



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

X LEGISLATURA

*ALLEGATI ALLA DELIBERAZIONE CONSILIARE N. 62 DEL 30 GIUGNO 2020
RELATIVA A:*

PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (PTRC)

ALLEGATO A



REGIONE DEL VENETO

PTRC

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento



Relazione illustrativa con i “Fondamenti del Buon Governo”

Contenuti:

- Relazione illustrativa
- “Fondamenti del Buon Governo”



Elaborati:

- Relazione illustrativa con i “Fondamenti del Buon Governo”
- Elaborati grafici scala 1:250.000:
 - Tav. Ricognizione degli ambiti di tutela del PTRC 1992
 - Tav. 01a Uso del suolo – Terra
 - Tav. 01b Uso del suolo – Acqua
 - Tav. 01c Uso del suolo – Idrogeologia e Rischio Sismico
 - Tav. 02 Biodiversità
 - Tav. 03 Energia e Ambiente
 - Tav. 04 Mobilità
 - Tav. 05a Sviluppo economico produttivo
 - Tav. 05b Sviluppo economico turistico
 - Tav. 06 Crescita sociale e culturale
 - Tav. 07 Montagna del Veneto
 - Tav. 08 Città, motore del futuro
- Elaborati grafici scala 1:50.000:
 - Tav.09 Sistema del territorio rurale e della rete ecologica (n. 23 tavole)
- Tav. 10 PTRC Sistema degli obiettivi di progetto
- Quadro conoscitivo
- Documento per la valorizzazione del paesaggio Veneto
- Norme Tecniche
- Rapporto Ambientale – Sintesi non tecnica– VInCA

PTRC

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

Luca Zaia

Presidente della Regione del Veneto

Cristiano Corazzari

Assessore al Territorio, Cultura e Sicurezza

Responsabili della progettazione

Elisabetta Pellegrini

Area Infrastrutture e Lavori Pubblici

Salvina Sist

Direzione Pianificazione Territoriale

Franco Alberti

U.O. Pianificazione Territoriale Strategica e Cartografia

Consulenza progettuale

Roberto Rossetto

Terre srl

Consulenza giuridica

Lorenzo Minganti

Gruppo di Lavoro

Direzione Pianificazione Territoriale

Alberto Miotto

Andrea Bonato

Carla Spolaor

Nicoletta Spolaor

Monica Tomaello

Francesca Martini

Servizio Tecnico

Terre srl - Collaboratori

Stefano Doardo

Mauro Zanardo

Marco Urgenti

Michele Napoli

Alice Puppini

Il percorso del PTRC ha avuto come Protagonisti:

2013

Responsabili della progettazione:

Silvano Vernizzi
Segretario Regionale Area Sviluppo del Territorio

Vincenzo Fabris
Commissario per il Territorio

Romeo Toffano – Maurizio De Gennaro (interim)
Dirigente Direzione Pianificazione Territoriale e Strategica

Ufficio di Piano:

Alberto Miotto, Sandro Baldan, Narciso Tasinato, Roberto Pelloni, Nicoletta Spolaor, Salvatore Ferrante
Aggiornamento dei contenuti territoriali

Carla Spolaor
Attività di comunicazione e promozione territoriale

Francesca Franzin
con **Marilena Zamuner**
Segreteria di Piano

Apporti disciplinari specialistici:

Mariano Carraro
Segreteria Regionale Ambiente
Tiziano Pinato, Luigi De Lucchi, Dorianò Zanette
Direzione Difesa del suolo
Giuseppe Fasiol
Direzione Strade Autostrade e Concessioni
Stefano Angelini
Direzione Infrastrutture
Luigi Zanin
Unità di progetto Logistica
Riccardo De Gobbi
Direzione Agroambiente

Valutazione ambientale strategica

Davide Longhi
Con **Domenico Patassini**

Valutazione di incidenza ambientale

Giovanni Battista Pisani

Consulenti del Piano:

Patrizia Marzaro, Marino Breganze
Università degli Studi di Padova
(Dip. di diritto pubblico, internazionale e comunitario)
Vincenzo Bixio
(Dip. ICEA)
Claudio Modena
(Dip. ICEA)

Amerigo Restucci
Università IUAV di Venezia

Roberto Casarin, Francesco Baruffi, Cristiana Gozzi
Autorità di Bacino dell'Alto Adriatico

Collaboratori:

Matteo Benato, Nicola Boscolo, Davide Bustreo, Silvia Campesato, Valeria Ercolin, Matteo Pettenuzzo, Marco Pietrobon, Daniele Putti, Chiara Quaglia, Giacomo Scapin, Fausto Tonazzo

Apporti tecnici:

Valentina Boscolo, Elisa Padovan, Giulia Saccardo, Gianluca Ramo

Audiovisivi:

Stefano Minuz

Franco Alberti, Fabio Mattiuzzo, Claudio Perin, Ignazio Operti
Direzione Urbanistica e Paesaggio

Maurizio De Gennaro, Massimo Foccardi
Unità di Progetto SIT e Cartografia

Contributi

Laura Cipriani, Laura Fregolent, Elena Gissi, Francesco Musco

Istruttoria della Valutazione ambientale strategica

Paola Noemi Furlanis
Unità di Progetto coordinamento Commissioni (VAS Vinca Nuvv)

2009

Progettisti del Piano:

Direzione Scientifica

Roberto Casarin

Segretario Regionale all'Ambiente e Territorio

Responsabile del progetto di Piano

Romeo Toffano

Dirigente Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi

Coordinatore del progetto di Piano

Antonella Camatta

Dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale

Referenti per apporti tecnico scientifici:

Urbanistica

Vincenzo Fabris

*Commissario Straordinario per l'attuazione della
Riforma del Governo del Territorio*

Rete Ecologica e Parchi

Beniamino Faganello

Dirigente del Servizio Parchi ed Aree naturali Protette

Graziano Martini Barzolari

Dirigente del Servizio Reti Ecologiche e Biodiversità

Valutazione Ambientale Strategica

Marco Zanetti

Dirigente Servizio Coordinamento

Quadro conoscitivo

Maria Teresa Coronella

Dirigente Direzione Statistica

Maurizio De Gennaro

Dirigente U. P. S.I.T. e Cartografia

Ufficio di Piano:

Alberto Miotto, Sandro Baldan,

Carla Spolaor, Nicoletta Spolaor

con Nicola Paccagnella, Marco Pietrobon,

Silvia Campesato, Valeria Ercolin

Apporti tecnici

Lisa De Gasper, Daniele Putti, Laura Franzoso,

Nicola Boscolo, Salvatore Ferrante

Norme Tecniche

Cesare Lanna

con l'alta consulenza culturale di:

Ulderico Bernardi

Ferruccio Bresolin

Paolo Feltrin

Mario Rigoni Stern

Eugenio Turri

Consulenti del Piano:

Bruno Dolcetta

Università IUAV di Venezia DU

Vittorio Pollini, Franco Posocco, Pasqualino Boschetto

Università degli Studi di Padova, DAUR

Marisa Fantin, Francesco Sbetti

Istituto Nazionale di Urbanistica

Gabriele Zanetto, Gianni, Moriani, Alessandro Calzavara

Università Ca' Foscari, Centro Interdipartimentale IDEAS

Giuseppe Roma, Stefano Sampaolo

Fondazione CENSIS

Andrea Drago, Sandro Boato, Paola Salmaso

ARPAV

Carlo Terrabujo, Paola Berto

Veneto Agricoltura

Andrea Agapito Ludovici, Alessandra Perego,

Luigino Ghedin

WWF Italia

Marino Breganze, Francesco Curato, Patrizia Marzaro

Consulenza giuridica

Consulenza tecnico-scientifica

Davide Longhi e Viviana Ferrario

Apporti giuridici

Antonella Ballarin

Valutazione Ambientale Strategica

Carlo Bartolini

Rete ecologica

Maria Elena Dall'Acqua, Gianluca Salogni,

Mattia Vendrame

con **Laura Magnabosco, Umberto Trivelloni**

Ambiti di Paesaggio - Atlante ricognitivo

Ufficio di Piano

Relazione Illustrativa

Ufficio di Piano

Apporti Urbanistici

Franco Alberti, Ignazio Operti,

con **Silvia Bresin, Loris Dall'Antonia,**

Giuliano Dicasillati, Giorgio Doria, Pio Fabbian,

Mario Favaretto, Arnaldo Gomirato,

Giuseppe Manoli, Fabio Mattiuzzo, Vittorio Milan,

Claudio Perin, Francesco Tomaello,

Stefano Vianello

Quadro Conoscitivo

Massimo Foccardi, Valeria Vonghia

con **Aldo Marolla, Mauro Nordio, Federico Mirarchi**

Progetto Architettura del Novecento nel Veneto

Ufficio di Piano

Consulenza per il coordinamento fra i livelli di Pianificazione

Bruno Barei

Consulenza tecnico-scientifica

M. Bruna Zolin, Camillo Pluti, Leonardo Marotta,

Francesco De Mori

Consulenza scientifica

Cesare Lasen, Gabriella Buffa

Consulenza scientifica

Gabriele Paolinelli, Benedetta Castiglioni,

Bernardino Romano

Alta consulenza culturale

Amerigo Restucci

Apporti

Paola Agostini, Wanda Antoniazzi, Roberto Anzaldi,

Josè Roberto Bavaresco, Vincenzo Bixio, Ugo Bonato,

Maria Cristina Bordin, Antonio Bortoli, Giuseppe Casagrande,

Maurizio Dal Cengio, Franco Fabris, Luca Ferrarese,

Antonio Foscarini, Danilo Gerotto, Mauro Grison,

Francesca Lazzari, Dario Lugato, Fabio Mabilia,

Paolo Mozzi Pagio, Luciano Parenti, Marco Parodi,

Elisabetta Pellegrini, Clara Peranetti, Carlo Perini, Franco

Posocco, Roberto Pugliese, Giampaolo Rallo, Silvia Roma,

Fiorenza Ronsisvalle, Franco Sensini, Romano Tiozzo,

Tiziano Tempesta, Marta Tognon, Franco Viola,

Dennis Wellington, Bruno Bernardi

Apporti tecnici sistema della logistica

Umberto Trame, Gian Michele Gambato

Apporti tecnici sistema insediativo e mobilità

Roberto Rossetto, Leopoldo Saccon, Francesco Finotto

Ordini degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti

e Conservatori del Veneto:

Franco Frison, il Consiglio dell'Ordine,

il Comitato Scientifico, Arianna Guadagnin

Provincia di Belluno

Giuseppe Cappochin, Nicla Bedin, Arianna Maretto

Provincia di Padova

Marzio Bottazzi, Angelo Lucchiari, Giovanna Bordin

Provincia di Rovigo

Italo Rebuli, Commissione Ordine Architetti PPC

Provincia di Treviso

Antonio Gatto, Marino Zancanella, Antonio Gatto

Provincia di Venezia

Paola Ravello, Francesco Chini, Donatella Martelletto

Provincia di Verona

Giuseppe Pilla, Annabianca Compostella, Paolo Pizzati,

Caterina Zuppa

Provincia di Vicenza

Cartografia e Comunicazione
Ufficio di Piano

PATCHWORK StudiArchitettura
con **Massimiliano Depieri, Elena Spolaore**
e **Chiara Quaglia, Riccardo Rampazzo,**
Francesco Zampiero, Laura Rossit,
Michele Sanavia, Matteo Tres, Salvatore Arena,
Ennio Soldera, Luca Vendrame, Elisa Zaccaria

Relazioni Interregionali
Tiziana Quaglia

Segreteria di Piano
Francesca Franzin
con **Marilena Zamuner**

Organizzazione trascrizione testi
Annamaria Menegazzi, Pandiani Diana, Veneranda Minelle,
Maria Pasqualetto, Ornella Senigaglia, Fanni Tarabotti

Coordinamento specialistico delle strutture Regionali

Loris Costantini
Segreterie Regionali Affari Generali e del Settore Primario
Sergio Trevisanato
Segreteria Regionale Attività Produttive Istruzione e Formazione
Mauro Trapani
Segreteria Regionale Bilancio e Finanza
Angelo Tabaro
Segreteria Regionale Cultura
Silvano Vernizzi
Segreteria Regionale Infrastrutture e Mobilità
Mariano Carraro
Segreteria Regionale Lavori Pubblici
Giancarlo Ruscitti
Segreteria Regionale Sanità e Sociale

Contributi per la redazione delle Tavole di Piano

TAVOLA 01A – Uso del suolo – Terra	<i>Direzione Piani e Programmi Settore Primario</i> Pietro Cecchinato <i>Direzione Agro Ambiente e Servizi per l'Agricoltura</i> Riccardo De Gobbi, Luigi De Lucchi <i>Unità Complessa Sistema Informativo Settore Primario</i> Silvia Majer, Carlo Giaggio
TAVOLA 01B – Uso del suolo – Acqua	<i>Direzione Difesa del Suolo</i> Marco Puiatti <i>con Michele Antonello, Patricia Pedersini,</i> Mauro Bettella, Daniele Piccolo <i>Direzione Geologia e Attività Estrattive</i> Erardo Garro <i>con Doriano Zanette</i>
TAVOLA 01C – Uso del suolo – Idrogeologia e Rischio Sismico	Ufficio di Piano
TAVOLA 02 – Biodiversità	<i>Direzione Foreste ed Economia</i> Guido Munari <i>con Maurizio Dissegna, Giovanni Carraro, Erica Zangrando</i> <i>Unità di Progetto Caccia e Pesca</i> Mario Richieri <i>con Sonia Calderola</i>
TAVOLA 03 – Energia e Ambiente	<i>Direzione Tutela Ambiente</i> Fabio Fior <i>con Luigi Masia, Corrado Soccorso, Fabio Strazzabosco,</i> Giuliano Vendrame, Marina Aurighi, Chiara Rossi <i>Unità Complessa Tutela Atmosfera</i> Roberto Morandi <i>Direzione Prevenzione</i> Giovanna Frison <i>con Ulderico Signorini</i> <i>Unità di Progetto Energia</i> Alberto Conte <i>con Aldo Fornasier</i> <i>Segreteria Lavori Pubblici - Protezione Civile</i> Orietta Rubin, Davide De Min
TAVOLA 04 – Mobilità	<i>Commissario Straordinario per l'Attuazione dell'Intesa Generale</i> <i>Quadro nel Settore dei Trasporti</i> Giuseppe Fasiol <i>Direzione Infrastrutture</i> Stefano Angelini <i>con Simone Zanini</i>
TAVOLA 05 A – Sviluppo Economico Produttivo	<i>Direzione Programmazione</i> Paolo Ceccato <i>con Tiziano Ghedina</i> <i>Direzione Sviluppo Economico, Ricerca e Innovazione</i> Italo Candoni <i>con Nadia Giaretta, Filippo Prataviera</i> <i>Direzione Sistema Informatico</i> Bruno Salomoni <i>Direzione Artigianato</i> Vittorio Scrocco <i>Direzione Industria</i> Michele Pelloso <i>Direzione Commercio</i> Giorgia Vidotti <i>con Laura Foscolo</i> <i>Direzione Progetto Venezia</i> Giovanni Artico <i>con Roberto Bertaggia, Paolo Campaci, Giovanni Ulliana, Michele Baldin</i>

TAVOLA 05 B – Sviluppo Economico Turistico

*Commissario Straordinario per le Attività Turistiche
e Promozione*
Paolo Rosso
con **Roberto Collodel, Alessandra Segato**
Direzione Mobilità
Bruno Carli
con **Ivan Fava, Elena Romano**

TAVOLA 6 – Crescita Sociale e Culturale

Direzione Lavori Pubblici
Andrea Cisco
con **Serena Bressan, Maria Mangano, Fabio Mantese,
Giorgio Vigo, Antonio Sambo, Sandro Perini**
Direzione Edilizia a Finalità Collettive
Antonio Canini
con **Mirella Falvo, Silvia Cagnin, Matteo Giri**
Direzione Edilizia Abitativa
Diego Rui
con **Marco Bellinello**
Direzione Beni Culturali
Fausta Bressani
con **Giulio Bodon, Anna Guolo**

TAVOLA 07 – Montagna del Veneto

Ufficio di Piano

TAVOLA 08 – Città, motore del futuro

Ufficio di Piano

TAVOLA.09 – Sistema del territorio rurale e della rete ecologica

Ufficio di Piano

TAVOLA 10 – PTRC Sistema degli obiettivi di progetto

Ufficio di Piano

INDICE

Lecture del territorio

1. Il Veneto ad un giro di boa. Un ragionamento di sintesi sul “Veneto al futuro”
2. La dimensione europea
3. Le trasformazioni del Veneto dagli anni 90 ad oggi: profilo statistico
4. Obiettivi strategici della programmazione regionale: dal (PRS) al (DEFER) 2018 - 2020. Il ruolo del PTRC

Obiettivi, contenuti e strumenti

5. La forma del Piano
6. La sostenibilità del Piano

Temi e strategie

7. Il paesaggio
8. La rete ecologica
9. L'interferenza insediativa nelle strutture ecosistemiche
10. Foreste: tra cultura, economia ed ecologia
11. Politiche territoriali nelle zone agricole del Veneto
12. Rischi e fragilità ambientali
13. Mobilità e logistica
14. Città motore di futuro
15. Il riordino delle aree produttive
16. La montagna
17. La cultura, il turismo e lo sport

Politiche per la città e l'assetto del territorio

18. Note sullo stato di attuazione della Legge Regionale n. 11/2004
19. Il bilancio di un lungo percorso di pianificazione: l'esperienza veneta

Note:

Il Comune di Sappada, a seguito dell'entrata in vigore della Legge n. 182 del 5 dicembre 2017, (Gazzetta Ufficiale n. 292 del 15/12/2017) è stato distaccato dalla Regione Veneto e aggregato alla Regione Friuli-Venezia Giulia, nell'ambito della Provincia di Udine. Analisi o descrizioni effettuate su tale Comune, ove citato o rappresentato nel presente elaborato, devono intendersi come mera attività conoscitiva finalizzata alla verifica di coerenza degli obiettivi e delle linee principali di organizzazione e di assetto del territorio delineati dal PTRC.

Il Veneto ad un giro di boa Un ragionamento di sintesi sul “Veneto al futuro”

Lo scenario del nuovo PTRC

Tra discontinuità e valorizzazione dei fattori identitari

Il Veneto costituisce un punto di riferimento di grande importanza per tutto il Paese, non solo per il rilevante contributo che offre dal punto di vista economico alla creazione del Pil nazionale, o per lo straordinario patrimonio ambientale, storico e culturale che racchiude, ma perché è una delle regioni che si misura più direttamente con le nuove sfide della modernizzazione.

Sfide che riguardano la capacità di dare risposte a nuove esigenze in un quadro profondamente mutato, in relazione tanto ad elementi di cornice generale, quanto all'evoluzione della società locale.

Il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), redatto a vent'anni dal precedente, deve sapere interpretare il cambiamento avvenuto ed offrire una prospettiva per il futuro. Gli studi e le elaborazioni fin qui condotte, in vista di questa nuova tappa, sono partiti proprio dall'assunzione della profonda modificazione degli scenari in cui è inserita la regione, dalla presa d'atto delle rilevanti trasformazioni che hanno riguardato la società veneta e dell'evoluzione dello stesso bagaglio culturale della pianificazione territoriale.

Il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) sottolinea come, a fronte dei cambiamenti strutturali del contesto economico e sociale di riferimento, sia improponibile pensare al futuro in termini di pura e semplice continuità col passato e che la discontinuità vada ricercata in uno sviluppo basato su fattori qualitativi, perseguendo da un lato il benessere e la qualità del vivere e dall'altro l'innovazione produttiva ed il mantenimento di un'alta e buona occupazione.

Sul fronte delle politiche del territorio ciò si traduce, anzitutto, in una visione capace di tener conto del carattere complesso dei processi in corso, e di dare risposte articolate ed integrate alle nuove domande che riguardano l'intreccio, in continua modificazione, tra spazio, economia e società.

La redazione del PTRC rappresenta un momento importante per fissare, in un'ottica di rinnovamento, alcuni grandi obiettivi di assetto spaziale e di uso delle risorse, in una logica che sappia guardare avanti. Oggi, quindi, deve avere non solo una dimensione normativa, ma anche un'anima strategica, capace di territorializzare le prospettive di sviluppo economico e sociale.

Il nuovo PTRC, intercettando i bisogni e le tendenze dei cittadini e delle comunità deve accompagnare, dal punto di vista dell'organizzazione spaziale, una società che sta compiendo uno sforzo importante per adeguarsi ai mutamenti strutturali legati alla congiuntura economica, ai nuovi trend demografici, all'apertura allo spazio europeo e mondiale. Nel "riqualificare il proprio sviluppo" deve saper interpretare, pertanto, i bisogni e le domande di qualità e identità degli spazi di lavoro e di vita, di efficienza e sostenibilità della mobilità collettiva, di tutela e valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio, di una adeguata condizione abitativa a costi accessibili.

Nel fare ciò, va posto bene in evidenza la consapevolezza che il territorio veneto non è solo l'esito di cinquant'anni di un accelerato processo di sviluppo produttivo ed insediativo, ma anche e soprattutto della stratificazione plurisecolare di valori culturali legati al suo utilizzo: un tale mutamento di paradigma rivolto all'affermazione della qualità delle trasformazioni non può, quindi, che valorizzare quegli elementi peculiari che ne costruiscono l'identità.

La risorsa città

Un tema centrale è quello relativo al ruolo delle politiche di sviluppo urbano, come chiave del rafforzamento competitivo della Regione.

Il tema è stato richiamato più volte, ed in varie sedi, con riferimento anche alla programmazione 2007-2013 in relazione agli obiettivi che l'Unione europea si è data per i prossimi anni: costruire in Europa

"l'economia basata sulla conoscenza più competitiva e dinamica del mondo".

Un peso crescente, quello delle città, in relazione alla capacità di attrarre attività economiche ad elevato valore aggiunto e ad alto contenuto strategico, ed al loro ruolo chiave di grandi scambiatori di flussi materiali ed immateriali.

Non c'è dubbio che il "Veneto delle città" costituisca una grande risorsa, tuttavia essa appare ancora in parte inespressa e non adeguatamente valorizzata. Eppure nel panorama nazionale le principali città della regione rappresentano una realtà di assoluto rilievo.

La crescita dei soggetti di domanda in Veneto si è accompagnata ad un parallelo processo di integrazione crescente della città entro un "sistema metropolitano" che dev'essere ancora misurato in tutta la sua realtà e più ancora, potenzialità. Il processo ha portato alla redistribuzione della popolazione sul territorio: si accentua la concentrazione della popolazione nella fascia centrale della regione, accompagnata, scendendo di scala, da caratteri dispersivi propri del modello di urbanizzazione prevalente in Veneto. Hanno perso infatti popolazione da un lato i comuni di dimensione urbana (quelli da 50.000 abitanti in su) e dall'altro quelli di dimensione molto minuta (sotto i 5.000 abitanti), mentre sono cresciuti i comuni di dimensione intermedia (tra 5.000 e 50.000 abitanti).

Nuovi traguardi per una crescita di qualità

I nuovi obiettivi di sviluppo che il PTRC assume riguardano:

- il rafforzamento della capacità di competere del sistema economico regionale, per continuare ad assicurare crescita ed occupazione, in un contesto di più aperta concorrenza internazionale in cui contano sempre di più i fattori di innovazione;
- la volontà di mantenere alta la coesione sociale, in un contesto di forte trasformazione della composizione della popolazione (calo della natalità

ed invecchiamento, molecolarizzazione delle famiglie) e di affermazione di nuovi stili di vita.

In relazione a tali macro-obiettivi e in rapporto alle tematiche più strettamente territoriali, la sfida della qualità come obiettivo socialmente condiviso, si deve declinare su alcune fondamentali linee di lavoro, certamente impegnative, quali:

- un riorientamento delle politiche di sviluppo in chiave di spazio europeo, in un contesto che vede su alcuni temi dilatarsi gli ambiti geografici di riferimento e perdere progressivamente di significato i vecchi confini;

- un impegno a tutto campo per tutelare risorse territoriali fondamentali e irriproducibili, in un contesto che tende a consumarle e/o a degradarle rapidamente;

- la valorizzazione di un fondamentale fattore distintivo del modello veneto, quale la articolazione del suo sistema di città, in un contesto nazionale ed internazionale in cui certamente contano anche masse critiche adeguate;

- una spinta alla riorganizzazione del sistema della mobilità e dei trasporti in una direzione di maggiore sostenibilità, in un contesto in cui, da un lato vi è un'elevata dispersione di aziende ed insediamenti abitativi, e dall'altro vi è una tendenza alla crescita degli spostamenti erratici legati soprattutto al tempo libero;

- il rafforzamento di centralità urbane capaci di strutturare e dare identità, in un contesto storico che ha rallentato i processi di gerarchizzazione urbana e territoriale.

Si tratta, in buona sostanza, delle stesse opzioni di fondo che sono alla base dello Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (1999) il quale, come è noto, si basa su:

- lo sviluppo di un sistema urbano policentrico ed equilibrato;

- la promozione di una concertazione integrata dei trasporti e delle comunicazioni che sostenga lo sviluppo policentrico del territorio;

- lo sviluppo e la conservazione dei beni naturali e culturali attraverso una saggia gestione.

-Competitività: "minoranze trainanti" e fattori territoriali

Dal punto di vista economico-produttivo, se in passato il Veneto ha rappresentato un modello basato sull'"innovazione senza ricerca", su un basso costo dei fattori di produzione come fattore vincente sul terreno delle esportazioni, oggi, a fronte della crisi di tali fattori, il sistema economico è chiamato alla difficile sfida di riposizionarsi su produzioni ad alto valore aggiunto, a procedere a più intensivi investimenti in ricerca e sviluppo, ad aumentare il capitale intellettuale coinvolto nel sistema produttivo.

Le analisi condotte negli ultimi anni convergono nel delineare una fase di transizione difficile dell'economia italiana, legata alle nuove sfide della globalizzazione e, ora, alla crisi prima finanziaria e poi anche economica, che hanno investito a partire della seconda metà del 2008 l'intero sistema mondiale, hanno disegnato scenari ancora più stringenti e drammatici.

Il cammino tracciato per il sistema veneto non ha alternative e va orientato:

- alla rimodulazione del sistema di imprese sull'esempio di una minoranza trainante che si misura anche sulla competizione internazionale (imprenditori di nicchia, big player, imprenditori "meticci" o medie aziende operanti su commessa), capace di investire in innovazione e andare su mercati globali; tali minoranze guardano al mondo, "sollevandosi" dal locale, dal territorio, hanno attenzione per i fattori immateriali (il design, il marketing, la distribuzione) si inseriscono in reti di relazione anche con partner produttivi lontani e lavorano per i mercati di destinazione finale aperti al mondo;

- al crescente valore economico di un geocentrismo che oggi vede vitali alcuni distretti, le città a forte rinnovamento di ruolo;

-crescente impegno imprenditoriale e professionale, sui settori della logistica, dei trasporti, della finanza, degli stessi servizi alle persone e alle comunità (dove si affacciano anche imprenditori extracomunitari integrati nel nostro modello di sviluppo e di piccola impresa).

E' questa triade che sta alla base della possibile, solida ripresa e della sua futura tenuta.

Sullo sfondo, fenomeni di evoluzione del sistema economico regionale che non sono solo quelli dei processi di delocalizzazione di alcune fasi produttive in aree a minor costo del lavoro, o dello spostamento verso est dell'interscambio commerciale, ma anche altri, che disegnano un quadro di maggiore articolazione e complessità rispetto ad immagini consolidate quali:

- il rinnovato ruolo dell'agricoltura di qualità;
- la diversificazione della domanda turistica;
- la ricomposizione dell'economia e dell'occupazione a favore dei servizi;
- la rincorsa ad elevare i troppo bassi tassi di spesa nel settore ricerca e sviluppo ed il livello di istruzione superiore che pur ha visto il raddoppio dei laureati negli ultimi 10 anni.

Posizionamento europeo e cooperazione territoriale

Il PTRC non può prescindere da una riflessione sulla collocazione attuale del Veneto e sulle sue prospettive di crescita di medio periodo, a partire dal riconoscimento di un nuovo orizzonte di riferimento, quello dello spazio sovraregionale ed europeo.

Un primo ambito su cui allargare lo sguardo è senza dubbio quello macroregionale. È ormai diffusa e matura la consapevolezza della necessità di superare una visione prevalentemente interna, integrandola con spazi di riflessione e di cooperazione alla scala interregionale, di quadrante territoriale, con la consapevolezza del proprio posizionamento nel contesto europeo.

Spingono in questa direzione:

- il processo legato alla costruzione dei grandi corridoi trans-europei, l'allargamento ad Est e la posizione del Veneto centrale rispetto ai traffici dall'Estremo Oriente, da e verso i Balcani e verso l'area mediterranea. Per la regione il fatto di essere crocevia rispetto ad alcune grandi direttrici (nord-sud ed est-ovest) assume un significato ambivalente, di problema e di opportunità, e ciò richiede un nuovo approccio al tema delle infrastrutture, intese come progetti di territorio e non come mere opere di ingegneria;

- il riconoscimento della riarticolazione dei territori regionali, dell'emergere di sistemi di interdipendenze materiali (flussi di merci, persone) e immateriali che, a seconda dei temi in gioco, riaggregano le parti e richiedono nuove forme di cooperazione territoriale;

- la consapevolezza di dover raggiungere a scala territoriale quelle soglie dimensionali critiche che, valorizzando sia la peculiarità dei luoghi che il gioco di squadra, meglio sostengono la competizione sul mercato globale.

Peraltro il Veneto, anche per la sua posizione geografica, è tra le Regioni che maggiormente hanno assunto una nuova conoscenza dell'importanza di questa dimensione, come dimostra l'iniziativa relativa alla consultazione interregionale per dare sostanza allo scenario di quella che è stata definita l'"Adria-Po Valley", un vasto ed importante ambito territoriale ancora non adeguatamente percepito e valorizzato all'interno dello spazio europeo.

In questo quadro appare una novità di grande rilievo l'impegno, recentemente sottoscritto nella "Carta di Venezia" da Veneto, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Piemonte e dalle Province autonome di Trento e Bolzano, di confrontare i rispettivi strumenti di pianificazione territoriale attualmente in fase di stesura, e dare corso ad un approfondimento di quelle tematiche territoriali, di comune interesse, che risultino utili per migliorare la qualità dell'abitare e del produrre.

Consumo e degrado delle risorse fisiche

Le dinamiche di sviluppo della società veneta in questi ultimi anni hanno raggiunto, nel loro rapporto con la risorsa territoriale, soglie quantitative veramente elevate tali da non rendere più desiderabile una prosecuzione di tali trend e da imporre di ripensare il futuro dell'assetto insediativo.

E' forte la consapevolezza degli effetti di una crescita in larga parte non governata, non solo nei termini di un elevato consumo di spazio, ma anche di disordine degli insediamenti e di congestione delle reti, sia all'interno, che all'esterno delle aree urbane.

Ai fattori interni si è sommata, peraltro, la ulteriore pressione dovuta alla notevolissima attrattività della regione – soprattutto in relazione ai vari segmenti generatori dei flussi turistici nazionali ed internazionali (turismo culturale, balneare, montano, termale, religioso).

Se si guarda in particolare all'uso del suolo i fenomeni più rilevanti del cambiamento sono quelli che riguardano un netto incremento della superficie modificata dall'uso antropico, ed una corrispondente perdita di suolo agricolo, con un'espansione soprattutto delle superficie dedicate agli usi industriali, commerciali ed infrastrutturali e al tessuto urbano discontinuo.

L'allarme per il degrado delle risorse fisiche, indotto dai più recenti e repentini processi insediativi diffusivi e dispersivi, e per il rischio di una perdita irreversibile per il paesaggio e la biodiversità, rappresenta una spinta rilevante ad imprimere una inversione di rotta nel modo di concepire il rapporto con la risorsa territoriale, nella direzione di una forte e condivisa attenzione alla sostenibilità dello sviluppo.

Creare centralità in un territorio con tendenze a-gerarchiche

Negli anni della forte crescita quantitativa, il territorio regionale è stato, similmente ad altri contesti, luogo dell'accumulazione quantitativa di oggetti eterogenei (le residenze, gli insediamenti produttivi, i luoghi del commercio e del divertimento, le infrastrutture), ma ciò è avvenuto, come hanno dimostrato numerosi studi sul modello veneto, con modalità peculiari.

Si è trattato infatti di processi diffusivi non omologabili a quelli cosiddetti di "metropolizzazione", in quanto derivanti dalla proliferazione di un mosaico di nuclei autorganizzati a livello locale, piuttosto che per effetto dell'espansione di un centro propulsore. Una dispersione cioè che non ha origine da una città centrale e che, nel tempo, per processi di accumulazione si è densificata. Ciò ha reso incerti processi di consolidamento di gerarchie urbane e territoriali.

Del resto, come è noto, la regione è complessivamente caratterizzata da una relativamente bassa concentrazione urbana. Nei 7 comuni capoluogo risiedono circa 1 milione di abitanti, appena un quinto della popolazione totale (22%). In Emilia Romagna tale dato sale ad un terzo della popolazione (34%), e in una regione "squilibrata" come il Lazio addirittura al 57%.

Su ciò ha influito "il successo della crescita dei sistemi territoriali extra-urbani, con il conseguente dirottamento di una grande massa di risorse, fatto che ha ancor più limitato le disponibilità pubbliche e private per la ricapitalizzazione delle città e distolto da questo tema sensibilità ed attenzioni" (Documento per il PTRC 2004).

La consolidata preferenza delle famiglie per tipologie abitative a bassa densità, a cui non ha corrisposto una capacità di indirizzo e di controllo, ha prodotto, quali esiti negativi, l'assenza di elementi di identità e centralità. Ciò segnala

l'esigenza ineludibile di un grande programma per dare nuova forma all'esistente.

Ma anche sul fronte degli insediamenti produttivi occorre puntare ad una riorganizzazione che, razionalizzando l'uso dello spazio, crei economie di scala e consenta un minore impatto ambientale sul fronte del traffico delle merci.

Nel ridare qualità, forma ed identità al già edificato, e costruire elementi di centralità, bisogna tener conto peraltro delle tante risorse inutilizzate o sottoutilizzate: si pensi ai processi di delocalizzazione industriale, che a fronte di un modello di imprenditorialità diffusa, hanno lasciato sul tappeto tanti contenitori dismessi, o ancora al tema dello svuotamento dei centri storici dei suoi residenti.

Fare coesione sociale sul territorio

Sul fronte delle dinamiche sociali i fenomeni più rilevanti del mutamento sono quelli che riguardano la struttura demografica del paese: secondo quanto riportato nella Nota di aggiornamento al DEFR 2018-2020, oltre al calo della natalità in Veneto si osserva nel complesso una diminuzione del numero degli stranieri residenti – sebbene dopo 5 anni di flessione siano riprese le iscrizioni degli stranieri dall'estero – sono il 9,6 % della popolazione straniera in Italia e rappresentano il 9,9% della popolazione veneta, quota più rilevante rispetto al territorio nazionale (8,3%).

La crisi economica e i provvedimenti che hanno ristrutturato profondamente le economie di molti Paesi hanno generato squilibri nella redistribuzione della ricchezza e delle risorse. Si sono in qualche modo persi di vista i cardini dell'equità e della giustizia sociale come principi fondamentali per uno sviluppo veramente sostenibile.

Secondo l'ultimo rapporto di Oxfam le disuguaglianze stanno aumentando, tanto che l'1% della popolazione mondiale possiede più ricchezza netta del restante 99%. In questo contesto, l'Onu

ha adottato l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, un piano di azione mondiale per le persone, il pianeta e la prosperità dei Paesi. Secondo l'Agenda, ogni Paese dovrà “potenziare e promuovere l'inclusione sociale, economica e politica di tutti”, e dovrà “adottare politiche, in particolare fiscali, salariali e di protezione sociale, per raggiungere progressivamente una maggior uguaglianza”. Con la definizione di 17 obiettivi di sviluppo sostenibile (Sustainable Development Goals), giudicati irrinunciabili, riferiti al benessere delle persone e all'equa distribuzione dei benefici dello sviluppo, si delineano a livello mondiale le direttrici per i prossimi 15 anni, al fine di soddisfare i bisogni delle generazioni di oggi senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri. Si tratta di “obiettivi comuni, che riguardano tutti i Paesi e tutti gli individui: nessuno ne è escluso, né deve essere lasciato indietro lungo il cammino necessario per portare il mondo sulla strada della sostenibilità”.

In Veneto il rischio di povertà o esclusione sociale coinvolge il 16,8% della popolazione, meno che a livello medio nazionale ed europeo. Si tratta tuttavia di circa 828mila persone in seria difficoltà, che non riescono a vivere dignitosamente nella società attuale e che, nei casi più gravi, non sono in grado di provvedere ai bisogni fondamentali della vita.

Sono più a rischio le donne (18,5%), i più giovani (18%), chi ha un basso livello di istruzione (20%), chi vive da solo, specie se anziano (30%), e le famiglie con tre o più figli (27%). La povertà è spesso associata all'assenza di un'occupazione (49%), tuttavia, occorre rimarcare che in questi anni nemmeno avere un lavoro di per sé protegge del tutto dall'emarginazione e stipendi troppo bassi possono spingere alcuni lavoratori sotto la soglia di povertà. Tra gli occupati il rischio di povertà o esclusione sociale è, infatti, del 17% a livello italiano e dell'8% in Veneto.

Considerato, inoltre, che la recente crisi economica ha segnato dei profondi cambiamenti nel contesto

economico e sociale della nostra Regione, diventa centrale una politica di promozione e sostegno di interventi per la piena inclusione sociale. La rilevanza del tema trova conferma nel Programma Operativo Nazionale (PON) Inclusione 2014-2020, il primo programma interamente dedicato all'inclusione sociale predisposto in una logica di stretta sinergia con l'obiettivo di riduzione della povertà fissato da Europa 2020.

Il tema viene ripreso anche dal Programma Operativo Regionale Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (POR FESR) 2014-2020, Asse 6 dedicato allo sviluppo delle aree urbane, che sono i luoghi dove emergono con maggiore evidenza i più rilevanti problemi economico-sociali.

In merito all'integrazione dei cittadini extracomunitari regolarmente residenti, si promuoverà la coesione della comunità regionale, contrastando ogni forma di discriminazione e realizzando politiche di accoglienza e integrazione efficaci, rispettose dei diritti umani, sensibili alle condizioni di svantaggio e fragilità dei gruppi beneficiari e coerenti rispetto ai valori condivisi dalla popolazione ospitante (*DEFR, 2018-2020, Missione 12*)

Il territorio luogo dell'identità e dell'integrazione

Nel territorio queste diverse dimensioni (la capacità di competere, di cooperare ed aprirsi allo spazio europeo, di mantenere una buona coesione sociale, di preservare al meglio le risorse), si fondono e devono trovare una sintesi positiva. Il territorio per il Veneto deve rimanere una risorsa fondamentale sia in senso locale che in una visione più allargata allo spazio nazionale, comunitario, internazionale.

La sfida della pianificazione è quella di supportare, attraverso politiche territoriali coordinate, il raggiungimento di un nuovo modello di sviluppo capace di preservare le risorse, di ridare identità ai luoghi, di offrire servizi di qualità ad imprese e abitanti, di garantire una buona accessibilità.

