



# PAESAGGI DEL CIBO A VENEZIA

giornale a cura di  
Matelda Reho e Sarah Stempfle

contributi di  
Giovanni Borga, Giacomo Coppo,  
Marco Mazzarino, Lucio Rubini,  
Silvia Targa

elaborazione delle mappe a cura di  
Giovanni Borga

si ringrazia la Camera di Commercio  
Venezia Rovigo Delta Lagunare  
per i dati forniti, che rappresentano  
la base imprescindibile di buona parte  
delle elaborazioni qui presentate

Università Iuav di Venezia  
Santa Croce 191 Tolentini  
30135 Venezia  
www.iuav.it  
©Iuav 2017

Iuav giornale dell'università  
iscritto al n. 1391  
del registro stampa  
tribunale di Venezia  
a cura del  
servizio comunicazione  
comesta@iuav.it  
ISSN 2038-7814

direttore  
Alberto Ferlenga

stampa  
Grafiche Veneziane, Venezia (VE)

Questo giornale riporta un lavoro condotto dagli studenti del terzo anno del corso di laurea in Urbanistica e Pianificazione del Territorio nell'anno accademico 2016-2017.

Le elaborazioni che qui si presentano, in questo ambito di ricerca, sono state in particolare sviluppate all'interno dei corsi di Politiche del Paesaggio e dello Spazio Rurale e di Applicazioni Informatiche per il Planning e l'Urban Design, creando sinergie anche con altri studi contemporaneamente in corso nel Dipartimento di Progettazione e Pianificazione in ambienti complessi. Il tema affrontato "Paesaggi del cibo nel centro storico di Venezia" rientra in un programma di attività che cerca di stabilire interazioni tra la didattica e la ricerca, portando gli studenti

dell'ultimo anno del corso di laurea triennale a confrontarsi con tematiche emergenti nel campo della pianificazione territoriale. Il food planning e in particolare la costruzione di strategie urbane del cibo rappresentano in effetti un nuovo spazio di operatività del planner.

All'inizio del nuovo millennio il tema dell'alimentazione della città era descritta da Pothukuchi e Kaufman come 'a stranger to the planning field', considerando il fatto che la pianificazione aveva indirizzato la sua attenzione a tutti i bisogni essenziali per la vita umana, con una eccezione evidente per il cibo (Morgan 2013). A distanza di qualche anno le cose sono molto cambiate: si sono moltiplicate le politiche urbane per un food

system più sostenibile, sono stati introdotti nuovi progetti formativi a livello accademico, che tendono ad alimentare e consolidare le competenze in questo campo.

Nell'esercitazione all'interno dei corsi di Politiche del Paesaggio e dello Spazio Rurale e di Applicazioni Informatiche per il Planning e l'Urban Design gli studenti hanno preso in considerazione diversi aspetti del sistema alimentare urbano nel centro storico di Venezia e nelle isole della laguna, a partire dalle esperienze di agricoltura urbana.

Specifici approfondimenti sono stati prodotti sul segmento della distribuzione e della ristorazione, che concorrono alla creazione di "paesaggi del cibo" sempre più in espansione all'in-

terno della città storica. L'analisi di queste importanti componenti del sistema alimentare veneziano è stata inquadrata in una cornice di discussione che sottolinea da una parte l'importanza di ragionare, anche per Venezia, in una prospettiva di urban food strategy, dall'altra l'utilità di lavorare con un'informazione digitale organizzata e strutturata, "il nuovo petrolio".

In particolare, con gli strumenti acquisiti nel corso di Applicazioni Informatiche per il Planning e l'Urban Design (tecniche di georeferenziazione indiretta delle banche dati tramite correlazione con una mappa di indirizzi anagrafici), è stata prodotta una mappatura di dettaglio di tutte le attività commerciali e della ristorazione presenti nel centro storico della città.

**Il tema del cibo: importanza nell'agenda urbana come catalizzatore di politiche e progetti**  
Giacomo Coppo

Cibo e pianificazione urbana sono legati da una tradizione più antica di quanto si possa pensare, che ha le sue radici nell'organizzazione simbiotica degli spazi abitativi e di quelli produttivi degli insediamenti umani.

Il modello di von Thünen sull'uso agricolo del suolo (1826), la città lineare di Soria y Mata (1897), la città giardino di Howard (1902) e *Broadacre city di Wright* (1934) sono i modelli più classici e noti di questo rapporto. Meno conosciute ma non meno degne di nota sono invece le riflessioni che Giovanni Astengo e Mario Bianco hanno esposto in "Agricoltura e Urbanistica" nel 1946. Il testo, testimonianza del secondo dopoguerra italiano, è notevole per gli sforzi di definizione dell'area nutritiva di un territorio, di misurazione della sua capacità produttiva e di pianificazione per garantire l'approvvigionamento alimentare.

Oggi, sicuramente con modalità, forme e priorità diverse, i problemi dell'approvvigionamento alimentare, della distribuzione e della nutrizione tornano ad essere di forte attualità e sono seguiti da una crescente attenzione sociale. Studiare, capire e pianificare la gestione del cibo è imprescindibile in un mondo sempre più urbanizzato, globalizzato e sensibile alle oscillazioni monetarie dei beni alimentari, in cui la popolazione umana cresce ma la produzione alimentare è energeticamente inefficiente, in cui malnutrizione e obesità sono le due facce di un'unica medaglia: la sostanziale inadeguatezza del modello agro-industriale convenzionale dominante.

Di queste tendenze aveva avuto percezione Robert Wilson della Graduate School of Planning (University of Tennessee) quando nel 1977 propose ai suoi studenti di creare il primo studio sistemico sulla distribuzione e il consumo alimentare di Knoxville. Non a caso, a Knoxville sarà fondato il primo *Food Policy Council*, una sorta di consiglio o giunta che si occupa di creare consapevolezza sulla vastità delle questioni legate al cibo e supportare l'approvazione di **politiche alimentari** condivise dai cittadini.

In seguito a studi come quello appena citato e alla nascita di movimenti urbani di attivazione civica sui temi dell'alimentazione, si sono diffuse azioni e politiche sul cibo, costruite attorno a un **rinnovato concetto di sicurezza alimentare**, che va oltre il voler soddisfare i bisogni di sostentamento del corpo e si preoccupa di sostenibilità nelle sue molteplici dimensioni. Come dimostrano strutturate ricerche scientifiche (cfr. Ilieva, 2016), il fenomeno ha avuto una rapida crescita nelle ultime decadi, giungendo alla definizione di veri e propri piani e strategie del cibo: le *food strategies*, abbracciando la scala regionale e metropolitana ma soprattutto quella urbana. Geograficamente, il maggior numero di casi di approccio sistemico per migliorare la sostenibilità del sistema urbano del cibo è registrato in nord America e in nord Europa: Toronto, Vancouver, Philadelphia, New York, Calgary, Bristol, Londra, Bruxelles... sono alcuni dei più interessanti esempi di città che hanno adottato una strategia alimentare. In Italia, al momento sono solo 3

le città che hanno avviato un processo più strutturato in questa direzione, con azioni non sempre continuative: Pisa, che ha promosso un piano del cibo a livello provinciale nel 2009; Milano, che ha lanciato una food policy nel 2015 e Torino, dove diverse reti di governance stanno promuovendo esperienze e progettualità per un progetto sistemico verso una food strategy.

Nel 2015, in occasione dell'EXPO "Nutrire il pianeta, energia per la vita", su iniziativa del Comune di Milano è stato lanciato il *Milan Urban Food Policy Pact*, che richiama le città innanzitutto a riconoscersi come importanti garanti del diritto al cibo per le generazioni presenti e future, e come attori rilevanti per incrementare la sostenibilità urbana attraverso le questioni alimentari. La **Carta di Milano** è stata firmata da più di 100 città e da migliaia di cittadini. Anche Venezia vi ha aderito, e quindi si è formalmente impegnata a ripensare il proprio sistema urbano del cibo per renderlo più sostenibile, resiliente, sicuro, diversificato ed inclusivo, garantire un accesso equo a cibo sano a tutti, minimizzare gli sprechi alimentari, contribuire a conservare la biodiversità, a mitigare e adattarsi al cambiamento climatico.

**Il tema del cibo in una città come Venezia: contesto lagunare e relazioni con il turismo**  
Sarah Stempfle

Il tema del cibo, in una città d'eccezione come Venezia, assume caratteri e connotazioni particolari in relazione alle peculiari condizioni geografiche e socio-economiche di contesto. Storicamente, sono molti i fattori che si sono intrecciati nella costruzione del 'sistema del cibo' di Venezia: condizione isolana, ubicazione lagunare, aspetti climatici e pedologici, conformazione morfologica, capacità di gestione delle risorse, vivacità mercantile, potenza marittima, centralità geo-economica. Come evidenziato da Giancarlo Ligabue, nella storia alimentare veneziana si sovrappongono un'originaria vocazione all'autosufficienza e all'uso parsimonioso e accorto delle risorse locali – radicata nella congenita dipendenza degli insediamenti insulari dalla capacità di stabilire un equilibrio necessario e costitutivo con il fragile e delicato ecosistema lagunare – e la successiva fortuna politico-mercantile che, facendo di Venezia il **primo emporio europeo**, ha permesso alla città di allargare anche i propri orizzonti alimentari, scambiando e importando cibo non solo dal vicino entroterra, ma anche dalle terre lontane con cui andava sviluppando floride relazioni commerciali, ergendosi a vera e propria «cerniera gastronomica» tra Oriente e Occidente. Questa doppia linea strategica ha garantito nel tempo sicurezza alimentare e continuità di approvvigionamento, offrendo un certo livello di benessere anche in periodi critici legati a carestie, epidemie o tensioni socio-economiche: dalle cronache dei viaggiatori di tutte le epoche emerge una meravigliata ammirazione per un quadro di abbondanza e varietà alimentare inusitato rispetto ad altri contesti. Così, il sistema di approvvigionamento alimentare della città dogale ha permesso di rispondere, nei secoli, a una domanda di cibo variabile in relazione a un andamento demografico fortemente al-

talente, soprattutto tra le drastiche flessioni dovute alle ondate di peste nera e le repentine riprese successive (dalla soglia minima di 48.000 abitanti raggiunta con il dilagare della prima epidemia di peste a metà del Trecento, fino all'insuperato picco di 190.000 abitanti intorno al 1570).

Nella seconda metà del Novecento, dopo aver raggiunto nuovamente il livello trecentesco dei 120.000 abitanti (fine anni '60), la popolazione del centro storico veneziano segue un'inesorabile parabola decrescente, contando 75.000 residenti all'inizio degli anni '90 e scendendo sotto i 55.000 ai nostri giorni. Tuttavia, la città si affolla quotidianamente di altre popolazioni urbane che generano nuove e diverse domande di consumo alimentare: studenti, lavoratori e, soprattutto, turisti.

**Un excursus sulla storia alimentare veneziana**

Fin dai primi secoli di insediamento, la base nutritiva degli abitanti lagunari è stata sostenuta dallo sfruttamento dell'abbondante disponibilità di pesce e selvaggina, insieme alle attività di estrazione del sale e, più limitatamente, di orticoltura lagunare.

La natura argillosa, sabbiosa o salmastro dei suoli, la scarsità di acque dolci e altre condizioni microclimatiche imponevano restrizioni e adattamenti delle tipologie e delle qualità colturali, aprendo a una secolare e continua sperimentazione agricola nella laguna di Venezia e nelle aree rurali limitrofe. La scarsità e la dispersione dei suoli coltivabili in ambito lagunare ha indotto fin dal principio lo sviluppo di una particolare economia di sfruttamento delle superfici utili (Zabetti, 1995), tradottasi da un lato nell'elevata frammentarietà degli spazi produttivi, e dall'altro nell'articolazione di un paesaggio urbano punteggiato di broli e orti domestici e conventuali.

