a priori, qui quindi la natura adattativa del masterplan diventa ancora più importante per massimizzare le risorse e garantire che interventi portati avanti da attori diversi siano inseriti in un quadro concettuale e operativo comune. L'idea di base deve essere quella di permettere a chiunque abbia interesse a contribuire alla costruzione del progetto di operare nei tempi più brevi possibili ma allo stesso tempo richiedere

che lo sviluppo dei progetti assicuri alcune condizioni comuni, per esempio la garanzia di permeabilità pedonale dei blocchi oggi mancante, e controlli volumi sviluppati e densità urbane.

Particolare importanza dovrà essere data al verde, oggi unanimemente considerato un parametro di qualità urbana e ampiamente disponibile nell'area. La compresenza dell'area verde di Forte Marghera, del Parco di San Giuliano, del Bosco dell'Osellino e del Parco della Bissuola è oggi ancora intesa come singoli episodi in rapporto solo con il tessuto immediatamente circostante. Città Campus potrà invece trasformare questi spazi in elementi connessi garantendo corridoi verdi in grado di spezzare gli attuali blocchi urbani rigidi. Un possibile strumento al servizio del progetto urbano sono i due canali Salso e Osellino che attraversano la zona senza però riuscire a divenire parti integranti del sistema. L'attestarsi lungo i canali di servizi e occasioni potrebbe invece garantire un ulteriore fattore di connessione e qualità per il campus.

Il nuovo sistema infrastrutturale

Per consentire il funzionamento completo dell'intero sistema è necessario garantire collegamenti veloci interni alla città bipolare e immaginare trasporti parzialmente e totalmente dedicati al campus. A tale scopo è necessario avviare uno studio su un sistema misto che consideri i collegamenti su gomma, su ferro e sull'acqua come parti integranti di un sistema complesso tra Venezia e Mestre. La costruzione di una mappa del tempo (Spiekerman, Wegener, 1994) consente di comprendere come la città storica e il sistema di collegamenti attuali allontanino in maniera maggiore rispetto alla distanza fisica alcuni luoghi della città. È necessario invece trovare strumenti di collegamento rapido e con mezzi diversi che consentano alla popolazione studentesca, agli abitanti locali e a quanti lavoreranno e visiteranno il campus di muoversi rapidamente all'interno di un territorio urbano allargato. L'incremento del trasporto per gli studenti avrà influenze positive anche sulla popolazione residente e sui movimenti dei turisti.

Attualmente il collegamento principale tra Mestre e Venezia avviene tramite il servizio ferroviario (con i provider Ferrovie dello Stato e Italo), le linee di autobus e tram gestite da ACTV e i mezzi privati con la possibilità di parcheggio al Tronchetto o nell'area di Piazzale Roma. La visione complessiva che deve fare da sfondo all'intera operazione è quella della differenziazione dei flussi, già chiaramente evocata nel piano Benevolo, che consenta di scaricare alcune parti della città storica dalla massa compatta del turismo. Realizzare questa visione significa immaginare una maggiore quantità di punti di accesso spostando di fatto l'inizio dell'esperienza Venezia dall'arrivo alla stazione di Santa Lucia o a Piazzale Roma al bordo lagunare e restituendo l'esperienza dell'approccio a Venezia via acqua che ha per secoli stregato i visitatori. In questo senso interventi come il ticket di ingresso giornaliero o la nuova stazione di Mestre vanno inseriti in una visione complessiva e organica che abbia come scopo una più serena fruizione dell'intero territorio comunale.

Avvicinando lo sguardo al tema del Campus la necessità maggiore di ordine pratico è quella di collegare le due teste in maniera veloce immaginando un tempo di percorrenza massimo di 15-20 minuti rispetto ai 30-40 attuali. Il limite di questa operazione è chiaramente individuato nel Ponte della Libertà, già ampiamente sottodimensionato per il traffico misto di treni, tram, autobus, mezzi privati su gomma e mezzi di mobilità dolce. Un servizio dedicato agli studenti e ai lavoratori, quindi gratuito o a prezzi calmierati, ma potenzialmente utilizzabile anche da altri utenti dovrà necessariamente essere immaginato anche come potenziamento della rete attuale ma comprendendo quali modifiche spaziali sarà necessario introdurre per renderlo efficiente rispetto alle crescenti necessità.

Conclusione: i prossimi passi

Il quadro costruito nella lunga trattazione precedente consente di comprendere come il progetto Venezia Città Campus sia già di fatto in una fase esecutiva. l'accordo quadro tra i diversi attori è stato firmato e i primi corsi di laurea interdipartimentali ("Mobilità sostenibile e connessioni intelligenti in ambienti marini e costieri", "Ingegneria per le Energie Rinnovabili in Ambienti Costieri" e "Scienza e Progettazione per lo spazio costiero e marittimo") sono stati lanciati da Iuav come esperimento per una offerta didattica allargata e innovativa. Attualmente è in fase di sviluppo un quadro complessivo in cui si inseriranno i numerosi corsi che dovranno essere sviluppati, si tratta di un sistema di Poli che affrontano lo sviluppo del sapere in maniera non disciplinare ma tematica. I Poli attualmente in costruzione nascono dalle specificità del territorio lagunare: il Polo dell'Acqua, che spazia dall'uso della risorsa a questioni geopolitiche; il Polo del Restauro, inteso in maniera ampia dall'oggetto al territorio, e il Polo delle Arti che vuole mettere a sistema progettualità oggi disperse tra diverse istituzioni.