Bisogna partire dalle specificità del territorio regionale, dal suo elevato grado di diversificazione. Per ciascuno dei macro-ambiti che lo compongono (la montagna, la collina, la fascia pedemontana, la grande pianura urbanizzata, la fascia costiera, gli spazi rurali a bassa densità), occorre tenere conto delle diverse e complementari vocazioni territoriali, integrando e valorizzando le risorse distintive dei diversi sistemi locali.

Prima opzione strategica: la città al centro

Le più recenti tendenze dello sviluppo economico in Italia, ma non solo, mostrano una tendenziale riconcentrazione della crescita nei nodi metropolitani: essi rappresentano, oggi più che mai, le aree di maggiore densità di opportunità e di fattori di innovazione, nodi di raccordo, connessione ed integrazione tra scala globale e dimensione locale, luoghi della raccolta ed elaborazione delle conoscenze, dove è possibile realizzare sintesi sempre nuove.

Il Veneto costituisce una esemplare realtà territoriale di tipo multipolare dove le funzioni direzionali ed economiche tipiche della grande città non sono concentrate in un unico agglomerato urbano ma risultano distribuite in più centri di dimensioni ed importanza relativamente equilibrate.

Ciascuna delle città, come abbiamo visto in precedenza, occupa una posizione di rilievo nel panorama nazionale ma è il sistema metropolitano in gran parte già composto, che costituisce la forma del Veneto.

Nello scenario nazionale ed europeo questo rappresenta un vantaggio, rispetto ai problemi di squilibrio territoriale legati alla forte concentrazione in un unico polo, ma anche un potenziale handicap dimensionale, in relazione alla necessità di raggiungere un'adeguata massa critica per consentire l'attrazione di investimenti pubblici e privati, se non si procede ad una severa e creativa politica di coordinamento fra le città.

Il Veneto può risentire negativamente del fatto di avere, rispetto ad altri competitors, una relativa debolezza sul fronte dei servizi avanzati; c'è, in sostanza, un fabbisogno di servizi di eccellenza di livello metropolitano a servizio di un sistema economico avanzato e dinamico.

Il Veneto delle città costituisce, dunque, una grande risorsa, tuttavia essa appare ancora in parte potenzialmente inespressa e non adeguatamente valorizzata; di qui anche la difficoltà del territorio regionale, al di là della notorietà internazionale di Venezia, di "contare" in Europa in misura proporzionale alla sua reale importanza.

Un tema centrale, per il PTRC, è dunque quello di favorire le politiche di sviluppo urbano come chiave del rafforzamento competitivo regionale.

Valorizzare la risorsa urbana significa contribuire: da un lato al rafforzamento della capacità di competere del sistema economico regionale, per continuare ad assicurare crescita ed occupazione, in un contesto di più aperta concorrenza internazionale in cui contano sempre di più i fattori di innovazione, dall'altro a mantenere alta la coesione sociale, in un contesto di forte trasformazione della composizione della popolazione e di affermazione di nuovi stili di vita.

E' quanto nel Documento Programmatico Preliminare veniva indicato come bisogno di "ricapitalizzazione" delle città, concetto e obiettivo accolto nel PRS.

In una visione al futuro per le città venete, le opportunità che andranno colte saranno quelle offerte dalla possibilità:

- di assumere esplicitamente, come scenario di sfondo, il policentrismo europeo e in esso il sistema padano e l'intero nord-est italiano come sistema macroregionale di riferimento;
- di inserirsi efficacemente nel processo innescato dalle politiche infrastrutturali dettate dalla logica dei corridoi transnazionali;

- di sviluppare, con essi, i grandi nodi infrastrutturali come porto, aeroporti e grandi sistemi logistici;

- di recuperare la centralità del fattore città come motore di innovazione e cardine dell'articolazione spaziale, in una logica di complementarità delle funzioni di eccellenza;

- di valorizzare tutto il sistema insediativo regionale in chiave metropolitana supportandolo con un'efficiente e sostenibile mobilità locale centrata sul servizio pubblico e in particolare, sul trasporto su ferro – come struttura portante del sistema regionale di trasporto integrato.

La dimensione a rete del sistema insediativo costituirà un vantaggio, se la forza produttiva, la qualità dei servizi, delle università, dei nodi di rete verranno adeguatamente integrati.

In questa direzione si sono affermate in questi anni due polarizzazioni principali su cui puntare:

- quella di Verona, nodo strategico all'incrocio tra corridoio 1 e corridoio 5, che intrattiene relazioni interregionali Brescia, Mantova, Trento e costituisce la porta di Italia da nord;

- quella centrata su Venezia e Padova che formano il cuore di un sistema metropolitano molto vasto, esteso a Vicenza e Treviso e ai loro territori.

Entrambe i sistemi leader, consapevoli del proprio ruolo trainante, hanno sviluppato negli ultimi anni una loro visione strategica di medio periodo per rafforzare la dimensione, la organizzazione e la capacità competitiva della città-rete del nord-est.

Infine, in un contesto di ricomposizione dell'economia regionale a favore dei servizi, occorre rendere più attrattive le città per abitanti e visitatori, esaltando alcune funzioni chiave della nuova economia della conoscenza e dei flussi:

- favorendo la formazione di eccellenze a scala macroregionale, collocate dentro i poli maggiori, che supportino l'apertura internazionale della regione;

- favorendo la qualità architettonica dei nuovi interventi (ricorso al concorso di progettazione

obbligatorio oltre una certa soglia dimensionale o per funzioni chiave);

- costituendo/rafforzando piattaforme logistiche integrate di livello interregionale e regionale, che valorizzino il posizionamento geografico della regione.

Regole ed incentivi per una trasformazione qualitativa

La riorganizzazione e riqualificazione del territorio già urbanizzato rappresenta un compito importante per i prossimi anni e quindi un tema centrale del nuovo PTRC.

Il successo, in termini di attrattività, delle aree regionali con città medie e piccole è legato alla possibilità di offrire un contesto ambientale eccellente. Ma per favorire questo, le politiche pubbliche sono chiamate a produrre un cambio di direzione verso una riqualificazione funzionale ed urbanistica, che punti al recupero di qualità estetica, funzionale, sociale degli insediamenti.

A partire da una considerazione del territorio come "bene pubblico indivisibile", occorre introdurre sistemi di regole e di incentivi per l'iniziativa privata affinché anch'essa concorra a determinare quella complessità funzionale, spaziale e sociale che sola garantisce la qualità urbana.

In assenza di tale orientamento, le dinamiche spontanee legate ai meccanismi di mercato tendono, infatti, come è facile constatare in Veneto ed altrove, a proporre operazioni "banali", appiattite su obiettivi di mera valorizzazione immobiliare (si pensi alla creazione dei nuovi luoghi del consumo di massa).

Se la ricerca di condizioni di fattibilità determina spesso il prevalere di una visione riduzionista della trasformazione urbana, basata sulla semplice integrazione tra funzioni che incontrano più facile rispondenza sul mercato, è compito del pubblico orientare i nuovi investimenti privati verso la creazione di elementi capaci di dare forma e identità all'esistente, di garantire una maggiore

qualità progettuale e ricchezza funzionale; che diano, in definitiva, risposte più attente ai bisogni della comunità locale.

In termini schematici due sono le dimensioni in gioco per una nuova qualità dello sviluppo urbano: quella della sostenibilità ambientale delle trasformazioni e quella della attrattività ed identità dei luoghi.

Al primo livello gli obiettivi diventano necessariamente:

a) il contenimento del consumo di suolo: l'opzione di fondo per la rifunzionalizzazione e riqualificazione dell'esistente, piuttosto che per interventi di ulteriore espansione, parte dalla consapevolezza degli effetti penalizzanti, per la mobilità e per l'ambiente, di un ulteriore consumo di suolo per l'espansione urbana. Gran parte delle operazioni di trasformazione urbana più significative si muovono, già da tempo, all'interno di spazi già usati dalla città per altre funzioni, tipicamente per produzione e servizi, o di ambiti sottoutilizzati.

Tuttavia un'ulteriore frontiera per il futuro riguarda la concreta possibilità di reintervenire in modo significativo, non solo sulle aree dismesse, ma anche su quei grandi comparti urbani a prevalente funzione residenziale edificati nel dopoguerra (più di 10 milioni di abitazioni solo dal 1946 al 1971). Laddove l'assenza di valore architettonico, la scadente qualità dell'habitat, l'inadeguatezza tipologica ed impiantistica e il degrado manutentivo non rendano possibile intervenire in termini di riqualificazione dell'esistente, si potranno impostare ampi programmi di sostituzione dei tessuti esistenti con l'introduzione di standard di qualità più elevati e in linea con le attuali esigenze. Si tratta quindi di porsi l'obiettivo di "ridare forma al già costruito".

b) l'applicazione dei principi dell'urbanistica sostenibile attraverso sistemi di incentivi, ed obblighi. Occorre promuovere una concreta applicazione dei principi di sostenibilità ambientale agli insediamenti, insieme alla rivalutazione di

ingredienti tradizionali della buona progettazione (come la ventilazione e il soleggiamento). L'applicazione del concetto di sostenibilità nella progettazione degli insediamenti urbani e degli edifici è un tema sul quale, nel panorama europeo, si sono dimostrati più attenti i paesi nordici, ma che è stato ormai raccolto anche da noi. L'obiettivo assegnato dalla Comunità Europea alla certificazione energetica degli edifici, è quello di risparmiare almeno il 20% dei combustibili fossili, al fine di ridurre la dipendenza energetica dell'Europa da Paesi extra-europei, ridurre la bolletta energetica degli utenti e contribuire in modo significativo al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Protocollo di Kyoto. Il risparmio energetico è dunque l'asse attorno a cui ruota buona parte della progettazione innovativa attenta alla sostenibilità. E' la concezione stessa degli insediamenti e dell'edificio che deve essere improntata all'efficienza energetica, attraverso scelte progettuali e costruttive che consentano, a parità di prestazioni, una riduzione dei consumi. Si tratta di operare secondo i principi del "ciclo di vita" e del "costo globale" degli edifici, di cui i costi di costruzione, in termini economici ma soprattutto ambientali, sono solo una parte rispetto a quelli di gestione dell'intera vita utile.

c) la creazione delle condizioni per il passaggio ad un modello di mobilità a minore impatto, attraverso il rafforzamento della rete del ferro e la polarizzazione delle funzioni direzionali e terziarie intorno ai nodi serviti dal trasporto pubblico di massa. Oggi la forte domanda di spostamenti si scontra con un'inefficienza complessiva del sistema della mobilità, che ha ricadute pesantemente negative sui tempi di collegamento e sull'ambiente. Per quanto riguarda gli spostamenti dei pendolari per lavoro e studio, molto ancora si può fare affinché una quota consistente di essi venga assorbita dal servizio pubblico. Si tratta, infatti, di un'utenza disposta ad accettare una rottura di carico in cambio della garanzia di economicità, frequenza e certezza dei tempi del servizio.

Opzione strategica della mobilità, formulata già nel PTRC vigente, è quella di utilizzare in chiave di "servizio metropolitano" la rete ferroviaria esistente, sfruttando tale potenzialità per intercettare una parte consistente della domanda di trasporto da parte degli "utenti della città" attualmente costretti a far uso del mezzo privato per i loro spostamenti. Occorre accompagnare questo progetto con il coordinamento delle scelte di localizzazione di servizi e funzioni in modo da collegare scelte urbanistiche e sistema della mobilità metropolitana. Sul piano del perseguimento di una maggiore identità, socialità ed attrattività dei luoghi, gli ambiti di azione riguardano:

a) la ricerca della massima mixité funzionale nei luoghi dell'abitare. In un'ottica ormai generale di rafforzamento della rete insediativa metropolitana, i nuovi poli residenziali, devono accogliere un'articolazione di funzioni paragonabile a quelle che si ritrova nella stratificata città storica, ma con più elevati livelli di funzionalità, dotazioni spaziali e accessibilità. La mixité funzionale che riguarda, oltre ai servizi di prossimità, le funzioni pubbliche o comunque di rilevanza pubblica, diventa il principale strumento per garantire quell'effetto urbano che costituisce uno dei principali ingredienti di qualità ed attrattività dei nuovi interventi. Questa a sua volta è strumento per quella strategia di riequilibrio urbano che mira a consolidare nuove centralità integrative di quelle tradizionali delle aree storiche. La presenza di servizi ed attrezzature di eccellenza consente di evitare i rischi insiti nella monofunzionalità e tentare di integrare maggiormente i nuovi insediamenti con il resto della città. Dal punto di vista metodologico, concepire operazioni di questo livello di complessità significa adottare una concezione unitaria forte (secondo la metodologia del progetto urbano), ma sufficientemente flessibile da potersi adeguare alle inevitabili variazioni che il progredire del processo di progettazione richiederà, integrando una serie di valutazioni preliminari di

carattere economico-finanziario, con il sistema della mobilità e la valutazione del sistema ambientale e dei beni culturali;

b) la ricerca di una mixité sociale, da mettere anch'essa alla base del progetto urbano integrato;

c) la ricerca della centralità dello spazio pubblico e della qualità architettonica degli interventi. "Nella crescente competizione tra città per l'attrazione di attività economiche, gli aspetti costruttivi dello sviluppo urbano stanno diventando sempre più importanti. La cultura del costruire è una necessità, non un lusso; determina una spinta alla crescita, in un'epoca in cui tutto è disponibile ovunque, la qualità dell'ambiente costruito diventa uno

strumento di politiche strutturali". "La qualità degli spazi pubblici gioca un ruolo importante rispetto alle condizioni di vita delle popolazioni urbane. In quanto fattori localizzativi soft, sono importanti per attrarre attività basate su fattori di conoscenza, una forza lavoro qualificata e creativa ed il turismo". Tali affermazioni contenute nel più recente documento sulle politiche per le città sottoscritto dai governi europei durante il semestre di presidenza tedesca (la "Leipzig Charter", maggio 2007), sottolineano come la qualità della trasformazione urbana costituisca una delle leve principali per aumentare l'attrattività dei territori.

Tab.1 Le caratteristiche di fondo di una nuova qualità dello sviluppo urbano

Dimensione in gioco	Obiettivo	Contenuti progettuali
Sostenibilità ambientale dello sviluppo urbano	Contenimento del consumo di suolo	Preferenza per la riurbanizzazione
	Applicazione principi dell'urbanistica sostenibile	Progettazione ispirata a risparmio energetico e confort ambientale, uso di materiali naturali
	Mobilità a basso impatto	Polarizzazione delle funzioni direzionali e terziarie intorno ai nodi del trasporto pubblico di massa
Identità, socialità ed attrattività dei luoghi urbani	Ricerca della mixité sociale	Articolazione dell'offerta abitativa: integrazione tra offerta in proprietà ed offerta in affitto, varietà tipologica
	Ricerca della mixité funzionale	Città nella città: integrazione tra abitazioni, luoghi di lavoro, attrezzature pubbliche, tempo libero
	Centralità dello spazio pubblico	Attenzione all'accessibilità pedonale, le piazze, il boulevard, il grande parco urbano, i parcheggi interrati
	Attenzione alla qualità architettonica degli interventi	Attenzione alla qualità architettonica, ricorso ai concorsi, prefattibilità economico-finanziaria, studi sistema mobilità ed ambientale

Fonte: Censis, 2007

E' indubbio che la funzione del progetto di architettura in Italia non abbia goduto dal dopoguerra ad oggi dell'attenzione che la nostra tradizione culturale gli ha sempre assegnato in passato. Dopo i decenni della grande espansione edilizia incontrollata e senza qualità, gli anni recenti hanno visto affermarsi una forte attenzione per il recupero e la salvaguardia del patrimonio architettonico ed urbanistico esistente. Se ciò ha prodotto risultati significativi sul piano della valorizzazione dei centri storici e più in generale dei beni culturali ed artistici di cui è ricco il paese, va detto che spesso è prevalsa una difficoltà ad accogliere nelle città il contributo dell'architettura contemporanea.

Non si tratta evidentemente solo di una questione estetico-formale, di carenza di espressioni architettoniche della modernità; il ritardo riguarda anche la dotazione funzionale delle nostre città, ancora carenti, ad esempio sul piano delle attrezzature culturali (musei d'arte contemporanea, sale da concerto, teatri, biblioteche, centri congressi). Nel quadro attuale molti segni indicano un cambiamento, che va decisamente incoraggiato, anche adottando estesamente la pratica dei concorsi e incentivando, in forme diverse, la progettazione di qualità anche da parte della committenza privata.

La dimensione europea

Premessa

L'Unione europea non dispone di alcuna competenza legislativa in materia di governo del territorio¹ e, in particolare, in materia di pianificazione territoriale, anche se è suo obiettivo centrale quello di "Promuovere un progresso economico e sociale equilibrato e sostenibile, segnatamente mediante la creazione di uno spazio senza frontiere interne, il rafforzamento della coesione economica e sociale e l'instaurazione di un'unione economica e monetaria (...) "². Tale disposizione non instaura una competenza comunitaria in materia di assetto ed uso del territorio, ma pone un obiettivo politico all'Unione. Infatti la coesione territoriale³ intesa come la ripartizione equilibrata delle attività umane, rappresenta la traduzione sul territorio dell'obiettivo di sviluppo sostenibile e implica l'accesso equo dei cittadini e degli operatori locali ai servizi di interesse economico generale, indipendentemente dalla regione alla quale appartengono.

La Costituzione firmata a Roma nel 2004 (integrata e ratificata con il Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea - Lisbona 2007⁴), oltre a definire una nuova entità giuridica comune e trasversale, introduce un importante elemento di novità: il riconoscimento della dimensione territoriale della "coesione", principio comunitario presente già nell'"Atto unico Europeo" del 1986, che interpreta più di altri l'obiettivo comunitario di "integrazione" tra regioni e popoli diversi.

Il Trattato Europeo rappresenta certamente un passo in avanti verso la competenza comunitaria sul territorio, competenza che si rivela ormai indispensabile e condivisa, anche nell'ambito di tutte le attività di "governance" territoriale (Libro Bianco CE, 2001).

Per dare corpo ai concetti di "coesione territoriale" e di "sussidiarietà"⁵ si fa ricorso alla dimensione territoriale della sostenibilità.

Attualmente, le tre componenti principali della coesione territoriale sono: l'efficienza, la qualità e l'identità territoriale. Inoltre la coesione può certo contribuire a migliorare l'efficacia dei sistemi di governo del territorio delle diverse regioni europee, basandosi sull'utilizzo equilibrato e integrato del principio di "sussidiarietà".

La sussidiarietà rappresenta una sorta di “salvaguardia” delle istanze nazionali rispetto agli impegni comunitari, ma non per questo va vista come insidia al principio, altrettanto importante, di coesione; potrebbe favorire, anzi, la condivisione dei temi legati alla “governance” territoriale a scala comunitaria. Inoltre la coesione può contribuire a migliorare l’efficacia dei sistemi di governo del territorio delle diverse regioni europee, basandosi sull’utilizzo equilibrato e integrato del principio di “sussidiarietà”.

L’Europa è vista oggi come una molteplicità di realtà ricche e diversificate, un insieme di risorse attive nelle loro potenzialità di crescita, un’occasione per incrementare, da un lato la coesione interna e dall’altro la competitività a livello globale, come un laboratorio per ripensare il futuro privilegiando lo sviluppo sostenibile, tramite la cooperazione e l’integrazione sociale, basata sulla valorizzazione delle identità locali e sulla coesione economica, sociale e territoriale.

In questo quadro, l’esercizio delle politiche territoriali e urbane è considerato importante ai fini del raggiungimento dell’integrazione europea. La comunità europea definisce la propria strategia territoriale come sinergica rispetto a quella delle regioni, considerando che l’assetto del territorio non deve ridursi ad una somma di impostazioni, nazionali e regionali, ma deve essere il risultato di una loro integrazione. In tal senso la Regione rappresenta il livello ideale di mediazione tra una visione strategica globale e quella locale ricomponendo le visioni strategiche con i concreti riferimenti spaziali e fisici.

Con sempre maggiore intensità i sistemi-paese, le regioni, le città si sono proposte quali sedi di attività produttive, logistiche e di servizio, favorendo processi di “planning” e organizzazione di risorse endogene, si sono adoperate per assicurare ed offrire “set territoriali” coesi e sostenibili, in grado di determinarne il successo nel mercato globale. Tutto questo definisce per l’Europa un assetto

economico-territoriale policentrico, dove è fondamentale la presenza simultanea di più centri autonomi di potere e di decisione.

Quadro di riferimento

Dal Processo di Cardiff (1998) al Consiglio Europeo di Göthenburg (2001) in numerose occasioni l’Unione Europea ha elaborato la sua strategia per lo “sviluppo sostenibile” applicando il principio dell’integrazione della tutela dell’ambiente nelle politiche comunitarie.

Lo “Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo” (SSSE), conosciuto anche come “European Spatial Development Perspective” (ESDP), costituisce il principale quadro di riferimento che la Comunità Europea ha prodotto sul tema dell’assetto del territorio e con esso le “Direttive per lo sviluppo sostenibile nel continente europeo”, sottoposte alla Conferenza di Hannover nel 2000.

Si tratta di un documento di natura intergovernativa a carattere non vincolante, ma rappresenta la concreta testimonianza del radicale mutamento degli orizzonti delle politiche comunitarie finalizzate al territorio e alle sue trasformazioni ed è il risultato di un lungo ed intenso percorso di preparazione. Le prime proposte in materia risalgono agli anni 60/70 e, in particolare, al documento del Parlamento Europeo Piano Europeo di assetto territoriale: dal Consiglio di Liegi del 1993 fino all’adozione di quello definitivo a Postdam nel maggio 1999.

Il sistema ESDP si articola principalmente in quattro ambiti di grande importanza, che interagiscono ed esercitano una pressione notevole sullo sviluppo territoriale dell’Unione europea: l’evoluzione delle zone urbane (l’80% della popolazione europea vive oggi in città), l’evoluzione delle zone rurali (le zone rurali dell’U.E. sono spesso marginalizzate), i trasporti (l’aumento costante del traffico stradale e aereo crea congestione e pressione sull’ambiente), il patrimonio naturale e culturale (il patrimonio

naturale in particolare è minacciato, necessitano iniziative nel quadro dello sviluppo sostenibile con un utilizzo ragionevole delle risorse).

Lo sviluppo sostenibile e competitivo policentrico è l'obiettivo della Strategia di Lisbona-Gothenburg che si concentra su quattro priorità-chiave: l'innovazione, la qualità, la "globalizzazione" e le risorse finanziarie. Queste priorità dovranno essere attuate limitando il cambiamento climatico tramite l'uso di energia pulita, indirizzando le politiche verso la tutela della salute pubblica, gestendo le risorse naturali in maniera più responsabile e incrementando forme di trasporto e uso del suolo compatibile.

Il Consiglio Europeo di Lisbona, dunque, nel marzo 2000 chiede all'Unione Europea, di "diventare l'economia della conoscenza più competitiva e più dinamica nel mondo entro il 2010" attraverso il raggiungimento di tre obiettivi concreti da realizzare: un tasso medio di crescita economica del 3%, un tasso di occupazione complessivo del 70% e femminile del 60%.

Nel giugno 2001 il Consiglio Europeo di Gothenburg integra la strategia di Lisbona con l'obiettivo dello sviluppo sostenibile, rendendosi conto che effettivamente una strategia di crescita economica, che non tenga conto della tutela ambientale, deve essere considerata incompleta. Quindi a Gothenburg introduce la priorità ambientale, definendo tra l'altro anche i seguenti 4 assi principali di azione: salute pubblica, gestione delle risorse naturali, lotta ai cambiamenti climatici e miglioramento del sistema dei trasporti

Queste determinazioni hanno evidenziato che lo sviluppo sostenibile è il quadro indispensabile di riferimento entro cui devono muoversi gli stati e le regioni europee e "ne consegue che gli obiettivi di sostenibilità andranno visti come vincolanti rispetto al successo degli elementi portanti di Lisbona: la spinta per ricerca e sviluppo, che riguardi anche le tecnologie ambientali; la creazione di un sistema infrastrutturale più efficiente, con

l'ammodernamento della rete ferroviaria tale da permettere lo switch dei trasporti".

Nel Terzo rapporto di coesione (2004) si pone invece l'accento sull'aspetto economico, rilanciando la competitività dell'UE e facendo riferimento a quanto sancito a Lisbona e a Gothenburg.

Nell'aprile 2005, la Commissione ha presentato le linee guida integrate per la crescita e l'occupazione 2005-2008, come base per i piani d'azione nazionali i cui obiettivi-chiave comprendono: protezione ambientale; equità sociale e coesione; prosperità economica e assunzione delle responsabilità internazionali. I principi-guida comprendono: promozione dei diritti fondamentali; equità intra ed inter generazionale; società aperta e democratica; coinvolgimento dei cittadini; coinvolgimento di partner economico-sociali; coerenza politica e governance; integrazione politica; uso della migliore conoscenza disponibile; principio di precauzione; e principio dei paesi inquinatori.

Questi indirizzi sono la base del nuovo ESDP e della — visione europea 2007-2013, per cui coesione, competitività, sostenibilità, policentrismo sono ugualmente importanti per guidare lo sviluppo spaziale delle regioni europee, come sostenuto nelle Conference of European Ministers responsible for Regional Planning, o CEMAT (2002 e 2006).

Uno degli strumenti di riflessione, interpretazione e, in definitiva, di progettazione su questi temi è costituito da "ESPO" (European Spatial Planning Observation Network) che nasce a sostegno della strategia di sviluppo del territorio Europeo.

L'Osservatorio si pone l'obiettivo di analizzare in modo concreto, e conoscere meglio, le problematiche che coinvolgono il territorio Europeo per coinvolgere i vari stati dell'Unione su alcuni temi strategici e prioritari: migliorare la conoscenza del territorio, applicare i principi del ESDP alle politiche territoriali, valorizzare i problemi legati al territorio in ambito comunitario, allargare le

prospettive portandole in sede transnazionale, costruire scambi di esperienze a livello legislativo, amministrativo e scientifico.

In definitiva la “mission” di ESPON è quella di contribuire alla definizione di una strategia di “coesione territoriale” attraverso ricerche finalizzate alla ricognizione delle tendenze in essere sul territorio europeo, alla definizione di modelli di previsione e di valutazione dell’impatto delle politiche europee e all’analisi della efficacia dei vari livelli di governo del territorio.

Senza coordinamento, infatti, le politiche comunitarie possono, anche involontariamente, aggravare le disparità di sviluppo regionale in quanto nel perseguire obiettivi settoriali slegati dalla dimensione territoriale, i loro rispettivi effetti rischiano di annullarsi a vicenda. Insieme alla Commissione, gli Stati membri concepiscono lo “Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo” come uno strumento che può contribuire a migliorare il coordinamento tra le politiche comunitarie. In tale contesto, è urgente che i servizi della Commissione rafforzino la collaborazione, per garantire la coerenza con la dimensione territoriale e la valutazione dell’impatto territoriale delle politiche che sono di loro competenza.

A Lipsia, l’incontro informale dei Ministri Europei nel 2007, è stato dedicato allo sviluppo urbano e alla coesione territoriale: in quella sede sono stati adottati due importanti documenti strategici: l’“Agenda territoriale UE” e la “Carta di Lipsia” sulle città europee sostenibili.

L’Agenda territoriale costituisce un inquadramento strategico per orientare le politiche di sviluppo del territorio verso l’attuazione delle strategie di Lisbona e di Gothenburg. Il documento descrive i vantaggi di una politica integrata di sviluppo territoriale, invitando ad una più incisiva cooperazione e ad un migliore collegamento in rete sugli aspetti territoriali, con particolare riferimento ai temi della crescita economica sostenibile e delle politiche occupazionali, allo sviluppo di reti tra le

aree urbane e ad una moderna concezione dello sviluppo urbano e territoriale, con il coinvolgimento del più ampio possibile numero di attori locali e regionali.

La Carta di Lipsia intende invece coniugare le linee politiche dell’Unione Europea in tema di sviluppo sostenibile con i problemi e le opportunità dei contesti urbani europei e illustra come una pianificazione urbana integrata possa essere considerata come una condizione essenziale per lo sviluppo sostenibile delle città europee. Contiene alcuni elementi chiave quali le strategie per la valorizzazione del tessuto urbano, il miglioramento del mercato del lavoro e delle economie locali, l’integrazione degli immigrati e i trasporti urbani non inquinanti.

Nel 2008 la Commissione europea ha adottato il Libro verde sulla coesione territoriale che dà il via ad una consultazione aperta fino al febbraio 2009: città e regioni europee sono chiamate a fornire il proprio contributo sulla nuova politica di coesione territoriale.

La “Green paper” mette in evidenza l’equilibrio con cui l’Europa ha gestito il rapporto tra fenomeni di urbanizzazione e di conservazione delle aree rurali, suggerisce nuove azioni da intraprendere per combattere spopolamento e “urban sprawl”, per promuovere l’accesso ai servizi pubblici e rendere i trasporti più efficaci. Suggerisce, inoltre, che molto va fatto per superare i problemi legati al cambiamento climatico, anche attraverso misure di cooperazione previste all’interno dei programmi Interreg, promuovendo la cooperazione fra differenti livelli di governo, come sta avvenendo in molte regioni europee (mar Baltico e nel bacino del Danubio).

Così facendo, l’Unione ha fissato alcuni “indirizzi”, che hanno avuto un forte impatto modificatore sul comportamento delle istituzioni pubbliche e sulla concezione della pianificazione sostenibile. Quindi, pur non avendo competenza legislativa in materia di governo del territorio, l’Unione ha perseguito

numerosi importanti obiettivi che hanno avuto, e continuano ad avere, una profonda influenza sulle diverse realtà territoriali. Si pensi alla politica in materia di “reti trans-europee” di trasporti e, in particolare, all’impatto che essa rappresenta per il Veneto.

La strategia territoriale europea, in altri termini, va inequivocabilmente considerata sinergica rispetto a quella delle regioni.

L’Europa ha seguito, per la sostenibilità, la via dell’adesione volontaria al rinnovamento, delineando un processo di integrazione tra politiche, mezzi di azione e strumenti di tipo non legislativo. In tal senso il livello regionale rappresenta l’ideale di mediazione tra la visione globale e quella locale, ri-componendo le strategie con i concreti riferimenti spaziali e fisici.

L’aumento della conoscenza e l’interazione con le realtà locali sono i punti di partenza per ridisegnare il percorso della “governance” territoriale e per migliorare politiche e normative, dichiarando nel contempo di voler tener conto delle specificità regionali.

Nonostante la mancanza di un vero e proprio riconoscimento delle competenze istituzionali da parte dell’Europa in questo campo, è altrettanto vero che c’è stata una rapida e crescente evoluzione dell’intervento comunitario nell’ambito dell’European Spatial Planning, che rappresenta quell’insieme di processi, di decisioni politiche, di pratiche operative e di riflessioni teoriche che negli ultimi 10-15 anni sono stati prodotti sul tema della pianificazione territoriale ed urbanistica in ambito europeo. Interessanti processi innovativi nelle pratiche del governo del territorio da parte delle istituzioni locali e regionali hanno preso forma proprio a partire da politiche urbane e territoriali che si sono attuate attraverso le iniziative e gli investimenti comunitari.

Ad aggiornare le linee politiche comunitarie in materia di governo del territorio contribuisce la nuova programmazione comunitaria 2014-2020

orientata sui principi di “Europa 2020”, la nuova strategia definita dalla Commissione europea che ha lo scopo di guidare l’Europa fuori dalla crisi e soprattutto di darle un nuovo indirizzo e nuovi obiettivi per affrontare con successo le sfide del prossimo decennio.

Tre sono le priorità chiave per rilanciare il sistema economico e promuovere una crescita “intelligente, sostenibile e solidale” basata su un maggiore coordinamento delle politiche nazionali ed europee, ovvero: – crescita intelligente: sviluppare un’economia basata sulla conoscenza e sull’innovazione; – crescita sostenibile: promuovere un’economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva; – crescita inclusiva: promuovere un’economia con un alto tasso di occupazione che favorisca la coesione sociale e territoriale. Questa strategia a livello europeo è la naturale prosecuzione di quanto era stato sancito a Lisbona nel marzo del 2000, dove l’obiettivo strategico per l’Unione europea era di “diventare l’economia basata sulla conoscenza più competitiva e dinamica del mondo, in grado di realizzare una crescita economica sostenibile con nuovi e migliori posti di lavoro e una maggiore coesione sociale”. Nella Strategia “Europa 2020” i progressi verso la realizzazione dei nuovi obiettivi sono valutati sulla base di indicatori che gli Stati membri declinano in obiettivi nazionali definiti in funzione delle rispettive situazioni di partenza e più realistici da raggiungere.

Il Veneto e il contesto europeo

Per una regione come il Veneto, dove il livello di sviluppo raggiunto consente una sempre maggiore e più ampia integrazione tra entità economiche, territoriali e politiche, non necessariamente coincidenti con una nazione, ma piuttosto con regioni contigue⁶, l’attenzione alle indicazioni comunitarie rappresenta un punto nodale irrinunciabile.

A conferma di tale interesse si segnala l'intesa programmatica di cooperazione, tra le regioni del nord Italia (Carta di Venezia⁷), finalizzata ad individuare un sistema di coerenze su alcuni temi decisivi dello sviluppo territoriale e a promuovere la competitività economica, sociale e politica nel nuovo contesto di sviluppo europeo.

Il Veneto intende raggiungere queste condizioni ridefinendo i propri ruoli, in vista delle trasformazioni richieste dalle competenze sussidiarie: politiche per Unione europea-Stato-Regioni, programmi per le Province, progetti per i Comuni. Spetta infatti alla pianificazione regionale l'onere di elaborare una griglia di raccomandazioni politico-programmatiche ed azioni mirate, da realizzare sulla base dell'applicazione di nuovi indicatori spaziali e territoriali, utili all'applicazione della strategia di Lisbona e di Gothenburg. Il suo ruolo primario è quello di "territorializzare" le prospettive di sviluppo economico e sociale creando, tra l'altro, condizioni favorevoli al successo dei progetti ai diversi livelli di governo.

Da queste premesse hanno origine le relazioni tra pianificazione territoriale regionale e politiche europee, come prevede la stessa legge regionale n. 11/2004 (art. 2) sul governo del territorio veneto, la quale pone espressamente il "coordinamento delle dinamiche del territorio regionale con le politiche di sviluppo nazionali ed europee" come una delle finalità fondamentali perseguite da tutti gli strumenti di pianificazione, urbanistica e territoriale.

Da questo punto di vista, il PTRC rappresenta il quadro di riferimento strategico per l'integrazione delle politiche di sviluppo, condotte a livello regionale, nazionale ed europeo, che presentano un impatto sul territorio.

Il Piano regionale, infatti, fornisce una rete di criteri e di indirizzi all'interno della quale la stessa Regione predispone la propria pianificazione di settore e Province e Comuni possono coerentemente elaborare i propri strumenti di programmazione socio-economica e pianificazione

urbanistica e territoriale, individuando le misure e gli interventi atti a valorizzare il capitale territoriale locale e sviluppare il potenziale endogeno, anche nel quadro delle opportunità offerte dalle politiche e dai programmi di spesa regionali, statali e comunitari, nonché di strategie locali di sviluppo.

Per quanto riguarda invece il ruolo che gioca il Veneto in ambito europeo, è bene ricordare che esso occupa una posizione geografica di "cerniera" tra la grande area padana e i paesi dell'Europa centro-orientale e balcanica, e rappresenta un punto di riferimento fondamentale, nonché crocevia d'obbligo verso le terre dell'Adriatico e del Medio Oriente Mediterraneo.

Dopo il recente allargamento, il "baricentro" dello spazio europeo si è di fatto spostato verso Est e il territorio veneto ha assunto una posizione più centrale rispetto ai nuovi confini dell'Unione, non solo dal punto di vista della semplice distanza fisica, ma anche per quanto riguarda il suo ruolo di "porta" degli scambi commerciali con l'Est e con il Sud del mondo. Si tratta "della rivincita della geografia sulla politica dei blocchi, che riporta in funzione la prossimità come opportunità di integrazione".

Il Policentrismo

L'Unione Europea ha riservato largo spazio al concetto di policentrismo definendo come uno dei principali obiettivi di ESDP il raggiungimento di un sistema urbano equilibrato e policentrico, nonché nuove forme di relazione città-campagna.

Il policentrismo viene proposto con un significato che lo rende capace di sviluppare sia la competitività economica sia la sostenibilità ambientale: dove il PIL pro capite è un indicatore di competitività, le Regioni utilizzano le risorse in modo integrato e differenziato, dunque policentrico, e appaiono più competitive perché sostenibili.

L'azione di pianificazione sostenibile si traduce, in termini pratici, nella proposta di modello europeo,

capace di valorizzare le identità locali nell'ambito dei limiti e dei rispettivi perimetri d'azione naturali e antropici e utilizzando, per l'attuazione, lo strumento della "governance". Il modello policentrico implica la promozione di "reti di città" e "sistemi urbani", complementari e interdipendenti, alternativi alle grandi metropoli e città capitali, che possano garantire, anche, l'integrazione dell'ambiente rurale. Le città e le aree metropolitane sono considerate, quindi, i nodi strutturali della nuova Europa e i motori per lo sviluppo economico.

L'idea di base è quella di creare dei poli di sviluppo alternativi all'area cosiddetta del Pentagono (anche descritta con altri riferimenti figurativi) che rappresenta un'area centrale forte che va da Londra a Milano, comprendendo Parigi, Monaco ed Amburgo; una zona con funzioni economiche globali, di elevata qualità, con livelli di reddito consistenti e sistemi infrastrutturali avanzati, dove, sul 18% del territorio europeo, si concentra la metà della ricchezza e il 40% della popolazione.

A livello grafico il policentrismo è stato rappresentato come un "grappolo", con il quale si sintetizza uno scenario dove, attraverso il superamento del modello gerarchico centro-periferia, si realizza una struttura "policentrica". Si tratta di un modello territoriale fondato sulla multi-centralità distribuita, nella quale si realizza l'integrazione di sistemi urbani attraverso la dilatazione del cosiddetto "cuore" europeo ma, soprattutto tramite la valorizzazione delle risorse specifiche delle diverse aree, risorse che, in ogni caso, già ora consentono l'accesso ai circuiti economici continentali.

Molti sono i modelli di policentrismo a scala europea, anche se non sempre considerati sostenibili:

- la zona globale di prosperità economica (il Pentagono), dotata di una periferia incapace di competere da sola sul livello internazionale;

- lo "scenario ideale" (progetto ESPON 3.2) formato da un policentrismo in crescita a livello intra-urbano (micro), che rafforza le città regione già forti e quindi produce un sistema urbano nazionale e trans-nazionale più policentrico a livello "meso" (scala regionale);

- l'insieme delle aree funzionali più forti a livello "meso", che formano i capisaldi di un'Europa più equilibrata, anticipando l'eventuale situazione di emergenza che si creerebbe con il formarsi di più di una Zona di Integrazione Globale⁸ in aggiunta a quella del Pentagono a livello "macro".

Il dibattito sul policentrismo ha di fatto aperto la riflessione sul numero non piccolo di diversità che concorrono a rappresentare l'Unione europea. Di questo si sono occupati in molti: dalla Conference of European Ministers responsible for Regional Planning (CEMAT) ai ricercatori del programma ESPON (2000-2006), dal Comitato delle Regioni ai Ministri ed ai Ministeri della pianificazione e dei trasporti, legando di volta in volta l'argomento ad alcuni temi prioritari, tanto da tralasciare la definizione stessa di policentrismo o la sua pratica attuazione.