Secondo le stime dello storico Faugeron, nella prima metà del Quattrocento il tessuto urbano di Venezia ospitava da 427 orti e 14 vigne. In epoche remote, accanto alle più diffuse attività orticole e frutticole, con ogni probabilità anche l'allevamento è stato praticato in misura secondaria, sfruttando le vaste aree barenali più attigue agli insediamenti per pascolare gli armenti. Lo sviluppo della pesca invece è stato molto rilevante nell'intero ambito lagunare: dalla piccola attività individuale tradizionale di piccolo cabotaggio (la cosiddetta pesca vagantiva), legata per lo più al diretto sostentamento dei pescatori meno abbienti e capace di rifornire i mercati locali solo in alcuni periodi dell'anno, al più intensivo allevamento ittico (pesca valliva) largamente praticato già dal Cinquecento, che ha introdotto nel paesaggio lagunare una complessa morfologia artificiale (Caniato, Turri, Zanetti, 1995).

Pur avendo sviluppato una propria attività culturale organizzata, Venezia ha implementato a lungo una strategia di approvvigionamento alimentare basata per lo più sull'importazione di derrate agricole: per dirla con Lane (1991), «si procurava cibo in cambio di trasporti e sale», denotando un livello avanzato di diversificazione e flessibilità economica basata sull'acqua e sui traffici (Bertoncin 2004) – in controtendenza rispetto ad uno scenario geo-economico europeo fortemente ruralizzato e legato alla produzio-

ne primaria diretta – ma esprimendo al contempo una precoce e crescente dipendenza da rifornimenti esterni. Per assicurarsi una maggiore autosufficienza alimentare, a partire dal Quattrocento la Serenissima si preoccupa di annettere all'interno del proprio confine dei territori da destinare a produzione (prevalentemente cerealicola), muovendo l'interesse del patriziato veneziano verso la proprietà terriera, che diventa la forma d'investimento privilegiata delle famiglie nobiliari a partire dalla seconda metà del Seicento. Oltre ad assumere il controllo dei territori coltivabili di Padova, Vicenza, Verona, Treviso, Rovigo e dell'Istria, la Repubblica mette in campo anche complesse e costose operazioni di bonifica nel Delta del Po, riuscendo a recuperare estesi territori – da cui trarre rendita agricola prima e prodotti della terra poi – e finendo per capitalizzare un surplus di generi alimentari da poter perfino esportare (Rorato, 2015). Tra i beni alimentari d'importazione, invece, grazie al dominio marittimo sulle acque dell'Adriatico, a partire dall'XI secolo Venezia conquista una posizione di primato nella corsa europea all'acquisto e alla commercializzazione delle preziose spezie orientali che si trovavano, insieme ai prodotti locali, nei mercati del Levante, e che diventarono non solo un elemento distintivo della cucina veneziana, ma anche simbolo dell'opulenza e della potenza politico-mercantile della Serenissima.

**Le forme di attenzione politico-regolativa per i beni alimentari**

Fin dal medioevo, la città dogale ha espresso un'attenzione legislativa eccezionale rispetto alle tematiche alimentari, emanando **ordinanze, leggi e regolamenti** allo scopo di assicurare alla popolazione non solo la disponibilità, ma anche la qualità del cibo di più largo consumo. Il primo riferimento legislativo è la legge annonaria emanata dal doge Sebastiano Ziani nel 1173, che regolava i criteri di produzione e vendita di grano, pane, vino, frutta, pesce, carni, pollame e olio, e che istituiva specifici organi di vigilanza.

Particolare attenzione è stata riservata al **pane** – genere di prima e indispensabile necessità – che doveva essere buono (ben impastato con farine sane e ben cotto), di peso proporzionato e a prezzo calmierato. Le farine di frumento per la sua produzione, macinate nei mulini cittadini da grano importato o portate dalla terraferma veneta, dovevano essere approvate da un ufficio designato (*Ad bullam panis*). Appositi funzionari pubblici eseguivano quotidianamente controlli a campione sul pane sfornato, predisponendo multe, sequestri o distruzioni dei prodotti non conformi alle norme stabilite. Oltre che ai provvedimenti pubblici, i produttori e i venditori di generi alimentari dovevano sottostare a precisi statuti comportamentali (mariegole) delle associazioni corporative di categoria (Scuole) in cui erano costituiti.

Inoltre, la città lagunare si era dotata dei forni pubblici ad esclusivo servizio della Repubblica, in cui si produceva il pan biscotto (galletta secca dalle eccezionali qualità nutritive e capace di conservarsi inalterata a lungo senza essere intaccata da tarli o muffe) destinato a rifornire la marina e le truppe di terra veneziane, nonché venduto ad altri Stati. La produzione di questo pane, la cui ricetta era tenuta rigorosa-

mente segreta, era severamente regolamentata, controllata e programmata dagli organi governativi, a partire dalla legge del 1282 che istituiva la figura del Provveditore al Biscotto. I criteri e le norme relative sulla produzione e la commercializzazione del pane sono stati costantemente aggiornate nel corso dei secoli (Rorato, 2014).

**Uno sguardo al presente: questioni emergenti del sistema alimentare**

Ai nostri giorni, il *foodscape* lagunare è meno ricco e diversificato che in passato, le attività produttive si sono drasticamente contratte, la cultura agraria consolidata in secoli di adattamento e affinamento si disperde, le tematiche alimentari sono per lo più assenti dall'agenda politica e amministrativa urbana, e sono solo debolmente indirizzate attraverso gli strumenti ordinari di governo del territorio.

Inoltre, il sistema alimentare veneziano è oggi inevitabilmente investito dal dirompente portato del **turismo**, dimensione quasi egemonica che permea e plasma ogni aspetto della vita sociale, economica e culturale veneziana. L'ininterrotta espansione dei flussi turistici e la crescente specializzazione dell'economia urbana su quest'industria – sostenute dal processo di potenziamento dell'appeal internazionale di Venezia a partire dal secondo dopoguerra – hanno conferito al turismo una dimensione straordinaria e difficilmente governabile, che supera e a tratti soverchia la scala locale, producendo una serie di cortocircuiti e disfunzionamenti che si riversano (tra gli altri ambiti) anche sul sistema urbano del cibo. Per avere una misura del fenomeno, si pensi che nell'area metropolitana di Venezia, a fronte di 900.000 abitanti, si contano 42 milioni di turisti (pari a 2/3 dell'ammontare a livello regionale), mentre nel solo centro storico di Venezia, popolato da meno di 55.000 residenti ed esteso su un'area di poco più di 8,5 km<sup>2</sup>, si riversano 24 milioni di turisti all'anno.

I dati relativi al solo Comune di Venezia hanno registrato nel 2016 oltre 10 milioni e cinquecentomila arrivi (numero di persone che si sono registrate presso strutture ricettive) e più di 4 milioni e seicentomila presenze negli esercizi ricettivi. Si tratta di numeri in costante crescita negli ultimi 10 anni e, peraltro, sottostimati rispetto a quelli effettivi, considerando che non vengono computate la quota di economia sommersa e di escursionismo giornaliero di visitatori non pernottanti sul territorio comunale. Conseguentemente, Venezia si trova a dover nutrire quotidianamente un numero di turisti/visitatori ormai preponderante rispetto a quello dei suoi stessi abitanti. Soprattutto nel centro storico, che è l'ambito più intensamente interessato e attraversato dai flussi turistici, questi ultimi partecipano fortemente alla costruzione della domanda e dell'offerta alimentare, sia in termini quantitativi che in termini qualitativi.

Un primo aspetto del sistema alimentare veneziano condizionato dal turismo, pertanto, è quello della strutturazione di un'**offerta commerciale prettamente votata a target turistici**, i cui impatti si esplicano su più livelli: dalle necessità di approvvigionamento molto più elevate rispetto alla capacità produttiva locale, all'appiattimento su modelli di consumo in cui prevalgono gli aspetti meramente

funzionali del cibo (disinvestimento e destrutturazione dei pasti e predilezione di alimenti pronti ed economici, che trovano riscontro nel proliferare di soluzioni tipo fast food o take away), alla trasformazione degli stessi spazi urbani (interni ed esterni) e delle loro forme d'uso.

Inoltre, in un'ottica di metabolismo urbano e di economia circolare, un settore fortemente condizionato dal rapporto tra cicli alimentari urbani e turismo di massa è quello dei **rifiuti**: infatti, i rifiuti alimentari (rappresentati da scarti, avanzi ed eccedenze di cibo non consumato che viene cestinato), insieme ai voluminosi imballaggi dei prodotti alimentari, costituiscono una delle principali componenti dei rifiuti solidi urbani in molte città, incidendo in misura rilevante sul flusso di materia ed energia in uscita dalle stesse e, in ultima analisi, contribuendo significativamente all'**insostenibilità urbana**. In virtù dell'intensità e della struttura della domanda nutritiva generata dal turismo, l'impronta ecologica, idrica e del carbonio del ciclo agroalimentare veneziano ricade ben oltre la sua area urbana e periurbana.

Un ulteriore aspetto peculiare da considerare nel contesto veneziano è legato alla concettualizzazione del cibo come **'infrastruttura invisibile'** (o poco visibile) della città, disgregata in più livelli, segmenti e ambiti della catena alimentare, e smaterializzata in componenti funzionali anche intangibili, eppur fondamentali, come quelle del trasporto e della distribuzione.

La particolarità costitutiva della struttura morfologica insulare e del suo tessuto urbano, attraversato dalla capillare orditura di canali maggiori e minori, impone un'organizzazione logistico-distributiva delle merci (e dunque anche dei prodotti alimentari) assolutamente peculiare: prevalentemente servita dalle vie d'acqua, e secondariamente integrata dal trasporto a mano via terra. Questo, se da un lato determina disagi quotidiani e costi di servizio piuttosto ingenti, dall'altro offre l'occasione di poter pensare un sistema logistico-distributivo più sostenibile rispetto ad altri contesti, ricorrendo a **flotte alternative green** (ad esempio, incrementando l'uso di mezzi poco impattanti, quali le imbarcazioni tradizionali a remi) che possono risolvere positivamente il problema del last mile (ultimo tratto percorso dalle merci fino all'utente finale, ma estendibile anche alle reti di piccoli esercenti e snodi distributivi).

**La costruzione di un quadro conoscitivo e di un sistema informativo accessibile sugli spazi dell'alimentazione a Venezia: questioni metodologiche**  
Giovanni Borga

Leggere, ricostruire e mappare in maniera comprensiva ed esaustiva un sistema urbano del cibo non è semplice, perché la sua estensione e multidimensionalità richiede l'integrazione di diverse tipologie di dati e informazioni, peraltro non sempre disponibili o accessibili. In letteratura, la mancanza di dati aggiornati, esaustivi o adeguatamente disaggregati è identificata come uno dei principali limiti per l'analisi e la valutazione dei sistemi alimentari. Se a livello nazionale sono reperibili alcuni studi interessanti che

mettono in luce selettivamente la dimensione macro di alcuni aspetti della filiera agro-alimentare (ad esempio, rapporti Ismea, Fipe, Barilla, Coop, ecc.), a scala locale spesso il reperimento di fonti informative soddisfacenti è più problematico. Nel corso dell'esercitazione, gli studenti si sono pertanto misurati con questo primo problema metodologico.

### Integrazione delle fonti informative

Un quadro conoscitivo sulle realtà connesse all'alimentazione, in un contesto relativamente circoscritto e ad alta vocazione turistica, deve necessariamente comprendere informazioni di dettaglio rapidamente aggiornabili di quel segmento specifico di domanda di beni e servizi, acquistabili presso esercizi commerciali di vendita al dettaglio e della ristorazione. Nel gestire la localizzazione delle diverse attività censite è possibile disporre di mappe di dettaglio della domanda e analizzarne la correlazione con l'offerta, mettendone in evidenza relazioni, supportare valutazioni, analisi di criticità e sinergie possibili.

Come accade nella quasi totalità delle situazioni a livello nazionale, le informazioni necessarie per costruire un sistema informativo su questo tema, a partire da un'anagrafe delle aziende che operano sul territorio, non sono disponibili presso un unico soggetto, né tantomeno come base dati integrata. In questo caso i due segmenti principali della base informativa sono costituiti dall'**anagrafe delle attività commerciali** fornita dalla Camera di Commercio di Venezia e quella della **numerazione civica** predisposta dal Comune di Venezia.