La capacità trasformativa del progetto, sul piano del tessuto urbano e della società veneziana, rimane il punto centrale da verificare a partire dal livello di attrattività che i corsi riusciranno a raggiungere passando soprattutto dall'ampiezza del network di attori coinvolti. La costruzione del cluster della conoscenza non può che passare dalla partecipazione attiva di autori istituzionali e amministrativi (a scala locale, regionale, nazionale e transnazionale); dall'impegno continuo e duraturo delle realtà accademiche e da un dialogo aperto e positivo con il mondo produttivo. Quest'ultimo fattore risulta abilitante rispetto al prosieguo dell'intera iniziativa, solo una partecipazione attiva e propositiva delle realtà produttive potrà infatti consentire il vero innesco dell'iniziativa sfruttando il progetto accademico come occasione di ricerca, innovazione, costruzione di lavoro e creazione continua di opportunità.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Asprone D., Maffettone P., Rubechi M., Alfano V., 2021.
L'Italia e la sua reputazione: l'Università. Roma: Italiadecide.

Barthelemy M., 2016.
The Structure and Dynamics of Cities. Cambridge: Cambridge University Press.

Batty M., 2007.
Cities and Complexity. Understanding Cities with Cellular Automata, Agent-Based Models, and Fractals. Cambridge, MA: The MIT Press.

Batty M., 2017.
The New Science of Cities. Cambridge, MA: The MIT Press.

Benevolo L., 1996.
Venezia. Il nuovo piano urbanistico. Roma-Bari: Laterza.

Bertoletti A., 2023.
Forecasting Progress Towards the EU-Level Targets of the European Education Area. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

Bloom D., Canning D. e Chan K., 2006.
Higher Education and Economic Development in Africa. Washington: The World Bank.

Brewer D., McEwan P., 2010.
Economics of Education. Amsterdam: Elsevier.

Busacca M., Rubini L., 2016.
Venezia chiama Boston. Costruire cultura, innovare la politica. Venezia: Marcianum Press.

Charles D., 2006.
Universities as Key Knowledge Infrastructures in Regional Innovation Systems. *Innovation*, 19, pp.117–130.

Eugenio-Martin J., Inchausti-Sintes F., 2016.
Low-Cost Travel and Tourism Expenditures. *Annals of Tourism Research*, 57, pp.140-159.

Fabian L., Centis L., 2022.
The lake of Venice. Conegliano Veneto: Anteferma.

Ganz B., 2019.

Veneto, emorragia di laureati e chi va via non torna indietro. *Il sole 24 ore*, 4 maggio 2019.

Goddard J., Vallance P., 2013.
The University and the City. London: Routledge.

Hanushek E., Woessmann L., 2015.
The Knowledge Capital of Nations: Education and the Economics of Growth. Cambridge, MA: The MIT Press.

Istat, 2022.
Livelli di Istruzione e Ritorni Occupazionali Anno 2021, Roma: Istat.

Istat, 2018.
Il benessere equo e sostenibile in Italia, Roma: Istat.

Mancuso F., 2009.
Venezia è una città. Come è stata costruita e come vive. Venezia: Corte del Fontego.

Musco F., Appiotti F., Bianchi I., Dalla Fontana M., Gissi E., Lucertini G., Magni F., Maragno D., 2016.
Planning and Climate Change: Concepts, Approaches, Design in Musco, F. *Counteracting Urban Heat Island Effects in a Global Climate Change Scenario*. Berlin: Springer.

OECD, 2023.
Education at a Glance 2023: OECD Indicators. Paris: OECD Publishing.

Psacharopoulos G., 2006.
The Value of Investment in Education: Theory, Evidence and Policy. Journal of Education Finance, 32, p.113-136.

Robertson S., Novelli M., Dale R., Tikly L., Dachi H., Ndibelema A., 2007.
Globalisation, Education and Development: Ideas, Actors and Dynamics, Bristol: Centre for Globalisation, Education and Societies University of Bristol.

Saxenian A., 1996.
Regional Advantage: Culture and Competition in Silicon Valley and Route 128. Cambridge, MA: Harvard University Press.

Spiekerman K., Wegener M., 1994.
The Shrinking Continent: New Time-Space Maps of Europe. Environment and Planning B: Planning and Design, 21(6), pp.653-673.

Tilak J., 2003.

Higher Education and Development in Asia. Journal of Education, 17, pp.151-173.

Vendemini E., 2023.

La Città delle Differenze. L'indagine sociale nel progetto urbano, il caso Venezia. Tesi di Dottorato: Università Iuav di Venezia.

Vergori A., Arima, S., 2022.

Low-Cost Carriers and Tourism in the Italian Regions: A Segmented Regression Model. Annals of Tourism Research, 97, 103474