Molte ipotesi paradigmatiche sul policentrismo sono state confermate anche dai risultati dei progetti ESPON, legando il fenomeno alla strategia di Lisbona-Gothenburg e l'ultimo importante riferimento è senza dubbio l'Agenda Territoriale che contiene revisioni e suggerimenti in termini policentrici per uno sviluppo equilibrato e raccoglie nuovi orientamenti volti a specificare la relazione tra territorio e assetto policentrico competitivo.

L'ESDP riconosce che la competizione globale richiede di sviluppare gruppi di attività economica in zone strategicamente integrate, fondate su alleanze tra aree urbane collegate tra loro, ma al contempo propone di lavorare ricercando i sistemi policentrici equipotenziali in ambito locale, cooperativi in ambito intra regionale e competitivi in ambito transnazionale.

Al contrario della maggior parte delle regioni europee, in Veneto non vi è più una forte differenza nella condizione amministrativa della città e della campagna.

Il problema per il Veneto è infatti come definire “urbano” altro dal “rurale”, per classificare il territorio in categorie distinte.

Questa caratteristica rende il territorio veneto da un lato “trasparente” agli occhi dell’Europa che, in questo campo, utilizza strumenti di lettura non adeguati, ma dall’altra aderente, in misura esemplare, ai modelli policentrici emergenti, proprio in relazione a questa sua caratteristica strutturale.

Imporre il riconoscimento del proprio, peculiare modello metropolitano è una sfida/opportunità che il Veneto deve cogliere rafforzando il sistema metropolitano policentrico, frutto dell’azione di pianificazione sostenibile, e con la definizione di un modello istituzionale di governo del territorio capace di valorizzare (alle diverse scale) lo sviluppo delle identità locali.

Tutto ciò è ben espresso e rappresentato nel PTRC.

In conclusione possiamo dire che se le città sono i nodi strutturali della nuova Europa, i motori per lo sviluppo economico, e se il modello policentrico proposto dalle politiche europee vede i sistemi urbani come elementi fondamentali del territorio, allora possiamo dire che il Veneto costituisce, già ora, una realtà strutturata e dispone delle maggiori potenzialità in questa direzione.

Questa doppia vocazione del Veneto, da una parte profondamente policentrica nella sua struttura interna e dall’altra fortemente centrale a livello geografico nella “nuova Europa”, è un’altra sfida/opportunità che la nostra Regione coglie per continuare a crescere e competere nello scenario europeo.

L’idea di “corridoio”, infine, è strategica non solo per individuare direttrici e infrastrutture di rango europeo, ma anche per colmare i vuoti dovuti alla

scarsa accessibilità dei territori, per innescare meccanismi virtuosi di circolazione di uomini, di merci, di capitali.

NOTE

1 L'articolo 5 del trattato istitutivo stabilisce che "la Comunità agisce nei limiti delle competenze che le sono conferite e degli obiettivi che le sono assegnati dal presente Trattato". A tal proposito si veda, per tutti, P. Mengozzi, *Istituzioni di diritto comunitario e dell'Unione Europea*, Cedam, PD, 2006, pp. 63 e ss.

2 Come stabilito dall'articolo 2 del Trattato istitutivo dell'Unione europea.

3 La coesione territoriale completa la coesione sociale ed economica. Vedi anche la relazione interinale sulla coesione territoriale – studi ORATE e Comm. Europea 2006. Il concetto di integrazione europea e di coesione economica fra regioni (soprattutto transfrontaliere) sono legati (Cfr. anche PREZIOSO M. (a cura di) , *Rapporto di Coesione Nazionale*, Roma, Min. Infrastrutture, luglio 2006).

4 Il trattato modificativo formato a Lisbona il 13 Dicembre 2007 ha salvato la sostanza del trattato costituzionale che era stato firmato a Roma il 29 ottobre 2004 e poi congelato nel 2005 dai referendum negativi di Francia e Olanda e dalla decisione britannica di fermarne sine die il processo di ratifica.

5 La sussidiarietà rappresenta una sorta di "salvaguardia" delle istanze nazionali rispetto agli impegni comunitari, ma non per questo va visto come insidia al principio altrettanto importante di coesione; potrebbe favorire anzi la condivisione dei temi legati alla "governance" territoriale a scala comunitaria.

La sussidiarietà vincola a privilegiare, per quanto possibile, il livello di governo e di amministrazione più prossimo al cittadino, garantendo il riconoscimento delle autonomie e delle diversità, pur attribuendo al centro alcuni poteri indivisibili.

Il principio di sussidiarietà stabilisce infatti che le istituzioni più piccole, essendo più vicine al cittadino e alle realtà locali, siano le prime ad avere responsabilità di tipo operativo, sia dal punto di vista progettuale, sia sotto l'aspetto finanziario. Le istituzioni di livello superiore sono chiamate in causa perché rispondano al principio di solidarietà e a quello di competenza sulla base delle capacità attribuite agli enti. La competenza rinvia infatti alla cosiddetta *capability*, ossia alla capacità delle istituzioni di impiegare la strumentazione necessaria (a livello locale come a quello nazionale) all'adempimento dei compiti assegnati loro dalle norme vigenti e dalle aspettative (domanda) espressa dalla società civile (Prezioso, 1999 e 2005)

6 vedi "Euroregione": realtà istituzionale riconosciuta dalla stessa Unione Europea (seppur non ancora legittimata a livello giuridico/normativo), per la cooperazione transfrontaliera e interregionale fra due o più territori; vedi anche "gruppo europeo di cooperazione territoriale" (GECT), dotato di personalità giuridica, operativo a decorrere dal 1° gennaio 2007. Regolamento n. 1082/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006 - Gazzetta ufficiale L 210 del 31.7.2006.

7 vedi gli Atti della Consultazione inter-regionale per un disegno coordinato dell'area padana-adriatica (Adria-Po Valley) organizzata dalla Regione Veneto il 15 febbraio 2007 a Venezia.

8 Global Integration Zone che indica l'estensione del Pentagono ad Est dopo l'allargamento.

Tavolo Interregionale “Adria Po Valley” e la Carta di Venezia

La cooperazione territoriale costituisce una delle linee di azione prioritarie dell’Unione Europea con il fine di promuovere la coesione territoriale accanto alla coesione economica e sociale e lo sviluppo integrato, sostenibile ed equilibrato delle regioni, nella consapevolezza che è oggi fondamentale assumere il policentrismo territoriale come condizione per competere a livello globale.

In tale contesto, in Italia, le Regioni assumono un ruolo cruciale come soggetti che definiscono le strategie ed esercitano competenze istituzionali in grado di promuovere e gestire le politiche di coesione e sviluppo sostenibile del territorio.

Alla luce di queste considerazioni, gli assessori che hanno partecipato all’incontro di Venezia, in data 15 febbraio 2007, in rappresentanza delle Regioni Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Piemonte e Veneto e delle Province di Trento e Bolzano, stabiliscono di insediare il Tavolo Interregionale per lo sviluppo territoriale sostenibile della macro-regione Padana, denominato “Adria-Po Valley”, finalizzato ad individuare un sistema di coerenze e a promuovere la competitività delle Regioni interessate nel nuovo contesto di sviluppo europeo, in una visione di scala multiregionale.

La dimensione territoriale della coesione è incentrata sul rafforzamento del capitale territoriale delle città e delle regioni europee valorizzando le diversità e le specificità territoriali, superando i punti di vista settoriali, promuovendo nuovi processi e modelli di governance multilivello.

La concentrazione della varietà non solo morfologica e geografica, ma anche delle attività e delle tipologie territoriali, tipica del Sud Europa e dell’Italia in particolare, è troppo sovente trascurata e spesso è sottovalutato il potenziale innovativo e di sviluppo concentrato nelle regioni e nei sistemi urbani policentrici.

Dare attuazione alla Territorial Agenda of European Union, che i Ministri responsabili sottoscriveranno il 25 maggio a Lipsia, significa avviare un processo di profonda innovazione del sistema di governance territoriale, capace di superare i confini amministrativi per far emergere le effettive relazioni economiche e territoriali ed operando in maniera integrata alla soluzione dei problemi.

Stabilire, da un lato, un forte grado di coerenza fra obiettivi strategici e linee di azione previste dall’Agenda e progetti di cooperazione transnazionale e interregionale dall’altro, costituisce probabilmente la strada più efficace per garantire l’implementazione delle politiche e la coerenza territoriale dei progetti da finalizzare.

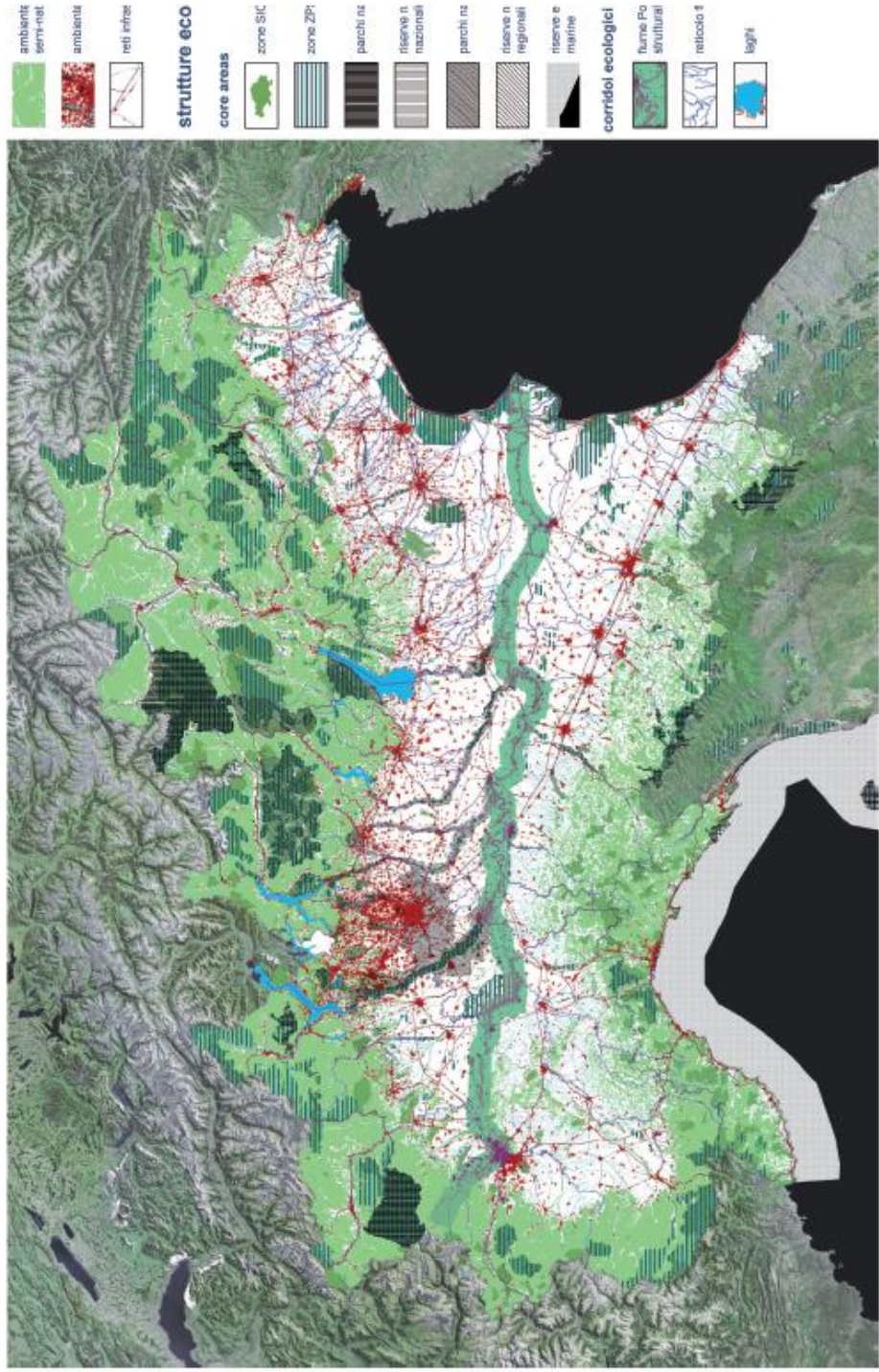
I temi che le Regioni sopra citate ritengono utile affrontare in modo integrato riguardano in particolare la tutela e valorizzazione del sistema ambientale e naturale, il potenziamento del sistema economico e la messa in rete delle eccellenze, la valorizzazione delle città come motori di futuro, il rafforzamento delle connessioni materiali ed immateriali, la promozione delle attività di innovazione e ricerca nonché la promozione e la valorizzazione di buone pratiche per il contenimento energetico e per contrastare il cambiamento climatico.

Il Tavolo Interregionale “Adria-Po Valley”, impegnandosi a delineare un progetto comune di sviluppo e di pianificazione e mirando a stabilire un sistema di dialogo permanente tra le diverse istituzioni regionali, nazionali e comunitarie, intende costituire un momento di confronto tra Regioni vicine, in cui oltre allo scambio di informazioni abbia luogo una concreta cooperazione multilivello, necessaria a definire una comune vision territoriale e indispensabile per sostenere una prospettiva di sviluppo del Sistema Paese.

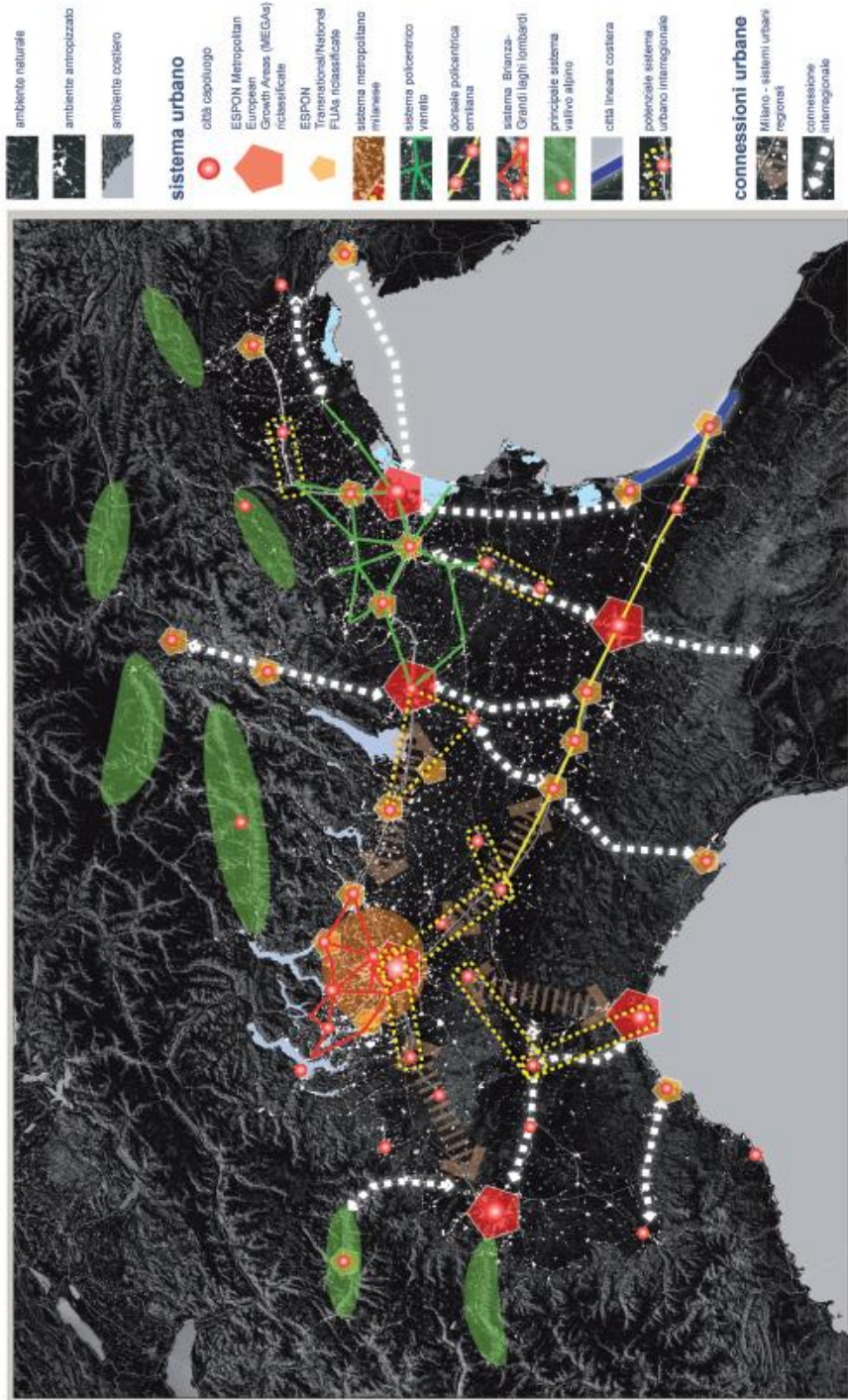
A questo scopo, le Regioni si impegnano a:

- Promuovere, in maniera continuativa, iniziative per il confronto su temi territoriali di rilevanza interregionale;
- Nel percorso di costruzione dei rispettivi strumenti di pianificazione territoriale regionale, riconoscere il Tavolo interregionale quale spazio di confronto per il migliore scambio delle conoscenze relative ai rispettivi territori;
- Riconoscere il Tavolo interregionale quale sede di condivisione di una posizione comune nell'ambito della costruzione della Territorial Agenda of European Union;
- Riconoscere l'attività svolta nell'ambito della rete Metrex come uno strumento di collaborazione e di lavoro comune, acquisendone i risultati e sostenendone l'azione per promuovere a livello europeo la visione condivisa della macro regione padana;
- Favorire la promozione di iniziative nell'ambito della cooperazione transnazionale e transfrontaliera, condividere e diffondere i risultati delle attività di progetto;
- Costituire un gruppo di lavoro tecnico a supporto del Tavolo Interregionale, che predisponesse i materiali e gli elaborati per le attività del Tavolo; i compiti di segreteria del gruppo di lavoro sono svolti dalla Regione Veneto;
- Avviare i lavori del Tavolo Interregionale prevedendo una serie di incontri per lo sviluppo del confronto e del comune indirizzo istituzionale.

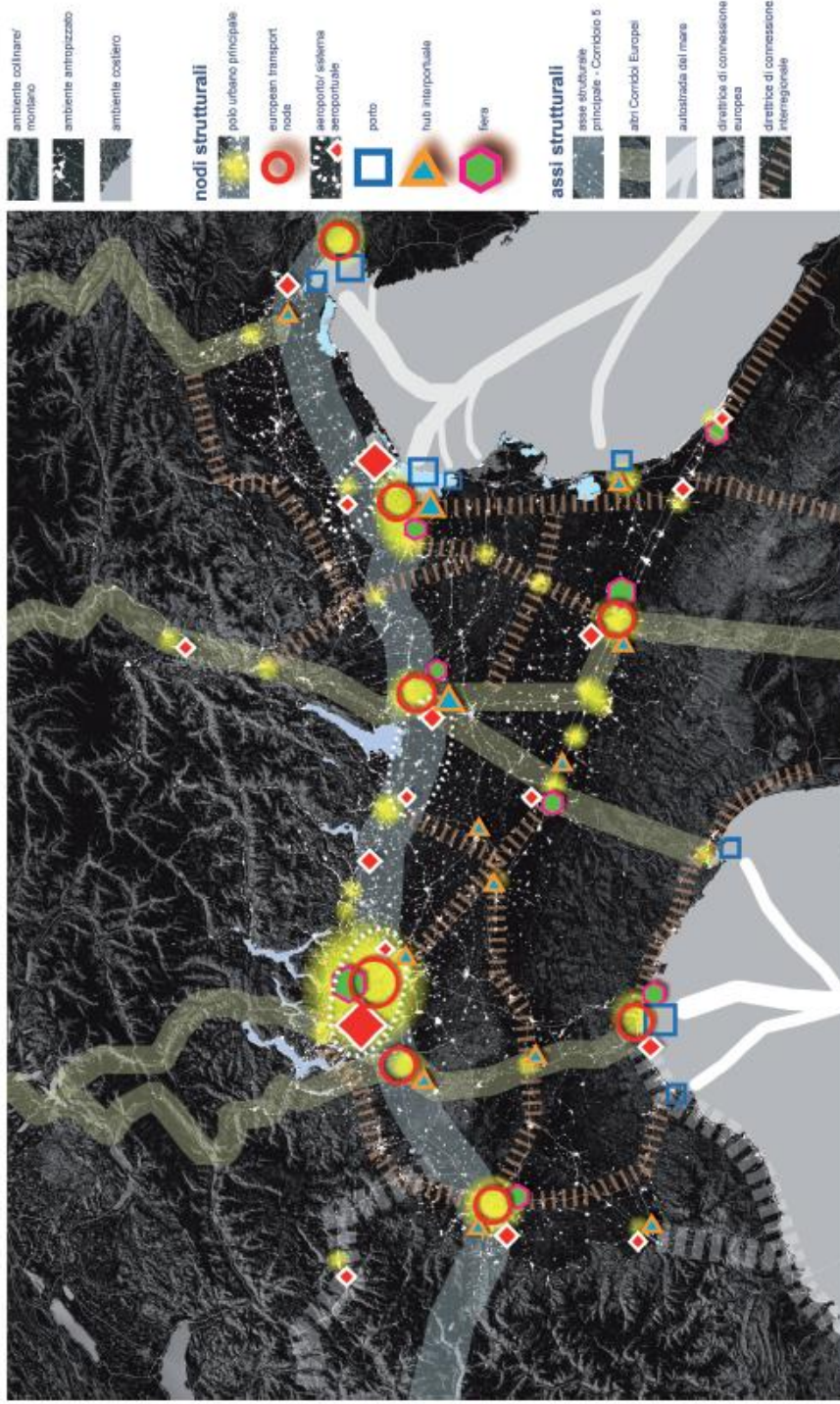
sistema delle strutture ecologiche dell'area padano-alpina-adriatica



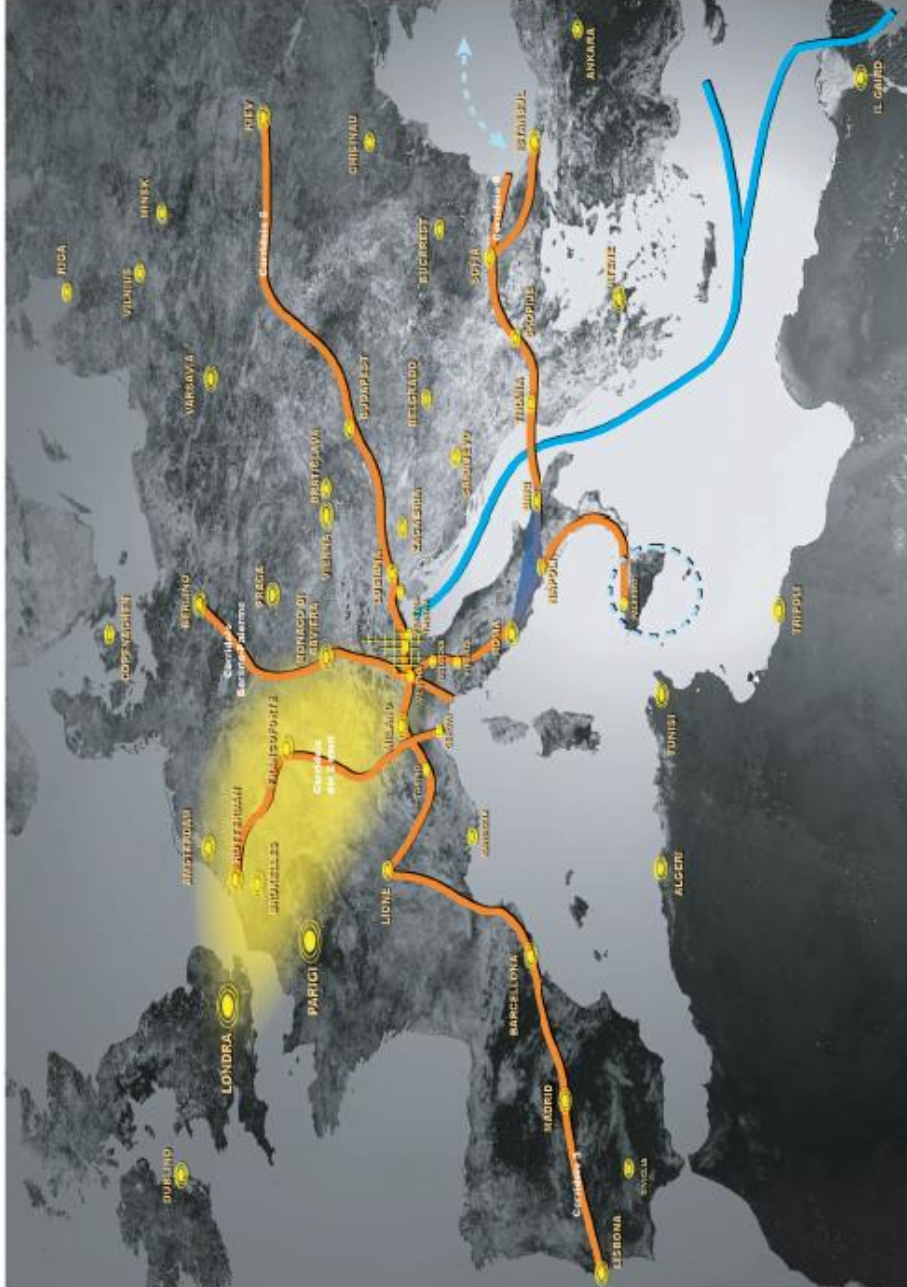
sistema delle polarità urbane dell'area padano-alpina-adriatica



schema delle reti infrastrutturali dell'area padano-alpina-adriatica



Schema dei corridoi europei



Le trasformazioni del Veneto dagli anni 90 ad oggi: profilo statistico

I dati sull'attuale sistema economico-sociale evidenziano la lenta metamorfosi che ha interessato il Veneto negli ultimi anni e una generale riconfigurazione delle componenti economiche. In questo particolare momento di difficile congiuntura economica, in linea con quanto avviene a livello nazionale e comunitario, anche il Veneto si trova in una situazione di stasi, dopo lo straordinario sviluppo di un recente passato. Ma una lettura più attenta sia dei peggiori periodi di crisi, come dei momenti di rialzo dei ritmi di crescita, ci permette di leggere una realtà in evoluzione che nell'ultimo periodo ha conosciuto dei momenti di saturazione fisiologici del proprio sviluppo economico, ma si avvia a riadeguarsi ai mutati assetti strutturali, quali i forti cambiamenti demografici e territoriali, ed alle diverse condizioni di contesto economico internazionale ed interno.

Nella necessità di un rapido adattamento ai cambiamenti della società, il Veneto è espressione delle aree a maggiore velocità di crescita in ambito nazionale, ed emanazione di una centralità europea oggi in fase di arduo lavoro per guadagnarsi posizioni dignitose ai tavoli mondiali.

Le dinamiche demografiche degli ultimi anni

La trasformazione sociale e territoriale del Veneto negli ultimi anni traspare dall'evoluzione demografica: per la prima volta dal 1960, al 31 dicembre 2015 la popolazione risulta in diminuzione rispetto all'anno precedente. Al 31 dicembre 2016 la popolazione residente in Veneto è di 4.907.529 abitanti, ancora in diminuzione rispetto all'anno precedente (-7.594). Nel giro di due anni si sono persi circa 20 mila residenti. E le previsioni Istat per i prossimi 50 anni sono al ribasso: la popolazione scenderebbe sotto la soglia dei 4 milioni e 900 mila già dal 2025, mostrando nel tempo tutta la sua debolezza e perdendo sempre più la capacità di rinnovarsi. La popolazione residente attesa per il Veneto è stimata, secondo lo scenario mediano, attorno a 4,8 milioni nel 2045 (circa 148 mila unità in meno rispetto al 2016) e a 4,4 milioni nel 2065. Il calo delle nascite è una delle cause che hanno determinato la diminuzione di popolazione.

Il bambini nati nel 2016 (37.867) sono il 2,8% in meno rispetto all'anno precedente e il 22% in meno rispetto al 2008. La diminuzione del numero di nati dipende da diversi fattori, uno dei quali è strutturale. Si è conclusa la vita riproduttiva delle donne nate nella fase del baby-boom di metà degli anni '60 e la riproduzione si affida alle generazioni successive di donne, che sono meno numerose: in Veneto, tra il 2008 e il 2016 le donne in età feconda, cioè tra i 15 e i 49 anni, calano di circa 88 mila unità. Un altro fattore è legato al modello di fecondità, ovvero il numero medio di figli che ciascuna donna mette al mondo. Per il Veneto, da 1,49 figli per donna nel 2008 si passa a 1,39 nel 2016, pur restando su livelli di fecondità un po' superiori a quelli medi nazionali (1,34).

Inoltre, le donne straniere, che finora hanno in parte colmato la bassa propensione alla natalità delle donne italiane, stanno rivedendo i propri comportamenti riproduttivi. Negli anni diminuisce anche per loro il numero medio di figli: da 2,71 nel

2008 a 2,01 nel 2015. Il saldo naturale, determinato dalla differenza tra il numero di nascite e di decessi, registra nel 2016 un valore negativo di quasi 10 mila unità, il secondo maggior calo di sempre dopo quello del 2015 (-10.600), quando, oltre alla contrazione delle nascite, si è verificato un eccesso di mortalità, dovuto all'epidemia influenzale e a temperature estive particolarmente elevate, che ha riguardato soprattutto gli ultraottantenni.

Nel 2016, invece, i decessi tornano in linea con la tendenza dovuta all'invecchiamento della popolazione. Oggi il 22,3% della popolazione ha più di 65 anni, come a livello nazionale, ma le previsioni demografiche indicano un ulteriore inasprimento del processo di invecchiamento per i prossimi decenni: si stima che la percentuale di anziani raggiunga il 35% della popolazione nel periodo 2045-2050.

Il calo della popolazione nelle sue dinamiche "naturali" non risulta più compensato dai flussi migratori, come avveniva fino a qualche anno fa: se aumentano, seppur in modo troppo flebile, le iscrizioni in anagrafe dall'estero o da altri comuni italiani (+8.167 unità rispetto al 2015), cresce anche il numero di coloro, soprattutto italiani, che se ne vanno (+5.480 rispetto al 2015). In particolare, gli italiani che lasciano il Veneto nel 2016 sono 10.751, il 13,2% in più rispetto all'anno precedente.

Sebbene dopo 5 anni di flessione siano riprese le iscrizioni in Veneto degli stranieri dall'estero (+13,2%), nel complesso si osserva una diminuzione del numero di stranieri residenti: sono 485.477 (-2,5% rispetto al 2015), il 9,6% della presenza straniera in Italia, e rappresentano il 9,9% della popolazione veneta, quota più rilevante rispetto all'intero territorio nazionale (8,33%). Tra le conseguenze di queste dinamiche naturali e migratorie, le famiglie sono sempre più piccole, con una media di 2,35 componenti; delle oltre 2 milioni di famiglie, diminuiscono quelle con 5 o più

componenti, mentre aumentano le persone sole, soprattutto anziane.

Sul fronte occupazionale, nel 2016 in Veneto, finalmente, l'occupazione torna a salire in modo significativo e la disoccupazione continua a scendere. Anche il 2017 si apre con segnali altrettanto positivi: rispetto ad un anno fa, nel terzo trimestre, aumentano gli occupati dell'1,8% e diminuiscono i disoccupati dell'8,3%.

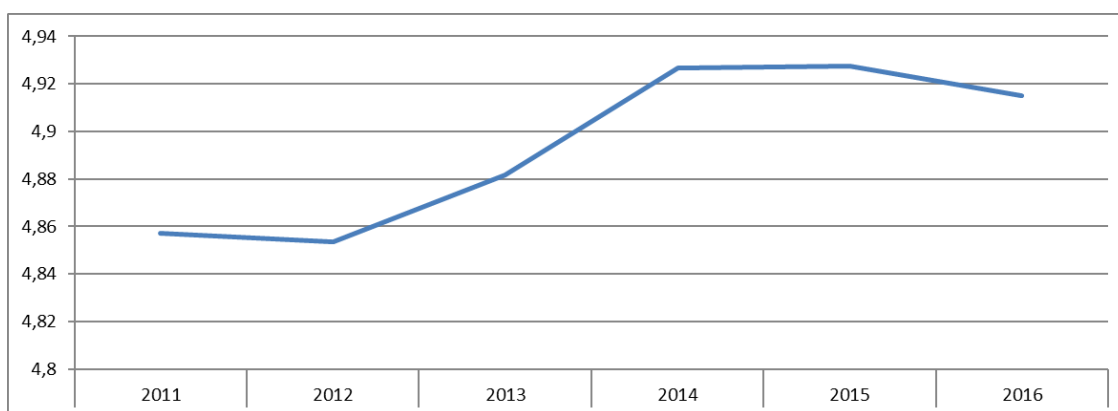
In particolare, il tasso di disoccupazione è il più basso fra quelli rilevati dal 2012 in Veneto, mentre quello di occupazione è il più alto dall'inizio della crisi.

Sempre meno i lavoratori equivalenti in cig, intorno ai 20.400 nel II trimestre 2017, il 41% in meno di un anno prima.

Il Veneto si conferma la seconda regione esportatrice italiana, con 58,2 miliardi di euro di fatturato estero, in crescita dell'1,3% annuo, in linea con l'andamento nazionale.

I cambiamenti generati dalla globalizzazione, contribuendo alla determinazione di differenze significative nella competitività e nella dinamica dei settori produttivi, hanno generato profondi processi di ristrutturazione dei sistemi produttivi verso la creazione di una rete mondiale di produzione dei beni, combinando apertura agli scambi internazionali e diffusione delle nuove tecnologie di informazione.

La struttura organizzativa e le strategie delle imprese si stanno quindi trasformando, con ricadute sull'orientamento degli investimenti e sulla



Popolazione residente in Veneto (dati in milioni) - Anni 2011-2016. Fonte: ISTAT

La trasformazione del settore imprenditoriale veneto

Nonostante le difficoltà congiunturali dell'economia veneta non possano considerarsi chiuse e il saldo imprenditoriale ancora in negativo rispetto all'anno precedente (-0,3 rispetto al 2015), le esportazioni venete hanno raggiunto nel 2016 il loro massimo storico. Il buon andamento delle vendite di prodotti veneti sui mercati esteri ha contribuito a rallentare la caduta del Pil nella fase di recessione e a sostenere la ripresa negli anni più recenti.

sceita dei mercati, assegnando così fondamentale valore alle abilità imprenditoriali, allo scopo di confermarsi competitivi anche oltre i confini nazionali.

Tra il 2011 e il 2014 l'impianto produttivo veneto è uscito ridimensionato, in linea con quanto accaduto a livello nazionale: unità produttive e addetti di industria e servizi fanno registrare variazioni negative, in particolare nel settore dell'edilizia.

Anche gli investimenti lordi in beni materiali delle imprese venete di industria e servizi disegnano un trend che indica un forte indebolimento

dell'aggregato, che tra il 2008 e il 2013 si contrae di oltre il 40%.

L'impatto della crisi è stato duro, ma già nel 2014 molte imprese venete sono tornate a crescere: i segnali di ripresa per l'economia veneta hanno interessato sia l'industria manifatturiera, sia i settori dei servizi maggiormente legati alla domanda industriale. Il livello di ricchezza creato complessivamente dalle imprese è tornato ai livelli pre-crisi, ma a beneficiarne sono state soprattutto le imprese in grado di reagire, rilanciando l'innovazione e la presenza estera. All'interno del comparto manifatturiero, la metallurgia e la meccanica sono le attività manifatturiere a maggior valore aggiunto in Veneto, a seguire i comparti moda e industria alimentare. Questi primi settori della produzione veneta sono tutti in crescita rispetto all'anno precedente, anche se a ritmi differenti.

La produttività del lavoro ammonta per l'insieme delle imprese venete di industria e servizi a 44.752 euro nel 2014, con un aumento del 3,8% rispetto all'anno precedente, trainato principalmente dalla riduzione degli occupati, associata a un sensibile aumento del valore aggiunto.

Nel 2014 il fatturato complessivo delle imprese venete esaminate torna a crescere, anche se di poco (+0,6%), trascinato dal rialzo dei ricavi nell'industria in senso stretto. Segnali di ripresa si osservano anche per gli investimenti (+4,9% rispetto all'anno precedente). Le imprese dell'industria in senso stretto sono quelle a maggiore produttività (oltre 58 mila euro in Veneto).

Attraverso la quarta rivoluzione industriale sta cambiando il futuro della produzione manifatturiera e ciò rappresenta la chiave verso una maggiore produttività e competitività imprenditoriale.

I comparti del manifatturiero veneto con i livelli medi di produttività più elevati sono l'industria farmaceutica (oltre 78 mila euro), a seguire la meccanica e la chimica. Questi settori, insieme alla produzione di mezzi di trasporto, elettronica e

gioielleria, sono i più performanti rispetto al 2013, con crescite annue dei livelli medi della produttività superiori ai 2 mila euro. I livelli di produttività imprenditoriale sono fortemente legati anche alla dimensione d'impresa: è evidente come le grandi imprese, che coprono appena l'1% delle imprese venete, raggiungono elevati livelli di produttività (valore mediano oltre gli 82 mila euro). Allo stesso tempo sono le tantissime piccole e micro imprese a dimostrarsi meno produttive. È possibile osservare come le imprese esportatrici presentino un livello mediano di produttività quasi doppio rispetto alle imprese non esportatrici. Le imprese che ricavano il 60% o oltre del fatturato totale dalle esportazioni hanno una produttività superiore addirittura di 30 mila euro ai livelli delle imprese non esportatrici.

I settori del manifatturiero in cui è maggiore il gap di produttività tra le imprese venete esportatrici, e quelle non, sono la farmaceutica, l'industria alimentare e l'elettronica.

A trainare l'export veneto sono i settori delle lavorazioni dei metalli, dei macchinari, delle apparecchiature elettriche, delle produzioni chimiche e delle produzioni agroalimentari. Tra i mercati di destinazione, si segnala il sensibile aumento delle vendite verso gli Usa, la Francia e la Polonia. In forte ripresa anche l'export verso il mercato russo: +14,4%.

Una delle grandi tendenze in materia di innovazione del mondo industriale è senza dubbio l'industria 4.0, ovvero la quarta rivoluzione industriale. Essa sarà caratterizzata da una sempre maggiore capacità delle macchine di produrre e raccogliere i dati, i quali andranno analizzati estraendone informazioni utili ad ottimizzare i processi produttivi e facilitare la produzione di beni e servizi sempre più customizzati sui clienti.

L'era dell'Industria 4.0 è quindi l'era delle cosiddette "smart factory" o imprese intelligenti, categoria all'interno della quale rientrano a pieno titolo le start-up innovative, società il cui scopo

primario è sviluppare prodotti e servizi considerati a tutti gli effetti innovativi e dall'alto contenuto tecnologico.

Al 1 febbraio 2017 le startup innovative presenti in Veneto sono 563, in aumento del +48,2% rispetto al dato di febbraio 2016, il quarto valore più alto, dietro a Lombardia, Emilia Romagna e Lazio.