In questo caso la problematica principale è legata alla possibilità di correlare l'archivio delle attività commerciali – privo di localizzazioni geografiche strutturate – e quello della numerazione civica, per poter creare una mappa complessiva delle suddette attività. Relativamente a questo aspetto, la mancanza di una qualsiasi forma di coordinamento tra enti nell'adozione di standard comuni di codifica delle banche dati di interesse generale manifesta per l'ennesima volta le sue ricadute negative nei processi di creazione di strumenti "Smart" a supporto delle politiche locali. L'integrazione delle due banche dati è infatti un'operazione tutt'altro che fluida, in quanto è necessaria un'attività di bonifica degli indirizzi piuttosto onerosa, sia per il fatto che gli indirizzi stessi non sono strutturati nelle componenti informative elementari (via, civico, esponente), sia per la mancanza di una codifica comune della toponomastica comunale.

### Metodologia utilizzata per la georeferenziazione dei dati e prodotti dell'elaborazione

La prima fase affrontata dagli studenti del corso di Applicazioni Informatiche per il Planning e l'Urban Design, nella costruzione del Sistema Informativo Territoriale del Sistema Urbano del Cibo, è quella della organizzazione degli indirizzi della banca dati della Camera di Commercio. In questa fase è stata predisposta una funzione di analisi delle stringhe di testo che permette di scomporre un indirizzo scritto nella forma "via Lungomare Marconi 76/d" in tre componenti distinte: "via Lungomare Marconi"; "76"; "D" senza la quale risulta impossibile qualsiasi tipo di

correlazione dati. Una funzione di questo tipo, per quanto raffinata possa essere, non è tuttavia mai in grado di risolvere la totalità dei casi, per cui all'elaborazione automatica si fa seguire una verifica manuale di tutti gli indirizzi non scomposti correttamente, che in genere si attesta all'incirca sul 10% del totale di tutti gli indirizzi.

Una seconda fase riguarda la ricostruzione della codifica della toponomastica e la predisposizione di una tabella di correlazione tra i toponimi delle due banche dati, necessaria per risolvere le ambiguità presenti nella nomenclatura. La procedura prevede una prima estrazione univoca di tutti i toponimi della banca dati del commercio, che nel caso di Venezia centro storico ha dato come risultato 319 voci, comprensiva di un certo numero di toponimi replicati perché inseriti in due o più forme differenti; a questa operazione è seguita l'associazione manuale ad ogni toponimo del codice numerico corrispondente desunto dalla codifica predisposta dal Comune di Venezia e presente nella documentazione del "database ecografico comunale". Occorre ancora una volta sottolineare come la costruzione di questo dataset non sia affatto banale, in quanto è necessario sia confrontare i diversi modi con cui è stata effettuata la nomenclatura di vie e piazze, sia verificare l'effettiva esistenza degli indirizzi che ne risultano, mediante controlli a campione. Il tutto è ulteriormente complicato dall'esistenza a Venezia di una codifica mista sestiere/calle, per cui in alcune zone della città storica è codificato il primo, mentre in altre la seconda. Si tratta in ogni caso di un'operazione propria della fase costitutiva della base dati che non occorrerà ripetere ai successivi aggiornamenti dell'anagrafe delle attività.

La terza fase è relativa alla predisposizione del database relazionale che permette la creazione di tutte le correlazioni tra i diversi dataset. Realizzata in ambiente PostgreSQL/PostGIS, il modello dati è relativamente semplice e si compone di due elementi sostanziali, anagrafe attività commerciali e numerazione civica georeferita, a cui si aggiunge la tabella di corrispondenze tra i toponimi di cui sopra. Quest'ultima è infatti il risultato della fase precedente e si compone di tre campi: nome via, frazione, codice via; i primi due sono mutuati dal database del commercio, mentre il terzo dall'ecografico comunale e permette quindi di mettere in relazione le altre due e creare tre nuovi attributi per l'anagrafe delle attività: "codice\_via", "numero\_civico", "esponente", che rappresentano l'indirizzo strutturato da utilizzare come chiave di georeferenziazione. In questa fase è stata definita una seconda funzione di elaborazione di stringhe, finalizzata a separare il numero civico dall'esponente (lettera o numero, anche detto "barrato").

La quarta e ultima fase riguarda l'applicazione del modello dati e consta della realizzazione di una query geografica che restituisce una mappa di elementi puntuali, ognuno dei quali approssima la posizione di un'attività commerciale alla posizione geografica dell'indirizzo associato.

Il prodotto finale è dunque un layer GIS che permette da un lato la visualizzazione, anche per tipologia di attività, di tutte le aziende ed esercizi, dall'altro analisi di concentrazione e prossimità

con altri livelli informativi tematici, quali ad esempio la distribuzione dei luoghi di produzione, dei luoghi della frequentazione turistica, la localizzazione di servizi e altro ancora.

### Una fonte informativa preziosa per ricostruire e monitorare il sistema di distribuzione, commercio e ristorazione: il database della Camera di Commercio

A livello esplorativo, una prima fase di lavoro è consistita nel reperire e confrontare fonti diverse, sia di tipo strutturato (studi, ricerche e report già esistenti), sia di tipo informale (esplorazione di varie piattaforme web e ricognizione di articoli).

Per quanto riguarda le attività commerciali di distribuzione e quelle di ristorazione, invece, si è potuto fare un lavoro molto più circostanziato e significativo, grazie al database fornito dalla Camera di Commercio Venezia Rovigo Delta Lagunare (su base comunale, alla data di novembre 2016).

Il registro imprese della Camera di Commercio, infatti, consente di accedere a dati costantemente aggiornati sulle attività attive localizzate in una determinata area geografica, catalogate per settore economico in base al codice di classificazione Ateco 2007, la nomenclatura predisposta dall'Istat in vigore dal 2009. La classificazione Ateco 2007 raccoglie le attività di commercio nella sezione economica G, articolata in due divisioni: la 46, che si riferisce al "Commercio all'ingrosso", e la 47, che include il "Commercio al dettaglio". Di tali divisioni, sono stati considerati solo i dati relativi alle categorie che si riferiscono ai beni alimentari. Invece, all'interno della divisione I56 sono codificate le attività di ristorazione. Il database fornito dalla Camera di Commercio Venezia Rovigo Delta Lagunare è costituito da una tabella in formato Excel, organizzata in campi diversi, tra cui: numero progressivo; numero REA; data di iscrizione al registro imprese; data di inizio attività; data di cessazione dell'attività; denominazione; sede legale/unità locale; indirizzo; stradario; CAP; Comune; frazione; numero di lavoratori dipendenti; tipo di attività; codice Ateco.

Per poter procedere all'elaborazione dei dati, una prima operazione necessaria è stata quella di selezionare le attività localizzate nella sola Venezia d'acqua (centro storico e isole), filtrando i records del database in base ai CAP identificativi delle varie zone d'interesse. Quindi, i dati così scremati sono stati disaggregati per categorie (Commercio all'ingrosso, Commercio al dettaglio, Servizi di ristorazione), in base al codice Ateco a cui appartenevano. Poiché le localizzazioni comprendono sia sedi legali che unità locali (che possono riferirsi anche a magazzini, laboratori e altri locali di servizio), si è posto un problema di distorsione del dato sull'effettiva numerosità delle attività presenti: infatti, a ciascuna attività possono corrispondere più localizzazioni, e la somma di tutte le localizzazioni del dataset originario non corrisponde al numero reale di esercizi attivi. Un altro passaggio per poter individuare i luoghi di effettivo esercizio dell'attività, dunque, è stato quello di ripulire gli estratti del dataset, facendo un laborioso e accurato lavoro di selezione in base ai campi "attività" e "codice Ateco" per ciascuna attività (identificata dal campo "denominazio-

ne") ricorrendo anche a specifici controlli sul web laddove le informazioni fossero insufficienti.

Soltanto dopo aver ripulito e riorganizzato il database di partenza della Camera di Commercio si è potuto passare all'elaborazione del contenuto informativo vero e proprio. L'analisi dei dati è stata effettuata per categorie e per aree urbane (singoli sestieri e isole). In particolare, sono state determinate, a livello complessivo e per ciascun sestiere/isola: la consistenza, la struttura tipologica, la suddivisione e la distribuzione degli esercizi presenti; l'evoluzione storica delle imprese; gli spazi effettivamente utilizzati dalle attività (confronto tra sedi/unità locali/locali di servizio); il rapporto esercizi/abitanti ed esercizi/superficie.

### Gli spazi della produzione

Matelda Reho

#### Agricoltura urbane

Secondo molti, la transizione verso un sistema alimentare sostenibile ha tra i suoi punti di forza l'agricoltura urbana e quella di prossimità, per diversi motivi: è il segno di un **riavvicinamento** tra produttore e consumatore, tra idee, filosofie sottese all'offerta e alla domanda; è riconoscere all'agricoltura un ruolo importante nella produzione di **servizi ecosistemici** utili alla città; è, anche, la valorizzazione della cosiddetta **filiera corta e cortissima** del sistema alimentare; è la possibilità di introdurre **innovazione** a diversi livelli, partendo da progetti locali.

Ovviamente ogni esperienza di agricoltura urbana non reca automaticamente al suo interno tutti questi significati, anzi, più di recente, si consiglia una maggiore attenzione nelle valutazioni e sta progressivamente emergendo l'esigenza di mettere meglio a fuoco la molteplicità di manifestazioni che accompagnano la sua affermazione. Si tende, per esempio, a distinguere l'agricoltura urbana che riproduce gli stessi meccanismi intensivi già utilizzati in campagna, da un'agricoltura urbana che si affida ai metodi biologici, alla cosiddetta **urban agroecology**, a cui si riconducono quelle attività agricole che stanno dentro processi circolari (è importante, fra gli altri, il tema dello smaltimento dei rifiuti) e che effettivamente assumono valori e funzioni molteplici all'interno della città.

In un'ottica di **food planning** e nella definizione di strategie urbane del cibo, il dibattito in corso offre dunque un motivo in più per produrre una caratterizzazione dell'agricoltura nel contesto urbano, che non si limiti ad una semplice descrizione della copertura del suolo.

Le esperienze di agricoltura urbana, maturate in diverse città "pioniere", con tendenza a replicarsi con caratteristiche simili in molti contesti urbani, vengono per lo più ricondotte alle seguenti tipologie:

– **Orti sociali condivisi**: le pratiche agricole hanno essenzialmente lo scopo di fornire servizi sociali, di "costruire comunità", integrare gruppi sociali. Generalmente i terreni utilizzati sono di proprietà pubblica, ma stanno diventando frequenti anche i casi in cui privati cittadini mettono a disposizione spazi di loro proprietà. È l'esperienza più recente degli orti sociali, assimilabili, con tutte le differenze evidenziabili a livello di contesto stori-

co di riferimento, agli Orti di guerra, ai Potato Patches, ai Relief Gardens, ai Victory Gardens, del secolo scorso;

– **Orto condominiale:** può trovare collocazione a diversi livelli dell'edificio e connotarsi come *green roof*, ma anche come appezzamento di terra di pertinenza del fabbricato. Più di recente lo spazio con questa destinazione d'uso rientra nella progettazione dell'edificio, con lo scopo di avere una produzione di beni alimentari "a portata di mano", con un minore uso di energia per il riscaldamento e rinfrescamento dell'edificio, la chiusura dei cicli dei nutrienti e una più bassa impronta di carbonio;

– **Orto familiare:** è il tassello generalmente più minuto della rete di verde produttivo, impiantato a scopo di autoconsumo dei beni prodotti, generalmente collocato a ridosso di fabbricati unifamiliari;

– **Orto,** spesso in coltivazione promiscua, di istituzioni pubbliche e private: tradizionalmente ogni convento aveva e ha uno spazio dedicato alla produzione per l'autoconsumo. Questa pratica si è oggi estesa ad alcune istituzioni pubbliche, quali scuole (orto didattico), istituti di cura (orto terapeutico), istituti di detenzione, con una funzione educativa, terapeutica, ma anche di approvvigionamento;

– **Orto d'impresa:** ha fra i suoi esempi più interessanti quello di Google, della PepsiCo, che hanno chiaramente lo scopo di mostrare un'immagine aziendale più friendly con la natura, di un'impresa che dà spazio alle interazioni con altri soggetti (studenti universitari, ad esempio), che porta cibo sano sulla mensa aziendale;

– **Orto del ristorante:** è sempre più frequente nella fascia alta della ristorazione, concretizzando la possibilità di una filiera cortissima e di qualità. Accanto a questa tipologia di spazio urbano produttivo è maturata anche una figura professionale specifica, quella del *culinary gardener*, a cui tendono ad essere rivolti specifici percorsi formativi. La produzione dell'orto è un valore aggiunto dell'attività di ristorazione;

– **Azienda verticale:** si caratterizza per una produzione intensiva, generalmente fuori terra, talvolta in coltivazione idroponica. Le *vertical farms* si posizionano spesso in edifici in abbandono, che vengono riqualificati, ma anche, come negli esempi più recenti sviluppati dall'ENEA, in containers specificatamente allestiti e dunque collocabili in qualsiasi spazio della città;

– **Azienda agricola urbana:** in questo caso facciamo riferimento ad aziende agricole a livello imprenditoriale, che trovano spazio negli interstizi tra città e campagna, all'interno dell'area metropolitana. In alcuni casi le guide per visitare la città comprendono itinerari presso queste aziende (cfr. ad esempio la guida *London's city farms*, ma anche la mappa delle cascine di Milano);

– **Orto in spazi pubblici residuali** (aiuole, ecc): è l'attività produttiva marginale che si colloca in spazi "conquistati", ma anche affidati, dati in custodia a privati da istituzioni pubbliche, all'interno di regolamenti del verde o di programmi di rinverdimento della città (cfr. ad esempio, i *permis de végétaliser*, operativi a Parigi dal 2015);

– **Agroparco:** si fa riferimento a progetti per la produzione agroalimentare che si pongono l'obiettivo di valorizzare la cultura del cibo locale,

concentrando in un'unica area urbana, piuttosto vasta, attività di produzione, trasformazione e vendita, con ampi spazi espositivi (cfr. per l'Italia F.I.Co., la *Fabbrica Italiana Contadina di Bologna*);

– **Infrastruttura verde produttiva:** è lo spazio di produzione all'interno di infrastrutture verdi della città; orti all'interno di parchi urbani, filari di alberi da frutta lungo le strade ecc.

I materiali utilizzati e le diverse coltivazioni praticate (coltivazioni ortive, vite, alberi da frutta) rendono ancora più vario il paesaggio dell'agricoltura urbana, dando spesso un'identità locale a pratiche comuni a molte realtà, assumendo di volta in volta molteplici funzioni.

Per il nostro lavoro, inizialmente concentrato sul centro storico di Venezia, il ventaglio della caratterizzazione, come vedremo, è abbastanza limitato. Gli studenti hanno condotto una ricognizione preliminare su Google Map 2016, isolando gli spazi chiaramente destinati ad attività agricole, per poi verificare meglio i dati acquisiti attraverso alcune ricognizioni puntuali.

## L'agricoltura urbana nel centro storico di Venezia

La conservazione di alcuni toponimi del centro storico (Calle, Contrà orti, Madonna dell'Orto, Campiello, Calle delle erbe, Calle More, Calle della vigna, ecc.) rimandano ad una più antica presenza di attività agricole in città, ma storicamente le aree di approvvigionamento alimentare di Venezia (almeno per quel che concerne i prodotti ortivi) erano e continuano ad essere **Sant'Erasmus**, il cosiddetto orto di Venezia, e il **Cavallino**, in grado ancora oggi di coprire una buona parte del fabbisogno di verdure consumate in città, ma anche di conservare produzioni tipiche, quale quella delle 'castraure'. Nelle isole della laguna ritroviamo un tessuto produttivo agricolo, che forzando un po' il significato, può essere ricondotto a quello in altri contesti definito delle *city farms*, per la loro collocazione nel perimetro urbano, ma soprattutto per il fatto che hanno una produzione orticola prevalentemente rivolta al **mercato urbano** (mercati rionali, ristoranti, reti alternative di distribuzione) supportata da una gestione imprenditoriale, in aziende di diversa dimensione. In questa stessa categoria possiamo far ricadere le realtà produttive legate alla **vigna** e al **vino**, con la conservazione di alcuni vitigni autoctoni (ad esempio la "donna veneziana"), sia a Mazzorbo (vigna nell'area Scarpa Volo, ora Azienda Bisoli) che a Sant'Erasmus (vigna presso l'azienda Vio).

Sempre nelle isole della laguna è possibile rilevare alcuni esempi interessanti di attività agricole, con copertura del suolo differenziata (orto, uliveto) promosse in stretta congiunzione con l'esercizio della ristorazione e dell'ospitalità alberghiera: è, ad esempio, il caso del resort JW Marriott Venice, nell'Isola delle Rose, o di Cipriani, a Torcello e alla Giudecca.

Nelle isole minori, come nel centro storico, la rete del verde veneziano è alimentata dalla presenza degli orti familiari, tasselli veramente minuti di un mosaico, spesso più visibile dall'alto o dall'acqua che dalle calli, perché circondato da recinzioni perimetrali abbastanza alte.

Più facile il rilievo di altre tipologie

LOCALIZZAZIONE	GESTIONE	ATTIVITÀ	SUPERFICIE IN MQ
CANNAREGIO	CONVENTO DEI PADRI CARMELITANI SCALZI	ORTO, VIGNA, ALBERI DA FRUTTA E GIARDINO MISTICO	3220
CANNAREGIO	MONASTERO DELLE CARMELITANE SCALZE E CHIESA DI BONAVENTURA	ORTO- VIGNA	1490
CANNAREGIO	SUORE DOMINICANE - ORTO-GIARDINO DI PALAZZO MOROSINI DEL GIARDIN	ORTO-GIARDINO	N.D.
CASTELLO	CONVENTO S. FRANCESCO DELLA VIGNA	VIGNA	4000
CASTELLO	CHIESA DI SANT'ELENA	ORTO E VIGNA	1850
DORSODURO	GRUPPO DI VOLONTARI PRESSO CHIESA DEI CARMINI- ORTO "MARCO CÉ"	ORTO-GIARDINO	N.D.
DORSODURO	ORTO SOCIALE DEGLI ANZIANI - (38 APPEZZAMENTI DI TERRENO DI PROPRIETÀ COMUNALE)	ORTO	1930
DORSODURO	SPAZIO VERDE AUTOGESTITO DI S. MARTA	ORTO	140
GIUDECCA	CONVENTO DELLE CONVERTITE, OGGI CASA DI RECLUSIONE PER DONNE DELLA GIUDECCA	ORTO	6315
GIUDECCA	CONVENTO DEL REDENTORE	ORTO	562
GIUDECCA	MONASTERO DELLA SANTISSIMA TRINITÀ, SUORE CLARISSE	ORTO-VIGNA	2400
GIUDECCA	CHIESA DI S. EUFEMIA	ORTO	510
GIUDECCA	ASSOCIAZIONI LAGUNA NEL BICCHIERE E SPIAZZI VERDI PRESSO IRE E HOTEL CIPRIANI	ORTO-VIGNA	6400
SAN GIORGIO MAGGIORE	CHIESA DI SAN GIORGIO MAGGIORE	ORTO	440
LIDO - MALAMOCCO	ORTO SOCIALE - (112 APPEZZAMENTI DI TERRENO DI PROPRIETÀ COMUNALE)	ORTO	21900
SANTA CROCE	ORTO DELL'ISTITUTO RELIGIOSO CASA CAPITANIO	ORTO	42
SANTA CROCE	AIUOLA AUTOGESTITA IN CAMPO SAN GIACOMO DALL'ORIO	ORTO	10
SANTA CROCE	CA' TRON, UNIVERSITÀ IUAV DI VENEZIA	ORTO	140
SANTA CROCE	ORTO PRESSO SCUOLA ELEMENTARE MANZONI	ORTO	ND

Agricoltura urbana nella Venezia lagunare. Orti e vigne presso istituzioni pubbliche, istituti religiosi e associazioni



dell'agricoltura urbana, che insistono su spazi generalmente di dimensione più consistente: è il caso delle attività agricole presso istituti pubblici e religiosi, o promosse da associazioni, su terreno pubblico o privato. Le destinazioni d'uso prevalenti sono l'orto e la vigna, spesso associati. Molte delle esperienze sono rivolte all'autoconsumo, in pochi casi si rileva un'apertura anche al mercato.

Considerando orti e vigne nel centro storico, le cui localizzazioni principali sono riportate nella mappa allegata, possiamo avere un'idea preliminare dello spazio occupato dall'agricoltura urbana.

Si tiene conto delle realtà più consistenti e la stima è senz'altro per difetto, quantificabile in più di 25.000 mq produttivi circa che, con una forte concentrazione nell'isola della Giudecca, concorrono ad alimentare quella rete del verde, così importante per la città, e a coprire un fabbisogno di cibo che potrebbe ulteriormente espandersi.

## I flussi di beni alimentari in entrata: il sistema logistico veneziano

Marco Mazzarino, Lucio Rubini

Nell'esercitazione svolta dagli studenti il tema dei flussi di beni alimentari, in entrata a Venezia, non ha potuto trovare direttamente spazio.

È stato peraltro possibile avvicinarsi a questo argomento attraverso le elaborazioni in parallelo sviluppate nell'ambito della collaborazione a un progetto europeo, nella tesi di laurea magistrale di Luca Zampieron e nella tesi triennale di Alessandro Bracale, che qui ri-

prendiamo.

### Aspetti metodologici

Allo stato attuale sussiste un deficit importante di dati e informazioni aggiornate, complete e affidabili relativamente al trasporto merci e alla logistica urbana nel contesto veneziano. Tale deficit ostacola l'adozione di politiche efficaci in un quadro regolatorio coerente, in vista di un moderno piano integrato della mobilità (con la terminologia europea, di un *SUMP - Sustainable Urban Mobility Plan*), in cui anche la filiera alimentare potrebbe occupare un ruolo importante.

La definizione dei fabbisogni informativi ha seguito uno schema metodologico finalizzato a una quanto più completa ricostruzione della rete logistica urbana, prevedendo:

– mappatura dei **nodi logistici** presenti in ambito urbano (localizzazione, tipologia ecc.);

– mappatura dei **flussi** (origini-destinazioni, conteggi di traffico, filiere

merceologiche, scheduling e distribuzione temporale – compresa la stagionalità – dei flussi, clienti e fornitori, percorsi seguiti – routing, coefficiente di carico ecc.);

– rilievo della **flotta** impiegata (tipologie di imbarcazioni, capacità di carico, ore di operatività, consumi, ecc.);

– rilievo del livello di **servizio logistico** ai clienti (frequenze delle spedizioni, tempi di resa ecc).

La raccolta dati è stata possibile grazie alla stretta collaborazione con le associazioni degli operatori, assieme ai quali sono stati definiti parametri, variabili, criteri e metodi, per restituire concretamente la realtà operativa della logistica urbana; senza il loro supporto la possibilità di accedere – anche "fisicamente" – alla realtà operativa per il rilievo dei dati sarebbe stata compromessa.

Le informazioni "storiche" sul sistema logistico veneziano (Coses per l'Osservatorio del Traffico Acqueo, Transca-



La localizzazione dei punti di rilievo

re e FIT Consulting nell'ambito dello studio di fattibilità del centro interscambio al Tronchetto ecc.) benché numerose appaiono datate. Si tratta di dati e informazioni sviluppate dagli anni '90 fino al 2000, che non restituiscono parametri e variabili logistiche aggiornate per gli scopi odierni.

Altre campagne di indagine sviluppate negli anni recenti da enti di ricerca (in particolare dal Venice Project Center) arricchiscono le basi dati esistenti, ma non hanno la prerogativa di essere un osservatorio costante, in relazione con i soggetti decisori, sui temi del traffico acquico.