Si concentrano prevalentemente nel comparto dei servizi, in particolare nella produzione di software e consulenza. Per quanto riguarda, poi, la ricerca e sviluppo, le imprese venete che vi investono sono principalmente piccole e medie imprese (82%), ma i maggiori investimenti finanziari sono però sostenuti dalle imprese più grandi e strutturate: le grandi imprese, infatti, pur pesando solo per un 18% delle imprese che fanno R&S, contribuiscono in termini di spesa per oltre il 60%. I principali prodotti oggetto delle attività di R&S sono i prodotti del comparto moda, della meccanica, della chimica e farmaceutica, della metallurgia, della fabbricazione di apparecchi elettrici, dell'industria alimentare e dell'elettronica. Nel II trimestre 2017 le convenzioni notarili di compravendite per unità immobiliari crescono in Veneto del 2,8% rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente. La crescita tendenziale delle transazioni immobiliari è pari al 3,0% per le unità ad uso abitativo e al 0,8% per i trasferimenti di immobili ad uso economico. Le convenzioni notarili per mutui con costituzione di ipoteca immobiliare registrano una riduzione di un punto percentuale rispetto al II trimestre del 2016.

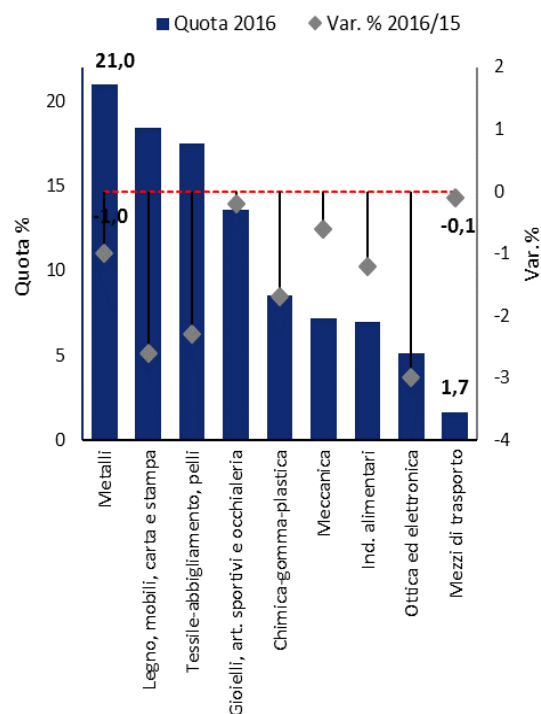
Per quanto riguarda il turismo, il Veneto ha raggiunto nel 2016 risultati da record. I cittadini, italiani e stranieri, che pernottano in strutture ricettive venete per trascorrere una vacanza, ma anche per motivi d'affari, di cura, per partecipare ad eventi culturali o sportivi, ecc., continuano a crescere: nel 2016 sono stati raggiunti i 17,9 milioni di arrivi.

Le presenze, che rappresentano il numero di pernottamenti sono tornate a crescere tanto da superare nel 2016 ogni record storico (65,4 milioni),

grazie agli incrementi sia degli stranieri che dei nostri connazionali.

Anche le prime stime sull'anno in corso fanno ben sperare indicando, per l'aggregato alberghi e campeggi, un aumento delle presenze in tutte le tipologie di destinazione.

La produzione dell'agricoltura veneta per il 2016 è stata pari a 5,9 miliardi di euro (il 10,5% del totale nazionale): dopo il calo conosciuto nel 2012, per quanto riguarda il Veneto, si sta assistendo ad un costante aumento del valore rispetto al 2000,



Quota e variazione percentuale annua delle imprese attive manifatturiere venete per categoria economica - Anno 2016. Fonte: Elaborazione dell'Ufficio di statistica della Regione del Veneto su dati InfoCamere

considerato come anno di riferimento, e in controtendenza rispetto all'Italia.

Particolare importanza nell'economia agricola veneta è rivestita dal settore vitivinicolo: il Veneto è infatti la prima regione d'Italia produttrice di vino e

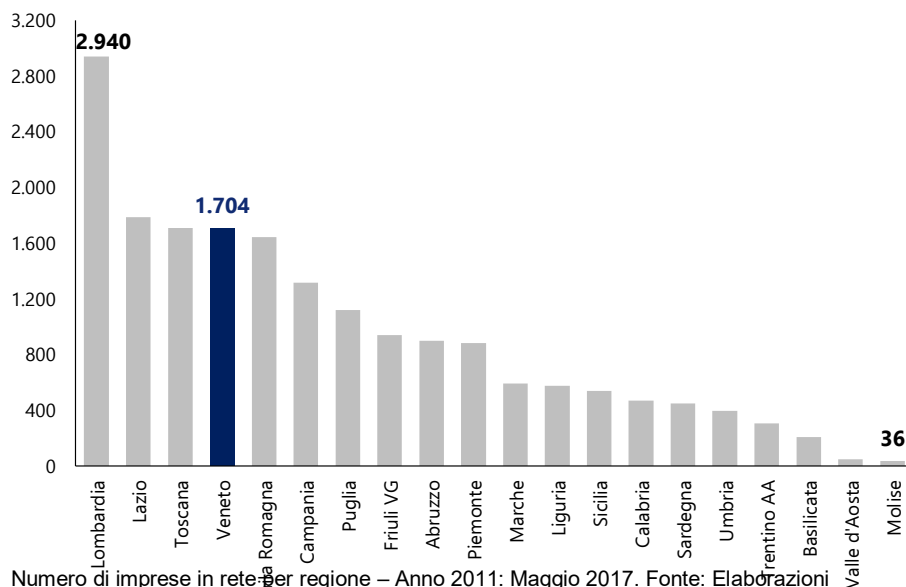
la seconda per quanto riguarda le uve da vino, da cui derivano vini oltre il 90% dei quali con denominazione d'origine.

Regione del Veneto, U.O. Sistema Statistico Regionale)

Il Veneto risulta prima regione d'Italia anche per quanto riguarda il valore di vino esportato e che nel corso del 2016 ha superato per la prima volta i 2 miliardi di euro. Nel corso dei primi 9 mesi dell'anno il Veneto mantiene la testa della classifica in valore e lo incrementa ulteriormente di 6,4 punti percentuali. (dal "Rapporto Statistico 2017" –

	2016		2015	
	mln. euro	Numero presenze	mln. euro	Numero presenze
Resto del mondo	647,6	3.207	635,2	3.184
Nord Africa	1.247,4	3.687	1.364,2	3.889
Altri Africa	757,9	3.890	780,5	4.069
Nord America	5.401,9	7.056	5.190,1	6.956
America Latina	1.813,6	4.473	1.942,8	4.525
Medio Oriente	2.740,3	6.500	2.763,0	6.432
Asia centrale	915,0	2.901	836,7	3.214
Asia orientale	4.775,2	7.477	4.780,4	7.348
Altri Europa	3.342,1	9.515	3.654,7	9.669
Est Europa	2.860,0	10.168	2.734,7	9.740
UE	33.745,2	12.182	32.834,7	12.173

Numero di imprese esportatrici venete nelle principali aree di scambio commerciale e valore del fatturato estero. Anni 2016 e 2015. Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio di statistica della Regione del Veneto su dati Istat.



Numero di imprese in rete per regione – Anno 2011: Maggio 2017. Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio di statistica della Regione del Veneto su dati Confindustria.

Obiettivi strategici della programmazione regionale: dal PRS al DEFR 2018-2020. Il ruolo del PTRC

Nell'edizione del PTRC del 1992, lo strumento generale di pianificazione territoriale della Regione Veneto può considerarsi la proiezione spaziale delle scelte effettuate per il Veneto dalla programmazione regionale, attraverso lo strumento del Piano Regionale di Sviluppo (PRS), che in stretta coerenza con gli "indirizzi" predisposti dal Consiglio regionale e per promuoverne la concreta attuazione, predispone un sistema di obiettivi articolato e coerente e indica le conseguenti strategie di intervento nei diversi settori.

Il Piano Regionale di Sviluppo, approvato con legge del 2007, rappresenta, sulla base della Legge regionale n. 35 del 29 novembre 2001 "Nuove norme sulla programmazione", gli obiettivi, i criteri e le modalità dell'azione regionale, nel rispetto dei principi di sussidiarietà e cooperazione. E' uno strumento di conoscenza e di definizione strategica di lungo periodo formulato dalla Giunta con il metodo della concertazione con i vari soggetti pubblici e privati, in cui si individuano le linee fondamentali dell'attività regionale nel campo economico, sociale e territoriale.

Il Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFR) è il documento di programmazione generale della Regione, con valenza triennale, carattere generale, contenuto programmatico e costituisce lo strumento a supporto del processo di previsione. È stato introdotto per la prima volta nel 2015 con riferimento agli esercizi 2016-2018 e aggiornato per gli esercizi 2018-2020. Il Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFR) rappresenta il principale strumento della programmazione regionale, ai sensi del Decreto legislativo 23 giugno 2011 n. 118, come integrato e modificato dal Decreto legislativo 10 agosto 2014, n. 126, recante "Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli Enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42".

In particolare l'art. 36, comma 3, del citato decreto legislativo, prevede che le Regioni ispirino la propria gestione al principio della programmazione, di modo che il bilancio di previsione finanziario sia elaborato sulla base delle politiche contenute nel DEFR.

Tali politiche sono classificate in Missioni, Programmi e Obiettivi.

Poiché i contenuti territoriali del PTRC discendono dalla programmazione politica e finanziaria regionale, proviamo a evidenziare come i temi messi a punto nello strumento di pianificazione territoriale generale trovino sostanza e coerenza nel più ampio strumento di programmazione regionale, di cui esso rappresenta il quadro unitario e integrato sul piano delle politiche territoriali.

Tutela a valorizzazione dei beni e delle attività culturali

“La cultura costituisce una risorsa, uno strumento di sviluppo e motore di innovazione economica e sociale”. In quest’ottica l’amministrazione regionale intende valorizzare e promuovere la conoscenza del patrimonio storico materiale e immateriale nonché i servizi culturali.

Una particolare attenzione sarà dedicata alla promozione e alla gestione dei siti UNESCO veneti oltre al sostegno di nuove candidature.

Il sostegno al sistema culturale intende proporsi come funzionale allo sviluppo del territorio sia dal punto di vista turistico sia dal punto di vista economico e sociale, valorizzando così la cultura come strumento di crescita e di innovazione. In questa linea si collocano le attività volte ad incentivare l’attrattività del territorio per le produzioni cinematografiche nonché gli interventi cofinanziati a valere sul POR FESR 2014/2020 a favore della nascita e della crescita delle imprese culturali e creative.

Saranno valorizzate le radici culturali e le tradizioni venete anche mantenendo vivo e consolidando il legame con le collettività venete all'estero.

Partendo dalle stesse premesse il PTRC “*riconosce il patrimonio storico e culturale quale elemento conformante il territorio ed il paesaggio e quale componente identitaria delle comunità che vi insistono promuovendone la conoscenza, la catalogazione, la tutela e la valorizzazione in tutte le sue forme*” (N.t.A. “Patrimonio storico e culturale”).

Oltre ai siti Patrimonio dell’UNESCO, il PTRC riconosce e promuove i “sistemi culturali”, dove costruire politiche integrate che, partendo dalla risorsa culturale, favoriscano relazioni con il sistema dei servizi e le filiere produttive a questa collegate; tra questi:

- Percorsi archeologici delle vie Claudia Augusta e Annia e Popilia con le città antiche di Altino e Concordia Sagittaria, Adria e Padova e i territori interessati dalla presenza dei segni della centuriazione romana;
- Città murate;
- Luoghi identitari della Patria;
- Insediamenti rurali, malghe e architetture alpine e dolomitiche;
- Paesaggi Agrari Storici e Terrazzati;
- Luoghi della fede;
- Luoghi interessati dall’Arte Contemporanea o da strutture museali;

Nel “Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto” sono indicati i “Sistemi di valori”, rappresentativi del paesaggio e dell’identità regionale:

- Siti patrimonio dell’UNESCO;
- Ville venete;
- Ville del Palladio;
- Parchi e giardini di rilevanza paesaggistica;
- Forti e manufatti difensivi;
- Archeologia industriale;
- Architetture del Novecento.

Sport e tempo libero

L'amministrazione regionale persegue la diffusione e la valorizzazione della pratica sportiva, anche promuovendo lo sport in ambito scolastico e supportando gli obiettivi dell'associazionismo, con particolare riguardo alle tematiche della disabilità. Incoraggia la diffusione delle discipline sportive tipiche venete fra tutti i cittadini.

Il piano territoriale valorizza l'attività sportiva soprattutto in relazione all'offerta turistica montana per la pratica degli sport invernali ed estivi.

Turismo

Il turismo rappresenta il settore più importante per l'economia veneta: i circa 11,3 miliardi di euro prodotti dalla lunga filiera del settore nel 2015, rappresentano l'8,3% del PIL regionale.

Di qui la necessità di rafforzare la politica dell'accoglienza attraverso l'aumento degli standard qualitativi e della gamma dei servizi disponibili da parte delle PMI turistiche e promuovendo una strategia di marketing e di marchio che rifletta in modo adeguato i valori distintivi e i punti di forza del Veneto (diversità, qualità, storia e cultura) che siano in grado di differenziarla rispetto alle altre destinazioni mondiali e, nel contempo, di comunicare al turista/visitatore un'immagine unica dell'offerta turistica regionale.

Nel contempo si propone di rilanciare le destinazioni turistiche a maggior rischio di stagnazione/declino (aree montane) e di sviluppare prodotti turistici emergenti (cicloturismo, enogastronomia, fluviale, rurale, ecc.) in linea con le moderne tendenze ad un turismo responsabile ed ecosostenibile.

A livello delle politiche territoriali l'azione regionale punta alla creazione di un'offerta turistica integrata in grado di coinvolgere e far convergere le diverse varietà di segmenti turistici nei singoli ambiti territoriali (turismo montano, naturalistico, fluviale, marino, termale, ecc.) allo scopo di proporre

un'offerta diversificata, anche favorendo un sistema di ricettività diffusa, comunque compatibile con il sistema della mobilità.

Assetto del territorio ed edilizia abitativa

La consapevolezza che non è più possibile valutare il fabbisogno abitativo e di sviluppo infrastrutturale al di fuori di una logica di sostenibilità ambientale e del paesaggio, di sicurezza del territorio, della qualità di vita dei suoi abitanti, ha indotto la Regione a approvare la legge per il contenimento del consumo di suolo (l.r. n. 14 del 6 giugno 2017) che ha la finalità di limitare l'occupazione di terreno, prevedendo misure per promuovere e sostenere il riuso e la rigenerazione urbana sostenibile di aree già edificate, nonché la valorizzazione ambientale ed eco-sistemica del suolo non edificato.

La necessità di salvaguardare il territorio maggiormente colpito dall'occupazione di suolo, vale a dire il territorio agricolo, impone di ripensare in una logica di governance il rapporto tra città e campagna, privilegiando un modello di sviluppo che tenga conto dei fattori di competitività quanto del rispetto dei vincoli ambientali e funzionali.

In questo senso il PTRC, così come proposto, si fa carico di promuovere la sostenibilità delle trasformazioni territoriali fornendo indicazioni tese a favorire scelte pianificatorie puntuali ed equilibrate, rispettose dell'ambiente e del patrimonio culturale, naturale, paesaggistico del Veneto.

Se è fondamentale investire nelle "città" quali motore dell'economia, terreni fertili per tecnologia, innovazione e creatività, d'altro canto occorre elevare la capacità di governo delle trasformazioni del sistema rurale-paesaggistico-ambientale, in quanto è sicuramente l'ambito destinato alle attività agricole, ma è anche il luogo delle reti ecosistemiche e paesaggistiche, di quelle infrastrutturali e tecnologiche, degli impianti per la produzione di energia e per il trattamento dei rifiuti,

delle relazioni fra città e territorio, delle risorse naturali e della rigenerazione delle stesse.

Per quanto riguarda le politiche abitative il PTRC promuove azioni sulla città finalizzate all'inclusione sociale tra cui le politiche per la residenza per contrastare il disagio abitativo.

Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente

In coerenza con gli obiettivi territoriali e di qualità della vita vanno poste in essere rigorose politiche ambientali con l'obiettivo generale di proteggere il capitale naturale quale risorsa fondamentale anche per lo sviluppo socio-economico del territorio.

In linea con i principi sanciti a livello europeo, tra le principali sfide da affrontare per migliorare la qualità dell'ambiente e tutelare la salute dei cittadini, si individuano quelle atte ad incoraggiare un uso prudente e razionale delle risorse naturali, a consentire l'uso efficiente delle risorse esistenti, ad eliminare comportamenti dannosi per l'ambiente. Occorre mettere in atto politiche che preservino le risorse, anche favorendo l'utilizzo di tecniche innovative in grado di modificare i processi di produzione e consumo.

Per rispondere al problema dei cambiamenti climatici e alle conseguenze che ne derivano (alluvioni, perdita della biodiversità), le politiche regionali sono rivolte alla tutela e messa in sicurezza del territorio, attraverso la realizzazione di infrastrutture idonee e un'attenta e costante azione di monitoraggio ambientale.

La Regione è impegnata nell'azione di prevenzione del rischio di dissesto idrogeologico attraverso varie linee di intervento che vanno dalla pianificazione di bacino, alla realizzazione di grandi opere infrastrutturali e di interventi di sistemazione della rete idraulica principale e minore nonché di difesa dei litorali e della linea di costa, all'attività di analisi e verifica ai fini della prevenzione e del monitoraggio, alla diffusione aggiornata delle informazioni territoriali e ambientali per l'unicità e l'interoperabilità dei dati.

L'amministrazione regionale è impegnata nell'azione di disinquinamento della laguna di Venezia e del suo bacino scolante e opera per il risanamento dei siti inquinati, promuove una politica per incoraggiare le diverse forme di recupero dei rifiuti e, coerentemente con quanto stabilito dal Piano regionale di Tutela delle Acque, persegue la corretta gestione delle acque, comprese quelle minerali e termali, garantendo che il loro utilizzo avvenga nel rispetto dei limiti di sostenibilità e senza compromettere l'equilibrio ecosistemico. Allo stesso tempo opera per la razionalizzazione e lo sviluppo del servizio idrico integrato regionale, garantendo la fornitura di acqua potabile di buona qualità tramite un utilizzo efficiente della risorsa idrica e nel rispetto dell'ambiente. Allo scopo mira a favorire l'espansione infrastrutturale delle opere acquedottistiche e di depurazione ed il coordinamento tra gli Enti ed i Soggetti deputati alla pianificazione e alla gestione delle risorse idriche.

Per quanto riguarda il problema dell'inquinamento dell'aria, la Regione attua le azioni/misure del Piano regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, tra cui quelle finalizzate a far conoscere e formare sulle potenzialità dell'utilizzo della biomassa.

Ai fini della riduzione del rischio idraulico del territorio le politiche regionali perseguono la difesa compatibile dell'ambiente attraverso opere di consolidamento e adeguamento delle arginature esistenti; la ricalibratura e il risezionamento dei corsi d'acqua; l'adeguamento ed il ripristino della funzionalità delle opere di difesa e di regolazione delle acque; la realizzazione di bacini di laminazione delle piene. Verranno inoltre realizzati interventi di difesa dei litorali dall'erosione e di riqualificazione ambientale della fascia costiera.

Rispetto alla problematica delle fonti idropotabili contaminate da sostanze perfluoroalchiliche nei territori del Veneto occidentale, si proseguirà con l'individuazione di nuove fonti di

approvvigionamento per garantire la distribuzione di acque di buona qualità in sostituzione di quelle a elevata contaminazione.

Nell'ottica dello "sviluppo sostenibile" il PTRC persegue una serie di obiettivi strategici improntati alla razionalizzazione nell'uso delle risorse, a preservare la qualità e la quantità della risorsa idrica, favorire interventi finalizzati alla conservazione della biodiversità, promuovere l'efficienza nell'approvvigionamento negli usi finali dell'energia e incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili, prevenire e ridurre i livelli di inquinamenti di aria, acqua, suolo e la produzione di rifiuti.

A livello di disciplina normativa, il Piano dà direttive alle Province, alla Città metropolitana di Venezia e ai Comuni per la prevenzione del rischio idraulico, geologico e sismico e finalizzate ad indirizzare lo sviluppo urbanistico in modo coordinato e compatibile con la risorsa territorio.

Territorio montano

Il prolungato abbandono delle zone montane e collinari nella nostra Regione provoca gravi problematiche nella manutenzione di un territorio vulnerabile e delicato oltretutto nella gestione dei servizi dei piccoli Comuni di montagna. La regione pertanto mette in atto politiche finalizzate a sostenere, anche attraverso incentivi finanziari, i servizi fondamentali e gli interventi per la manutenzione del territorio e la corretta gestione delle terre collettive e agro-silvo-pastorali (infrastrutture rurali, viabilità, ecc.).

Il PTRC coordina le politiche territoriali allo scopo di favorire la competitività del territorio montano, *"riconoscendo e valorizzando il servizio che la montagna svolge nei confronti dell'intero territorio regionale e i maggiori oneri connessi con l'abitarvi"*.

Mobilità

L'adeguamento delle reti infrastrutturali rappresenta per il Veneto un fattore strategico per contribuire alla ripresa economica regionale e nazionale.

Nell'ottica delle mutate condizioni socio-economiche e di mobilità della Regione nonché delle necessarie misure per la sostenibilità ambientale del settore, si punta a soddisfare i fabbisogni di mobilità delle diverse aree contenendo allo stesso tempo i livelli di inquinamento atmosferico e migliorando l'accessibilità: in questo senso si ritengono prioritari oltre al completamento della "Pedemontana Veneta", la realizzazione della tratta ferroviaria AV/AC Brescia-Padova e il rafforzamento del sistema della portualità regionale e della Rete delle vie navigabili interne di competenza regionale.

Si mira inoltre a sostenere lo sviluppo del sistema logistico integrato, assicurando la massima efficienza dei nodi infrastrutturali attraverso i quali transitano i flussi di merci (porti/interporti), garantendo le connessioni tra le diverse tipologie di infrastrutture puntuali e lineari a favore degli scambi intermodali, favorendo il trasferimento su ferro/acqua delle merci, perseguendo l'inserimento del Veneto nelle direttrici internazionali del movimento delle merci.

È infine necessario razionalizzare i sistemi di trasporto pubblici, convertire il parco veicolare verso mezzi di nuova generazione e razionalizzare la mobilità ferroviaria, puntando al miglioramento della qualità dei servizi offerti al cittadino. L'obiettivo di una rielaborazione del piano dei trasporti si colloca pertanto in un contesto che abbisogna di un attento riesame della realtà del Veneto e dei territori circostanti, di un modello decisionale interattivo tra il quadro dei bisogni e la sostenibilità delle azioni offerte, di un quadro di risorse certe e di scelte strategiche che, pur valide nel tempo, possano dare valide risposte nel breve termine.

In una logica di interconnessione strategica di livello europeo, al fine di soddisfare i fabbisogni di accessibilità e mobilità delle diverse aree regionali, con lo scopo di rilanciare le politiche per le città e quelle delle filiere produttive, in particolare del turismo, si intende incoraggiare un approccio che non solo miri alla conservazione del territorio ed alla salvaguardia degli equilibri climatici, ma che elevi l'infrastruttura ad elemento di valorizzazione del paesaggio, puntando a standard di qualità estetica elevati.

Il PTRC, al fine di migliorare la circolazione delle persone e delle merci in tutto il territorio regionale, promuove: il potenziamento dell'interscambio ferroviario tra servizi pubblici; l'utilizzo integrato dei mezzi pubblici con tecnologia a basso impatto ambientale; un sistema di parcheggi scambiatori connessi funzionalmente alla rete del servizio pubblico di trasporto; l'implementazione della Rete ferroviaria regionale; il potenziamento dell'interscambio fra la rete navigabile fluviale e lacuale e gli altri sistemi per il trasporto di merci e persone.

Incentiva inoltre la realizzazione di una rete di piste ciclabili in ambito urbano ed extraurbano, come sistema di "mobilità lenta" in alternativa al trasporto a motore e come fattore di conoscenza e fruizione del territorio.

Sviluppo economico e competitività

Il sistema regionale veneto, caratterizzato da una presenza diffusa di piccole e medie imprese, deve evolvere dall'attuale struttura produttiva tradizionale verso un sistema fortemente orientato all'innovazione in tutti i settori produttivi, commerciali e dei servizi.

A tal fine, sono stati individuati e perseguiti molteplici percorsi di sviluppo, tenuto conto degli aspetti peculiari che caratterizzano la realtà veneta, che meglio si prestano per agevolare lo sviluppo del sistema produttivo: potenziare e rendere più efficace il sistema regionale promuovendo una più

intensa interazione tra istituzioni della conoscenza e mondo delle imprese; incrementare l'attività di ricerca e innovazione nelle imprese anche sostenendo l'inserimento nel mondo del lavoro di nuovo capitale umano altamente specializzato; aumentare l'incidenza delle specializzazioni produttive innovative nel sistema economico regionale; favorire nuove forme di aggregazione tra imprese e cluster innovativi di scala regionale, nonché sostenere i servizi innovativi diretti alle imprese e per la cittadinanza.

In tale contesto, particolare attenzione sarà attribuita alla promozione di specifici programmi di intervento con elevati contenuti innovativi e di elevato impatto sistemico, in grado di modernizzare l'attuale paradigma produttivo che contraddistingue i distretti e le PMI venete e di adeguarlo alle nuove sfide derivanti dall'evoluzione degli scenari economici di riferimento.

Saranno inoltre attivate politiche attive di rilancio e sviluppo rivolte al settore del commercio, che rappresenta il primo per diffusione dei settori produttivi del terziario, ed in particolare al settore della rete distributiva al dettaglio, significativamente segnata negli ultimi anni dal perdurare degli effetti della crisi economica, anche mediante specifiche azioni di riqualificazione e rivitalizzazione delle attività commerciali presenti nei centri storici ed urbani.

Inoltre, sono adottate misure di tutela e promozione di prodotti e servizi regionali a beneficio delle imprese e dei consumatori. La Regione, nel riconoscere e valorizzare le produzioni e i servizi tradizionali legati al territorio e al fine di tutelarli, in merito, ha istituito alcuni marchi di qualità. La tutela è resa necessaria poiché limita gli episodi di concorrenza sleale a danno delle imprese che operano correttamente, con benefici anche di ordine sociale e ambientale. Inoltre, i marchi, che rappresentano un valore aggiunto riconosciuto a livello europeo, favoriscono l'internazionalizzazione delle imprese.

La Regione intende promuovere misure per favorire le aggregazioni di imprese finalizzate all'innovazione dei settori produttivi, all'aumento della competitività dei prodotti, allo sviluppo di nuovi processi e delle eccellenze venete sul mercato globale, alla difesa della occupazione, allo sviluppo di imprenditoria innovativa e all'avviamento di nuova imprenditorialità.

Il PTRC indica i sistemi produttivi di rango regionale costituiti da un insieme di elementi di elevata complessità e specializzazione. Per tali sistemi il Piano dà indicazioni in merito alla dotazione di servizi e reti tecnologiche, al riordino e riconversione degli insediamenti, a specifici progetti di restauro ambientale, alla progettazione ecocompatibile e alla riorganizzazione del sistema infrastrutturale di supporto.

Il PTRC, secondo quanto previsto dalla legge regionale per lo sviluppo del sistema commerciale, promuove la rivitalizzazione e la riqualificazione commerciale dei centri storici e dei centri urbani e favorisce politiche condivise per l'integrazione della rete del piccolo e medio dettaglio costituita da attività di commercio specializzato e tradizionale.

Agricoltura

La necessità di garantire al contempo la competitività delle imprese agricole e il rispetto di standard ambientali più rigorosi impone di investire nell'innovazione tecnologica, nella formazione per l'accrescimento delle competenze degli imprenditori agricoli, in particolare dei giovani imprenditori e di incoraggiare la diversificazione delle attività.

Per quanto riguarda il territorio agricolo, non si può prescindere da un corretto utilizzo delle risorse naturali, anche nell'ottica di qualificare le produzioni; per questo sarà necessario promuovere modalità di produzione sostenibili ed ecocompatibili, in un'ottica di conservazione dell'agroecosistema e della tutela del territorio rurale.

In questo senso la normativa sulla tutela e l'edificabilità del territorio agricolo dovrà articolarsi nell'ottica della limitazione del consumo di suolo e della valorizzazione del paesaggio rurale.

Si sosterrà lo sviluppo dei territori agrari di elevata complessità paesaggistica, tra cui quello del territorio delle Colline del Prosecco di Conegliano-Valdobbiadene promosso di recente a sito del patrimonio mondiale dell'Umanità UNESCO.

La strategia regionale non può non tenere conto, in sinergia con le politiche nazionali e regionali nonché con gli altri strumenti di programmazione economica e territoriale, delle esigenze di messa in sicurezza del territorio agricolo legate al rischio idraulico (allagamenti, difficoltà di sgrondo delle acque in eccesso, ecc.) così come, dal punto di vista ambientale, della difesa della diversità biologica.

In sintonia con quanto previsto nel Documento di Programmazione Regionale, il PTRC orienta le proprie azioni al contenimento del consumo di suolo, con le seguenti finalità:

promuovere l'utilizzo di pratiche agricole sostenibili, incoraggiare gli interventi di riqualificazione ambientale e paesaggistica, promuovere pratiche colturali che garantiscano la conservazione dei paesaggi agrari storici e la continuità ecosistemica, tutelare la visibilità dell'acqua superficiale nella rete idraulica naturale e di bonifica.

Il piano individua e delimita quattro categorie di aree rurali diversamente disciplinate, in base ai loro diversi caratteri e al loro essere interessate da differenti processi evolutivi. Questo approccio intende delineare una strategia di governo del territorio orientata non all'esclusione reciproca tra il sistema urbanizzato e quello agricolo, ma alla progettazione dei livelli di compatibilità tra i due sistemi.

Energia

L'incremento della produzione di energia da fonti rinnovabili rappresenta uno degli obiettivi fissati dall'Unione europea per la diversificazione e la sostenibilità delle fonti energetiche e la lotta contro il cambiamento climatico.

Ai fini del raggiungimento del target fissato nell'ottica di *burden sharing*, il Veneto deve raggiungere il valore del 10,3% per il rapporto di consumi finali di energia da fonti rinnovabili sul consumo finale lordo di energia, entro il 2020.

In tale contesto, il Piano Energetico Regionale - Fonti Rinnovabili, Risparmio Energetico ed Efficienza Energetica (PERFER), approvato con DCR n.6/2017, mira a sostenere la produzione di energia da fonti rinnovabili, il risparmio e l'efficienza energetica, nonché lo sviluppo delle relative infrastrutture. L'aumento degli impianti alimentati a fonti energetiche rinnovabili potrà dare luogo ad una ricaduta positiva sul settore industriale ed occupazionale e permetterà di diminuire la dipendenza da fonti energetiche tradizionali e da fonti importate dall'estero.

In coerenza con questo strumento, il PTRC favorisce i progetti per la messa in efficienza energetica degli edifici pubblici esistenti, promuove lo sviluppo delle fonti rinnovabili e dà indicazioni per una adeguata localizzazione degli impianti di produzione dell'energia.

La forma del piano

Il PTRC del Veneto come risposta alla complessità dei ruoli

Di fronte alla rapidità delle trasformazioni urbane e alle sempre nuove e molteplici modalità di organizzazione del territorio il PTRC si è posto fin da principio il problema di orientare la complessità dei rapporti sul territorio, confrontandosi con gli altri strumenti di pianificazione territoriale, urbana e di settore. Nel determinare le competenze che spettano ai diversi enti territoriali, lo strumento legislativo della legge regionale 11 ha stabilito che le politiche regionali in materia di assetto del territorio confluiscono in quadri di riferimento a medio-lungo termine, alla cui formazione gli enti locali sono chiamati a partecipare, con riferimento alle scelte che li coinvolgono, nel rispetto della loro autonomia e secondo i principi di sussidiarietà e copianificazione.

Il sistema dei rapporti tra i vari enti territoriali non è più ancorato a un'anacronistica gerarchia di livelli, ma si organizza attraverso un sistema di pianificazione flessibile, dove anche ai piani comunali e provinciali siano riservati obiettivi e scelte di assetto del territorio. In questo senso, il nuovo PTRC va inteso come strumento di riferimento per sviluppare un metodo di confronto e concertazione, nonché per decidere obiettivi e regole di governo territoriale sulla base delle specifiche competenze di ciascuno.

Una società aperta come la nostra va organizzata per linee reticolari di appartenenza più che per livelli gerarchico-istituzionali e mal sopporta l'imposizione di obblighi non condivisi e non preventivamente discussi. Per tali ragioni la disciplina urbanistica si è affrancata dall'idea di vincolo e ha spostato l'accento sulla vision, dalla norma cogente all'opportunità e alla potenzialità. Il piano pertanto deve intendersi non come un atto unico e definitivo, ma come uno strumento-processo continuamente integrabile, aperto alle richieste ed alle esigenze della società civile, in grado di prevedere ipotesi alternative e di sviluppare le componenti operative gestionali del processo di pianificazione.

In questo senso il PTRC comincia a trasformarsi da strumento tecnico a contratto sociale e non rappresenta pertanto solo la dimensione territoriale e urbanistica dello spazio fisico veneto, ma offre una visione strategica da governare con diversi approcci in un'ottica europea.

Come si realizza tutto questo?

Ciò è possibile unicamente mediante il superamento della chiusura campanilistica a favore di una collaborazione competitiva che consenta una nuova orditura di relazioni in grado di coinvolgere quanti agiscono nel nostro territorio e hanno un interesse nel piano. Solo in questo modo si possono creare quelle alleanze che rendono efficace il piano stesso.

A tal fine si è cercato fin dal principio di sviluppare un approccio legato all'ascolto, al networking, alla interdisciplinarietà ed al partenariato pubblico/privato attraverso la creazione di luoghi e occasioni destinati al confronto tra i diversi attori. A titolo esemplificativo basti citare l'Ufficio per il Coordinamento delle Province, il Tavolo Interregionale per lo sviluppo territoriale sostenibile, la concertazione con gli enti titolati, i seminari tematici con i maggiori Comuni e i confronti periodici con le diverse tipologie di soggetti che operano sul territorio.

Per come è stato pensato, il PTRC tiene in debita considerazione il fatto che il Veneto rappresenta una realtà di tipo policentrico, dove le funzioni direzionali ed economiche tipiche della grande città non sono concentrate in un unico agglomerato urbano, ma risultano distribuite in più centri, tra loro equilibrati per dimensione e importanza. Questo pluralismo di città ha costituito uno dei principali assi del piano.

Non va dimenticato che la sfida della competitività odierna si gioca più tra territori che tra singole imprese. Per questo il PTRC adotta una logica di marketing territoriale che è in grado di favorire l'attrazione di capitali e investimenti e trasformare l'identità locale in un valore significativo anche per l'esterno.

Non si finirà mai di ribadire infatti, come compito della Regione sia quello di far rete e di coordinare le diverse iniziative tecniche, contribuendo a trovare soluzioni possibili e praticabili. Così concepito il PTRC cerca di contemperare esigenze

e visioni differenti, sostenere le scelte e le azioni adottate dalla Regione e permette di monitorare in itinere gli interventi, verificandone gli esiti e se necessario, modificandone le azioni.

La pianificazione territoriale e urbanistica oltre l'ordinario

Pianificare oltre l'ordinario significa riuscire a convogliare le risorse e gli attori per dar vita ad iniziative e progetti che coinvolgano la dimensione territoriale, economica e ambientale nella consapevolezza che solo la complicità tra la città e il suo contesto, la forma e la funzione, la qualità del vivere e la crescita economica può innescare, un percorso di sviluppo rispettoso della storia e del rapporto uomo-ambiente.

La necessità di ridare significato e senso allo spazio in cui viviamo, riappropriandoci della sua identità, impone di recuperare saperi, culture e tradizioni locali, valori che conferiscano al territorio caratteri di specificità e distintività.

La pianificazione territoriale può quindi essere re-interpretata come strumento per: certificare le vocazioni; far collaborare pubblico e privato; comunicare informazioni; fissare nuovi obiettivi di sviluppo territoriale; definire nuove forme di coinvolgimento e promozione territoriale; stabilire azioni continuamente ispirate a "buone pratiche".

Per rendere competitivo un territorio, nel rispetto delle sue caratteristiche peculiari, bisogna anzitutto convenire su una "community vision", ovvero su un diffuso senso di interesse e partecipazione nella costruzione di un futuro comune e credibile, attraverso il riconoscimento e la promozione dei suoi punti di forza.

La pianificazione territoriale e urbanistica quindi, oltre a costruire un'importante occasione di incontro e dibattito sul futuro di una comunità e di un'area, è fondamentale per la produzione di nuovi flussi informativi di conoscenza del territorio e rappresenta una preziosa ricchezza per

l'individuazione di strumenti e risorse finalizzati al raggiungimento degli obiettivi riconosciuti.

Lo strumento di pianificazione, per essere veramente efficace per la crescita di un territorio, deve entrare nell'immaginario e nelle aspettative di ciascuno attraverso un processo interattivo che veda coinvolte le amministrazioni, le forze sociali, economiche, culturali.

Al fine di assicurare al PTRC incisività e autorevolezza, assieme alla necessaria efficacia di azione e celerità di procedura, occorre che il piano medesimo costituisca la sede di incontro delle programmazioni dello Stato, della Regione e delle Province e degli enti locali.

Ciò significa che la collaborazione, anzi la copianificazione, con le Soprintendenze ai Beni Architettonici e per il Paesaggio, specificatamente per quanto previsto dal DLgs 42/04, nonché con le amministrazioni Provinciali assume un ruolo strategico, non solo per coordinare le reciproche attività, ma anche per definire il ruolo delle diverse istituzioni e sviluppare un comune linguaggio disciplinare, all'interno del quadro generale di riferimento costituito appunto dal PTRC.

Il piano come strumento di "Governance"

Il PTRC è strumento di supporto all'attività di governance territoriale della Regione in quanto consente di rendere coerenti la "visione strategica" della programmazione generale e quella di settore con il contesto fisico, ambientale, culturale, civile ed economico, attraverso un'interpretazione del territorio che ne ponga in risalto i punti di forza e di debolezza e ne evidenzi potenzialità e opportunità.

Rappresenta un momento di raccordo fra politiche e interventi in una visione sistemica. Opera per un confronto interistituzionale e con la società civile, sostenuto da un progetto d'insieme e supportato da un processo di valutazione delle scelte. Ciò è fondamentale per la formazione del disegno regionale e per le chiare sinergie e "occasioni" sulle

quali definire l'accordo con le realtà locali e con tutti i soggetti che operano sul territorio.

Il Piano non può non attingere, in termini di condivisione, confronto e implementazione di strategie, ai contenuti espressi dalle politiche nazionali ed europee. Va evidenziato che lo Schema di Sviluppo Spaziale Europeo (SSSE) riconosce le Regioni come soggetti promotori dei processi di sviluppo e come fondamentale cerniera per un'interlocuzione più efficace tra il sistema di interessi nazionali e locali.

Il piano diviene occasione per confrontare tre codici testuali, di natura diversa e tuttavia complementari: la descrizione/interpretazione dei fenomeni e delle politiche, la stima e la misurazione delle risorse e degli investimenti, la rappresentazione delle preesistenze e delle implicazioni economiche, sociali e territoriali delle scelte.

È questo insieme di conoscenze che costituisce il valore aggiunto, l'importanza e la primaria utilità dello strumento territoriale nel sostenere decisioni che considerino contestualmente le esigenze connesse con una visione generale (il tutto) e con quella delle specificità locali.