L'indagine sul campo dei nodi logistici urbani si è quindi focalizzata su parametri e variabili, per ogni nodo logistico urbano. La particolarità è il valore aggiunto rispetto a lavori precedenti sta anche nell'aver allargato l'interesse a tutta l'area lagunare, comprese le isole abitate della laguna nord (Murano, Burano). Questa scelta ha permesso una completa restituzione del sistema logistico lagunare, secondo questi parametri:

- operatività complessiva giornaliera (data e ora del rilievo, determinando, in particolare, le quantità complessive di merce in ingresso in città) per ogni singolo punto di interscambio gomma-acqua;
- scheduling e distribuzione oraria delle attività;

- tipologie merceologiche trattate, distinte in primarie e secondarie, da cui evincere il ruolo della catena del food;
- capacità di carico delle imbarcazioni (stimata in metri cubi);
- coefficienti di carico/riempimento (*load factors*) delle imbarcazioni;
- tipologia degli operatori, in modo da determinare le quote di mercato del trasporto conto terzi e proprio;
- flussi, sulla base del coefficiente di carico;
- caratteristiche della flotta (in termini di tipologia di imbarcazione - dipendente a sua volta dalla merceologia trasportata - e di capacità di carico, espressa in metri cubi);
- principali direttrici e destinazioni.

L'indagine si è svolta in un arco di 54 ore di rilievo a giugno 2016 presso i principali nodi/hub di trans-shipment: 1. Tronchetto, 2. Scomenzera, 3. Rio dell'Arzere, 4. San Giuliano, 5. Treporti. Ulteriori punti di indagine presso Murano e Burano hanno permesso un perfezionamento delle informazioni circa le direttrici di traffico.

La campagna di indagine è stata supportata da un'app realizzata ad hoc per il rilievo in tempo reale dei dati.

Analisi dei dati e discussione dei risultati

Un primo elemento rilevato, del tutto originale, riguarda la **quantità di merce** che ogni giorno entra in città. Il dato è riferito a una giornata feriala tipo in alta stagione. Complessivamente entrano a Venezia circa 6.600 metri cubi di merce al giorno.

Da tale stima si evince il ruolo prevalente svolto dal nodo del **Tronchetto**, che da solo assorbe circa il 60% dei volumi urbani complessivamente movimentati. Di rilievo anche il ruolo svolto dal nodo di **S. Giuliano**, che ne assorbe circa il 30%.

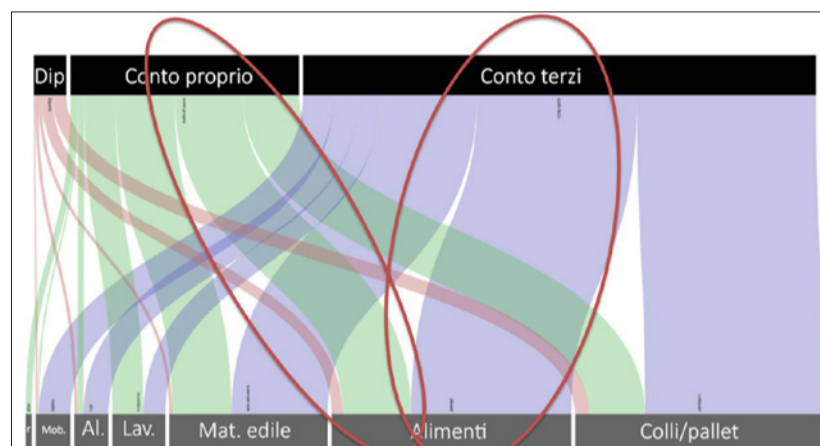
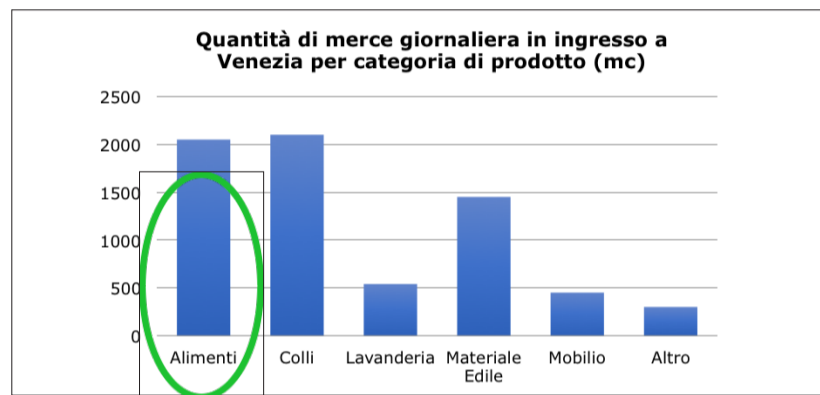
La distribuzione oraria delle attività presenta una concentrazione maggiore dell'operatività nella fascia oraria 8-10. Di fondamentale importanza appare la suddivisione merceologica dei beni mo-

vimentati. Dalla stima si evince che la filiera alimentare rappresenta, assieme alla categoria del trasporto di colli, quella prevalente in termini quantitativi per Venezia. Circa 2.000 mc di prodotti alimentari vengono movimentati presso i nodi, per i fabbisogni della città.

Ulteriore elemento oggetto di rilievo è stata la tipologia di imbarcazioni utilizzate, da cui si evince che più della metà delle imbarcazioni circolanti sono date dal cosiddetto "topo".

Un dato importante della rilevazione riguarda anche la ripartizione tra il trasporto in conto proprio e quello in conto terzi. È noto, infatti, che, nella maggior parte degli ambiti urbani, il trasporto in conto proprio sfugge alle rilevazioni, pur rappresentando una quota importante del mercato urbano; solo il conto terzi risulta formalmente

avvenuta) e assegnazione (mai avvenuta) del nuovo centro interscambio merci del Tronchetto, che avrebbe dovuto adeguare gli standard infrastrutturali e operativi della distribuzione urbana delle merci, in un'ottica di ottimizzazione del traffico generato dal trasporto merci, sulla stregua dei moderni *consolidation center* di terraferma per il delivering dell'ultimo miglio. Attualmente questa opzione, sebbene rincorsa costantemente negli ultimi vent'anni, sembra accantonata forse in via definitiva. Prende quota invece l'ipotesi di spostare quest'intervento in terraferma, infrastrutturando il nodo di san Giuliano. Ipotesi questa che necessiterà di approfondimenti, sia sul modello di gestione che nella stima dei benefici tanto per gli operatori che per la collettività.



riportato nei registri delle imprese. Ottenere una stima della quota del conto proprio è fondamentale per avere un quadro completo della mobilità merci urbana (il grafico sopra, esprime questa stima, riferendola inoltre alle tipologie di merce).

La filiera alimentare assorbe la quota maggiormente rilevante del conto proprio e, assieme a quella del collettame, anche quella del conto terzi.

### Spunti di policy

Su di un piano più generale, possono essere avanzate alcune proposte di policy per una **gestione efficiente della logistica veneziana**. Il punto di partenza è la constatazione che, in ambito urbano - e ciò vale in tutte le città - il sistema di trasporto merce è di fatto deregolamentato. Al contrario, ormai per prassi di policy internazionale consolidata, l'ambito urbano è da considerarsi, sotto il profilo della mobilità, un 'mercato regolato', che presenta esigenze di carattere sociale e ambientale di cui il soggetto pubblico deve farsi interprete. Ciò è possibile utilizzando strumenti di regolazione che si concretizzano nel *competitive tendering design* e nella previsione di infrastrutture (soprattutto nodali), concependo un quadro regolatorio moderno che comprenda organicamente tutte le componenti di mobilità.

Le politiche relative alla logistica urbana si sono concentrate nella realizza-

### Gli spazi della distribuzione commerciale (vendita all'ingrosso e al dettaglio)

Silvia Targa

Nelle nostre città oggi l'accesso al cibo è regolato in misura preponderante dalle varie forme di distribuzione commerciale. L'elaborazione dei dati della Camera di Commercio ha permesso di determinare il numero, le tipologie, la distribuzione e la localizzazione delle imprese di commercio di generi alimentari presenti nell'area urbana storica e insulare di Venezia alla data di novembre 2016.

Per quanto riguarda la macro-categoria 46, definita secondo la classificazione Ateco 2007 come "Commercio all'ingrosso", le elaborazioni dei dati hanno portato a identificare un totale di 26 attività, con una netta prevalenza nel sestiere di Santa Croce (10), seguito da Dorsoduro (5), San Polo (4), San Marco e Cannaregio (2), Castello, Lido, Burano-Torcello (1); l'isola di Burano e il Lido contano 1 altro esercizio ciascuno. Tuttavia, considerando la densità territoriale (data dal rapporto tra numero di esercizi e superfici delle varie zone), emerge come i sestieri che presentano una maggiore concentrazione di esercizi rispetto alla propria estensione sono San Polo (con una punta di 11,76 esercizi al Km<sup>2</sup>) e Santa Croce (con un valore di 8,4 esercizi al Km<sup>2</sup>), superando abbondante-

SESTIERI	ESERCIZI DI COMMERCIO ALIMENTARE ALL'INGROSSO	SUPERFICIE	ABITANTI	DENSITÀ TERRITORIALE (N. ESERCIZI/KM <sup>2</sup> )	DENSITÀ IMPRENDITORIALE (N. ESERCIZI OGNI 1000 ABITANTI)
Cannaregio	2	1,48 Km <sup>2</sup>	15.594	1,35	0,13
Castello - S. Elena	1	2,46 Km <sup>2</sup>	13.396	0,4	0,07
San Marco	2	0,54 Km <sup>2</sup>	3.746	3,7	0,53
Dorsoduro	5	1,96 Km <sup>2</sup>	6.429	2,55	0,77
S. Polo	4	0,34 Km <sup>2</sup>	4.622	11,76	0,86
S. Croce	10	1,19 Km <sup>2</sup>	4.937	8,4	2,24
Giudecca	0	0,59 Km <sup>2</sup>	4.464	0	0
TOT. CENTRO STORICO	24	8,56 Km <sup>2</sup>	53.188	2,8	0,45

SESTIERI	ESERCIZI DI COMMERCIO ALIMENTARE AL DETTAGLIO	SUPERFICIE	ABITANTI	DENSITÀ TERRITORIALE (N. ESERCIZI/KM <sup>2</sup> )	DENSITÀ IMPRENDITORIALE (N. ESERCIZI OGNI 1000 ABITANTI)
Cannaregio	58	1,48 Km <sup>2</sup>	15.594	39,2	3,7
Castello - S. Elena	51	2,46 Km <sup>2</sup>	13.396	20,7	3,8
San Marco	26	0,54 Km <sup>2</sup>	3.746	48,1	6,9
Dorsoduro	20	1,96 Km <sup>2</sup>	6.429	10,2	3,1
S. Polo	51	0,34 Km <sup>2</sup>	4.622	150	11
S. Croce	18	1,19 Km <sup>2</sup>	4.937	15,1	3,6
Giudecca	12	0,59 Km <sup>2</sup>	4.464	20,3	2,7
TOT. CENTRO STORICO	223	8,56 Km <sup>2</sup>	53.188	26	4,2

mente la media cittadina, pari a 2,8 esercizi al Km<sup>2</sup>. Anche in rapporto al numero di abitanti, i sestieri più forniti restano S. Croce e San Polo, che presentano, rispettivamente, 2,24 e 0,86 esercizi ogni 1000 abitanti, rispetto a una media urbana di 0,45.

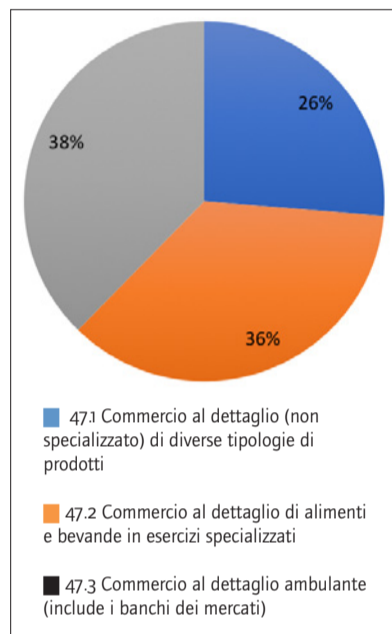
Analizzata la distribuzione delle imprese di tale categoria sul territorio si è passati a una disaggregazione tipologica. Considerando le sottocategorie Ateco indicate, risulta che le tipologie più diffuse di vendita all'ingrosso di generi alimentari sono quelle miste, che fanno riferimento alla vendita di più prodotti di differenti categorie.

Per quanto concerne le attività di commercio al dettaglio di beni alimentari, classificate all'interno della categoria 47 dal codice Ateco 2007, nel contesto considerato risultano presenti 309 esercizi, di cui 299 nel solo centro storico. Come si evince dalla tabella riepilogativa, la maggior parte delle imprese appartenenti a questa categoria risulta localizzata nella Venezia del centro storico e litorale, con una prevalenza nel sestiere di Cannaregio (58 localizzazioni), seguito da Castello e San Polo (51 localizzazioni ciascuna), dal Lido (50 esercizi), quindi da San Marco (con 26 attività), Dorsoduro (20), Santa Croce (18), Giudecca e Murano (in ciascuna delle cui isole sono localizzate 12 attività), Burano-Torcello (che ospitano complessivamente 11 attività).

Considerando il rapporto tra il numero di esercizi alimentari al dettaglio e la superficie territoriale, il dato medio per il solo centro storico veneziano è di 26 esercizi a Km<sup>2</sup>; invece, rispetto al numero di abitanti, la densità media è di 4,2 attività ogni 1000 residenti. Il sestiere di San Polo primeggia sia quanto a concentrazione di esercizi presenti (con un valore di 150 esercizi al km<sup>2</sup>), sia quanto a densità imprenditoriale (con un dato di 11 esercizi ogni 1000 abitanti); segue San Marco (che realizza 48,1 esercizi al Km<sup>2</sup> e 6,9 esercizi ogni 1000 abitanti); Cannaregio presenta una densità territoriale piuttosto alta rispetto alla media (39,2 esercizi al Km<sup>2</sup>), ma un indice basso (leggermente sotto la media) di densità imprenditoriale.

Più numerosa rispetto alla precedente, la classe 47 presenta anche una disaggregazione molto più articolata in sotto-categorie tipologiche. Sinteticamente, circa il 38% delle attività complessive di commercio al dettaglio sono di tipo ambulante, il 36% sono rappresentate dai negozi di generi alimentari specializzati, e il 26% si colloca come commercio non specializzato.

All'interno di queste tre macro-categorie, la sotto-categoria tipologica più rappresentata all'interno del tessuto urbano veneziano è quella dei mini-



mercati e altri esercizi non specializzati di alimenti vari (62 esercizi), seguita da una categoria mista di commercio al dettaglio ambulante - che include al suo interno anche i banchetti fissi collocati nei mercati - (con un totale di 53 esercizi); quindi seguono le attività di commercio ambulante di prodotti ortofrutticoli (37 localizzazioni), quelle di commercio al dettaglio di frutta e verdura fresca (29), quelle di commercio al dettaglio di carni e prodotti a base di carne (25), le rivendite al dettaglio di torte, dolciumi, confetteria (17), i supermercati (17), le imprese di commercio ambulante di prodotti ittici (13) e quelle di commercio al dettaglio di pesci, crostacei e molluschi (12). Infine sono 11 i negozi al dettaglio di bevande e 10 le attività di commercio al dettaglio di altri prodotti alimentari in esercizi specializzati.

I sestieri che registrano una presenza maggiore di imprese di commercio al dettaglio presentano anche una più alta diversificazione nella tipologia di attività. In particolare, risultano d'impatto da un lato la presenza delle categorie del commercio al dettaglio ambulante di prodotti ortofrutticoli e del commercio al dettaglio di frutta e verdura fresca) nella zona di Cannaregio, e dall'altro lato la diffusa e compatta presenza di minimercati e altri esercizi non specializzati di prodotti alimentari nelle zone di Castello, San Marco, San Polo, Lido e Santa Croce.

Per quanto riguarda l'evoluzione storica delle imprese, è possibile verificare l'andamento della vitalità imprenditoriale a partire dal 1996, anno in cui è stato istituito l'obbligo di iscrizione al registro imprese: pertanto, anche in questo caso tutte le imprese già attive precedentemente risultano aperte in tale anno. Secondo i dati della Camera di Commercio, 88 esercizi su 309 (il 28,4%) hanno più di venti anni di attività. La quota delle imprese più



giovani, insediate tra 2010 e il 2016, è abbastanza rilevante e rappresenta circa il 30% del totale. Non disponendo di dati sul turnover, non si può sapere quante di queste imprese siano andate a rimpiazzare attività chiuse e appartenenti alla stessa categoria, ed è quindi impossibile formulare altre analisi relative al trend storico.

Per quanto riguarda gli spazi occupati dalle imprese della categoria del commercio al dettaglio, i contenuti informativi del database ci dicono che circa il 73% degli esercizi svolge la propria attività presso la propria sede e il restante 27% in unità secondarie.

### Gli spazi di approvvigionamento alternativi

Sarah Stempfle

Accanto ai canali convenzionali di distribuzione e commercializzazione del cibo, negli ultimi decenni sono fiorite anche **reti agro-alimentari alternative**, piccole e minoritarie ma dalla straordinaria forza diffusiva e propositiva, che nell'ambito dei food studies sono state definite come *Alternative Food Networks* (Renting et al., 2000). Alla categoria di *Alternative Food Networks* (AFN) sono riconducibili una molteplicità di pratiche, variamente articolate e organizzate nei vari contesti locali, basate su un riavvicinamento fisico e relazionale tra produttori e consumatori che possa assicurare ai primi una remunerazione più equa e rapportata al valore del proprio lavoro, ai secondi una maggiore trasparenza, informazione e conoscenza tanto dei processi produttivi, quanto delle qualità e delle caratteristiche dei prodotti acquistati. Gli AFN generalmente si inscrivono nell'ambito di **filieri corte** ed esplicitamente impegnate nell'implementare una maggiore **sostenibilità sociale**,

**economica e ambientale** su scala locale. Le reti agro-alimentari alternative rappresentano spesso spazi di attivazione civica, in cui si cerca di intrecciare nuove e significative relazioni tra società, economia e ambiente, a partire dal cibo.

Una prima forma di AFN presente a Venezia è rappresentata dai mercati contadini (*farmers' market*) e da quelli biologici ed equosolidali, organizzati a cadenza settimanale. I primi permettono a una ventina di aziende agricole locali di attivarsi nella vendita diretta dei propri prodotti alimentari (freschi o trasformati). Per quanto riguarda la Venezia insulare, i mercati contadini sono due: uno si tiene tutti i lunedì nel centro storico, nel sestiere di Dorsoduro (Santa Marta, Calle Longhi); l'altro si svolge ogni venerdì mattina al Lido (sulla Riviera di Corinto). I *farmers' market* veneziani sono nati su iniziativa dell'Assessorato al Commercio, Tutela del consumatore e Qualità Urbana del Comune di Venezia, in collaborazione con alcune associazioni di categoria (Coldiretti, Cia, Confagricoltura e Copagri), al fine di promuovere e valorizzare le produzioni agroalimentari locali, di incentivare le forme di filiera corta, di diffondere il consumo di prodotti del territorio, freschi, di stagione, nonché di ridurre i trasporti e gli imballaggi dei beni alimentari, a beneficio di una maggiore sostenibilità ambientale. Recentemente, si è aggiunto un terzo mercatino più informale di vendita diretta di prodotti agricoli e artigianali, che si tiene il giovedì sera presso la sede dell'associazione "About", in Lista dei Bari (sestiere di Santa Croce). I mercati biologici ed equosolidali che propongono prodotti alimentari locali, invece, sono quello dell'Altraeconomia – aperto tutti i giovedì in Rio Terà dei Pensieri, nel sestiere di Dorsoduro – e quello del Carcere Femminile della

Giudecca – attivo ogni giovedì mattina sulle Fondamenta delle Convertite, sull'isola della Giudecca – dove si possono acquistare gli ortaggi coltivati con metodi naturali da una decina di detenute nell'ampio orto dell'istituto penitenziario, ospitato in una struttura ex-conventuale. Questa seconda tipologia di mercati, promossi da cooperative e produttori locali, sono sostenuti da una spinta più bottom-up che istituzionale e rivestono una più marcata valenza sociale. I mercati agro-alimentari alternativi affiancano quelli ittici e ortofrutticoli più tradizionali, che si tengono giornalmente: lo storico e pittoresco **mercato di Rialto** affacciato sul Canal Grande – fondato nel 1097 e diventato un fulcro imprescindibile della gastronomia locale e della vita urbana veneziana – e i più modesti **mercati rionali** di Rio Terà San Leonardo (Cannaregio), di Santa Margherita (Dorsoduro), di Via Garibal-

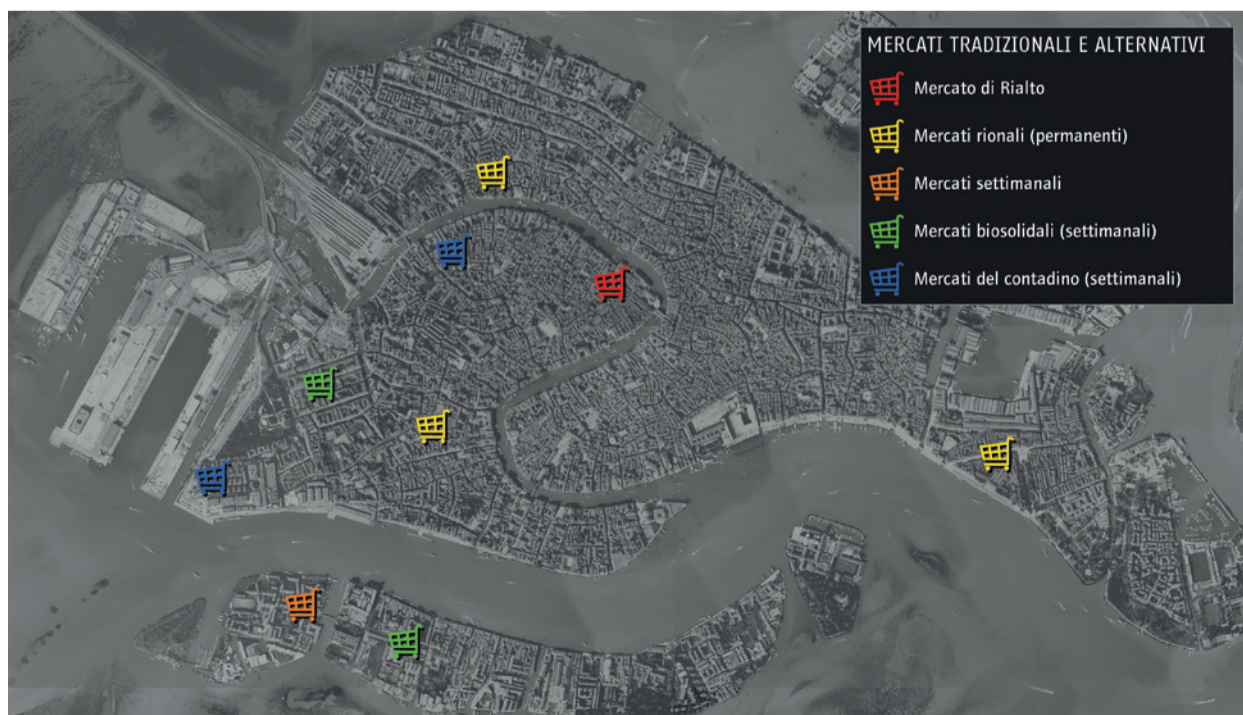
di (Castello), di Campo della Pescheria (nell'isola di Murano). Addizionalmente, a Murano, alla Giudecca e al Lido si organizzano altri mercati agro-alimentari settimanali (rispettivamente, a Rio Terà del Pizzo, a Sacca Fisola al venerdì e sulla Riviera di Corinto al martedì).