L'evoluzione di un metodo: la concertazione cooperativa del piano come "strumento-processo"

Nel promuovere azioni complesse di governo del territorio, con ricadute efficaci in termini di condivisione degli obiettivi, di risoluzione concreta e di raccolta del consenso, gli amministratori pubblici sono chiamati a garantire la partecipazione della società civile, sia nella fase della elaborazione delle decisioni generali, sia nel momento della gestione ed attuazione, anche con il supporto di Agenzie di Piano, Società di Trasformazione Urbana e associazioni di interessi.

Comunicare è l'opzione necessaria per coinvolgere nel processo di piano il maggior numero di soggetti della società veneta e per dare trasparenza alle scelte di piano.

E' importante sottolineare che uno strumento di coordinamento regionale può incidere realmente sulle politiche territoriali se viene riconosciuto come componente fondamentale di un processo in grado di affrontare le sfide che un sistema complessivo in evoluzione pone.

La pianificazione territoriale deve considerare, come parte fondativa del proprio processo decisionale, un metodo interattivo fra livelli di governo, che valuti ipotesi alternative e, ove necessario, sviluppi le componenti operative gestionali del processo di pianificazione da intraprendere.

Molti fattori che incidono sulla effettiva realizzabilità delle azioni di piano (diversi profili di organizzazione, programmazione, spesa e operatività), devono essere tenuti in considerazione e rivisti, innovandoli profondamente nei confronti del passato.

Il piano in qualità di "strumento-processo" è nel contempo "esito di un accordo" e strumento per la definizione di accordi successivi. Il piano assume così, all'interno di un quadro strutturato dalla convergenza delle competenze e degli obiettivi, una dimensione aperta legata ai processi decisionali partecipativi, al controllo e al consuntivo di programmi e politiche in atto e a possibili ri-orientamenti.

Ciò comporta, fra le altre garanzie date da esplicite procedure:

- l'utilizzo di strumenti multimediali, che inneschi rapporti interattivi tra promotore e interlocutore, consentendo di garantire un processo continuo di comunicazione-ascolto;
- il rafforzamento dell'Osservatorio Territoriale Regionale, strumento atto a valutare e monitorare l'efficacia delle politiche territoriali intraprese, o da intraprendere. Esso contiene anche il monitoraggio della qualità, relativo ai sistemi di certificazione e agli strumenti

finalizzati alla promozione e al miglioramento delle prestazioni ambientali e per la sicurezza;

- la sistematica applicazione della valutazione ambientale strategica (V.A.S.) e di procedure per gestire i processi economico-finanziari implicati nei progetti strategici.

Una componente centrale del processo di pianificazione diventa infine la responsabilità temporale delle decisioni: strumenti, competenze, risorse giocano gran parte del loro successo su una corretta ed adeguata valutazione del fattore tempo. Lo strumento di pianificazione deve essere considerato in rapporto alle ricadute temporali delle scelte e dei processi da avviare.

II PTRC e il contrasto al consumo di suolo

Stando alla Carta della Copertura del Suolo che la Regione del Veneto ha provveduto a realizzare negli anni 2007 e 2012 il consumo di suolo dell'intero territorio regionale per il periodo 1983 - 2006 è di 33.159 Km² pari all'1,8% della superficie regionale (ovvero circa 14,42 Km² /anno); per il periodo 2007 - 2012 è di 86,50 Km² (ovvero circa 17,30 Km²/anno).

E' risaputo che Lombardia e Veneto, come risulta dagli ultimi dati ISPRA sull'occupazione del suolo 2017, sono le regioni italiane che hanno maggiormente "occupato" il proprio territorio: fatto questo che se da un lato ha prodotto i risultati della "locomotiva del Nord-Est", dall'altro ha fortemente condizionato le modalità di conservazione e il livello di integrità delle risorse naturali e seminaturali della regione, comportando talora squilibri ambientali che costituiscono tutt'oggi un reale pericolo per la salute del territorio e la sicurezza dei cittadini.

Il suolo, quale bene comune e risorsa non rinnovabile, rappresenta un patrimonio collettivo da tutelare per le generazioni future e deve perciò essere utilizzato in modo intelligente e razionale quale fattore di sviluppo sia economico che sociale

e culturale, evitando sprechi, sottoutilizzi, o utilizzi impropri. Contemporaneamente è altrettanto prioritario valorizzare il suolo libero e quello agricolo per le loro specificità ed utilità intrinseche, ai fini della salvaguardia della biodiversità, del paesaggio, dei valori eco sistemici e delle produzioni agricole di qualità.

In coerenza con l'obiettivo comunitario di azzerare, entro il 2050, il consumo di suolo, Il 29 maggio 2017, il Consiglio regionale del Veneto ha approvato la Legge finalizzata al contenimento del consumo di suolo (Progetti di legge n. 14, 40 e 44).

La legge regionale 6 giugno 2017, n. 14, pubblicata sul BUR del 9 maggio 2017, ed entrata in vigore il 24 giugno 2017, promuove un processo di revisione sostanziale della disciplina urbanistica ispirata ad una nuova coscienza delle risorse territoriali ed ambientali; in particolare la nuova disciplina mira a ridurre progressivamente il consumo di suolo non ancora urbanizzato, in coerenza con l'obiettivo europeo di azzerarlo entro il 2050.

La legge regionale mette in atto le azioni per un contenimento di consumo di suolo, stabilendo che tale obiettivo sarà gradualmente raggiunto nel corso del tempo e sarà soggetto a programmazione regionale e comunale.

Nello specifico la Giunta regionale, sentita la competente commissione consiliare, stabilirà la quantità massima di consumo di suolo ammesso nel territorio regionale nel periodo preso a riferimento e la sua ripartizione per ambiti comunali o sovracomunali omogenei, sulla base delle specificità territoriali e delle informazioni fornite dai comuni. La quantità massima del consumo di suolo ammesso nel territorio regionale sarà sottoposta a revisione almeno quinquennale. I comuni approvano la variante di adeguamento dello strumento urbanistico generale al provvedimento di Giunta regionale.

Particolare rilievo nell'impianto normativo della legge rivestono le previsioni volte alla

riqualificazione edilizia ed ambientale e alla rigenerazione urbana, che prevedono forme ed azioni quali la demolizione di opere incongrue o di elementi di degrado, il recupero, la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente e lo sviluppo di tipologie edilizie urbane a basso impatto energetico e ambientale. A tal fine viene istituito un fondo regionale per la rigenerazione urbana e per le spese di progettazione e demolizione delle opere incongrue.

L'azione di contrasto al consumo di suolo perseguita con l'approvazione della legge 14/2017 ha nel PTRC adottato nel 2009 e modificato con la Variante con valenza paesaggistica nel 2013 un indubbio e fondamentale antecedente.

Da quando il fenomeno del consumo di suolo ha assunto un ruolo centrale nel dibattito politico, culturale e scientifico in relazione anche a temi quali i cambiamenti climatici ed i conseguenti rischi ambientali, i rischi idrogeologici, la tutela e la promozione della biodiversità, con particolare attenzione al paesaggio rurale, il piano si è posto il problema di quali possibili strategie individuare al fine di elaborare politiche efficaci per limitare il consumo di suolo e per mitigarne gli effetti.

Tutte le politiche individuate dal PTRC a sostegno degli obiettivi strategici e operativi di progetto, identificati per chiarezza nella tav. 10, sono fortemente orientate a contenere e razionalizzare l'utilizzo della risorsa suolo.

Attraverso le indicazioni di progetto, lo strumento generale mira a gestire il processo di urbanizzazione attraverso misure specifiche per proteggere gli spazi aperti, la buona terra e la matrice agricola del territorio, interventi di tutela per gli spazi montani e collinari, azioni volte alla salvaguardia dei varchi liberi da edificazione ed un'estesa opera di riordino territoriale e di insediamento sostenibile.

Pur riconoscendo alle città venete un ruolo determinante e strategico nello sviluppo del Veneto

e individuando nella "Rete di Città" il modello insediativo caratterizzante il nostro territorio anche in relazione al sistema della viabilità, il piano "favorisce strategie di sviluppo urbano che minimizzano il consumo di suolo e contemplino misure di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici", "incentiva l'uso consapevole del territorio e la salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche"; in particolare indica, in coerenza con le direttive comunitarie, criteri e soluzioni operative per il riordino del sistema insediativo, finalizzati al contenimento del fenomeno del cambiamento climatico e per una più efficace gestione del rischio per la salute umana.

Per quanto riguarda l'individuazione delle aree per insediamenti industriali e artigianali, al fine di contrastare il fenomeno della dispersione insediativa, il piano privilegia "il riuso, la riqualificazione e la riorganizzazione degli insediamenti esistenti e del patrimonio edilizio non utilizzato o da recuperare", in linea con i principi generali della LR 14/2017.

Con riferimento alle aree rurali, maggiormente compromesse in passato da un'urbanizzazione non sempre coerente e compatibile, il contenimento del consumo di suolo si persegue attraverso una serie di indicazioni che prevedono: la promozione di pratiche agricole sostenibili; la riqualificazione edilizia e funzionale e l'adeguamento tecnologico degli edifici esistenti e delle loro pertinenze; il sostegno agli interventi di riqualificazione ambientale e paesaggistica del territorio agricolo, anche ai fini del ripristino e potenziamento degli elementi ad alto valore naturalistico.

Gli elaborati di Piano

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento è formato dai seguenti elaborati:

- a) Relazione illustrativa con i “Fondamenti del Buon Governo”
- b) Elaborati grafici:
 - Tav. Ricognizione degli ambiti di tutela del PTRC 1992
 - Tav. 01a Uso del suolo - Terra
 - Tav. 01b Uso del suolo - Acqua
 - Tav. 01c Uso del suolo – Idrogeologia e rischio sismico
 - Tav. 02 Biodiversità
 - Tav. 03 Energia e Ambiente
 - Tav. 04 Mobilità
 - Tav. 05a Sviluppo economico produttivo
 - Tav. 05b Sviluppo economico turistico
 - Tav. 06 Crescita sociale e culturale
 - Tav. 07 Montagna del Veneto
 - Tav. 08 Città, motore di futuro
 - Tav. 09 Sistema del territorio rurale e della rete ecologica (n. 23 tavole)
 - Tav. 10 Sistema degli obiettivi di progetto
- c) Rapporto Ambientale – Sintesi non tecnica-Vinca
- d) Quadro conoscitivo (formato digitale)
- e) Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto
- f) Norme Tecniche

Uso del suolo - Terra (rif. Tav. 01a)

Partendo dai dati forniti dalle strutture regionali competenti, il piano nella “Tavola 01 Uso del suolo Terra” riconosce i seguenti ambiti ed elementi territoriali:

- Aree di agricoltura periurbana;

- Aree agropolitane;
- Aree ad elevata utilizzazione agricola;
- Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa;
- Prato stabile;
- Sistema del suolo agroforestale;
- Foresta ad elevato valore naturalistico;
- Area a pascolo naturale;

che costituiscono l’armatura territoriale su cui opera il sistema di azioni per la tutela del sistema del territorio rurale, in cui si riconoscono e valorizzano le dinamiche di trasformazione, le potenzialità economiche e il ruolo produttivo, ambientale, sociale attraverso:

- a) salvaguardia e valorizzazione dell’attività agricola;
- b) salvaguardia e promozione della tipicità delle produzioni agricole;
- c) tutela e potenziamento dello spessore ecologico e funzionale del territorio rurale;
- d) salvaguardia della trama del paesaggio agrario;
- e) valorizzazione della funzione turistico-ricreativa dello spazio agrario;
- f) riduzione dell’impermeabilizzazione dei suoli;
- g) promozione della conoscenza dei paesaggi agrari storici;
- h) promozione della realizzazione di nuovi paesaggi rurali di elevata qualità percettiva;
- i) riconoscimento e tutela delle specificità locali

Uso del suolo - Acqua (rif. Tav. 01b)

Nella “Tavola 01 Uso del Suolo Acqua” vengono riconosciuti gli elementi di rilevanza regionale costituenti il sistema delle acque del Veneto quali:

- area di produzione idrica diffusa di importanza regionale;
- fascia delle risorgive;
- lago;

- corso d'acqua significativo;
- idrografia;
- dorsali principali del modello strutturale degli acquedotti;
- area di laminazione;
- sorgente a servizio di pubblico acquedotto;
- pozzo a servizio di pubblico acquedotto;
- sito con presenza di acqua geotermica;
- sito con presenza di acqua termale o minerale idroponica;
- sito con presenza di acqua minerale;
- area interessata dal bacino termale euganeo;
- area sottoposta a vincolo idrogeologico;
- area vulnerabile ai nitrati;
- comune con falde vincolate per utilizzo idropotabile;
- area di primaria tutela qualitativa degli acquiferi;
- area di maggiore pericolosità idraulica.

L'individuazione delle misure per la tutela qualitativa e quantitativa del patrimonio idrico regionale viene effettuata dal Piano di Tutela delle Acque (PTA), specifico piano di settore predisposto al fine di delineare le azioni regionali volte al raggiungimento degli obiettivi di qualità previsti dalla normativa nazionale e dalle direttive comunitarie per i corpi idrici significativi, congiuntamente agli altri strumenti di pianificazione di settore a scala di bacino o distretto idrografico.

Uso del suolo – Idrogeologia e Rischio Sismico (rif. Tav. 01c)

La tavola riconosce il sistema idrogeologico che caratterizza il suolo del territorio veneto, indicando le aree di pericolosità idraulica e quelle di pericolosità geologica e specificando le superfici soggiacenti al livello medio del mare, i bacini soggetti a sollevamento meccanico, l'ubicazione dei principali impianti idrovori, le aree di

laminazione e le superfici allagate nelle alluvioni degli ultimi sessanta anni; il tutto evidenziato sulla griglia di riferimento dell'idrografia e della rete utilizzata per fini irrigui insieme alle relative superfici irrigue.

Sulla base del tessuto urbanizzato che costituisce l'elemento territoriale di riferimento è stato evidenziato il sistema del rischio sismico indicando le diverse fasce di pericolosità sismica da 0,175g a 0,20g.

Biodiversità (rif. Tav. 02)

Nella "Tavola 02 Biodiversità" viene delineato il sistema della rete ecologica del Veneto composta da:

- area nucleo;
 - parco;
 - corridoio ecologico;
 - grotta;
 - "tegnue" habitat marini su affioramenti rocciosi;
- descrivendo inoltre la "diversità dello spazio agrario" riporta quali elementi territoriali di riferimento:
- ricognizione dei paesaggi del Veneto - perimetri;
 - il tessuto urbanizzato;
 - la rete idrografica;
 - il lago;
 - la fascia delle risorgive.

Al fine di tutelare e accrescere la biodiversità, in coerenza con l'articolo 3 della Direttiva 79/409/CEE e con l'articolo 10 della Direttiva 92/43/CEE, la Rete ecologica regionale, indica le azioni per perseguire i seguenti obiettivi:

- a) assicurare un equilibrio tra ecosistemi ambientali e attività antropiche;
- b) salvaguardare la continuità ecosistemica;
- c) perseguire una maggiore sostenibilità degli insediamenti.

Energia e ambiente (rif. Tav. 03)

Nella "Tavola 03 Energia e Ambiente" le politiche per l'energia e l'ambiente sono declinate attraverso i seguenti sistemi:

- inquinamento da fonti diffuse;
- sistema impianti per la raccolta e trattamento dei rifiuti;
- siti a rischio di incidente rilevante;
- inquinamento elettromagnetico;
- sistema della distribuzione del gas;

dove la programmazione e gli interventi in materia di energia nel territorio regionale perseguono gli obiettivi di sviluppo sostenibile del sistema energetico regionale e di corrispondenza tra l'energia prodotta, il suo uso razionale e la capacità di carico del territorio e dell'ambiente. Allo scopo di ridurre le emissioni inquinanti e climalteranti e, quindi, aumentare la sicurezza sociale ed ambientale, vengono assunti come obiettivi generali:

- la promozione del contenimento dei consumi energetici;
- il miglioramento del rendimento energetico dei processi;
- l'uso razionale delle risorse energetiche;
- la valorizzazione delle risorse endogene e delle fonti rinnovabili.

L'ambiente del Veneto viene assunto come valore fondante il paesaggio ed il territorio regionale ed è oggetto di tutela da parte della Regione. Esso partecipa alla qualità globale dell'insediamento umano ed è soggetto al principio di corresponsabilità. I piani, i progetti ed ogni azione di trasformazione del territorio devono essere ispirati al principio della sostenibilità e valutati facendo riferimento alla strategia di impegno per la salvaguardia delle risorse naturali, sociali e culturali esistenti. Tutti i livelli di pianificazione devono concorrere al non degrado delle condizioni naturali e devono tendere per quanto possibile al

miglioramento dello stato attuale delle stesse anche mediante l'utilizzo di forme di compensazione ambientale.

Mobilità (rif. Tav. 04)

Nella "Tavola 04 Mobilità" viene riportato lo schema della mobilità regionale, delineato sulla base della pianificazione regionale di settore, secondo i seguenti sistemi:

- il sistema stradale e ferroviario;
- il sistema di connessione territoriale;
- il sistema della logistica;
- il sistema della mobilità aria-acqua;

dove con il fine di migliorare la circolazione delle persone e delle merci in tutto il territorio regionale, si promuove una maggiore razionalizzazione dei sistemi insediativi e delle reti di collegamento viario di supporto e nello sviluppo della rete viaria primaria e secondaria del sistema viario regionale, viene conseguita una maggiore efficienza complessiva, attraverso delle linee d'azione che prevedono:

- l'integrazione a sistema della rete autostradale;
- il potenziamento della rete stradale sulle direttrici dei corridoi pan-europei;
- la gerarchizzazione dei flussi di traffico, cercando di separare il traffico di attraversamento del territorio (a medio/lungo raggio) da quello destinato alla mobilità locale e a brevi spostamenti, destinando ad essi infrastrutture viarie con caratteristiche diverse;
- l'ottimizzazione delle condizioni di circolazione sulla viabilità ordinaria e il decongestionamento nei centri urbani;
- l'attuazione di sistemi di monitoraggio ed informativo sul traffico;
- l'avvio di un processo di miglioramento della sicurezza stradale per la riduzione degli incidenti;
- l'esecuzione di interventi tesi alla messa in sicurezza di strade urbane ed extraurbane ed alla

moderazione del traffico in funzione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS);

- la possibilità di accesso alle reti viarie principali attraverso svincoli, da attivarsi anche mediante controstrade da ricondurre agli svincoli regolamentati, con esclusione degli accessi privati;
- l'ottimizzazione degli accessi e dei collegamenti tra le aree destinate agli insediamenti produttivi e la rete viaria principale;
- l'individuazione di adeguate aree di sosta e di servizio per gli automezzi pesanti.

La mobilità slow viene sviluppata attraverso interventi viari che prevedano la possibilità di realizzare un adeguato chilometraggio di piste ciclabili sia in ambito urbano che extraurbano e nelle aree di particolare pregio storico, paesaggistico o ambientale, per creare percorsi sicuri da destinare a tale forma di mobilità e permettere una visita sostenibile e poco impattante del territorio.

Il modello di organizzazione della rete logistica veneta viene inoltre configurato sulla individuazione e sul potenziamento di poli logistici di differente livello, collocati in aree strategiche rispetto al ruolo che devono svolgere in relazione al sistema insediativo-produttivo veneto e alle funzioni di marketing territoriale.

Sviluppo economico produttivo (rif. Tav. 05a)

Nella "Tavola 05a Sviluppo Economico produttivo" viene riportato:

- territori, piattaforme e aree produttive;
- territori strutturalmente conformati;
- eccellenze produttive con ricadute territoriali locali;
- rete delle infrastrutture di comunicazione;
- incidenza della superficie ad uso industriale sul territorio comunale.

Sono indicati i sistemi produttivi di rango regionale costituiti da un insieme di elementi di elevata

complessità e specializzazione che rivestono un ruolo strategico per l'economia del Veneto e si pongono, nel quadro complessivo di una elevata sostenibilità ambientale, come risorsa per il futuro da utilizzare per dare competitività all'intero sistema; inoltre il piano evidenzia l'insieme delle aree produttive - quali strutture logistiche, centri ricerca, reti informatiche e telematiche, strutture consortili, autorità ed enti gestori organizzati - che costituiscono la filiera delle eccellenze produttive con ricadute territoriali locali anche al fine di predisporre appositi progetti strategici.

Al fine di contrastare il fenomeno della dispersione insediativa, il PTRC persegue processi di aggregazione e concentrazione territoriale e funzionale delle aree produttive attraverso una specifica disciplina che formula i criteri per l'individuazione delle aree per insediamenti industriali e artigianali, delle grandi strutture di vendita e degli insediamenti turistico ricettivi come stabilito dall'articolo 24 della legge regionale n. 11 del 23 aprile 2004.

La pianificazione territoriale connessa alla materia del commercio viene attuata attraverso una programmazione di area vasta delle aree a vocazione commerciale, con la finalità generale di uno sviluppo equilibrato delle diverse forme di tipologia distributiva di vendita previste dalla vigente normativa regionale. Tale programmazione si fonda sull'individuazione di aree che in relazione alle caratteristiche socio-economiche e territoriali del Veneto, possono essere identificate con il territorio di ciascuna Provincia

Sviluppo economico turistico (rif. Tav. 05b)

Nella "Tavola 05b Sviluppo economico turistico" viene riportato:

- sistema delle polarità turistiche principali;
- sistema del turismo sulla neve;
- sistema del turismo naturalistico e rurale;

- sistema del turismo della memoria e delle tradizioni;
- sistema del turismo fieristico e congressuale;
- sistema del turismo termale;
- sistema del turismo balneare;
- sistema del turismo sportivo;
- numero delle produzioni DOC, DOP, IGP per comune;

con la finalità di accrescere la competitività del sistema turistico anche attraverso la fruizione responsabile, il rafforzamento degli elementi di sostenibilità e l'innovazione.

Il PTRC punta a promuovere un'offerta turistica integrata in grado di coinvolgere e far convergere le diverse varietà di segmenti turistici nei singoli ambiti territoriali, allo scopo di proporre una offerta variegata e attenta alle esigenze di una domanda in continuo rinnovamento.

Crescita sociale e culturale (rif. Tav. 06)

Viene riconosciuto il patrimonio umano e le conoscenze locali, che costituiscono l'insieme delle risorse territoriali da valorizzare, definendone la filiera degli elementi di articolazione secondo il seguente schema:

- sistema delle politiche per la valorizzazione del territorio;
- sistemi lineari ordinatori del territorio da valorizzare;
- sistema delle polarità culturali e storico-ambientali;
- sistema delle polarità culturali e storico-ambientali;
- sistema della salute;

che caratterizzano l'area quale luogo di eccellenza per l'apprendimento e la conoscenza e dove il patrimonio storico e culturale viene riconosciuto quale elemento conformante il territorio ed il paesaggio della Regione e quale componente identitaria delle comunità che vi insistono e dove promuovere il

riconoscimento, la catalogazione, la tutela e la valorizzazione in tutte le sue forme.

La Regione favorisce e sostiene le strategie di sviluppo che, a partire dalla risorsa culturale, costruiscono relazioni con il sistema dei servizi e le filiere produttive, che gravitano intorno ad essa. Al fine di massimizzare gli effetti socio-economici indotti dalle azioni di valorizzazione, sono individuati alcuni "luoghi" privilegiati, ambiti caratterizzati da identità culturale comune, dove costruire specifiche politiche, basate sulle relazioni virtuose che intercorrono tra la componente culturale del territorio, servizi alla fruizione e i settori ad essa collegati.

Montagna del Veneto (rif. Tav. 07)

Viene riportato l'insieme degli elementi caratterizzanti le politiche di valorizzazione e coordinamento delle montagne del Veneto definendo:

- sistema delle politiche di coordinamento;
- sistemi insediativi montani;
- sistema dell'economia montana;
- sistema dei contesti naturalistici e storico-culturali;
- sistema delle relazioni;

Il PTRC contribuisce quindi non solo a rilevare i caratteri e le risorse, ma anche a svolgere una funzione di indirizzo affinché processi razionali e virtuosi di riassetto e trasformazione dell'insediamento, dell'infrastruttura e dell'economia possano coesistere con le modalità di conservazione dell'ambiente, dei monumenti e del paesaggio, al fine di mantenere alla montagna veneta assieme al popolamento umano anche la sua funzionalità ed il suo straordinario volto figurativo.

Città, motore di futuro (rif. Tav. 08)

Viene delineata l'armatura territoriale della struttura insediativa urbana del Veneto definendo:

- sistema metropolitano regionale rete di città;

- rete dei capoluoghi e città medie;
- sistema del verde territoriale;
- urbanizzazione e infrastrutture.

Il piano riconosce l'organizzazione del sistema insediativo veneto come una Rete di Città costituite dalla piattaforma metropolitana dell'Ambito Centrale (Venezia, Padova, Treviso, Vicenza), dall'ambito occidentale di rango metropolitano (Verona), dall'ambito pedemontano, dall'ambito esteso (tra Adige e Po), dalla rete delle città alpine e dalle città costiere (lacuali e marine), per razionalizzare lo sviluppo insediativo del Veneto, in un'ottica di competizione europea e internazionale, di sostenibilità e di incremento della qualità della vita della popolazione; inoltre promuove e sostiene le strategie di rafforzamento della Rete di Città e il coordinamento dei programmi ed azioni promossi dai Comuni afferenti a ciascun ambito.

Sistema del territorio rurale e della rete ecologica (rif. Tav. 09)

Viene descritta la diversità paesaggistica dei contesti geografici del Veneto delineando:

- sistema della rete ecologica;
- sistema del territorio rurale;

con lo scopo di intrecciare le indicazioni territoriali e quelle settoriali, con quelle più propriamente paesaggistiche.

Sono n. 23 tavole in scala 1:50.000 con apposita legenda.

Tavola 10 - PTRC – Sistema degli obiettivi di progetto

Il "sistema degli obiettivi" del PTRC è rappresentato da una matrice in cui sono stati identificati la finalità del Piano, gli obiettivi strategici e operativi. La finalità del PTRC è di "proteggere e disciplinare il territorio per migliorare la qualità della vita in un'ottica di sviluppo sostenibile e in coerenza con i processi di integrazione e sviluppo dello spazio

europeo, attuando la Convenzione europea del Paesaggio, contrastando i cambiamenti climatici e accrescendo la competitività".

I macrotemi individuati riportati nella "Tavola 10 PTRC – sistema degli obiettivi di progetto" del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento sono: uso del suolo; biodiversità; energia e ambiente; mobilità; sviluppo economico; crescita sociale e culturale. Per ogni tematica sono state individuate delle linee di progetto che intersecano trasversalmente il livello operativo, vale a dire montagna, città, paesaggio. I contenuti di ogni macrotematica del sistema degli obiettivi sono stati declinati nelle successive tavole progettuali.

Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto

Il Documento costituisce il quadro di riferimento per una pianificazione orientata all'uso consapevole del territorio e alla salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche del territorio regionale.

Esso si articola in:

- "Il paesaggio nel PTRC";
- "Ambiti di paesaggio";
- "Sistemi di valori";
- "Atlante ricognitivo", prima ricognizione finalizzata alla conoscenza dei caratteri del paesaggio veneto e dei processi di trasformazione che lo interessano.

Il Rapporto ambientale

Ai sensi dell'art. 4 della L.R. 11/04, che sancisce l'obbligatorietà della Valutazione Ambientale Strategica di cui alla direttiva comunitaria 2001/42/CE, per il piano territoriale regionale di coordinamento, è stato redatto il Rapporto Ambientale, il quale completa le prime analisi di sostenibilità contenute nella relazione ambientale, ne approfondisce i contenuti sulla base delle analisi e dei documenti di piano, anche sulla scorta delle prescrizioni della Commissione regionale VAS in

sede di documento preliminare. Del Rapporto Ambientale fa parte la sintesi non tecnica e una sezione apposita contenente lo studio di Valutazione di Incidenza, previsto ai sensi dell'articolo 5 del D.P.R. 357/97.

Il quadro conoscitivo

E' stata sviluppata la costruzione del Quadro Conoscitivo del PTRC di cui all'art.24, c.1 lettera a L.R. 11/04, secondo quanto specificatamente previsto con DGR n. 1324 del 26 maggio 2008, sulla base di una fattiva collaborazione delle strutture regionali (U.P. Sistema Informativo Territoriale e Cartografia, Direzione Sistema Statistico Regionale, Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi) e di ARPAV per quanto ciascuna di competenza, talché esso risulta oggi disponibile nel sito della Regione Veneto dedicato al PTRC, al fine di facilitarne la consultabilità. In tale ambito sono stati pure sviluppati specifici studi sul consumo di suolo e sull'impronta ecologica della regione.

Le norme di attuazione del piano

Le norme del PTRC, in osservanza alla L.R. 11/04, sono concepite in modo da indirizzare i contenuti dei piani provinciali e comunali, esercitando fin da subito, ove necessario, le indispensabili tutele e salvaguardie.

Il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento si pone come quadro di riferimento generale e non intende rappresentare un ulteriore livello di normazione gerarchica e vincolante, quanto invece costituire uno strumento articolato per direttive, su cui impostare in modo coordinato la pianificazione territoriale dei prossimi anni, in raccordo con la pluralità delle azioni locali.

La partecipazione e la concertazione

La legge urbanistica regionale prevede che la Regione del Veneto, nella formazione del nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

(PTRC), conformi la propria attività pianificatoria territoriale al metodo del confronto e della concertazione con gli enti pubblici territoriali, con le amministrazioni preposte alla cura degli interessi pubblici coinvolti, con le associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio e di interessi diffusi, con i gestori dei servizi pubblici e di uso pubblico, invitando tali soggetti a concorrere alla definizione degli obiettivi e delle scelte strategiche.

La normativa statale in tema di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e le disposizioni regionali nel merito stabiliscono la necessità di garantire l'approccio partecipativo dei soggetti aventi competenza in campo ambientale e del pubblico nel determinare le scelte pianificatorie, al fine di perseguire lo sviluppo sostenibile.

Come si è più volte detto il processo di redazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento è un processo aperto che vede la collaborazione attiva dei diversi attori coinvolti: ciò significa che la "concertazione", di cui oggi si parla, è una fase richiesta dal legislatore per consentire ai soggetti aventi diritto di intervenire nel processo di piano, dall'altro va intesa come un confronto necessario e costante per rendere credibile ed efficace uno strumento di governo del territorio: ne consegue che ogni apporto che si riterrà di proporre in questa ma anche nelle fasi successive di elaborazione ed approvazione del PTRC sarà considerato un'opportunità ai fini della condivisione e quindi degli esiti futuri del piano stesso.

Nella prima fase di redazione del PTRC la Regione Veneto ha provveduto a realizzare 11 incontri pubblici (DGR 4515 del 28.12.07 e DGR 1056 del 6.05.08), articolati per ciascuno dei temi individuati in sintesi nella Tavola degli obiettivi del Documento Preliminare: uso del suolo; biodiversità; energia, risorse e ambiente; mobilità; sviluppo economico; crescita sociale e culturale. Tre incontri invece hanno riguardato i temi trasversali alle azioni di piano, interessanti la montagna, la città, il

paesaggio, considerati come i focus strategici, da cui derivano gli scenari di sviluppo futuro del Veneto.

Due incontri sono stati dedicati alle consultazioni per la VAS, condotti secondo una metodologia che ha privilegiato il ricorso a tecniche di lavoro di gruppo.

Gli incontri hanno avuto luogo nei mesi di maggio e giugno 2008 (9/06-23/07) rispettando un principio di turnazione delle sedi nelle città capoluogo di provincia o comunque appartenenti alle diverse province del Veneto.

La concertazione, che ha visto la partecipazione di circa 400 rappresentanti di enti e associazioni invitati, ha consentito di mettere a fuoco i temi da una prospettiva talora inusuale per l'approccio tecnico-urbanistico ma essenziale per sperimentare una metodologia interdisciplinare e concertata delle scelte di pianificazione.

L'avvio della predisposizione della Variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento adottato con DGR 372/2009, al fine di attribuirne la valenza paesaggistica ed operarne un aggiornamento dei contenuti, ha rappresentato l'occasione di riattivare un proficuo dialogo con gli Enti locali e territoriali e i diversi portatori di interessi sul territorio. Consci dell'evolversi degli scenari di sviluppo territoriale per il Veneto del futuro, soprattutto in relazione alla tematica del paesaggio, e del mutarsi di alcuni scenari territoriali di riferimento, la Regione ha condotto il processo di aggiornamento mantenendo un costante confronto con il territorio. Tale confronto ha trovato la sua attuazione nell'iniziativa "Sette azioni per aggiornare il PTRC", che ha avuto luogo nei mesi di giugno e luglio 2012 e ha coinvolto le diverse aree provinciali venete. Nel ciclo dei sette incontri operativi si sono affrontate le diverse tematiche del piano, legate alla realtà provinciale ospitante, quali la montagna, natura e cultura, mobilità e intermodalità, area metropolitana veneta - le nuove città, difesa idraulica e sismica del territorio,

economia e rete del produrre, pianificazione paesaggistica del territorio. Nella convinzione che solo costruendo una visione condivisa il PTRC potrà essere uno strumento efficace per la piena realizzazione degli obiettivi prefissati la partecipazione agli incontri è stata aperta a Enti locali e territoriali, Amministrazioni pubbliche, Università, Fondazioni scientifiche, Associazioni economiche, sociali e culturali, Autorità ambientali oltre a tutta la popolazione.



SETTE AZIONI PER AGGIORNARE IL P.T.R.C. adottato

PTRC del Veneto (adottato con DGR 372/2009)
Variante Parziale n.1 con attribuzione della valenza paesaggistica.
Concertazione, Partecipazione e Consultazione
(L.R. 11/04 artt 5 - 25; D.Lgs 152/2006)



P.T.R.C. Veneto

- 11/6** AZIONE **MONTAGNA/MONTAGNE**
9.30 - Palazzo della Provincia, Sala degli Affreschi, Via S. Andrea, 5, **Belluno**
- 18/6** AZIONE **CULTURA E NATURA**
9.30 - Teatro Sociale, Piazza Vittorio Emanuele II, Badia Polesine, **Rovigo**
- 25/6** AZIONE **MOBILITÀ E INTERMODALITÀ**
9.30 - Centro conferenze zona Stanga, Sala Aria, piazza Zanellato, 21, **Padova**
- 2/7** AZIONE **AREA METROPOLITANA VENETA - LE NUOVE CITTÀ**
9.30 - S. Artemio, Sede della Provincia di Treviso, Via Cal di Breda, 116, **Treviso**
- 9/7** AZIONE **DIFESA IDRAULICA E SISMICA DEL TERRITORIO**
9.30 - Villa Cordellina, Via Lovara, 36, Montecchio Maggiore, **Vicenza**
- 16/7** AZIONE **ECONOMIA E RETE DEL PRODURRE**
9.30 - Loggia Fra Giocondo, Piazza Dei Signori, **Verona**
- 23/7** AZIONE **LA PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA NEL PTRC e Sintesi Conclusiva**
9.30 - Villa Widmann, Via Nazionale, 420, Mira, **Venezia**

Il Documento Preliminare e il Rapporto Ambientale Preliminare della variante parziale n.1 al P.T.R.C. sono scaricabili dalla sezione dedicata al PTRC del sito www.ptrc.it

Regione del Veneto
Vicepresidenza e Assessorato al Territorio, Cultura e Affari Generali - Segreteria Regionale per le Infrastrutture
Direzione Pianificazione Territoriale e Strategica - T 041 2792093 - F 041 2792096 - M pianterritoriale@regione.veneto.it

Si ringraziano gli autori delle foto: Bello Nicola, Biral Wilder, Bressan Davide, Busato Martina, Fletzer Mario, Mangolini Anna, Pretin Flavia.

La sostenibilità del piano

La definizione più famosa di sviluppo sostenibile è quella presente nel Rapporto Brundtland (nell'ormai lontano 1987), che lo qualifica come "uno sviluppo che garantisce i bisogni delle generazioni attuali senza compromettere la possibilità che le generazioni future riescano a soddisfare i propri" e che comporta tre condizioni:

- il tasso di utilizzazione delle risorse rinnovabili non deve essere superiore al loro tasso di rigenerazione;
- l'immissione di sostanze inquinanti e di scorie nell'ambiente non deve superare la capacità di carico dell'ambiente stesso;
- lo stock di risorse non rinnovabili deve restare costante nel tempo.

Come si vede, si tratta di una serie di prerequisiti stringenti per ogni atto di pianificazione, cosicché i concetti quali impronta ecologica, biodiversità, prevenzione del rischio hanno stretta relazione fra loro, ma non esauriscono il principio di sostenibilità.

Con il riferimento ai cambiamenti climatici, siamo all'interno di una valutazione della sostenibilità ambientale da misurarsi nella capacità di mantenere nel tempo la qualità e la riproducibilità delle risorse naturali, mantenendo una integrità dell'ecosistema tale da evitare che l'insieme degli elementi da cui dipende la vita sia alterato.

Ma vi sono almeno altre due dimensioni della sostenibilità:

- economica, ovvero la capacità di generare in modo duraturo reddito e lavoro per il sostentamento della popolazione; in particolare eco-efficienza dell'economia intesa come uso razionale ed efficiente delle risorse.
- sociale, ovvero la capacità di garantire condizioni di benessere umano e accesso alle opportunità (sicurezza, salute, istruzione, ma anche divertimento, serenità, socialità), distribuite in modo equo tra strati sociali, età e generi, ed in particolare tra le comunità attuali e quelle future. In questo contesto si aprono tre grandi prospettive con rilevanti implicazioni per le attività di pianificazione:
 - le risorse ambientali non debbono essere sacrificate alle esigenze di crescita accelerata del benessere economico;
 - i beni ambientali, unitamente al patrimonio storico-culturale, arricchiscono in modo sostanziale il campo delle attività umane;
 - la produzione scientifica e tecnologica, adeguata e riorientata costituisce la base strategica per definire inediti modelli di produzione e di consumo.

A queste va aggiunta anche la sostenibilità istituzionale, come capacità di assicurare condizioni di stabilità, partecipazione, informazione, formazione, giustizia.

In conclusione si tratta di definire l'impianto dello strumento pianificatorio ispirandosi ad un comportamento della comunità regionale e di ciascuno, individuando politiche attive di intervento. E' necessario identificare l'ambiente come una finalità e una risorsa per una nuova qualità sociale dello sviluppo, come matrice di sviluppo, e ciò richiede una progettualità assai più elevata ed un approccio sistemico più complesso di quanto non implichi una politica, pur necessaria, di prevalente tutela vincolistica. In altre parole, l'approccio sostenibile richiede una forte interazione tra ambiente, società ed economia, interazione che si territorializza con il piano che necessariamente organizza le risorse naturali e ambientali (quali pre-condizioni dello sviluppo) e le indirizza verso sistemi di obiettivi (scenari di sviluppo). Si richiede, in sintesi:

- articolazione di Scenari di riferimento, ossia l'analisi ed il confronto delle possibili alternative che possono derivare da diversi mix di azioni e politiche e, di conseguenza, l'esplicitazione dei target fissati; uno scenario è la trasposizione in termini descrittivi di un Progetto;
- costruzione di una Simulazione, definita come la modellazione del territorio e dell'ambiente nelle sue diverse componenti;
- valutazione di una Performance, che oltre a indicare uno stato del sistema territoriale, intende qualificare la prestazione di un determinato scenario in funzione degli obiettivi perseguiti.