Un'altra forma di AFN è costituita dal **Gruppo di Acquisto Solidale** chiamato Veneziano GAS, attivo nel centro storico di Venezia dal 2001 per promuovere l'adozione di stili di vita consapevoli e scelte di consumo critico che esprimano una responsabilità sociale e ambientale: in particolare, la mission del gruppo è quella di:

- 1) promuovere il consumo e la diffusione di prodotti agro-alimentari etici, genuini, eco-compatibili, possibilmente biologici e a km 0;
- 2) sviluppare relazioni dirette con i produttori, privilegiando quelli piccoli e garantendo loro una giusta remunerazione;

3) attivare una rete di fiducia e di supporto mutuale tra gli iscritti.

Il GAS agisce principalmente attraverso l'acquisto collettivo di prodotti alimentari o di uso comune e la loro successiva redistribuzione, sulla base di liste d'ordine stilate congiuntamente. Il gruppo non agisce a scopo di lucro e non rappresenta una realtà economico-imprenditoriale. Veneziano GAS coinvolge più di 200 iscritti che acquistano direttamente da circa 20 produttori operanti sul territorio veneto e italiano, che si sforzano di lavorare nel rispetto dell'ambiente e dei diritti dei lavoratori, e che vengono scelti e monitorati attraverso visite e sopralluoghi da parte degli iscritti. Il gruppo è articolato in sei sottogruppi, distribuiti sulla base di criteri di prossimità e di vicinato: Cannaregio Alto, Cannaregio basso, S. Marco-Castello, S. Polo, Giudecca e Lido.





## Gli spazi del consumo fuori casa: la ristorazione

Sarah Stempfle

La ristorazione comprende un'ampia gamma di attività connesse alla somministrazione di alimenti e bevande preparati e pronti per il consumo, che prevedono la compresenza di funzioni diverse e che si evolvono continuamente con il variare degli stili di vita, delle abitudini sociali e alimentari e dei *drivers* di consumo: oggi il mondo ristorativo si profila come area di servizi molto più complessa e diversificata che in passato, che integra «nuovi ambiti, nuovi settori e di conseguenza anche nuovi attori e competitors» (Fornari, 2006). Nell'ambito della filiera alimentare, la ristorazione si colloca nella fase del consumo, e più specificamente del consumo fuori casa. In Italia, il consumo fuori casa non è legato solo al carattere funzionale del pasto, ma è sostenuto anche da un'ampia e consolidata cultura del cibo, che ingloba dimensioni conviviali ed edonistiche. La componente extradomestica dei consumi alimentari italiani è particolarmente rilevante, sia in termini economici che in termini di volumi: nel decennio 1999-2000 essa ha contribuito al 98% della crescita dei consumi alimentari complessivi (dati Eurostat), e nel 2014 è arrivata a coprire una quota pari al 35% di questi ultimi, presentando un trend incrementale moderato ma costante (dati Istat). Inoltre, pur avendo un'utenza mista, la ristorazione si profila come attività rivolta prevalentemente a target turistici, e presenta un nesso molto forte con i flussi turistici in una città come Venezia.

Prima di addentrarci in una più approfondita analisi della ristorazione nell'ambito di Venezia centro storico e isole attraverso i dati della Came-

ra di Commercio, ai fini di un inquadramento generale può essere utile far riferimento a elaborazioni prodotte solo a livello più aggregato, sia sul piano territoriale (scala comunale) che su quello settoriale (divisioni economiche). Secondo le elaborazioni del Servizio Studi e Statistica della Camera di Commercio, nel 2015 le localizzazioni relative alle attività di ristorazione nel Comune di Venezia risultano 3.202 e rappresentano l'11,1% delle localizzazioni economiche totali. Rispetto al 2014, si registra un incremento del 3,7% delle attività ristorative (a fronte di un aumento complessivo medio di tutte le attività dello 0,9%); i servizi di alloggio e ristorazione, inoltre, congiuntamente realizzano una crescita del 15,3% rispetto al 2009 (mentre il totale delle attività economiche subisce una contrazione del -1,2% nello stesso periodo), mostrando la forza trainante dei settori turistici nell'economia urbana.

In base alle elaborazioni effettuate sui dati della Camera di Commercio Venezia Rovigo Delta Lagunare, a novembre 2016 la consistenza del comparto ristorativo nel centro storico e nelle isole veneziane è risultata di 2.083 localizzazioni (di cui 1.243 sedi d'impresa e 838 unità locali).

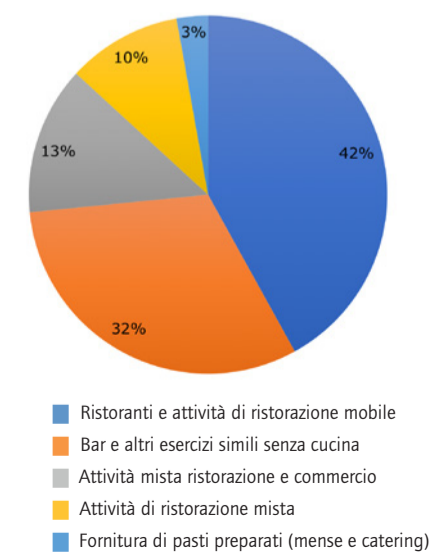
Tali numeri ci rivelano che una grande parte degli esercizi di ristorazione del Comune di Venezia (oltre il 65%) sono concentrati nella città insulare e litorale (che occupa poco più del 17% della superficie comunale complessiva ed è abitata da meno del 32% della popolazione). Dal momento che tali ambiti territoriali sono quelli maggiormente interessati dai flussi turistici, la consistenza rilevata sembra avvalorare l'ipotesi secondo cui gli esercizi ristorativi si sviluppino soprattutto in risposta alla domanda alimentare turistica. L'accurata ripulitura del database – ef-

fettuata scremando le unità locali o le sedi d'impresa non coincidenti con i luoghi di effettiva conduzione delle attività – ha poi permesso di individuare 1.348 esercizi realmente presenti (di cui 1.103 ubicati nel solo centro storico). Nell'ambito dei singoli sestieri, le attività si distribuiscono in modo disomogeneo. In termini assoluti, Cannaregio reca il maggior numero di esercizi (241), seguito da Castello (239), S. Marco (193), Dorsoduro (159), S. Polo (134), Santa Croce (114) e infine Giudecca (29). Al Lido sono presenti 169 esercizi, e nelle isole minori della laguna 70. Tuttavia, poiché i sestieri presentano estensione e numero di abitanti differenti, la densità territoriale e imprenditoriale delle attività di ristorazione varia. In rapporto alla superficie, i sestieri a maggiore concentrazione di esercizi risultano S. Polo, (con circa 394 esercizi al Km<sup>2</sup>) e S. Marco, (con circa 357 esercizi al Km<sup>2</sup>). A scalare, troviamo Cannaregio (circa 163 esercizi/Km<sup>2</sup>), Castello (circa 136 esercizi/Km<sup>2</sup>), Santa Croce (circa 96 esercizi/Km<sup>2</sup>), Dorsoduro (circa 81 esercizi/Km<sup>2</sup>) e la Giudecca (circa 49 esercizi/Km<sup>2</sup>). Complessivamente, il centro storico presenta una densità territoriale media di quasi 129 esercizi al Km<sup>2</sup>. In relazione al numero di abitanti, invece, le prime due posizioni si invertono: a S. Marco (in cui si contano 51,5 esercizi ogni 1000 abitanti) spetta il primato per densità imprenditoriale; S. Polo si colloca al secondo posto (con 28,9 esercizi/1000 abitanti); seguono Dorsoduro e Santacroce (circa 20 esercizi ogni 1000 abitanti); Castello (18,7 esercizi ogni 1000 abitanti); Cannaregio (15,4 esercizi ogni 1000 abitanti); la Giudecca (10 esercizi ogni 1000 abitanti). Il valore medio per il centro storico è di 20 esercizi ogni 1000 abitanti. Per avere un termine di paragone, possiamo considerare l'indice di densità

SESTIERI	ESERCIZI DI RISTORAZIONE	SUPERFICIE	ABITANTI	DENSITÀ TERRITORIALE (N. ESERCIZI/ KMQ)	DENSITÀ IMPRENDITORIALE (N. ESERCIZI OGNI 1000 ABITANTI)
Cannaregio	241	1,48 Km <sup>2</sup>	15.594	162,84	15,4
Castello - S. Elena	239	2,46 Km <sup>2</sup>	13.396	135,97	17,8
San Marco	193	0,54 Km <sup>2</sup>	3.746	357,41	51,5
Dorsoduro	159	1,96 Km <sup>2</sup>	6.429	81,12	20
S. Polo	134	0,34 Km <sup>2</sup>	4.622	394,23	28,9
S. Croce	114	1,19 Km <sup>2</sup>	4.937	95,80	20
Giudecca	29	0,59 Km <sup>2</sup>	4.464	49,15	10
TOT. CENTRO STORICO	1.103	8,56 Km <sup>2</sup>	53.188	128,85	20

calcolato dal Centro Studi Fipe su base nazionale: in Italia si registra in media un numero di 440 imprese di ristorazione per 100.000 residenti (ovvero 4,4 esercizi ogni 1000 abitanti). I numeri della ristorazione veneziana arrivano quasi a quantuplicare questo dato, se consideriamo che nel centro storico sono presenti 1.103 esercizi per meno di 55.000 residenti. Su una base di 1000 abitanti, infatti, nella Venezia storica sono presenti in media 20 esercizi (con le già menzionate punte di 51,5 e di 28,9 esercizi nei sestieri di San Marco e San Polo), contro i 4,4 della media nazionale. Il dato risulta peraltro significativo anche rispetto alle densità calcolate per gli esercizi di commercio all'ingrosso e al dettaglio di generi alimentari, riportate nella precedente sezione (rispettivamente, 0,4 e 4,2). Sul piano tipologico, dall'analisi effettuata in base delle categorie Istat (Codice Ateco 2007) con cui è codificato il database, emerge un settore fortemente polarizzato da "ristoranti e attività di ristorazione mobile" (563 attività, pari al 41,9% del totale) e da "bar e altri esercizi simili senza cucina" (423 attività, pari al 31,5% del totale), abbastanza in linea con la segmentazione individuata da Fipe (2015) a livello nazionale. Le attività di "fornitura di pasti preparati" (cioè mense e catering continuativi oppure per eventi), con 38 esercizi attivi, rappresentano il 2,8% del totale. Inoltre, categorie non irrilevanti che non trovano riscontro nei da-

ti nazionali sono rappresentate dalle attività che svolgono un servizio ristorativo di tipo misto (139 esercizi, pari al 10,3% del totale, riportano più codici) e dalle attività che esercitano al contempo ristorazione e commercio all'ingrosso e/o al dettaglio (180 attività, pari al 13,4% del totale, riportano due o tre dei codici Ateco 56, 46 e 47). La distribuzione tipologica risulta abbastanza omogenea all'interno dei vari sestieri. L'esercitazione ha previsto anche una fase di esplorazione sul campo, che ha permesso di affinare la tassonomia tipologica, individuando delle varietà più specifiche del mondo ristorativo veneziano, legate alla tradizione gastronomica locale e allo stile di vita pedonale della città (osterie, wine-bar, baccari e cicchetterie).



Come per le attività di commercio di beni alimentari, anche per quelle ristorative è possibile determinare l'evoluzione storica solo a partire dal 1996, anno in cui è stato introdotto l'obbligo di iscrizione al registro imprese. Possiamo rilevare che i pubblici esercizi aperti da almeno un ventennio sono 326 (circa il 24% del totale); l'andamento di apertura di attività è piuttosto oscillante fino al 2011, e poi mostra una consistente ripresa (seppur con un trend altalenante), toccando un notevole apice di aperture nel 2014. Con i dati a disposizione, non è stato possibile invece ricostruire il trend delle cessazioni d'attività, e conseguentemente della nati-mortalità delle imprese.

Sebbene il sistema alimentare urbano sia stato interpretato come "infrastruttura invisibile della città" (Pothukuchi e Kaufman, 1999) in virtù della sua intrinseca pervasività, delle sue multiformi configurazioni e delle sue molteplici componenti funzionali/immateriali, la dimensione fisica degli spazi del cibo non è affatto irrilevante, soprattutto se parliamo di quelli legati al consumo extradomestico nel tessuto urbano veneziano. Alla consistenza dei 1.348 esercizi ristorativi presenti, dobbiamo infatti aggiungere almeno due elementi. Un primo dato significativo è rappresentato dalle 838 unità locali delle attività di ristorazione che risultano ubicate a Venezia centro storico e isole: poiché 1044 esercizi effettivi appaiono localizzati presso la loro sede legale e 304 presso un'unità locale, le restanti 534 unità locali costituiscono evidentemente dei locali di servizio (solo 81 dei quali sono esplicitamente segnalati nel database della Camera di Commercio come magazzini, depositi, spogliatoi, laboratori di gastronomia, uffici ecc).

Un secondo elemento rilevante da considerare è quello dei **plateatici**, ovvero degli spazi esterni pubblici (o aperti al pubblico passaggio) che vengono occupati più o meno stabilmente dalle attività commerciali, previo rilascio di concessione da parte dell'Amministrazione e della Soprintendenza. Sebbene non siano disponibili dati aggiornati e completi sull'attuale estensione e distribuzione dei plateatici, e in particolare di quelli occupati dalle attività di ristorazione, la loro entità è tangibilmente importante.

## Problemi e opportunità verso una Strategia Urbana del Cibo

Con l'analisi condotta sul centro storico di Venezia, gli studenti hanno avuto modo di cogliere l'importanza della valutazione dei sistemi urbani del cibo, per supportare processi informati di *decision-making* e *policy-making*, nonché per misurare in itinere i risultati e i progressi conseguiti con l'implementazione di programmi e progetti. Metodologicamente, è stato messo a fuoco uno dei principali ostacoli all'elaborazione di strategie e politiche alimentari appropriate ed efficaci a livello urbano: la mancanza di una solida base conoscitiva, che possa indirizzare e al contempo massimizzare risorse e sforzi verso una maggiore sostenibilità e resilienza. Molti studi dei sistemi del cibo si imbattono proprio in una ricorrente scarsità e frammentazione di dati utili a definire, in primo luogo, un adeguato quadro analitico (in base al quale poter identificare obiettivi

e azioni da intraprendere), e in secondo luogo, un sistema di monitoraggio e valutazione nel tempo (utile anche a ridefinire, eventualmente, le strategie d'intervento). Anche per la città di Venezia si è ritenuto pertanto di basare importanza colmare l'attuale *gap* informativo sulle complesse questioni alimentari urbane: in prima istanza, costruendo un apparato di dati il più possibile completo, significativo e aggiornato (nonché aggiornabile) che restituisca le condizioni, le caratteristiche e le proprietà del sistema del cibo. In seconda istanza, sarebbe opportuno lavorare alla selezione di set di indicatori che possano misurarne lo stato, le dinamiche e i *drivers* di trasformazione, definiti preferibilmente con approcci di tipo *theme-based* e *goal-oriented*, ritenuti più appropriati dalla recente letteratura sul *food system assessment*, per cogliere esaurientemente la varietà e la multidimensionalità degli aspetti costitutivi dei sistemi alimentari.

L'esplorazione del sistema urbano del cibo restituisce ovviamente una prima lettura che necessiterebbe di indagini più mirate. Ad esempio, pur restando su di un piano conoscitivo/valutativo, sarebbe opportuno ricostruire l'insieme delle relazioni tra le varie scale messe in gioco dal sistema del cibo. Questo, infatti, intercetta **scale territoriali differenti**, sia in relazione alle reti e ai processi socio-economici attivati (a livello locale, sovralocale e globale), sia in relazione agli effetti e agli impatti generati (in primo luogo sul piano ambientale) che si estendono sempre al di fuori dei confini urbani. Un ulteriore approfondimento dovrebbe essere rivolto alla **struttura quantitativa e qualitativa dei flussi alimentari**.

L'analisi quantitativa dei flussi in entrata e in uscita dalla città consente infatti di stimare il bilancio metabolico legato al cibo, quale indicatore sintetico di sostenibilità urbana. Entrare nel merito di questioni qualitative, invece, permette di comprendere più a fondo le dinamiche di funzionamento del sistema alimentare, e quindi anche di identificare meglio gli spazi di manovra e gli ambiti di intervento prioritari. Su alcune delle questioni che andrebbero meglio indagate nell'ottica di definire, anche per Venezia, una **strategia urbana del cibo**, si sta già lavorando all'interno del Dipartimento di Progettazione e Pianificazione in Ambienti Complessi. Per il *policy maker* può essere utile, ad esempio, far riferimento a un repertorio di pratiche innovative introdotte, in altri contesti, nei diversi segmenti del sistema alimentare urbano. Su questo aspetto è in costruzione il *CibOsservatorio* che offre una ricognizione generale di strategie e strumenti di *assessment* per i sistemi alimentari e una rassegna specifica di buone pratiche, attivate in Italia e in contesti internazionali, per iniziativa tanto pubblica quanto privata, con l'intento di supportare i primi tentativi italiani di lavoro per la definizione di strategie alimentari urbane. Più in generale è necessario passare, anche per Venezia, da un approccio alla città, al metabolismo della città, di tipo lineare, che si esprime attraverso la registrazione dei flussi in entrata e in uscita, a un rilievo di quel che accade nei processi di trasformazione, distribuzione e consumo all'interno della città, favorendo la chiusura dei cicli in un sistema metabolico circolare.

Il tema dei rifiuti e delle eccedenze alimentari, in quest'ottica, è fra quelli che dovrebbero trovare con urgenza spazio nelle agende delle città. Molti attori, istituzionali e non, sono all'opera in questo campo, ma ricondurre la problematica all'interno di una strategia urbana, in un quadro di azioni più sistematiche, darebbe sicuramente maggiore efficacia agli interventi. Per Venezia, e in particolare per il settore della ristorazione, si tratta probabilmente da una parte di riallacciare un più sinergico **rapporto con la campagna**, con le isole minori della laguna (storicamente il compostaggio serviva a fertilizzare i suoli troppo poveri e sabbiosi di alcune isole, come nel caso di Sant'Erasmo), dall'altra di alimentare **politiche di inclusione sociale**, attraverso la redistribuzione di eccedenze. Anche su questi aspetti, il gruppo di ricerca a lavoro sul progetto Horizon2020 "UrbanWins" sta sviluppando esplorazioni all'interno del contesto regionale veneto, ricostruendo l'attuale quadro degli attori, i cosiddetti "donatori" (grande distribuzione organizzata, ristoranti, aziende agricole ecc.), le organizzazioni di raccolta (organizzazioni back line e front line), le organizzazioni agevolatrici (che utilizzano piattaforme digitali) e lo strutturarsi di reti e processi.

Si lavora nell'auspicio che anche Venezia che, come si è ricordato, è tra le città firmatarie della **Carta di Milano**, voglia potenziare la sua azione in questo campo. Al momento, la città non si sta dotando di strumenti valutativi, regolativi o di policy specifici, cioè non sta procedendo all'elaborazione di piani o strategie dedicate, ma sembra piuttosto avviare uno sforzo di messa a sistema di pratiche e progetti esistenti o emergenti, promossi dalle istituzioni o dalla società civile, che possono avere ricadute su una delle molteplici dimensioni del cibo (ambientale, sociale, educativa, culturale ecc.), ricollocandole all'interno di una nuova cornice di *food issues*. L'impegno andrebbe probabilmente alimentato in più direzioni e indirizzato in modo più efficace e incisivo, includendo maggiormente le tematiche alimentari all'interno delle politiche urbane e della pianificazione locale. Non si tratta tanto di ampliare ulteriormente la già vasta gamma degli strumenti di regolamentazione e pianificazione esistenti, quanto piuttosto di produrre innovazione partendo innanzitutto dai toolkit esistenti.

Uno spazio d'intervento da sviluppare con maggiore facilità, infatti, si trova all'interno degli strumenti già operativi: pensiamo al Regolamento comunale per la tutela e la promozione

del verde in città, che potrebbe ulteriormente espandere le misure di affidamento a gruppi di cittadini, di cura di spazi verdi, anche con destinazione agricola, o a quello relativo alle attività di somministrazione di alimenti e bevande.

Nell'ottica di dare a Venezia, nella sua dimensione metropolitana, una strategia urbana del cibo, si possono formulare alcune ipotesi di lavoro, indicazioni iniziali di policy, organizzate in tre campi di intervento: **filiera, settori economici, processi**.

A livello di **filiera**, quella del pane e quella ortofrutticola potrebbero essere i due assi su cui iniziare a lavorare prioritariamente in un'ottica di ri-localizzazione e ri-territorializzazione del sistema alimentare urbano, per più ordini di ragioni. Da un lato, si tratta di prodotti freschi o freschissimi facilmente valorizzabili nelle reti corte e dirette, che offrono maggiori opportunità d'integrazione verticale e orizzontale della filiera locale, e che possono partecipare in modo più diretto alla gestione sostenibile delle risorse agro-ambientali e alla mitigazione degli impatti ambientali. Dall'altro lato, si tratta di prodotti di consumo quotidiano diffuso (in particolare il pane) o che rappresentano la base di un'alimentazione sana (in particolare la verdura e la frutta di stagione, che dovrebbero essere integrate stabilmente e in misura importante nella dieta giornaliera). Lavorando rispetto a **settori economici**, invece, un ambito particolarmente problematico e al contempo strategico del sistema del cibo nella Venezia insulare (soprattutto nel centro storico) è sicuramente la **ristorazione**: in relazione al peso che nel contesto specifico ha il settore turistico, attraverso la sperimentazione di nuove pratiche organizzative (sia interne, sia lungo la filiera) e/o di forme di adattamento tra domanda e offerta, la ristorazione potrebbe partecipare attivamente a un ripensamento del sistema agro-alimentare locale incentrato sulla ricostruzione della catena sinergica territorio-cibo-tavola.

Infine, per strutturare un quadro d'azione sulle tematiche alimentari a livello urbano è fondamentale l'attivazione di **processi** e di **reti di attori**. La letteratura riconosce l'importanza di adottare per i sistemi urbani del cibo degli approcci olistici e compresivi sul piano analitico-interpretativo, e degli approcci di tipo territoriale e *place-based* sul piano strategico-operativo: che tengano conto dei caratteri e delle specificità di contesto, nonché delle esigenze espresse dalla popolazione e delle priorità politiche; che mobiliti-

no il potenziale endogeno delle risorse locali (materiali e immateriali) e degli attori coinvolti nelle questioni alimentari; che (ri)costruiscano delle relazioni più ampie e profonde (OECD/FAO/UNCDF, 2016). Inoltre, si richiama fortemente la necessità di attivare **percorsi partecipativi** e di favorire coordinamento orizzontale e verticale tra istituzioni e società civile nella definizione degli obiettivi e dei metodi di lavoro, nonché nell'implementazione di programmi e progetti.

Se l'adozione di strategie del cibo sistematiche e integrate è un obiettivo importante da raggiungere, la presenza di una sensibilità diffusa e di pratiche di comunità e d'impresa virtuose, che agiscano sul tema cibo, è un presupposto fondamentale per sorreggere piani più ambiziosi, efficaci e condivisi.

Studenti dei corsi di *Politiche del Paesaggio e dello Spazio Rurale* e di *Applicazioni Informatiche per il Planning e l'Urban Design* del corso di laurea in *Urbanistica e Pianificazione del Territorio* a.a. 2016-2017

Alò Cecilia  
Andreas Davide  
Baban Andreea  
Benetollo Martina  
Bernardi Michele  
Bonora Alberto  
Bonora Roberto  
Bruttomesso Andrea  
Camerotto Arianna  
Campanelli Saverio  
Colla Stefania  
Cusinato Alice  
Dalle Rive Giada  
Damin Marco  
Dantone Eleonora  
Fantini Rachele  
Ferretto Laura  
Gasperat Diego  
Gava Andrea  
Gendron Alessia  
Giacuzzi Carolina  
Marcaggi Mattia  
Momentè Rachele  
Nalin Alessandro  
Paganin Silvia  
Pastore Andrea  
Peterle Marianna  
Previato Loris  
Rizzi Irene  
Ruzzenenti Valentina  
Segatto Giulio  
Sonego Ambrogio  
Testa Jasmine  
Tibò Viviana  
Yu Zhenyang  
Zatti Damiano  
Zilio Samuele