Il ruolo della VAS nel processo di costruzione del PTRC

La sostenibilità nei processi pianificatori ha assunto nel corso del tempo un ruolo di variabile guida. La portata globale dei fenomeni di inquinamento e degrado ambientale, con le ben note conseguenze sul piano dei cambiamenti climatici, della perdita di biodiversità, della qualità del vivere e della salute umana, i conflitti tra lo sviluppo economico e il depauperamento delle risorse devono far riflettere il decisore pubblico circa l'importanza di affrontare i processi decisionali tenendo in debita considerazione non solo la necessità di sviluppo, ma anche la necessità di garantirne la sostenibilità ambientale economica e sociale. Questa triade - ambiente, economia e società - rappresenta la ben nota triangolazione dello sviluppo sostenibile, di cui la valutazione ambientale strategica (VAS) è strumento indispensabile garante.

Sostanziale novità nei processi pianificatori e programmatori, la VAS è stata introdotta nell'ordinamento comunitario dalla direttiva 2001/42/CE, recepita dallo Stato italiano con il D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.

La Regione Veneto, ancor prima del formale recepimento nazionale, aveva inglobato la VAS nella propria Legge regionale sul governo del territorio (L.R. 11/2004). Si tratta, di fatto, di una forte rivoluzione culturale. Come tutte le novità, necessita di lunghi periodi di rodaggio e assimilazione da parte di tutti i soggetti coinvolti nel processo.

Il fatto di aver sviluppato un PTRC partendo dalla necessità di "proteggere e disciplinare il territorio per migliorare la vita in un'ottica di sviluppo sostenibile" è segno che il Piano assume la sostenibilità come scelta forte.

L'integrazione fra la pianificazione e la valutazione deve consentire il governo delle variabili tenendo sempre in considerazione, appunto, la sostenibilità. Il processo si è sostanziato nel dialogo fra il valutatore e il pianificatore ed ha preso forma nel

Rapporto Ambientale, che rappresenta parte integrante del documento di PTRC stesso.

Il documento tecnico analizza lo stato dell'ambiente veneto, ne affronta le questioni ambientali rilevanti e verifica il grado di coerenza delle scelte di piano con gli obiettivi di sostenibilità assunti, misurando gli effetti di piano con indicatori quali l'impronta ecologica.

Un ruolo centrale nella valutazione ha assunto l'approccio partecipativo, in piena assonanza con lo spirito di costruzione del PTRC, un piano che è frutto della continua interazione fra la costruzione programmatica che si basa sulla esperienza degli uffici regionali, sugli studi e programmi delle diverse sue articolazioni, su specifici approfondimenti tematici e un approccio dal basso, con una logica bottom up, che ha raccolto le istanze provenienti dal territorio, dalle comunità locali, dalle autorità ambientali, dalle forze economiche e sociali.

Ma la VAS non è solo valutazione ex ante, è anche valutazione in itinere, mediante il sistema di monitoraggio, che dovrà garantire la verifica del grado di raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del piano, mediante appositi indicatori idonei a controllare gli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del PTRC, anche al fine di adottare le opportune misure di mitigazione degli stessi.

Il monitoraggio

Il monitoraggio rappresenta uno strumento fondamentale per il supporto alle decisioni. Nell'ambito della pianificazione di area vasta, come nel caso del PTRC, il monitoraggio costituisce lo strumento con cui il pianificatore misura, nel corso del tempo, il grado di raggiungimento degli obiettivi di piano. La questione del monitoraggio è stata presa in considerazione fin dalle prime fasi di esplicitazione degli obiettivi di piano ed è stata sinergica e complementare alla costruzione della Valutazione Ambientale Strategica, di cui il monitoraggio ambientale è parte integrante. Gli indicatori, come noto, rappresentano uno strumento

in grado di fornire indicazioni in forma sintetica attraverso una rappresentazione numerica di un fenomeno complesso. La fase più importante nella costruzione di un set di indicatori riguarda la necessità di garantire alcune caratteristiche, quali la significatività, ovvero la capacità di rappresentare l'obiettivo in maniera adeguata, la misurabilità e la sensibilità, ovvero la caratteristica di basarsi su informazioni effettivamente reperibili da fonti ufficiali e certificate.

Al fine di individuare un set di indicatori idoneo a rappresentare il sistema degli obiettivi del PTRC, è stato costituito un gruppo di lavoro regionale multidisciplinare in cui hanno operato soggetti istituzionalmente preposti alla gestione di dati e informazioni di diversa natura, ovvero: il Sistema Informativo Territoriale per i dati territoriali e cartografici, il Sistema Statistico Regionale per i dati di natura socio-economica, l'Agenzia Regionale per la Protezione e la Prevenzione Ambientale per i dati ambientali. Tali soggetti, ciascuno per i propri ambiti di riferimento, detengono, gestiscono e diffondono dati e informazioni sullo stato del Veneto, che hanno rilevanza per il PTRC.

Le informazioni acquisite dalle diverse fonti disponibili, che rappresentano il quadro conoscitivo del PTRC, vengono quindi integrate nel Sistema Informativo di Governo del Veneto – SiGOVe e previa procedura di validazione, divengono l'informazione statistica ufficiale della Regione.

I soggetti preposti al monitoraggio raccolgono e aggiornano le banche dati di loro competenza anche ai fini del monitoraggio degli effetti del piano e per quanto previsto nell'ambito della procedura di VAS, fatto salvo lo specifico ruolo di gestione del monitoraggio ambientale di piani e programmi attribuito ad ARPAV ai sensi dell'articolo 18 del Testo Unico Ambiente.

L'inserimento di specifiche disposizioni in tema di monitoraggio all'interno del corpus normativo del PTRC ne garantisce la coerenza e, quindi, l'effettivo

ruolo di “barometro” del buon andamento del piano e di verifica del raggiungimento degli obiettivi. Raggiungimento degli obiettivi significa successo del Piano, ovvero idoneità della strategia individuata e messa in atto di evidenziare le criticità del sistema territoriale veneto e di proporre azioni atte a risolverle.

Il monitoraggio, se accompagnato da un adeguato piano di esecuzione (Piano di Monitoraggio) che ne disciplini modi, tempi, chiavi di lettura ed interpretazione, fornisce le chiavi di lettura per eventualmente aggiustare in corso d'opera la strategia di piano, per attuare misure correttive o per confermare le scelte.

In questa prima fase di applicazione del PTRC, tenendo conto degli esiti della Valutazione Ambientale Strategica effettuata, vengono individuati i primi criteri di verifica e modalità di monitoraggio delle previsioni di sostenibilità del Piano in rapporto alla Valutazione effettuata.

Sulla base del Rapporto Ambientale elaborato per la VAS sono state individuate le componenti ambientali con i relativi indicatori da monitorare secondo il seguente schema:

Il popolamento degli indicatori di monitoraggio dovrà essere effettuato a cura dell'Osservatorio di cui all'art. 8 della LR 11/2004, che si avvarrà delle risorse informative messe a disposizione dal Sistema Informativo Regionale”. (prescrizioni parere commissione VAS n. 65 del 03/08/2009 e n. 82 del 03/08/2012).

Macrosettore	Il dato degli indicatori si riferisce sia alla Regione del Veneto che alle Province
Emissioni di gas climalteranti:	Emissioni di gas serra complessive e da processi energetici t di CO2 eq/anno evitate pozzi di assorbimento di CO2
Energia	Energia da fonti rinnovabili: Produzione di energia elettrica per fonte Produzione di energia elettrica da co-generazione Potenza elettrica installata di impianti che usano fonti rinnovabili MWh Produzione lorda di energia elettrica da fonti rinnovabili MWh/anno Capacità produttiva di energia termica da fonti rinnovabili in MWt installati Produzione di energia termica da fonti rinnovabili MWt/anno
	Consumi energetici: Intensità energetica del PIL Consumi finali di energia elettrica per settore economico Consumi finali e totali di energia per settore
Trasporti	Merci trasportate per vettore Passeggeri trasportati per vettore
Qualità dell'aria	Emissioni di NOx complessive e da processi energetici Emissioni di SOx complessive e da processi energetici Qualità dell'aria ambiente: classificazione del territorio, numero di superamenti dei limiti per Provincia (suddivisa in aree omogenee)
Biodiversità, geodiversità e paesaggio	Stato di conservazione dei SIC/pSIC interessati In aree tutelate da vincolo paesistico, parchi e rete natura 2000, mantenimento o ripristino assetti obiettivo della pianificazione numero di Geositi per provincia incremento e funzionalità della rete ecologica regionale (obiettivi regionali, provinciali e comunali)
Litosfera e pedosfera (Suolo e sottosuolo)	Aree antropizzate di dissesto idrogeologico e in aree a rischio frana Carichi critici di azoto nutriente Entità degli incendi boschivi Uso del suolo Superficie forestale Perdita di qualità agronomica dei suoli Superficie dedicata alla agricoltura biologica per comune Aree dedicate alla rete ecologica regionale per comune
Risorse idriche	Uso delle risorse idriche Volume derivato dai corsi d'acqua a fini idroelettrici Prelievi di acque sotterranee
Inquinanti pericolosi, pesticidi e sostanze chimiche	Siti contaminati bonificati (area totale e area per anno) Aziende a rischio di incidente rilevante distribuzione per uso agricolo di fertilizzanti Utilizzazione di prodotti fitosanitari su singola coltivazione
Inquinamento elettromagnetico	Superamento dei limiti per i campi elettrici e magnetici prodotti da elettrodotti, azioni di risanamento
Gestione dei rifiuti	Rifiuti urbani e percentuale di raccolta differenziata Quantità di rifiuti avviati a recupero energetico Quantità di rifiuti speciali pericolosi prodotti
Economia	Prodotto interno lordo PIL corretto e/ contabilità verde aziende e unità locali per il primario, il secondario, il terziario

Il paesaggio

Il PTRC rinnova la pianificazione territoriale assumendo ed integrando nelle strategie e nel disegno regionale i principi fondativi della concezione del paesaggio del Veneto e le politiche per la sua salvaguardia, gestione e progettazione rivolte all'intero territorio.

Il Piano ricerca un paesaggio espressione di una elevata diversità intesa come caratterizzazione regionale e locale, in equilibrio strutturale e funzionale, con colte e profonde coniugazioni della storia e della contemporaneità, con una congrua capacità di offerta di funzioni per il benessere ambientale e per il benessere sociale e la crescita culturale, un paesaggio espresso da una ricca e profonda percezione sociale, patrimonio culturale delle comunità.

La crescente sensibilizzazione verso la componente paesaggistica nell'accezione più ampia consente una definizione organica delle politiche per il governo del territorio, utile ad attivare processi di congrua considerazione delle qualità del paesaggio rispetto alla complessa ed essenziale articolazione delle istanze sociali e economiche.

I principi e gli obiettivi della concezione del paesaggio del Veneto proposta in questa fase dalla disciplina del PTRC nascono dalla interpretazione delle tematiche contemporanee essenziali per la qualità della vita delle popolazioni, delle generazioni attuali e future, centrando in tal modo il soggetto finale unico della pianificazione spaziale per il governo del territorio.

Le scelte di fondo, relative alle politiche per il contenimento degli stati e dei processi di frammentazione paesaggistica e quelle per la salvaguardia e il miglioramento della biodiversità e delle funzionalità ecologiche da cui essa dipende, sono una risposta contemporanea a prioritarie problematiche contemporanee.

Ad alcuni decenni dalla comparsa del concetto di sostenibilità, una concezione dello sviluppo sostenibile coerente e significativa rispetto alla realtà contemporanea non ricerca la sostenibilità ambientale di uno sviluppo economico tradizionalmente indicizzato sul prodotto interno lordo e indicato come inarrestabile e progressivo. Essa riconosce piuttosto le necessità e le possibilità di consolidare, conservare ed evolvere forme di sviluppo mature coniugando la sua crescita con un suo auspicabile, deciso incremento qualitativo.

La sostenibilità dell'evoluzione del paesaggio rispetto ai suoi caratteri e alle sue dinamiche strutturali e funzionali diviene, in tal senso, una delle principali chiavi di interpretazione condivisa di efficaci e coerenti forme territorializzate di sostenibilità dello sviluppo sociale ed economico della regione.

Si pensa al Veneto, dunque, come una regione che potrà recuperare e valorizzare, in una forte e riequilibrata unitarietà, la straordinaria diversità dei paesaggi che si susseguono nel suo territorio. Ciò richiede continuità e coerenza di governo, nella consapevolezza che il paesaggio è sempre relativamente lento rispetto a molte dinamiche socioeconomiche contemporanee e che, al tempo stesso, talune di esse possono indurre repentine mutazioni, anche non reversibili.

Una regione, infine, in cui ogni nuovo segno aggiunga qualità e declini la crescita e la contemporaneità come una continua sfida e una risorsa per nuovi paesaggi consapevoli.

Nel PTRC il paesaggio si configura come tematica particolarmente rilevante tanto da individuarlo come fondamentale linea di progetto per la quale si è quindi ritenuto necessario predisporre lo specifico "Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto", al quale si rimanda, in cui unitariamente si espongono i principali riferimenti per un'efficace attività di governo della materia.

La Rete ecologica

Premessa

Nel corso degli ultimi secoli, l'uomo ha dato vita a processi e mutamenti senza precedenti nella storia, condizionando più o meno pesantemente l'ambiente naturale, modificandone le strutture naturali e interferendo con le specie selvatiche animali e vegetali.

L'industrializzazione dell'agricoltura, i cambiamenti di uso del suolo, la costruzione della rete viaria e delle grandi aree metropolitane hanno portato alla frammentazione delle aree naturali, al degrado degli ecosistemi, alla perdita di habitat naturali e alla loro destrutturazione, e, da ultimo, all'estinzione delle specie.

Questo è particolarmente vero nelle aree più densamente popolate, tanto che gli habitat naturali, in molte regioni, possono essere visti come "isole" circondate da un territorio, la matrice antropica, del tutto inospitale. Più piccole e isolate sono queste "isole di habitat" maggiore è la probabilità di declino delle specie in esse contenute. La sopravvivenza delle specie, infatti, dipende dalla qualità dell'habitat, dalla disponibilità di cibo e, per la maggior parte delle specie, dalla possibilità di spostamento attraverso il territorio.

In questo senso, diventa importante il concetto di connettività ecologica, manifestata fisicamente dalle Reti Ecologiche. I concetti di connettività e di rete hanno portato ad un cambiamento importante nelle strategie conservazionistiche: dalla conservazione delle "isole" naturali esistenti, sempre più isolate, alla conservazione e al recupero di aree naturali interconnesse.

Il centro di gravità delle politiche ambientali si sposta, quindi, dalla tutela delle singole specie alla tutela degli habitat, dalla tutela dei singoli siti alla tutela degli ecosistemi, orientando le strategie per la conservazione della natura al mantenimento della funzionalità dei processi biologici a lungo termine, dai quali dipende la sopravvivenza degli ecosistemi. Secondo questi concetti la pianificazione del territorio deve mirare al mantenimento, o al recupero, delle condizioni di continuità dei territori naturali o seminaturali, presupposto necessario al mantenimento dei processi ecologici che sono alla base della biodiversità.

Frammentazione, Continuità e Connettività

Per frammentazione ambientale si intende il processo dinamico di origine antropica attraverso il quale un habitat naturale subisce una suddivisione in frammenti più o meno disgiunti e progressivamente più piccoli ed isolati. La perdita di habitat naturali e seminaturali e la loro frammentazione, sono attualmente considerate la più seria minaccia alla diversità biotica e la causa primaria dell'attuale crisi di estinzione delle specie. Il mantenimento di una continuità fisico-territoriale ed ecologico-funzionale fra gli ambienti naturali è stata indicata da molti autori come una possibile strategia per la mitigazione degli effetti della frammentazione sulle popolazioni di specie e sulle comunità. La continuità tra gli ambienti naturali può essere intesa come "contiguità" (*connectedness*) o come "connettività" (*connectivity*). Il primo termine indica una vicinanza fisica, una connessione fra ecosistemi e/o popolazioni; il secondo termine è invece più complesso e presenta due

componenti.

La prima, strutturale, è rappresentata dalla disposizione spaziale delle tipologie ecosistemiche, dalla loro continuità fisica, dalla presenza, tipologia e dimensione degli elementi paesistici, naturali o di origine antropica. La seconda componente della connettività è, invece, legata agli aspetti funzionali e alla scala di percezione delle specie, alle loro caratteristiche ecologiche e comportamentali. Nel suo complesso, quindi, la connettività è definita sia da parametri estrinseci alle specie, e che riguardano le componenti strutturali (spaziali e geometriche) e qualitative del mosaico paesaggistico, sia dalle caratteristiche intrinseche, ecologiche e comportamentali, delle diverse specie. La contiguità fisica fra gli elementi del paesaggio non indica, quindi, automaticamente una stessa funzionalità per tutte le specie, ma al contrario, in uno stesso paesaggio, specie diverse possono percepire diversi livelli di connettività. Allo stesso modo, determinati sistemi paesistici possono essere funzionalmente connettivi per alcune specie (ad esempio l'avifauna) senza essere fisicamente connessi.

Le Reti ecologiche

Il concetto di Rete Ecologica indica una strategia di tutela della diversità biologica e del paesaggio basata sul collegamento di aree di rilevante interesse ambientale-paesistico in una rete continua.

Una rete è, quindi, un sistema coerente di zone naturali e/o semi naturali, strutturato e gestito con l'obiettivo di mantenere o ripristinare la funzionalità ecologica per conservare la biodiversità, e allo stesso tempo, creare opportunità per l'uso sostenibile delle risorse naturali.

Le aree di interesse ambientale primario, corrispondenti agli ecosistemi più significativi, rappresentano le aree centrali o aree nucleo ("core areas") della Rete, all'interno delle quali attuare misure volte alla conservazione e al rafforzamento dei processi naturali. Tra i "nuclei di naturalità" deve essere garantita la connessione attraverso i corridoi ("ecological corridors"), che si intersecano fra loro formando reti ("reti ecologiche"), che includono anche altri elementi del paesaggio, non necessariamente ad elevata naturalità (come ad esempio aree di riqualificazione), ma che possono essere significative dal punto di vista della funzionalità della rete ecologica e dei suoi sottosistemi. Il tutto forma un insieme di biotopi interconnessi in grado di fornire alle specie selvatiche un ambiente di vita temporaneo o permanente, nel rispetto delle loro esigenze vitali, e di garantire la loro sopravvivenza nel lungo periodo.

Le reti ecologiche e l'approccio ecosistemico alla conservazione della biodiversità sono, quindi, essenziali per:

- assicurare superfici di habitat adeguate a supportare popolazioni vitali di specie;
- garantire una sufficiente connettività in grado di consentire la possibilità di movimento delle specie tra le core areas;
- assicurare un'adeguata protezione delle aree nucleo dall'effetto margine;

- garantire il mantenimento dei processi ecologici.

Il concetto di Rete Ecologica rappresenta, quindi, un'autentica rivoluzione nel campo delle politiche ambientali; in primo luogo per la sua contrapposizione al modello di salvaguardia dell'ambiente basato esclusivamente sulle Aree Protette, che ha portato a confinare la conservazione della biodiversità in isole (parchi e riserve naturali) circondate da una matrice territoriale antropizzata e a trascurare l'importanza dei valori di pregio e di naturalità diffusa del territorio antropizzato – non protetto; in secondo luogo perché implica la definizione di nuovi modelli di pianificazione urbana e territoriale, poiché ragionare in termini di rete significa analizzare in modo sistemico la complessità e l'eterogeneità paesaggistica anche in termini di funzionalità ecologica, sia a livello di singola specie che di comunità e di insieme di comunità.

Il problema della scala

Analogamente ad altri fattori e processi, la "frammentazione" o, viceversa, la "connettività" possono essere analizzate a differenti scale spaziali e temporali, ad un differente livello di dettaglio e su aree di diversa estensione. Anche la Rete Ecologica, quindi, può essere vista come un sistema gerarchico che va da un livello locale a quello di area vasta: esisteranno quindi reti ecologiche locali basate su elementi (aree centrali e corridoi) di piccola dimensione e reti ecologiche di area vasta basate su elementi riconoscibili a scala regionale o addirittura nazionale o transnazionale. La scala locale può facilitare i movimenti dei semi di specie vegetali, di invertebrati e di piccoli vertebrati (ad esempio, micromammiferi, rettili, anfibi). Il livello successivo, corrispondente alla scala di paesaggio, permette l'individuazione di aree di connessione di dimensioni maggiori, sia in termini di lunghezza che di superficie, tra grandi unità ecosistemiche (foreste, aree umide, ecc.), che possono consentire i movimenti di dispersione

giornalieri e/o stagionali di specie più specializzate e legate a determinati tipi di habitat (ad esempio, specie *interior* legate alle tipologie forestali più mature).

Nonostante l'esistenza di modelli di progettazione delle reti ecologiche ormai codificati, non esistono manuali di uso generalizzato: ogni contesto territoriale costituisce un "unicum" caratterizzato da specie, comunità, ecosistemi e problematiche di conservazione del tutto particolari. La base di partenza imprescindibile resta, quindi, la conoscenza dei caratteri fisici e biologici del territorio e la conoscenza dei processi dinamici cui sono sottoposti, cioè la conoscenza della situazione reale e di quella potenziale.

Qualsiasi valutazione dello stato dell'ambiente, in termini qualitativi o quantitativi, necessita di un modello di riferimento che, nel caso del paesaggio vegetale, è rappresentato dalla *Vegetazione Naturale Potenziale* (VNP), intendendo con questo termine gli stadi maturi della vegetazione attuale presente nel territorio. Individuare la VNP significa conoscere la potenzialità del sito, e questo permette di qualificare e quantificare il suo stato di conservazione (quanto la situazione reale si discosta da quella potenziale), fornendo gli strumenti per ragionare in termini qualitativi e quantitativi sulla rete ecologica.

Gli ecosistemi non si mantengono stabili nel tempo, ma subiscono modificazioni come risultato dell'evoluzione delle interazioni tra gli organismi e tra questi e i fattori abiotici. L'osservazione delle differenti comunità vegetali presenti in un sito, effettuata a distanza di tempo, consente di verificare che, mentre alcune si mantengono stabili e più o meno invariate nel tempo, altre cessano di esistere localmente e vengono sostituite da comunità diverse. Il processo, detto *successione*, prosegue fino all'instaurarsi della comunità finale, matura e stabile, che rappresenta la *Vegetazione Naturale Potenziale*. La successione può, quindi, essere definita come il processo attraverso il quale,

con il passare del tempo, le comunità si sostituiscono l'una all'altra in uno stesso sito; essa si svolge attraverso un numero di stadi intermedi, detti *stadi seriali*, caratterizzati da un notevole mutamento sia delle condizioni abiotiche sia della struttura e composizione in specie delle comunità.

Tutte le comunità presenti all'interno di una porzione di territorio ecologicamente omogenea (*unità ambientale*), e quindi con un unico tipo di vegetazione naturale potenziale, e legate da rapporti dinamici rappresentano una *serie di vegetazione*.

Definire ambiti ecologicamente omogenei significa individuare siti che possiedono una potenzialità comune per la biodiversità: uno strumento di lettura e di valutazione della funzionalità del mosaico del paesaggio, che può fornire una solida base scientifica sia in termini di conoscenza dei modelli che di progettazione di interventi è la *classificazione gerarchica del territorio*.

Gli ecosistemi sono generalmente individuabili sulla base della loro relativa omogeneità, se comparati con ciò che li circonda. Questa omogeneità è funzione della scala di osservazione e, quindi, il problema chiave nel definire una classificazione degli ecosistemi è quello di individuare criteri per identificare l'omogeneità alle diverse scale spaziali. I parametri utilizzati nella classificazione del territorio sono il clima, la litologia, la geomorfologia, l'attività antropica, il suolo, la vegetazione e la fauna. L'ordine degli attributi riflette anche la loro gerarchia spaziale e temporale: si passa da attributi (il clima e la litologia) relativamente stabili nel tempo e che variano a scale temporali e spaziali molto ampie, ad altri (vegetazione e fauna, suolo ed attività umana) che agiscono a scala locale.

La classificazione del territorio prevede la definizione di *unità ambientali*, secondo un sistema gerarchico strutturato in modo che ciascun livello definisce una unità sulla base di descrittori (caratteri ambientali strutturanti) di tipo diverso.

La gerarchia delle unità ambientali, e quindi dei descrittori che le definiscono, si basa sull'importanza progressivamente crescente che tali caratteri ambientali hanno in rapporto alla vegetazione.

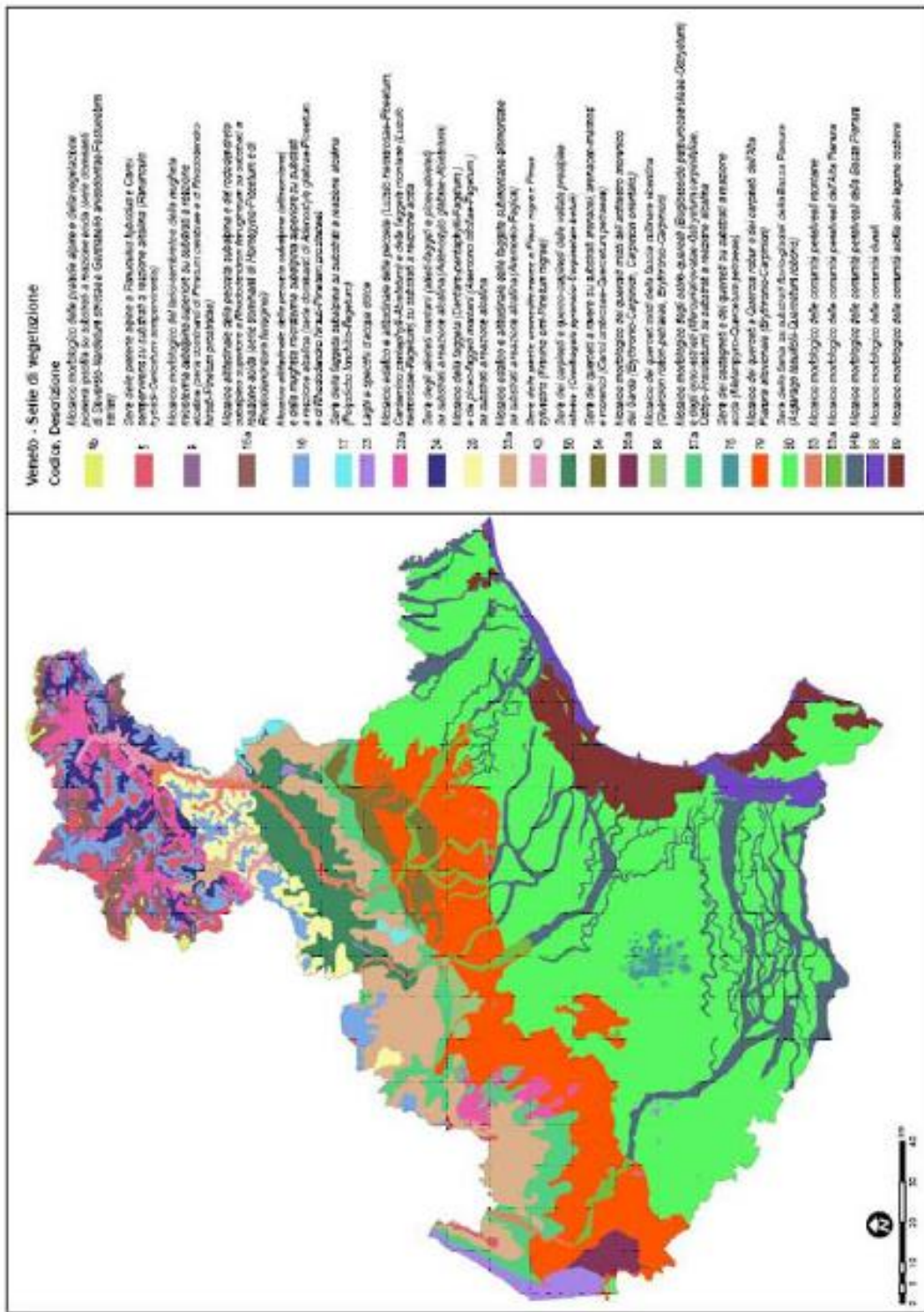
Il primo descrittore per importanza che interviene nella definizione degli ambiti vegetazionali, è il fattore macroclimatico. Successivamente, si prendono in considerazione altri caratteri strutturanti quali la litologia e la morfologia. Questi caratteri costituiscono descrittori che caratterizzano le unità gerarchiche ai livelli più alti. A scale di maggior dettaglio (comprese tra 1:50.000 e 1:10.000) si considerano sia le informazioni geomorfologiche e vegetazionali di dettaglio, che le forme di uso del suolo.

La gerarchia individuata, può essere schematizzata come segue:

- **Regioni di paesaggio** definite su base macroclimatica (Scala > 1:250.000);
- **Sistemi di paesaggio** definiti su base litologica (Scala: 1:100.000);
- **Sottosistemi di paesaggio** definiti su base geomorfologica (Scala: 1:250.000 – 1: 50.000);
- **Unità ambientali** definite su base vegetazionale e di uso del suolo, si tratta infatti di ambiti ove si identifica una unica vegetazione potenziale climatofila, o serie di vegetazione (Scala: 1: 50.000 -1:10.000);

- **Elementi delle unità**, che tengono conto della frammentazione determinata dall'uso del suolo, della morfologia di dettaglio e dei suoli e si identificano con i singoli stadi (comunità) delle diverse serie di vegetazione (Scala: 1: 10.000 – 1:5.000).

La cartografia e gli studi che si sono recentemente conclusi a livello nazionale e regionale possono costituire una base di partenza altamente significativa per valutare lo stato di conservazione e per definire la Rete Ecologica a livello di specie e di comunità animali e vegetali. La carta delle serie di vegetazione prodotta, individua le unità ambientali della nostra Regione (in scala 1:250.000) e le serie, definendo la Vegetazione Naturale Potenziale, che viene rappresentata attraverso l'individuazione cartografica delle aree di pertinenza delle tappe mature (o teste di serie) caratteristiche di ciascuna serie, tappe che si svilupperebbero a partire dalle attuali condizioni bioclimatiche ed edafiche ed in condizioni di uso del suolo relativamente coerenti con quelli attuali.



L'approccio metodologico

Sulla base delle attuali conoscenze, il percorso che deve seguire per raggiungere gli obiettivi connessi alla Rete Ecologica a tutela e potenziamento della biodiversità, è il seguente:

- definire, alla scala di lavoro opportuna, le unità ambientali.
- individuare chiaramente, con un adeguato supporto cartografico, i siti che mantengono valenze di carattere naturalistico, tenendo in considerazione il valore floristico e faunistico (con distribuzione di entità rare e di lista rossa (All. II della Direttiva Habitat, Libro Rosso delle piante d'Italia, le Liste rosse regionali o locali, il Libro Rosso degli animali d'Italia – Vertebrati, il Libro Rosso degli animali d'Italia – Invertebrati, altre specie importanti per la Regione, ecc.); il valore vegetazionale, con individuazione di habitat naturali e seminaturali prioritari e di interesse comunitario (All. I della Direttiva Habitat) o comunque di pregio a livello regionale o locale.

Censire e mappare la biodiversità costituisce un'operazione di base fondamentale perché rappresenta l'ossatura stessa della Rete. Non è quindi corretto, ad esempio, utilizzare la sola informazione derivante dall'uso del suolo, che implica estensioni e semplificazioni inaccettabili e questo è valido, in modo particolare, per il livello locale, comunale e intercomunale. Basti pensare che molto spesso, la previsione di nuovo sviluppo urbano va ad incidere su assetti ecologici preesistenti dei quali si conosce molto poco;

- Stabilire misure di tutela minima per le aree centrali individuate. Nella maggioranza dei casi più che di nuovi vincoli, si tratterà di individuare modalità per una corretta gestione (lo sfalcio dei prati o il pascolo regolamentato e non intensivo, ad esempio, è misura prioritaria per la conservazione dei prati aridi (habitat prioritario, 6210) e delle popolazioni di orchidee tipiche di questi habitat. Il drenaggio di un sito umido, al contrario, non dovrebbe essere consentito, se non in casi assai

particolari, prevedendo, nel caso, misure compensative).

- Individuare i corridoi e le aree di connessione, sulla base di conoscenze ed esigenze reali. I criteri di selezione delle aree possono essere la rappresentatività, la significatività ecologica, la stabilità, la superficie e la forma. Anche la scelta della loro posizione nel paesaggio può dipendere da diversi criteri: funzionalità ecosistemica, generiche misure di stabilizzazione ecologica, protezione del suolo e/o delle risorse idriche, misure anti-erosione, misure igieniche, e, infine non meno importanti, funzioni estetiche.

Il ruolo che le aree connettive possono svolgere come habitat o via di dispersione è altamente specie-specifico con effetti che possono essere positivi, neutrali o negativi dipendentemente dalle caratteristiche ecologiche e dalla storia evolutiva delle singole specie. Poiché non è possibile prendere in considerazione le esigenze di tutte le specie presenti in un certo territorio, il modello operativo più consono è quello di una rete ecologica come *scenario ecosistemico polivalente*.

Questo modello parte dalla constatazione che uno dei principali problemi connessi all'attuale modello di sviluppo è la rottura delle relazioni tra gli ecosistemi ed il territorio, inteso come sistema di infrastrutture e risorse da utilizzare, che si traduce non solo in perdita di biodiversità, ma anche in perdita delle funzioni primarie degli ecosistemi, come il controllo del rischio idrogeologico, il controllo climatico, la capacità autodepurativa, la ricarica delle falde, ecc.. In quest'ottica, la costituzione della rete non mira solo a garantire la connettività tra siti, ma punta a creare un nuovo assetto degli ecosistemi e al ripristino delle loro funzioni primarie. L'obiettivo, quindi, non è più solo la conservazione della natura residua (che rimane, comunque, il fondamento per la definizione dei punti di appoggio del sistema), ma anche la ricostruzione di unità ecosistemiche in grado di svolgere funzioni polivalenti, utili ad un nuovo

modello di sviluppo che eserciti minori pressioni sull'ambiente naturale ed antropico e fornisca risorse rinnovabili.

Sulla base dell'attuale situazione reale, in molte aree più o meno seriamente compromesse, per conseguire gli obiettivi generali della Rete Ecologica, saranno necessari interventi strategici di riqualificazione.

Un aspetto di primaria importanza in tutti gli interventi di riqualificazione e che merita un'attenta valutazione è la conoscenza rigorosa del sito in cui si intende intervenire e della sua potenzialità, intesa come Vegetazione Naturale Potenziale e come serie di vegetazione. L'individuazione delle serie presenti e delle relative teste di serie permette, infatti, di effettuare interventi coerenti con le potenzialità creando neo-elementi del paesaggio in grado di autosostenersi ed evolvere, concorrendo a produrre un riequilibrio complessivo dell'ecosistema.

Altri aspetti molto importanti da tenere in considerazione, in tutti gli interventi di riqualificazione, riguardano le caratteristiche strutturali dei nuovi elementi di paesaggio, quali: dimensione, forma, contrasto ai bordi, ecc.. A queste caratteristiche è infatti legata anche la loro funzionalità. La diversità di specie di un ecosistema terrestre isolato, ad esempio, dipende, in primo luogo, dalla dimensione, per cui esiste una correlazione positiva tra aumento della superficie e numero di specie. Alla dimensione sono correlate, anche, la *Minimum Dynamic Area* - cioè la minima superficie necessaria ad una specie o ad un habitat per autosostenersi senza apporti energetici esterni, e la *Minimum Viable Population* - definita come la più piccola popolazione isolata di una specie in un certo habitat che abbia una probabilità del 99% di persistervi per 1.000 anni.

Ancora, all'area è legata la protezione dell'habitat dall'effetto margine e dagli impatti provenienti dall'esterno dell'habitat.

- Stabilire misure di gestione; queste andranno opportunamente definite sulla base degli specifici habitat, tenendo presente che la conservazione degli habitat passa spesso attraverso una loro gestione attiva.

È il caso, ad esempio, dei prati il cui mantenimento nel tempo, sia come struttura che come composizione in specie, presuppone l'intervento regolare dell'uomo attraverso lo sfalcio.

La Rete Ecologica nel Veneto

Nelle aree interessate dalla Rete si osserva generalmente un forte intreccio fra le finalità della conservazione e le esigenze di sviluppo, interessando territori dove insistono criticità diverse, in funzione della loro collocazione geografica e del loro ruolo territoriale.

Analizzando il territorio regionale sotto questo punto di vista, possiamo riconoscere due grossi ambiti:

- l'ambito montano, in cui la criticità è legata principalmente alla marginalità e alla non utilizzazione delle risorse, o, viceversa, ad un utilizzo intensivo che ha modificato profondamente sistemi di gestione che nei secoli hanno costruito un paesaggio tradizionale ad elevata biodiversità. In questo caso, la conservazione della diversità paesaggistica e specifica, si identifica spesso con il mantenimento o, il ripristino dei tradizionali metodi di utilizzo del territorio (sfalcio, pascolo, ecc.);

- l'ambito pianiziale e costiero risente, al contrario, di sovrautilizzo delle risorse o di una loro gestione conflittuale che ha portato nel tempo a processi di degrado che hanno spesso determinato la perdita definitiva delle risorse naturali. In questi ambiti, l'esigenza primaria è quella di regolare e orientare la forte pressione antropica, gestendo attivamente i conflitti derivanti dalle varie forme di utilizzo del suolo.

Ambito Montano

Il territorio montano veneto, escludendo aree di penetrazione e di insediamento, è caratterizzato da apprezzabili livelli di continuità ecologica, anche se non mancano fragilità e criticità che richiedono l'adozione di adeguate misure, sia per contenere elevate pressioni (fondovalle e fascia prealpina, diffusione di impianti, sottrazione di risorse idriche), sia per favorire il recupero di processi di rinaturazione in atto (soprattutto fasce boscate). La regola generale è che il mantenimento di una buona diversificazione del paesaggio possa risultare funzionale anche al mantenimento di elevati livelli di biodiversità.

Le linee di azione si possono individuare suddividendo il territorio in ambiti tipologici che segnano il paesaggio prevalente.

- Aree boscate: il problema non è quantitativo, soprattutto in montagna, territorio in cui l'emergenza è rappresentata spesso dall'abbandono di superfici erbacee. Per migliorare la biodiversità e la funzionalità ecologica è indispensabile favorire la formazione di boschi più maturi e vetusti, anche attraverso la sospensione delle utilizzazioni (di fatto già esistente in aree marginali) senza penalizzare la filiera legno già in crisi strutturale. È necessario, inoltre, perseguire obiettivi di qualità e naturalità, in linea con la Vegetazione Naturale Potenziale e con la varietà dei tipi forestali.

- Aree prative (agricoltura tradizionale): sono quelle che hanno subito, negli ultimi decenni, le modificazioni più consistenti. Se gli obiettivi di miglioramento dei pascoli sono realistici, necessita un'inversione di tendenza per i prati falciati, per spezzare la dicotomia tra abbandono (che influisce negativamente su paesaggio e biodiversità) e utilizzo più intensivo (ridurre le concimazioni e favorire i prati magri, anche in linea con gli obiettivi della Direttiva Habitat 92/43/CEE).

- Aree fluviali: trattandosi di corridoi ecologici naturali essi svolgono una funzione insostituibile

nella rete ecologica. Nella grande maggioranza delle situazioni, anche in montagna, sono necessari interventi di riqualificazione. Nelle loro adiacenze si concentra una quota significativa della biodiversità residuale. Si rendono opportune misure per ridurre le minacce connesse alla pressione delle attività antropiche, non solo di quelle produttive. Il loro monitoraggio è necessario anche per valutare i livelli di inquinamento puntualmente segnalati dalla diffusione di entità alloctone. Per molte specie, soprattutto animali, tali ambiti rappresentano l'unica possibilità di sopravvivenza o di via di fuga in caso di eventi pericolosi.

- Aree umide: in montagna, non meno che in pianura, sono le più vulnerabili ed esposte ai rischi delle alterazioni antropiche, anche indirette. La loro importanza, sia nella costruzione della rete ecologica (indispensabili per molte specie, spesso rare e di lista rossa), sia nella conservazione della biodiversità è nota e ben documentata da abbondante bibliografia. Le loro condizioni attuali richiedono, in molti casi ormai, puntuali interventi di ripristino e non solo misure di tutela passiva, rivelatesi spesso inadeguate. Per ogni tipo (lago, torbiera, sorgente, palude, ecc.) si possono individuare emergenze e soluzioni diverse.

- Fasce di alta quota con praterie primarie e arbusteti subalpini: rispetto ad altri ambiti appaiono i meno vulnerabili, ma non per questo il loro ruolo è meno importante, per una nutrita serie di specie adattate a tali condizioni climatiche. Tra l'altro tali habitat si prestano più di altri alla valutazione degli effetti del cambiamento climatico in atto.

Ambito Planiziale

I comparti planiziale e costiero della nostra regione sono caratterizzati da un uso intensivo del territorio che ha lasciato sempre meno spazio all'espressione del paesaggio naturale. Le forti modificazioni subite dal territorio sono imputabili allo sfruttamento agricolo, all'elevata urbanizzazione/infrastrutturazione e, da ultimo, ma

non per questo meno importante, allo sfruttamento turistico.

Gran parte del territorio pianiziale sia dell'alta che della bassa pianura è utilizzato per l'agricoltura. Nelle aree agricole, soprattutto nelle forme intensive e specializzate, ma non solo, la biodiversità vegetale è molto bassa per le continue lavorazioni del terreno, ma anche la diversità faunistica è molto limitata per il disturbo continuo determinato dalla presenza di edifici, anche se radi, dal movimento di persone, dall'illuminazione notturna, dai rumori, dalla presenza di barriere (recinzioni, rete infrastrutturale) che si oppongono al movimento degli animali.

Allo sfruttamento agricolo della pianura, si unisce la progressiva perdita di suolo a favore di espansioni urbane di tipo residenziale e produttivo, che si sono sviluppate nel tempo in maniera repentina e spesso irrazionale. La tipologia dell'insediamento è di tipo diffuso, distribuito prevalentemente in modo lineare, lungo le vie di comunicazione, anche se a bassa densità; questo tipo di insediamento configura effetti di frammentazione ambientale più marcati di una struttura insediativa accorpata, anche a parità di superficie occupata e anche presupponendo una uguale incidenza delle infrastrutture di collegamento.

Lo sfruttamento agricolo e l'insediamento urbano diffuso determinano, per la nostra pianura, un livello di biopermeabilità molto limitato. In tali condizioni la pianificazione di una Rete Ecologica deve essere mirata ad ottenere una maggiore diversificazione ambientale delle aree agricole, le quali a loro volta costituiscono struttura nevralgica per la connessione ecologica degli elementi naturali residui.

In conclusione, quindi, se l'ambito montano risente di un certo abbandono, quello pianiziale soffre, al contrario, di un sovrautilizzo delle risorse che ha portato spesso alla perdita irreversibile delle risorse naturali.

La realizzazione di una Rete Ecologica, quindi non dovrà prevedere solo interventi passivi (con la definizione di vincoli e misure di salvaguardia), ma necessita di interventi attivi in sede gestionale, per evitare nuovi problemi di frammentazione legati alla progettazione di nuove opere potenzialmente critiche, e prevedendo misure di compensazione per gli impatti generati da strutture già esistenti.

Dati gli elevati problemi di frammentazione e isolamento, la rinaturazione dovrà avere due finalità: da una parte il miglioramento dell'ospitalità della matrice agro-ambientale e dall'altra la costituzione di corridoi ecologici. Gli interventi utilizzabili in sede di realizzazione di una rete ecologica si identificano, quindi, da una parte con interventi di gestione e/o riqualificazione degli habitat già esistenti e dall'altra con la costruzione di nuovi habitat, di nuovi elementi del paesaggio, e di opere specifiche di de-frammentazione. Se in montagna, quindi, le azioni relative alla conservazione vanno ritenute ancora prevalenti o prioritarie, in pianura, la fase progettuale di riqualificazione e ricostruzione di ambienti con significato ecologico è sostanzialmente obbligatoria.

Carta di Verona

I territori ad alta naturalità

E' necessario innalzare la qualità del governo del territorio, teatro dell'incontro tra l'uomo e la natura.

Alla natura va riconosciuto sempre più il suo ruolo di indispensabile fondamento della vita sociale ed economica della nostra società e come tale usarla e proteggerla ovunque come risorsa preziosa.

A questo fine individuamo i Territori ad Alta Naturalità (TAN) – nozione che integra e completa quella di Aree Protette - quali luoghi di sperimentazione di un rinnovato rapporto di fiducia e confidenza tra le popolazioni e l'ambiente.

I Territori ad Alta Naturalità (TAN)

I TAN sono territori che contengono aree ecologicamente rilevanti. Sono TAN in primo luogo i territori compresi nei parchi naturali e nelle aree protette, a qualunque titolo. Fanno parte dei TAN anche i territori limitrofi ai parchi naturali che siano connessi ecologicamente con essi, e le aree di tutela paesaggistica e ambientale. Sono TAN infine tutti i territori, anche urbanizzati e infrastrutturati, ove esistono parti, anche interstiziali, caratterizzate dalla presenza di ecosistemi naturali significativi. Sono da intendersi TAN non solo aree ad alta naturalità da sempre, ma anche luoghi in via di rinaturazione.

Il buon governo dei TAN

Ferme restando le esistenti politiche di tutela per le aree protette, nei TAN andranno previste appropriate forme di governo del territorio attente ai valori della conservazione della natura e contemporaneamente sensibili alle legittime esigenze delle popolazioni, con le loro culture. Si elencano di seguito alcuni principi a cui il governo dei TAN dovrà ispirarsi.

Biodiversità, diversità paesistica

Il livello di bio-diversità, naturale e paesistica, sarà un indicatore dello stato di salute dei TAN. Le azioni di governo dei TAN saranno orientate al riconoscimento, alla tutela, all'accrescimento della biodiversità naturale. I processi di rinaturazione in corso vanno orientati e controllati.

Reti ecologiche

Le aree ecologicamente rilevanti vanno messe in rete per favorire la continuità ecologica del territorio. L'individuazione dei TAN ha come obiettivo principale la creazione di una rete ecologica a scala regionale, nella cui costruzione vanno coinvolti gli attori istituzionali e la popolazione. In quest'ottica anche gli interstizi ecologicamente rilevanti in aree fortemente antropizzate vanno valorizzati entro sistemi eco-relazionali, con attenzione alla permeabilità. Gli spazi agrari, soprattutto le aree di margine, sono potenzialmente aree ad alta naturalità; nei TAN va incentivata l'agricoltura biologica e biodinamica.

Culture locali

Nei TAN va tutelata la presenza attiva delle popolazioni, con la funzione di importante presidio per la manutenzione e il controllo idrogeologico del territorio veneto, il cui sistema naturale è caratterizzato da fortissime componenti artificiali. Le attività di manutenzione del territorio da parte dei singoli e delle istituzioni vanno monitorate e incentivate, nel rispetto e nella conoscenza critica dei tradizionali rapporti con la natura elaborati nel tempo dalle società locali.

Ricerca, monitoraggio, formazione

Le attività di ricerca e di formazione sono indispensabili per la conoscenza, per la comprensione e per la diffusione dei valori dei TAN. Va avviata una politica di approfondimento e condivisione degli studi in materia, anche in un Centro di eccellenza a livello

regionale, che abbia il compito di monitorare gli effetti delle politiche, i cui risultati siano resi pubblici e accessibili a tutti. Vanno previste attività specifiche di formazione nelle scuole e incentivate le attività già avviate nei parchi.

Consapevolezza, consenso, corresponsabilità

La popolazione deve essere coinvolta nelle decisioni che riguardano i TAN. Sono necessarie attente campagne di sensibilizzazione ed educazione ambientale per diffondere conoscenza e creare consapevolezza. È necessario valutare attentamente il potenziale conflitto generato dalle diverse percezioni dei problemi ecologici, ambientali e territoriali a scala globale e a scala locale. Una reale politica di educazione ambientale sarà capace di accrescere nella popolazione la consapevolezza dei problemi, il consenso a determinate scelte e la corresponsabilità di gestione.

Attività economiche

Lo sviluppo economico deve tener conto della rarità, della complessità e della ricchezza delle aree naturali e dei loro valori ambientali. Una innovativa e consapevole soft economy saprà integrare questi valori nei rapporti di produzione e di consumo. Nei TAN dovranno essere incentivate le attività che realizzino un miglior rapporto con gli ecosistemi, dove gli impatti vanno attentamente controllati. Le attività economiche nei TAN vanno monitorate e improntate alla minimizzazione dell'effetto turbativo sull'ambiente naturale.

Uso delle risorse

Nelle aree ad alta naturalità lo sfruttamento e l'uso delle risorse naturali, energetiche, ed estrattive, va limitato alla stretta misura in cui sia possibile il suo rinnovo o un'adeguata compensazione. Vanno controllate e promosse, anche economicamente, tutte quelle pratiche volte allo sfruttamento dolce, che hanno effetti di manutenzione del territorio. La sperimentazione nell'uso di risorse rinnovabili va in-

centivata soprattutto nei TAN e integrata in filiere capaci di sostenersi economicamente.

Normativa

Molte normative generali soffrono oggi di un pericoloso sfasamento temporale e culturale rispetto alla situazione ecologica e socioeconomica locale, alla percezione dell'ambiente e dei suoi problemi, alle pratiche. Queste normative vanno riviste aggiornandole e adattandole alle situazioni specifiche, che vanno rispettate ("biodiversità normativa"). Il parere della popolazione va tenuto in debita considerazione nella fase di aggiornamento. Le regole vanno condivise nel rispetto e nel recepimento delle normative europee.

Una civitas futura

Le azioni di buon governo e di valorizzazione dei TAN si configurano come uno dei tasselli fondamentali per avviare processi di lungo periodo, che vedono la generazione presente quale custode di un patrimonio da consegnare migliore alle generazioni future. L'ottica dell'integrazione e della non divisibilità del binomio persona-natura vede i TAN non come "isole protette", ma come "teatri di riconciliazione" tra le popolazioni e la natura, tra gli ecosistemi naturali i sistemi costituiti; come luoghi di dialogo in cui promuovere le logiche della ricerca dell'armonia e della proiezione strategica verso scenari di vita, più sostenibili e durevoli. Non si tratta quindi solo della protezione di una singola preziosa risorsa, ma dell'attivazione di un ampio processo orientato verso la costruzione nella nostra regione di una nuova civitas colta, aperta, solidale.

Aree prioritarie per la Biodiversità del Veneto

La qualità ambientale nel Veneto è diffusa ed elevata: l'obiettivo della tutela riguarda, pertanto, parti consistenti dei territori di montagna, di collina e di pianura.

È stato possibile, a fronte di uno specifico progetto affidato al WWF, individuare ben 46 aree prioritarie per la conservazione delle biodiversità, ripartite tra settore montano e settore pianiziale. Una parte di queste, corrispondente a circa il 35%, godono già oggi forme di tutela, in virtù della presenza di Aree Naturali Protette e di siti della rete Natura 2000. L'attenzione va posta, perciò, soprattutto su quelle aree che, al di fuori di tali regimi di tutela, rappresentano le situazioni più sensibili, ad esempio le valli veronesi o la fascia delle risorgive.

Le aree prioritarie censite risultano eterogenee per diversi fattori: dimensioni, grado di protezione, modalità di gestione, vicinanza ai territori urbani, connessione con altre aree naturali e seminaturali, integrazione con le Aree naturali protette e con la rete Natura 2000.

Le aree prioritarie montane

Le tre aree prioritarie montane individuate sono:

- Brenta;
- Adamello;
- Baldo;
- Alto Garda;
- Dolomiti d'Ampezzo;
- Dolomiti Bellunesi;

Queste zone per caratteri geografici, faunistici botanici e vegetazionali hanno una valenza interregionale. Infatti, nel processo di analisi di area vasta non è corretto distinguerle dai territori

contigui presenti in Trentino Alto-Adige e Lombardia.

Le peculiarità e le valenze ecologiche di questi ambiti sono da ricercare nella presenza di aree umide di pregio (torbiere, stagni, paludi), di contesti vegetazionali al cui interno si rinvergono diversi florodendemi e specie dall'elevato valore fitogeografico, di fauna (in special modo invertebrati, uccelli e mammiferi) oggetto di protezione rigorosa.

L'area del Brenta – Adamello – Baldo – Alto Garda, ha una superficie complessiva di circa 302.000 ettari ed interessa il Trentino Alto-Adige, la Lombardia e solo in parte il Veneto (circa 8% della sua estensione).

L'area Dolomiti d'Ampezzo, complessivamente poco meno di 40.000 ettari, ha anch'essa una limitata estensione in territorio Veneto, ricadendo prevalentemente nel confinante Trentino Alto-Adige.

L'area Dolomiti Bellunesi, di circa 79.000 ettari, è compresa prevalentemente (circa 79%) all'interno del territorio regionale veneto e in parte in Trentino Alto-Adige.

Le aree prioritarie di collina e pianura

A causa dei difficili equilibri naturali che governano il territorio pianiziale e collinare, molto più sensibile alle diverse perturbazioni di quello montano, è stata rivolta un'attenzione particolare nel censire ambiti di valenza regionale nella tutela della biodiversità.

Sono state riconosciute quarantatré aree sulla base della presenza di particolari specie (endemismi, specie di interesse comunitario, specie inserite nelle liste rosse) e dell'importanza di questi ambiti per i processi ecologici (connettività, migrazione, ecc.) relativi ai gruppi tassonomici omogenei di specie (Rettili e Anfibi, Pesci, Uccelli, Mammiferi e Invertebrati) e a macrotipologie di vegetazione.

Il 35% di queste aree risultano rilevanti (prioritarie) per tutti i fattori considerati; analizzandoli singolarmente, 29 aree lo sono per i rettili e anfibi, 31 per i pesci, 35 per gli uccelli, 28 per i mammiferi, 40 per gli invertebrati e 35 per la vegetazione. Le aree censite presentano un'estensione complessiva di circa 400.000 ettari.

Le aree individuate, raggruppate in base ai loro caratteri fisiografici, comprendono

Colli Asolani; Colli Berici; Colli Euganei; Colline Moreniche - Alto Garda; Colline Moreniche - Basso Garda; Colline Veronesi; Delta del Po e Foce dell'Adige; Fiume Adige e Fibbio; Fiume Livenza e boschi planiziali; Fiume Mincio e aree limitrofe; Fiume Monticano; Fiume Piave e Torrente Soligo; Fiume Po; Fiume Tagliamento; Fiume Tergola Vicentino; Laghetto del Frassino; Lago di Garda; Laguna di Caorle e Foce del Tagliamento; Laguna di Venezia; Lessinia vicentina; Montello; Palù e risorgive Alto Trevigiano; Palude del Busatello; Prai di Castello di Godego; Prai e rogge dell'Alto padovano; Quartier del Piave e Prealpi trevigiane; Rivoli veronese; Sistema delle risorgive del Bacchiglione; Sistema delle risorgive del basso veronese; Sistema delle risorgive del Sile; Sistema delle risorgive dell'alto vicentino e alto padovano;

Sistema delle risorgive trevigiane e medio corso del Fiume Sile; Sistema delle risorgive Veneto orientale; Sistema fluviale del Brenta - Bacchiglione; Sistema fluviale del Tartaro, Fissero e Canal Bianco; Sistema fluviale del Tesina Padovano e Ceresone; Sistema fluviale Dese, Marzenego, Tergola e Zero; Sistema fluviale Lemene Reghena e campagna Portogruarese; Sistema Frassine - Fratta - Gorzone; Sistema Musone Vecchio - Vandura; Torrente Poscola; Valli grandi Veronesi; Versante meridionale del Cansiglio.

Rete ecologica e buone pratiche

La tutela della biodiversità non si limita ad una operazione, con la loro tutela, di selezione di aree riconosciute per le loro caratteristiche ecologiche; risulta quindi imprescindibile anche la ricerca di soluzioni di sviluppo territoriale che siano compatibili. In tal senso, l'inserimento nella Rete ecologica regionale, e l'utilizzo delle buone pratiche permettono di sfruttare al meglio le opportunità di sviluppo sostenibile, dedicando un'attenzione particolare alle peculiarità del territorio.

Conoscenza, pianificazione e gestione della rete Natura 2000

La gestione di un sistema complesso come quello rappresentato dalla rete Natura 2000 del Veneto e, per estensione, dalla rete ecologica regionale, richiede un efficiente sistema di acquisizione, elaborazione e divulgazione delle conoscenze naturalistiche del territorio.

Sito	n.	Sup. (ha)	Territorio regionale
Siti di importanza comunitaria (SIC)	102	369882	20 %
Zone di protezione Speciale (ZPS)	67	359882	20%
Natura 2000 (SIC & ZPS)	128	414675	23%

Le implicazioni amministrative e strutturali di tale gestione hanno richiesto l'avvio, ed una continua implementazione, del patrimonio informativo attraverso la realizzazione di banche dati georeferenziate utili ad integrare l'aspetto conoscitivo con quello valutativo. Il progetto "Banca dati per la rete Natura 2000", avviato nel 2004, ha consentito lo sviluppo di un database collegato a un Sistema Informativo Territoriale (SIT). Il SIT rappresenta il fulcro del sistema valutativo a supporto delle decisioni, favorendo la comprensione del territorio e degli elementi, sia quelli peculiari e più sensibili ai cambiamenti, che quelli più diffusi che su di esso insistono.

Oltre alla verifica e integrazione dei contenuti della banca dati Natura 2000 a seguito di modifiche ed integrazioni delle aree SIC e ZPS, si è provveduto a finanziare altri due progetti finalizzati all'acquisizione di dati puntuali, con riferimento ad habitat e specie della rete Natura 2000 nel territorio del Veneto.

Un primo progetto (D.G.R.V. n. 2702/2006) prevede il completamento del censimento degli habitat, e habitat di specie, di tutti i siti della rete veneta Natura 2000, secondo quanto previsto dalle specifiche tecniche (adottate con D.G.R.V. 1066/2007). Esso costituisce la naturale conclusione di analoghe attività di censimento avviate, come progetti pilota, nel 2003 e poi applicate a limitate realtà territoriali ove risultava critica la gestione, come nel caso del territorio - dell'Unione Montana Comelico-Sappada o della Laguna di Venezia.

Il risultato della cartografia degli habitat è un database georeferenziato per sito che, oltre a riportare l'attribuzione del codice habitat ai sensi dell'allegato I alla direttiva 92/43/CEE, contiene numerose informazioni essenziali riguardanti i contenuti dei formulari standard.

Il progetto si è concluso nel corso del 2008. Tale strumento, che ha sia un valore scientifico che divulgativo, è di primaria importanza poiché unico a livello nazionale, in grado di avere una precisione di 1:10.000, ossia in grado di supportare anche la pianificazione su scala comunale.

Un secondo progetto riguarda il monitoraggio dello stato di conservazione della flora e della fauna vertebrata dell'intero territorio regionale (D.G.R.V. 4426/2006) che nella prima fase di attuazione riguarda l'acquisizione, l'organizzazione e la predisposizione per l'inserimento in un apposito geodatabase dei dati recenti sulle specie.

Sono oggetto di studio circa 1000 specie della flora (1/3 di quelle presenti in Veneto) e circa 600 specie di fauna rinvenute in oltre 5000 stazioni. Complessivamente, ad oggi, si dispone di una banca dati costituita da circa 125.000 record. Il progetto ha per obiettivo anche il riconoscimento, a livello locale, dell'importanza fitogeografica e zoogeogra-

fica, per una futura lista rossa regionale, e la stima della densità delle popolazioni delle specie oggetto d'indagine.

In assenza di un quadro conoscitivo sufficientemente esaustivo per rispondere alle esigenze di tutela dello stato di conservazione di habitat e specie di interesse comunitario (Direttive 79/409/CEE "Uccelli" e 92/43/CEE "Habitat") si è provveduto, inoltre, alla predisposizione di una metodologia per individuare le funzioni ecosistemiche minime che devono essere mantenute a livello dell'intera rete Natura 2000 e rafforzate nella definenda rete ecologica regionale. È stato effettuato, allo scopo, uno studio mirato alla classificazione dei siti in gruppi che ne evidenziano le peculiarità comuni rispetto alle caratteristiche descritte nel database ufficiale della Commissione Europea sui siti della rete Natura 2000; sono state incluse tutte le variabili descrittive, qualitative e quantitative, riportate nella scheda del formulario standard per ciascun sito.

In questo modo è stato possibile individuare obiettivi di tutela non solo a valenza territoriale, a scala regionale e locale, ma anche a valenza funzionale in quanto elementi sensibili di una rete. Tutto ciò ha permesso di declinare le forme di tutela più opportune, ai sensi delle direttive comunitarie "Habitat" e "Uccelli", per tutte le ZPS (e i SIC in esse incluse) mediante l'adozione delle misure di conservazione con D.G.R.V. n. 2371 del 27 luglio 2006.

Con la stesura del documento sulle misure di conservazione, per ciascuna ZPS, sono stati precisati i principali obiettivi di conservazione, i criteri per il mantenimento in buono stato di conservazione e stabilito la necessità di elaborazione di un Piano di Gestione per il sito, ai sensi del decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del 3 settembre 2002.

L'efficacia di tali misure è conseguente all'approvazione della cartografia degli habitat e habitat di specie del sito. Ciò consente anche di georiferire, a scala locale, la regolamentazione prevista per spe-

cie e habitat per i quali è stata riscontrata l'effettiva minaccia e vulnerabilità.

Come formulato nella D.G.R. n. 2371/2006, l'urgenza dell'elaborazione di un Piano di Gestione specifico è da riconoscere nelle situazioni in cui le misure di gestione sono molto articolate e richiedono specifiche attività di monitoraggio, che non possono essere incluse in altri strumenti, come ad esempio un piano d'azione; oppure quando la molteplicità dei soggetti coinvolti nella gestione e le caratteristiche socioeconomiche del sito, comprese le aree circostanti, non garantiscono l'efficacia delle misure di conservazione proposte.

I contenuti sono divenuti parte integrante del Piano Faunistico Venatorio, approvato con Legge Regionale 5 gennaio 2007, n. 1, e a seguito della Deliberazione di Giunta Regionale n. 441/07, sono state individuate 35 ZPS (per oltre 330.000 ettari, corrispondenti a circa il 93% del territorio veneto interessato da ZPS), in cui predisporre specifici Piani di gestione.

Complessivamente, tenuto conto che alcuni piani interessano più ZPS, ne sono stati avviati 27.

Il Piano di gestione si presenta, quindi, come uno degli strumenti fondamentali di attuazione degli obiettivi di tutela delle biodiversità, atto a soddisfare il mantenimento o il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e flora selvatiche di interesse comunitario e a contemperare le esigenze della tutela con quelle dello sviluppo economico, sociale e culturale nel rispetto del principio di sostenibilità ambientale. La redazione di tale strumento è stata affidata a Province, Comunità Montane e Enti gestori delle Aree Naturali Protette, per il loro ruolo strategico nelle attività di pianificazione e ordinaria gestione del territorio da loro amministrato.

Il coordinamento generale è regionale. Lungo tutte le fasi di preparazione sono coinvolte le popolazioni locali (i gruppi che esercitano attività sul territorio, le associazioni), le organizzazioni ambientaliste, i

soggetti pubblici che a vario titolo hanno competenze nell'area interessata.

Con D.G.R. n. 786 del 27 maggio 2016 sono state approvate le Misure di Conservazione per le Zone Speciali di Conservazione (ZSC) sia per l'Ambito Biogeografico Alpino, sia per l'Ambito Biogeografico Continentale. Con la successiva D.G.R. n. 1331 del 16 agosto 2017 tali Misure sono state modificate e integrate a seguito delle richieste del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Gli aspetti chiave della Rete ecologica

La Rete ecologica è un insieme interdipendente di ecosistemi finalizzato alla salvaguardia e al mantenimento della biodiversità e comprende gli ambienti di rilevante valore naturalistico e ambientale, connessi tra di loro da aree di collegamento, con il primario obiettivo del mantenimento delle dinamiche di distribuzione degli organismi e della vitalità delle popolazioni e delle comunità vegetali ed animali.

La Regione del Veneto si riserva di governare il processo di costruzione e definizione della Rete ecologica regionale, con i contributi che alle diverse scale portano gli Enti Locali, garantendo la coerenza e la rispondenza con i principi e le direttive europee.

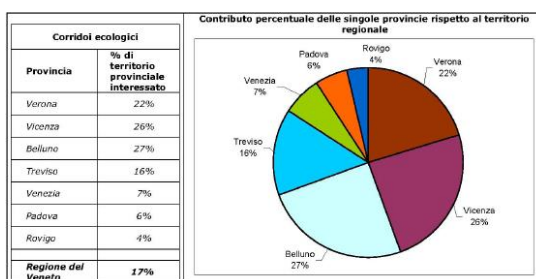
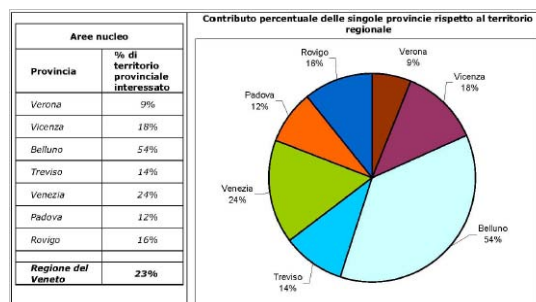
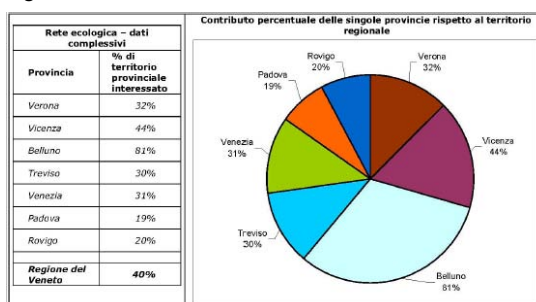
La rete copre complessivamente il 40% dell'intero territorio veneto, con una distribuzione che varia dal 81% in provincia di Belluno al 19% in provincia di Padova.

La Rete ecologica regionale è costituita dalle aree nucleo (sono l'ossatura della rete stessa e comprendono i siti della rete Natura 2000 e le Aree Naturali Protette), dai corridoi ecologici (costituiti da corridoi lineari continui o diffusi ovvero discontinui, in grado di svolgere funzioni di collegamento per alcune specie o gruppi di specie che si spostano su grandi distanze) e dalle cavità naturali quali grotte connotate dalla presenza di endemismi o fragilità degli equilibri, da scarsa o nulla accessibilità o da isolamento.

Le aree nucleo si concentrano prevalentemente nelle aree montane, collinari e costiere, oltre a comprendere tutti i maggiori corsi d'acqua della regione. La provincia che presenta la percentuale maggiore è quella di Belluno.

I corridoi ecologici si collocano sia nei territori montani, includendo gli spazi seminaturali e naturali di tipo forestale, sia nella fascia pianiziale e costiera. Quelli continui sono rappresentati prevalentemente

da aree boscate, prati e prati pascolo, risorgive, corsi d'acqua, sedi fluviali e fasce ripariali, con funzione di assicurare i collegamenti ecologici multispecifici tra gli ecosistemi regionali. Quelli discontinui sono caratterizzati da aree biopermeabili di estensione molto variabile (biotopi relitti, boschetti, aree umide, laghetti di cave senili dismesse, sistemi agricoli complessi e siepi), generalmente coincidenti con spazi residuali all'interno di ambiti urbanizzati o interessati da agricoltura intensiva.



I fiumi e la rete ecologica

Tra le componenti del sistema della connettività ecologica, i corsi d'acqua indubbiamente, quando le loro condizioni risultano ecologicamente inalterate, costituiscono le direttrici privilegiate del biomovimento, sia per ciò che riguarda le specie che vivono totalmente o parzialmente nell'elemento acqua, sia per quelle che colonizzano le fasce ripariali o che, comunque, utilizzano i fiumi per le loro esigenze vitali. L'importanza dei fiumi e della loro funzione connettiva è evidenziata dal concetto del River Continuum secondo il quale, un corso d'acqua può essere considerato una successione di ecosistemi che sfumano gradualmente l'uno nell'altro al variare dei parametri morfologici, idrodinamici, fisici e chimici e sono interconnessi con gli ecosistemi terrestri circostanti. Questo principio, propone una visione unificante dell'ecologia fluviale che richiama l'attenzione sulla stretta dipendenza della struttura e delle funzioni delle comunità biologiche dalle condizioni geomorfologiche ed idrauliche medie del sistema fisico. Nella realtà ambientale italiana e veneta, la situazione dei fiumi è profondamente mutata nel tempo. Una buona qualità ambientale può essere riscontrata esclusivamente nei tratti montani. Ma già nelle aree sub-montane e collinari, appena lungo il loro corso si addensano insediamenti e aree agricole, la qualità delle acque si abbassa drasticamente e si impoveriscono ecologicamente le fasce spondali a causa di sistemazioni, arginature, opere di regimazione e contenimento, escavazioni in alveo. I fiumi, quindi, nella migliore delle ipotesi, riescono ancora a svolgere un efficace ruolo ecoconnettivo solamente nei settori più alti del loro corso, dove, tra l'altro, sarebbe meno importante date le migliori condizioni anche degli ambienti limitrofi. Nei loro settori più prossimi alla costa, i fiumi cessano di avere funzioni di connessione ecologica diventando, per lunghi tratti,

quasi delle barriere, considerando i livelli di inquinamento e concentrazione di interventi insediativi (canalizzazioni, urbanizzazioni, estremo degrado degli spazi deltizi). Date queste caratteristiche, quindi, il reticolo idrografico, è un elemento da studiare caso per caso, per verificare le possibilità di partecipazione attiva nella configurazione della Rete Ecologica. È indubbio, però, che in aree agricole intensive, come ad esempio quella padana, gli spazi fluviali sono assolutamente indispensabili nella definizione della rete e della sua geografia e il loro ruolo è fondamentale nell'ipotesi di restauro di connessioni ecologiche per alcuni gruppi di specie.

In generale, l'obiettivo della rete dovrà essere dunque la bio-diversificazione, le cui finalità sono molteplici, ma riguardano in primis il miglioramento e/o il recupero dell'assetto ecologico di alvei e golene, l'aumento della loro permeabilità biologica in funzione del loro ruolo di corridoio, la ricostituzione di habitat propri dell'ambiente fluviale.



Il sistema costiero

Estremamente complesso è il caso rappresentato dalle concentrazioni urbane costiere che hanno di fatto posto un ostacolo pressoché insormontabile tra le aree collinari interne, le ampie pianure, le foci dei fiumi e il mare, soprattutto se sommiamo gli agglomerati urbani alla rete infrastrutturale, stradale e ferroviaria, presupposto, nella maggior parte di questi territori, per un insediamento costiero lineare.

Si sommano lo sfruttamento turistico, lo sfruttamento agricolo dell'immediato entroterra, l'inquinamento delle acque costiere, ecc. Il problema è generalizzato, tanto che le spiagge, le dune sabbiose costiere e gli ambienti umidi retrodunali ad esse collegati sono attualmente tra gli ecosistemi più rari e vulnerabili e minacciati a scala mondiale.

Per quanto riguarda il litorale veneto, lunghi tratti, anche di spiaggia, sono occupati da insediamenti urbani e infrastrutture turistiche e da un continuo susseguirsi di opere di difesa che hanno sostituito i cordoni dunosi che fino a qualche decennio fa lo caratterizzavano. La fascia dalla battigia, fino alle prime dune mobili comprese, è stata quasi ovunque spianata e tale viene mantenuta da periodici interventi, mentre ampi tratti delle dune consolidate e degli ambienti retrodunali sono stati oggetto di impianti, sia di conifere che di latifoglie.

Il processo di frammentazione, attuato dal forte impatto antropico, ha causato, quindi, la completa distruzione degli habitat o la loro riduzione in superficie, creando frammenti relitti di habitat, circondati da nuovi tipi di "habitat" come campi coltivati, infrastrutture urbane, strade, ecc.

Questo processo incide, ovviamente, anche sulle popolazioni di specie portando ad un declino nel numero di individui, diminuendo la loro capacità concorrenziale nei confronti delle specie estranee, aumentandone il rischio di estinzione e portando, in definitiva ad un declino della ricchezza e della diversità specifica e paesaggistica.

Malgrado le modificazioni intervenute nell'ultimo trentennio, le coste venete conservano ancora elementi di naturalità rilevanti, da conservare e valorizzare, e che interrompono la conurbazione lineare.

Le strategie di conservazione devono avere come priorità il mantenimento e il recupero degli habitat naturali, ma perché queste azioni giungano realmente a salvaguardare la continuità dei territori naturali e seminaturali in modo da consentire i normali processi di dinamica ecologica che sono alla base della biodiversità, occorre che sia presa in considerazione la qualità dell'intero paesaggio, compresa la matrice in cui sono immersi gli habitat di interesse. Il recupero di queste circostanze territoriali e la ricucitura della continuità costiera è una sfida difficile, che richiede un enorme impegno politico, progettuale, tecnologico e finanziario coinvolgendo contemporaneamente esigenze di sviluppo e priorità di conservazione.



L'interferenza insediativa nelle strutture ecosistemiche

Rapporto sulla ricerca svolta per il PTRC della Regione Veneto

Un approfondito lavoro di ricerca, a supporto della elaborazione del PTRC che è stato sviluppato tra il 2006 e il 2007 dall'Università degli Studi dell'Aquila relativamente ai problemi emersi dalla interferenza insediativa nelle strutture ecosistemiche con particolare riguardo alle infrastrutture e agli effetti di consumo di suolo dovuto al dilagamento territoriale dell'urbanizzazione.

Lo studio ha utilizzato un ampio set di indici territoriali e ambientali finalizzati ad evidenziare le condizioni concorrenti che determinano situazioni di disturbo-intrusione da parte dell'insediamento verso la struttura di continuità ecosistemica. Gli indici sono stati organizzati entro un ampio quadro valutativo, suddiviso per condizioni correnti e tendenziali, teso alla costruzione di profili di selezione e di diagnosi dei fenomeni, sulla base della griglia comunale.

L'intersezione dei fenomeni rilevati, articolati per gradi di intensità, consente di individuare le parti territoriali contraddistinte da disturbi da urbanizzazione, occlusioni ecosistemiche pronunciate, maggiore e o minore potenziale di recupero e di inversione delle situazioni deteriori. La mappa ragionata cioè, del "paesaggio della frammentazione" in atto potenziale.

L'obiettivo ultimo della ricerca, è stato quello di confezionare indirizzi e politiche di gestione-recupero-mantenimento della continuità ambientale corrispondenti a determinati profili caratteristici, da usare nella sede del Piano Territoriale Regionale e per orientare ed armonizzare verso una maggiore sostenibilità i comportamenti amministrativi locali.

Fasi del programma di ricerca

Il programma di lavoro ha articolato le seguenti fasi:

A - Definizione dell'entità e della tipologia della frammentazione attuale provocata dalle infrastrutture e dall'insediamento con classificazione dei livelli di occlusione ed elaborazione degli indici di frammentazione insediativa sia nella situazione attuale, sia negli scenari tendenziali.

B - Determinazione dei livelli di impatto legati all'attuazione delle previsioni degli strumenti urbanistici comunali.

C - Identificazione dell'entità e della geografia della frammentazione tendenziale, sulla base dell'articolazione morfologica, della distribuzione infrastrutturale e delle dinamiche pregresse di espansione delle principali aree urbanizzate (indice di rischio insediativo).

D - Elaborazione del quadro valutativo-comparativo degli effetti di frammentazione sincronica e tendenziale, con applicazione di filtri diagnostici alle realtà caratteristiche, e con definizione delle linee di gestione territoriale applicabili in sede di strumenti di coordinamento regionale e provinciale.

I parametri che sono stati utilizzati per descrivere sia la condizione corrente, sia i fattori di pressione.

I paesaggi della frammentazione

In relazione alla articolazione della patologia territoriale proposta dal Forman (1995) secondo la quale nel processo di frammentazione del paesaggio possono essere distinte secondo le relative configurazioni spaziali, più categorie di condizioni e dinamiche (perforazione, suddivisione,

frammentazione, riduzione e progressiva eliminazione), l'applicazione del set di indicatori adottato (Bcoopermeability, precentage, infrastruttural density, fragmentatcion by unfractuures, urban density, progressitation byr urbanee areas) è finalizzata alla specificazione conoscitiva dello stadio critico intermedio della frammentazione.

L'analisi GIS condotta sulla griglia comunale in merito alla struttura degli indicatori di condizione corrente utilizzati ha consentito di estrarre i profili significativi per la regione Veneto e consecutiva alla Regione, nelle proprie iniziative di pianificazione e programmazione, di individuare linee sovraordinate di esigenza ed opportunità verso la continuità ambientale e la conservazione-miglioramento ecosistemico.

Oltre a questa possibilità c'è da aggiungere che ogni comune, in quanto unità minima territoriale di diagnosi e interpretazione dei fenomeni, può essere analizzato in una prospettiva personalizzata nell'ambito della quale è possibile calibrare le azioni progettuali tese a rispondere sia alle istanze strategiche di ampia portata, sia anche alle problematiche di conservazione della biodiversità che hanno esigenze di lettura e di conduzione realizzativa gestibili essenzialmente alle scale territoriali di dettaglio.

Sono state individuate 9 classi di paesaggi di frammentazione derivate grazie ai dispositivi di selezione attivati mediante i filtri diagnostici. Se ne riporta di seguito una caratterizzazione generale:

A - Paesaggio a frammentazione molto elevata con frequente iper-dominante agricola

Parametri di selezione

Tbiop<0,05 e Duu<0.05

B - Paesaggio a frammentazione elevata con iper-dominante insediativa

Parametri di selezione

Tbiop <0,25 e Duu>0.33

C – Paesaggio a frammentazione elevata con dominante insediativa

Parametri di selezione

Tbiop <0,25 e 0.33>Duu>0.15

D – Paesaggio a frammentazione elevata con frequente dominante agricola e subdominante infrastrutturale forte

Parametri di selezione

Tbiop <0,25 e Duu<0.15 e IFI > 750

E – Paesaggio a frammentazione elevata con frequente dominante agricola e subdominante infrastrutturale debole

Parametri di selezione

Tbiop <0,25 e Duu<0.15 e IFI < 750

F – Paesaggio a frammentazione media con dominante insediativa

Parametri di selezione

0.25< Tbiop <0,5 e Duu>0.15

G – Paesaggio a frammentazione media con dominante agricola

Parametri di selezione

0.25< Tbiop <0,5 e Duu<0.15

H – Paesaggio a frammentazione bassa con dominante insediativa forte

Parametri di selezione

Tbiop >0,5 e Duu>0.15

I – Paesaggio a frammentazione bassa con dominante insediativa debole

Parametri di selezione

Tbiop >0,5 e Duu<0.15

Il quadro valutativo delle interferenze ambientali: fattori di pressione

Indice di espansione urbana prevista

Indica il numero di volte che, in un ambito di pianificazione, viene incrementata la superficie urbanizzata attuale nelle previsioni di uno

strumento urbanistico vigente. A partire dal data base della mosaicatura informatizzata degli strumenti urbanistici comunali del Veneto sono state considerate le destinazioni d'uso che presuppongono azioni di edificazione o di trasformazione delle superfici naturali dei suoli.

$$IEUP = \frac{Ap}{Aa}$$

Ap = Superficie urbanizzata prevista negli strumenti urbanistici vigenti

Aa = Superficie urbanizzata attualmente presente

Per l'intero gruppo di comuni analizzati l'indice IEUP medio è pari a circa 0,40 (27.700 ha circa di superfici urbanizzate previste ed approvate, ma ancora non attuate, su 68.340 ha di urbanizzato attuale).

Per l'intero territorio della regione Veneto, che presenta una superficie urbanizzata di circa 188.200 ha, è stata verificata una previsione di oltre 75.000 ha di superficie urbanizzata già approvata negli strumenti urbanistici comunali. Considerando che la superficie regionale è pari a 1.842.400 ha, secondo lo scenario illustrato l'urbanizzato passerebbe dall'attuale 10% circa al 14% circa, escludendo da questo dato l'apporto dato dalle infrastrutture viarie (il Veneto ha circa 21.000 km di strade corrispondenti a circa 16.000 ha di suolo consumato dalla viabilità, pari all'1% della superficie regionale).

Lo stesso indice IEUP, ricavato selezionando solamente i comuni collocati nella pianura, denuncia un valore di circa 0,32 che è sostanzialmente analogo a quello riscontrato per i comuni presenti nella fascia collinare e degli altipiani (0,36) a testimoniare un comportamento dimensional-previsivo dei piani urbanistici abbastanza allineato per queste fisionomie territoriali, mentre lo stesso indice raggiunge,

filtrando gli strumenti vigenti nei comuni montani, il valore di oltre 0,50.

Indice di rischio insediativo

L'indice registra la sensibilità del territorio verso l'urbanizzazione sulla base valutativa dei fenomeni pregressi in base ai connotati morfologici (altimetria, acclività ed esposizione dei versanti), e urbanistici (prossimità alle principali vie di comunicazione).

E' possibile affermare che ogni struttura insediativa esprime dei caratteri latenti di frammentazione tendenziale, tipologicamente caratterizzabile, nei confronti del proprio dominio ambientale di incidenza, e nel caso della Regione Veneto è stato applicato un metodo che tiene in conto gli aspetti morfologici e urbanistici (MU) di selezione delle preferenze insediative medie.

è stato determinato con il prodotto tra il tasso di selezione e la varianza.

La sensibilità al consumo di suolo per urbanizzazione fornisce un'indicazione di notevole importanza per l'impostazione degli strumenti di pianificazione eco-orientati e proviene dalla interpretazione della vulnerabilità del territorio verso i fenomeni di consumo di suolo dovuti al progressivo espandersi delle aree urbanizzate in seguito al verificarsi di alcune condizioni favorevoli legate alla struttura geografico – sociale e ai fattori economici locali ed esogeni.

I risultati riferiti alla Regione Veneto testimoniano alcuni processi il cui consolidamento proviene da dinamiche pluridecennali condizionate da fenomeni endogeni ed esogeni.

Rispetto all'articolazione delle fasce altimetriche le parti urbanizzate incidono più pesantemente nei settori di quota compresi tra il livello del mare e i 300 metri, i quali risultano coperti da insediamento per quasi il 30% (17% il settore tra i 100 e i 300 m costituente la prima fascia collinare).

Una conferma significativa dell'attrazione insediativa esercitata dagli ambienti collinari giunge anche dalla analoga analisi centrata sulle classi clivometriche: se i comparti pianeggianti (pendenza <5%) sono urbanizzati per circa il 13%, le fasce di acclività comprese tra il 5 e il 20% risultano coperte da insediamento per quasi il 40%. Una copertura, in quest'ultimo caso, che tiene conto solo in maniera lieve dell'esposizione dei versanti: infatti l'istogramma relativo conferma un intuibile basso gradimento per i fianchi settentrionali, ma denuncia una pressoché invariata risposta (attestata tra l'8 e il 9% di copertura urbanizzata) per le altre esposizioni.

Passando alla sensibilità insediativa influenzata dai connotati urbanistici si può constatare come la fascia dei 50 metri laterali alle strade è per un quarto urbanizzata, mentre, comprendendo anche quella fino ai 100 metri, si arriva ben al 42%, ribadendo un modello distributivo dell'insediamento che privilegia la linearità di fascia stradale.

In conclusione, esaminando le varianze nei vari casi di sensibilità elencati, si perviene ad un istogramma che mostra come la successione dei gradi di condizionamento dei vari fattori morfologico-urbanistici verso gli avvenimenti insediativi veda al primo posto la acclività dei suoli e al secondo posto la prossimità stradale, seguita da altitudine e accessibilità urbana quasi al medesimo livello e, infine, dalla esposizione dei versanti che, come già accennato in precedenza, costituisce un carattere ben poco selezionante.

Il disegno dei gradi progressivi di rischio insediativo rispecchia naturalmente le sensibilità tematiche delle quali si è detto, rimarcando con grande evidenza il ruolo del reticolo infrastrutturale, delle grandi aree periurbane della pianura, nonché degli hinterland delle aree urbane medie della prima fascia collinare. Una forte concentrazione dei fenomeni tendenziali si verifica proprio nel comparto pianeggiante centrale in corrispondenza del quale, indubbiamente, potrebbe ulteriormente

umentare la pressione a carico di quel paesaggio “reticolare” e delle “stepping stones” che attualmente forma il tessuto ecosistemico residuale, seppur sfilacciato e discontinuo, di contatto tra le Prealpi e la Laguna.

La pressione trasformativa urbana ipotizzabile con i criteri esposti assume fisionomie “neurali” nelle aree più propriamente montane, salvo concentrazioni locali nelle morfologie distese come accade nel bellunese, mentre a rischio omogeneo appaiono le fasce della sconfinata uniformità agricola orientale e a cavallo dell’Adige, tra il Brenta e il Po.

Convergenze della ricerca sull’interferenza insediativa verso il PTRC

Ciò che emerge dalle considerazioni sintetizzate è un’esigenza, da parte degli strumenti di coordinamento provinciale e del PTRC, di conformare un set di regole e di indirizzi che, rilevando le notevoli differenze e disomogeneità manifestate da un territorio regionale che è tra i più paesaggisticamente assortiti d’Italia, sia estensibile con modalità prima generali e poi via via più raffinate, a tutta la gamma delle circostanze regionali.

Gli indirizzi riguardano i criteri generali di moderazione e di contenimento del consumo di suolo; di attivazione di comportamenti trasformativi tesi tendenzialmente all’aggregazione più che alla dispersione delle parti urbanizzate; di introduzione nella progettazione infrastrutturale di indagini sulla occlusione ecologica conseguente; di catalogazione delle barriere alla continuità ambientale ai vari livelli territoriali; di atteggiamento degli strumenti di pianificazione verso la conservazione della biodiversità nella formulazione degli impianti regolamentativi dell’azione urbanistica di base dei Comuni e delle Province.

E’ possibile cogliere, in sintesi, alcuni elementi nevralgici per l’impianto del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC).

Un primo risultato del lavoro, relativo allo zoning regionale qualificato come “paesaggi di frammentazione”, ha disegnato una mappa territoriale che è risultata verificabile con un buon grado di attendibilità con riferimento alle diverse situazioni di integrità, di episodicità o di impoverimento delle matrici ambientali di connessione.

Emergono nella dimensione complessiva alcuni grandi spazi veneti a più alto tenore di naturalità diffusa, come la fascia montana trasversale, all’interno della quale però, come è ben noto, sono presenti molte varietà di ecosistemi e di paesaggi, anche a causa della complessa struttura geolitologica.

Le puntualizzazioni che generano le regole specifiche di governo del territorio in scala di PTRC rilevano alcune entità differenziali come maggiori serbatoi di naturalità, quali, a titolo esemplificativo, le Dolomiti Bellunesi o la Foresta del Cansiglio e sul versante geograficamente opposto, Lagunare di Venezia.

Oltre alle grandi “core areas” lo schema strutturale della continuità ambientale veneta contiene anche altri oggetti che, in una dimensione complessiva di conservazione della biodiversità, assumono forse una importanza ancora superiore.

Elencandone alcuni non si può fare a meno di citare le due estese “stepping stones” formate dai Colli Euganei e Berici che, dalla fascia pedemontana, si protendono nella pianura costituendo due capisaldi di semi-naturalità residuale, sebbene molto intaccati dalle attività antropiche e separati anche verso Nord-Ovest dalla Lessinia e dai Monti Lessini (area protetta carsica di oltre 10.000 ha con significativa presenza faunistica) dall’importante fascio infrastrutturale e insediato associato al tracciato dell’A4 tra Verona e Vicenza. Di estrema importanza sono anche le fasce riparali dei grandi fiumi e dei loro affluenti, “corridoi ecologici” per antonomasia il cui mantenimento deve rappresentare una assoluta priorità.

Si deve infine parlare delle strutture di paesaggio “reticolare” della pianura e delle “piccole stepping stones” che presentano una distribuzione non omogenea, con concentrazioni ben delineate, ma il cui carattere di permanenza, opportunamente interpretato in strumenti di governo territoriale mirati alla sostenibilità, può fornire appigli importanti per l’innescare dei processi di reversibilità e di restauro di alcune qualità ecosistemiche locali, nonché per tentare operazioni, magari pilota, di risaldatura tra gli ecosistemi interni e costieri.

I criteri di conservazione appena tratteggiati dovranno affiancarsi a politiche decise di deframmentazione, mirate a risolvere alcuni problemi grandi e piccoli di cesura ecosistemica posti dai grandi canali di mobilità (prevalentemente nella pianura), ma anche da linee viarie apparentemente di impatto limitato: l’intenso uso turistico delle zone montane, estivo ed invernale e lo stesso pendolarismo quotidiano comportano, infatti, che alcune direttrici stradali diventano, con fenomeni temporalmente alternati, barriere considerevoli per i potenziali flussi biotici. Un esempio significativo proviene dalla S.S. 203 del Canale di Agordo, lungo la Valle del Cordevole, che taglia nettamente in due parti il Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi, ma esempi analoghi sono riscontrabili in gran parte del sistema viario che collega le più note località turistiche e sportive montane.

Attenzione particolare va portata, sotto questo profilo, agli strumenti urbanistici vigenti nei comuni in quota con alti indici di incremento delle superfici urbanizzate, per misurare gli effetti che ricadranno sulle interruzioni di continuità causate dai filamenti edificati.

Un’ultima considerazione riguarda i fattori di pressione tendenziale nella dinamica di incremento e assestamento insediativo della regione posto che una forte concentrazione dei fenomeni tendenziali è verificabile proprio nel comparto pianeggiante

centrale, ma con episodi significativi anche nelle aree montane.

Lo studio dello scenario evolutivo così conformato, costituisce uno dei principali supporti per le pratiche e i processi di valutazione ambientale previsti dal PTRC in risposta anche alle sollecitazioni della normativa ordinaria (VIA, VAS e VINCA).

Per poter progettare le forme e le dimensioni dell’insediamento (strade, parti residenziali e produttive, servizi) in modo da inserirle favorevolmente nella “matrice ecosistemica esistente, è indispensabile conoscere le sue caratteristiche multiple, e nella sua fisionomia allargata, ovvero comprensiva di tutte le manifestazioni di permanenza e di relazione (naturale – naturale, umana - umana, naturale-umana) che in esso sono sempre presenti ma di cui, fino ad ora, non si è tenuto esplicitamente conto.

Nel corso della evoluzione degli strumenti di pianificazione a tutte le scale, pertanto, questa impostazione dovrà essere continuamente verificata, approfondita e ampliata e, soprattutto, confrontata con tutti gli altri settori di studio ecologico-ambientali, naturalistici e relativi al controllo dei processi insediativi.

Foreste: tra cultura, economia ed ecologia

Le riflessioni che sono alla base del PTRC non contrappongono le concezioni del rapporto uomini/territorio: una informata all'ecologia, l'altra all'economia, ma si propongono la loro composizione, attraverso la programmazione di uno sviluppo sostenibile.

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento guida all'uso delle risorse del territorio regionale, in sintonia con gli assetti di natura e di ambiente del Veneto e, dunque, in sostanziale continuità con gli indirizzi di gestione forestale e montana da sempre seguiti in questa terra.

Si tratta di indirizzi che si riconducono alla cosiddetta *selvicoltura naturalistica*, la tecnica colturale che si fonda sul rispetto delle regole e delle tendenze dinamiche che la natura ci mostra. Essa norma interventi calibrati e saltuari, seguendo il modello di un insieme di alberi di diversa età e dimensioni, formato da molte specie, programmato nel tempo e disegnato nello spazio per garantire la perpetuazione spontanea del bosco e la continua copertura del suolo. Per questo la selvicoltura veneta è strumento di equilibrio dell'ecosistema e di stabilità dei versanti, oggi come quattrocento anni fa, quando dai forestali cadorini ne vennero stabilite le prime regole tecniche. Quelli della selvicoltura naturalistica veneta sono anche principi di *sostenibilità*, perché è previsto che si tolga al *capitale forestale* non più di quanto esso produce tra un intervento e quello successivo, dunque non più dell'interesse nel frattempo maturato. In tal modo il capitale si conserva nel tempo, garantendo produzioni costanti, prevedibili e programmabili. Oggi questa selvicoltura è perfettamente compatibile con la tutela delle specie animali più vulnerabili, (come i picidi e i tetraonidi), nel pieno rispetto delle Direttive europee in materia.

Altrettanto importante è la volontà di conservare il paesaggio disegnato dalle antiche pratiche dell'alpeggio e della fienagione, con distinzione tra pascoli e prati, segni inconfondibili di una cultura rurale nel rispetto degli equilibri tra uomini, territorio e ambiente e cardini di una identità culturale e sociale della cui conservazione le popolazioni avvertono, anche oggi, forte la necessità.

Sviluppo sostenibile è termine che va applicato anche e soprattutto al territorio montano. Il lemma sviluppo, ancor più che in pianura, qui va inteso in termini culturali che toccano sia le tradizioni di buoni equilibri tra uso e consumo dell'ambiente e degli ecosistemi, sia la sperimentazione di indirizzi di "impiego economico responsabile" delle risorse, specie di quelle collettive, in particolare se coinvolgono la qualità dell'ambiente.

Qualità dell'ambiente significa paesaggio quasi integro, acqua e aria che si conservano pulite, spazi liberi e orizzonti profondi, ecosistemi ricchi di biodiversità; si tratta soprattutto di foreste e di praterie stabili, un bene che a livello planetario si fa sempre più raro e, dunque, di crescente valore, anche sotto il profilo economico.

Il bosco- vale anche come elemento del paesaggio, come fattore che contribuisce alla qualità delle acque e a quella dell'aria, e che serve a qualificare l'offerta turistica della montagna come risorsa disponibile in ogni stagione, sulla quale si può far leva sotto il profilo delle passeggiate nel silenzio, della produzione di funghi e di piccoli frutti, per la contemplazione e la meditazione, per l'educazione ambientale e per tante altre attività che in altri luoghi non possono più essere compiute.

La foresta serve dunque a mantenere alto il valore del territorio e quello dei servizi ad esso richiesti.

Ma non c'è solo economia; non possiamo trascurare il contributo che il bosco dà al mantenimento degli assetti naturalistici e della biodiversità, cui dobbiamo provvedere nello spirito della convenzione che il nostro Paese ha sottoscritto a Rio del Janeiro nel lontano 1992.

La biodiversità è legata alla varietà degli *habitat*, ovvero a quella degli ecosistemi e dei relativi *ecotoni*. Se in montagna la biodiversità dipende molto dai boschi, è anche vero che essa tende a diminuire quando il paesaggio si fa monotono a causa dell'inselvaticamento incontrollato, ovvero a causa della chiusura degli spazi aperti dovuta all'espandersi dei boschi sui campi e sui pascoli

abbandonati. Alla riduzione della naturale biodiversità si somma, in questo caso, anche la scomparsa di molte razze allevate, patrimonio di inestimabile valore accumulato nel tempo con la paziente selezione delle entità produttive vegetali ed animali meglio adattate alle locali condizioni d'ambiente.

L'abbandono colturale produce l'aumento della biomassa negli ecosistemi forestali. Ciò significa che la funzionalità dei nostri boschi si sposta a vantaggio della fotosintesi sulla respirazione, cioè dell'accumulo dell'anidride carbonica rispetto alla sua liberazione in atmosfera, esattamente nella direzione segnata dal protocollo di Kyoto.

Riproducendo per il nostro Paese, e per il Veneto, i calcoli d'*Impronta ecologica* proposti da Mathis Wackernagel e da William Rees per l'incontro di Rio, si ricava che oggi noi consumiamo risorse della Terra in misura cinque volte superiore rispetto a quella che ci spetterebbe in base alla superficie *produttiva* del nostro territorio.

Stando a questo dato siamo dunque chiamati a importanti decisioni riguardo all'uso del territorio e al consumo del suo capitale naturale, ma anche a scelte economiche, sociali ed etiche di fondo, che coinvolgono in maniera determinante le foreste e gli altri ecosistemi *apparentemente* naturali, in montagna come in pianura.

Quasi trent'anni fa la nostra Regione promosse un censimento della ricerca applicata a favore delle terre alte. Ancora una volta risultò evidente che l'esodo, l'abbandono delle attenzioni colturali e la perdita progressiva delle radici culturali della ruralità erano causa del cambiamento degli assetti paesaggistici, con scomparsa progressiva dei pascoli, incremento delle superfici forestali e il parallelo aumento delle masse, di un recupero di assetti compositivi e strutturali non sempre validi per il selvicoltore, della perdita di una parte della stabilità dei versanti, frutto del disordine idraulico e geologico innescato dal mancato controllo e dalla carente manutenzione del territorio.

Venti anni più tardi il dato si è aggravato. La Commissione Internazionale per la Protezione della Alpi, CIPRA, stima che al principio di questo millennio il mondo agricolo gestisca ancora un quarto del territorio alpino, impiegando però solo 5% della popolazione attiva. Da noi, più che altrove, in montagna e in collina si registra la continua riduzione delle aziende agricole e zootecniche, condotte da anziani e da vecchi, fortemente radicati alla loro terra, consapevoli della propria identità culturale e sicuri che non esiste un futuro migliore lontano da casa.

Campi e pascoli abbandonati vengono spontaneamente recuperati dalle foreste, un decimo delle quali è destinato alla naturale evoluzione. Anche una parte non modesta dei boschi cedui annessi alle aziende agricole si sta spontaneamente convertendo in bosco d'alto fusto, che è strada certamente positiva in quanto a valori naturalistici e paesaggistici, ma anche rischiosa per la *salute* dei sistemi, per la probabilità di crescita improvvise e rischiose di organismi patogeni, per l'accentuata fragilità meccanica e idrologica, per l'accumulo di necromassa, facile esca per incendi, il cui numero, negli ultimi anni, ovunque è progressivamente cresciuto, ma non nella nostra regione, grazie anche alla efficace opera di prevenzione posta in essere dai Servizi forestali.

Per certi versi, dunque, il declino delle cure colturali, con l'inselvaticamento dei pascoli e dei campi, è un indice preoccupante della scomparsa della storica cultura rurale delle montagne e delle colline, da leggere con attenzione riguardo agli effetti ambientali, naturalistici e più generalmente ecologici che il cambiamento produce, *se non opportunamente controllato*. Va però anche sottolineato che solo un terzo dei nostri boschi non viene correttamente gestito. Più della metà ha invece ottimi caratteri di fertilità e viene per questo ordinariamente coltivata per ricavarne legname da immettere sul mercato, che vede il nostro Paese fortemente deficitario. Va anche rilevato che buona

parte delle foreste venete, circa la metà, è inserita nella Rete Ecologica Paneuropea che ricomprende la rete Natura 2000. In essa si provvede alla gestione selvicolturale, si applicano tecniche che rispettano al massimo livello i meccanismi naturali della rinnovazione e della crescita armoniosa degli individui arborei, si pone attenzione al mantenimento degli *habitat* delle specie animali e vegetali, soprattutto di quelle di maggior interesse naturalistico. Qui la biodiversità raggiunge valori di assoluto rilievo.

Il principale motivo è che le montagne della nostra regione risentono della vicinanza del mare. Dalle prime pendici del trevigiano e del vicentino fino a quelle veronesi bagnate dal Garda, dove i versanti meridionali sono dipinti coi colori degli ulivi e delle piante mediterranee, in pochi chilometri si passa alle vette d'oltre i tremila metri d'altitudine e alle valli interne chiuse ai venti marini, in cui il clima assume i duri caratteri della continentalità. Il paesaggio vegetale qui viene disegnato da specie del tutto simili a quelle della taiga e della tundra, prima di arrivare ai deserti di roccia o di ghiaccio dell'orizzonte alpino.

In poco spazio, dunque, si ha modo d'esplorare una varietà di sistemi ecologici che non ha pari in nessuna altra parte del mondo. Altrettanto imponente è la quantità di specie, vegetali ed animali, forse oltre 6000 conosciute, che danno corpo a quei sistemi, e agli *ecotoni* che segnano il passaggio dall'uno all'altro.

Anche questo tuttavia è un patrimonio la cui conservazione presenta qualche rischio.

CIPRA stima, infatti, che qualora si verificasse un aumento della temperatura media annua di 2.0 °C (valore medio di quelli fissati dai modelli predisposti per i prossimi quaranta anni, cioè al 2050), anche nelle nostre contrade la fascia delle foreste mesofile raddoppierebbe la sua estensione, mentre quella delle foreste microterme, dominate dalla *Picea*, perderebbe un terzo della sua consistenza. Scomparirebbe quasi totalmente la fascia dei

boschi d'alta quota, che oggi occupano quasi un sesto della superficie forestale alpina, i cui sistemi arborei verrebbero soppiantati da praterie resistenti alla crescente aridità.

Le aree di massima diversità floristica sono oggi quelle in cui ancora si mantiene l'attività alpicolturale. L'abbandono comporta nelle sue prime fasi un forte incremento di erbe di scarso pregio, che peggiorano anche la qualità paesistica dei luoghi. I danni che un tempo i bovini arrecavano alle vicine foreste ora sono imputati i caprioli, i cervi, i camosci e i mufioni. Ne viene la necessità di ragionare sulla opportunità tecnica di *gestire* e di *guidare* verso buoni equilibri le popolazioni di queste specie animali, che nell'*immaginario collettivo* sono la massima espressione di naturalità. È un nuovo fronte che si apre alla selvicoltura, che viene chiamata a conciliare diversi obiettivi, tra loro a volte in netta antitesi, come la rinnovazione del bosco e il sostentamento dei suoi predatori.

Ma è al turismo cui si deve guardare come asse importante della nuova economia montana. Anche per questo si devono trovare soluzioni utili a conciliare le esigenze del tempo libero col mantenimento di buoni assetti di natura e di ambiente.

Negli anni è infatti cresciuta la frequenza con cui ci si avvicina a ecosistemi che un tempo erano isolati, e dunque molto vicini alla naturalità. Sono cambiate anche le attività in foresta, non più solo estetiche e *culturali*, ma materiali, come la raccolta dei funghi e dei cosiddetti frutti minori. La disponibilità di facili accessi, per l'estendersi della viabilità di servizio e per la diffusione del fuoristrada, ha favorito non solo la penetrazione in massa degli *utenti*, ma anche la dilatazione nel tempo della loro permanenza *in natura*, con diffusione, tra l'altro, di numerose forme di disturbo e di inquinanti prima sconosciuti. Se è dimostrato che un moderato calpestio non interferisce con la vita del bosco, ed anzi può contribuire, attraverso i locali cambiamenti

di ambiente, ad un aumento della sua biodiversità, resta però la necessità di individuare e di fissare soglie di compatibilità, cioè di *capacità portante*, da assumere come indicatore per gli obiettivi della selvicoltura sostenibile.

Nemmeno il turismo invernale è da ritenere *a priori* conflittuale con la conservazione degli habitat e delle specie, neppure lo *sci* "fuori pista", purché sia praticato nei tempi e nei luoghi opportuni, riservando zone di quiete nelle aree importanti per la fauna, come gli ambiti di svernamento o quelle di allevamento delle covate, le arene di canto ed altre ancora.

Le politiche forestali

Premessa

Nel Veneto le superfici forestali, che concorrono a formare la Rete ecologica, occupano circa il 23 % del territorio regionale, con una incidenza maggiore nelle zone montane e collinari dove tale percentuale può raggiungere il 60 %. Le principali attenzioni finora attribuite alla foresta sono state in effetti incentrate negli ambiti montani e le funzioni conseguenti sono state commisurate soprattutto alle popolazioni locali ed Enti che le rappresentano, pur riconoscendo una nuova crescente importanza anche ai boschi di pianura.

Punto cardine della politica forestale regionale è il perseguimento della gestione forestale sostenibile così come definita dal Processo Pan Europeo *“Uso delle foreste e dei territori forestali in modo e misura tali da mantenere la loro biodiversità, produttività, capacità rigenerativa, vitalità ed il loro potenziale per garantire ora e in futuro importanti funzioni ecologiche, economiche e sociali a livello locale, nazionale e globale e che non determini danni ad altri ecosistemi.”*

L'azione regionale, regolata dalla legge forestale n. 52 del 1978 e s.m.i., infatti, promuove la difesa idrogeologica del territorio, la conservazione del suolo e dell'ambiente naturale, la valorizzazione del patrimonio silvopastorale, la produzione legnosa, la tutela del paesaggio, il recupero alla fertilità dei suoli depauperati e degradati, al fine di un armonico sviluppo socioeconomico e delle condizioni di vita e sicurezza della collettività.

Trattasi di una definizione aperta che coinvolge tutte le attività umane e che quindi riguarda tutti gli aspetti dell'attività antropica. Nelle aree montane, caratterizzate per un verso da forti connotati di naturalità, ma per un altro da un'elevata fragilità strutturale, il significato della gestione sostenibile deve essere inteso in senso ampio, non relegato a singoli ambiti territoriali o a singoli fattori di

sviluppo. La sostenibilità della gestione territoriale deve pertanto riguardare l'insieme delle attività condotte dall'uomo sul territorio, garantendone un armonico sviluppo ecologico, economico e sociale.

Con riferimento all'intero territorio regionale si evidenziano, alcuni dati relativi alla presenza e distribuzione delle superfici forestali e della popolazione in Veneto.

Con riferimento ai dati dell'ultima colonna si rileva come, in montagna, la superficie forestale procapite sia da considerarsi relativamente elevata superando i 0,7 ha per abitante, mentre in pianura tale rapporto si riduce sensibilmente fino a giungere ad appena a 100 mq. per abitante con un valore, in questo caso, ben al di sotto della media nazionale.

Da ciò emerge la necessità di sviluppare politiche forestali diverse per la montagna e la pianura.

In montagna la massiccia presenza del bosco richiede la presenza di operatori forestali e del settore foresta-legno per garantire la gestione e lo sviluppo dell'economia ad essa correlata.

In pianura, viceversa, per esigenze legate al miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente, si rende necessario incrementare il verde non solo a fini ambientali diretti, con la creazione di habitat seminaturali e aree di svago, ma anche per dare un effettivo contributo al miglioramento della qualità dell'aria ed alla riduzione dei gas serra mediante la creazione di boschi. In pianura diviene, determinante inoltre, monitorare e salvaguardare quei boschi planiziali o altre emergenze naturalistiche al fine di non dover registrare altre perdite nette di naturalità, mediante la conservazione dei relitti boscati testimoni degli antichi popolamenti arborei e la creazione, o il mantenimento, di ambienti prossimo-naturali quali elementi di interconnessione territoriale.

La gestione forestale dei boschi di montagna

Il settore della forestazione trova una propria originale collocazione nell'ambito di una visione integrata della "filiera forestale", con una serie di azioni ispirate alla catena logica di eventi (Pianificazione - Gestione - Realizzazione degli interventi) mirante a conseguire il miglioramento degli aspetti strutturali ed infrastrutturali dei processi lavorativi nelle fasi di post-pianificazione forestale, estendendo i concetti della gestione forestale classica, anche alle esigenze di manutenzione del territorio, di prevenzione nei confronti di eventi dannosi di natura biotica ed abiotica, nonché, di salvaguardia dei siti della Rete Natura 2000.

Le linee di gestione forestale che si vanno consolidando a livello europeo e nazionale prevedono una pianificazione a più livelli, con un ruolo di supporto conoscitivo e di indirizzo ai nuovi "piani di gestione forestale" ossia Piani Forestali di indirizzo Territoriale (PFT) operanti in area vasta e assegnando, invece, un significato eminentemente operativo e pratico ai piani aziendali e di riordino.

Il quadro programmatico che ne consegue è in linea con il Piano d'azione dell'UE per le foreste.

Il bosco, indipendente dalla proprietà, quando è soggetto a una corretta e duratura gestione attiva e sostenibile, recuperando una funzione produttiva delle foreste e dei pascoli, assolve l'interesse pubblico.

Dalla differenziazione climatica, pedologica e geomorfologica di molti ambienti nel Veneto deriva la marcata articolazione di ambiti naturali, e lo sviluppo di tipologie forestali diverse, dalle fasce costiere a quelle alpine.

Le nostre foreste, d'altra parte, sono il frutto di una millenaria convivenza con l'uomo e vanno intese come "*foreste gestite*" cioè fortemente segnate dall'attività antropica pregressa, che ha disegnato il

paesaggio agro-silvo-pastorale in forme di elevata diversità di ambienti, biotopi e paesaggio.

La collocazione teorica della gestione corretta sta nel concetto di selvicoltura sistemica, con il quale si mette in risalto l'esigenza di determinare, caso per caso, soprassuolo per soprassuolo, l'azione più idonea da intraprendere. Da questo punto di vista l'approccio tipologico forestale è lo strumento interpretativo più idoneo per condurre la selvicoltura fuori da schemi preconcepiuti e modelli prestabiliti.

Si pongono i presupposti per ricreare, anche temporaneamente, altri habitat a salvaguardia di specie oggetto di protezione da parte della Direttive comunitarie o per movimentare i pattern ambientali, sia verticalmente che orizzontalmente, creando un mosaico più variegato con una più armonica alternanza di bosco non bosco.

E' il caso ad esempio delle problematiche del trattamento dei cedui invecchiati per abbandono selvicolturale agli orno-ostrieti ed ai popolamenti faggio.

Vengono confermate, inoltre, le linee di gestione volte a non espandere in montagna su larga scala il bosco con interventi di rimboschimento ma preferibilmente cercare di gestire, tramite adeguati strumenti di pianificazione forestale, i boschi di neoformazione (determinati da un avanzamento spontaneo del bosco) valutando, caso per caso, se favorirne l'insediamento o, al contrario, ripristinare le antiche pratiche colturali agricole.

Nella fascia collinare e pedemontana, invece, è opportuno accelerare l'evoluzione di molte aree marginali e ormai, fuori della portata della agricoltura, mediante l'arricchimento dei soprassuoli arborei anche ai fini produttivi.

Nelle aree non montane, dove le condizioni climatiche e pedologiche sono migliori, si può praticare l'arboricoltura da legno (frassino, acero, tiglio, ecc.) oppure coltivare specie da frutto (castagno, noce, ciliegio, nocciolo) e piante tartufigene.

	Superficie territoriale (ha)	Superficie forestale (ha)	Popolazione	Rapporto sup. forestale/sup. territoriale (%)	Rapporto popolazione/sup. forestale	Rapporto sup. forestale/popolazione
Italia	30.126.800	10.528.080	57.844.017	34,95%	5,49	0,18
Regione Veneto	1.839.100	414.894	4.527.694	22,56%	10,91	0,09
Area montana	624.471	372.330	499.611	59,62%	1,34	0,75
Area non montana	1.214.629	42.564	4.028.083	3,50%	94,64	0,01

Le politiche forestali ed i cambiamenti climatici

Alle foreste è stato riconosciuto un ruolo fondamentale nell'ambito del ciclo biogeochimico del carbonio.

Le strategie ad adottare nel prefigurare la gestione del territorio e delle foreste sono volte principalmente a garantire l'assorbimento dell'anidride carbonica, massimizzando gli effetti dovuti alla corretta pianificazione.

Attraverso il programmato e pianificato mantenimento di ecosistemi in grado di ospitare le neoformazioni forestali, inducendo volontariamente l'avanzamento naturale del bosco nelle aree previste come naturali bacini di espansione delle formazioni forestali, si contribuisce a contrastare la presenza in atmosfera dei gas serra.

Analogamente le politiche gestionali dei pascoli, attraverso il programmato ridimensionamento del carico o l'abbandono volontario dei pascoli più marginali economicamente consentono un graduale recupero di superfici boscate.

Le foreste montane (massa arborea epigea) presentano una capacità complessiva di stoccaggio di carbonio pari a 15,5 Mt, riferiti ad una superficie boscata di 273.171 ha, che non ricomprende i boschi di pianura e di collina.

In particolare nel caso dei boschi assestati, la capacità di fissazione di carbonio della massa arborea epigea delle fustaie (106.103 ha) è stimata pari a circa 8 Mt (77 t/ha), mentre nel caso dei cedui (17.122 ha) è fissata intorno al 1,3 Mt (66 t/ha). Tenendo, inoltre, conto dei limiti posti dall'art. 3.4 del Protocollo di Kyoto (*sink* netto ridotto al 15%), la

capacità di fissazione di carbonio di circa la metà delle fustaie assestate (49.480 ha) è stimata in 10.374 t/anno.

Il contributo allo stock di carbonio delle aree boschive non assestate è stimato in circa 6,2 Mt.

I boschi di pianura

Con le attività di forestazione delle aree di pianura avviate negli ultimi anni e in quelle di futura realizzazione, persegue il duplice obiettivo della costituzione di depositi di carbonio o quello della dotazione di nuovi paesaggi nelle aree urbane.

L'importanza di carattere ambientale svolta dagli imboschimenti in ambito rurale, perturbano e nelle fasce fluviali è molteplice.

Oltre a iniziative volontarie nell'ambito dei cosiddetti investimenti compensativi del tipo *zero emission* o *carbon neutral*, si può ipotizzare la creazione di un mercato regionale delle quote, in base alle iniziative avviate recentemente dalla Regione Veneto di *Afforestation* su superfici di pianura, accompagnate da calcolo della CO₂ e assorbita attraverso modelli certificati.

La Regione Veneto ne promuove la realizzazione con il fine di:

- migliorare la qualità dell'ambiente, dell'aria e dell'acqua nel territorio regionale;
- fornire spazi naturali in aree verdi che consentano ai cittadini di svolgere attività ricreative e di rilassamento;
- aumentare la sicurezza idraulica del territorio regionale interconnessa con la presenza di aree boscate;

- ridurre gli effetti dell'inquinamento atmosferico e delle concentrazioni urbane;
- incrementare la biodiversità negli ecosistemi di pianura, favorendo la diffusione delle specie arboree ed arbustive autoctone;
- produrre biomasse a scopo energetico ed incrementare l'arboricoltura da legno.

Tali obiettivi possono essere raggiunti attraverso la realizzazione di interventi:

- di impianto e ripristino boschi nella pianura veneta;
- la realizzazione e l'ampliamento di boschi periurbani;
- il recupero a bosco di aree degradate o in dissesto idrogeologico;
- l'impianto di siepi e filari alberati in aree agricole;
- la realizzazione di parchi urbani e aree verdi attrezzate;
- la realizzazione di impianti di arboricoltura da legno, anche con finalità di produzione energetica.

Deve essere considerata, infine, l'attitudine dei boschi a contribuire a processi di formazione e di educazione naturalistica.

I territori ad elevata naturalità

Il tema dei corridoi ecologici e dei territori ad elevata naturalità nella realtà veneta trova una collocazione particolare nell'ambito del nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

L'idea guida consiste nel considerare l'intero territorio veneto nella sua complessa valenza ambientale e paesaggistica, evidenziando la capacità dell'uomo di tutelare e integrare anche i territori ad alta naturalità.

La rete ecologica, composta da linee e nodi, trova nelle aree silvo-pastorali un elemento portante di sviluppo, diffusione e supporto alla diversità ecologica e di paesaggio. Proprio tali aree si prestano meglio di altre a rappresentare i siti in cui localizzare corridoi ecologici e aree nucleo.

Mentre in ambienti forestali il corridoio ecologico si configura come un elemento costitutivo del paesaggio, che può consistere in fasce di vegetazione di origine naturale, sviluppatasi lungo i corsi d'acqua e lungo i rilievi topografici (corridoi naturali o *natural habitat corridors*) oppure in fasce di vegetazione intercluse tra aree trasformate dall'uomo (corridoi residuali o *remnant habitat corridors*) e costituenti un mosaico di elementi differenti senza una direzione preferenziale (corridoi diffusi), in ambito agricolo il corridoio ecologico è dato quasi esclusivamente da fasce lineari di vegetazione di origine antropica (planted habitat corridors) quali possono essere siepi, filari o bande boscate decorrenti lungo il perimetro degli appezzamenti coltivati e lungo il reticolo idrografico o quello stradale.

L'importanza rivestita a scala di paesaggio da tali ecosistemi a carattere seminaturale, è universalmente riconosciuta anche ai fini dei processi dispersivi della fauna o della continuità dei processi ecologici nel paesaggio.

Si deve tener ben conto del fatto che una rete, perché sia efficace, deve garantire adeguati livelli di connettività tra i singoli elementi cercando di conseguire un aumento della loro contiguità fisica con l'obiettivo di garantire comunque la funzionalità ecologica per le diverse specie ed il potenziamento della connettività (*connectivity*) del sistema paesistico nel quale esse sono inserite. In questo senso la pianificazione degli interventi futuri terrà conto sia di parametri relativi alle componenti strutturali (spaziali e geometriche) e qualitative dell'ecosistema, sia delle caratteristiche intrinseche, ecologiche e comportamentali proprie delle diverse specie.

La realizzazione di aree vegetate con funzione protettiva e la messa a riposo colturale di terreni hanno l'obiettivo di contenere l'inquinamento diffuso provocato dall'attività agricola tramite lo sfruttamento della capacità depurativa della vegetazione erbacea e arborea perseguendo, al contempo, la valorizzazione delle interrelazioni tra il

terreno e la componente idrica superficiale. Inoltre, si costituisce la rete di collegamento ecologico-funzionale utile a mitigare gli effetti della frammentazione ambientale su popolazioni e comunità di fauna selvatica legate agli ecosistemi di tipo agricolo (agroecosistemi).

In questo contesto la rete ecologica acquista valore anche in relazione ai flussi migratori a lungo raggio dell'avifauna che attraversa il territorio regionale, potendo configurarsi come corridoi preferenziali di connessione all'interno di paesaggi a matrice altamente modificata dall'uomo.

Le strategie di miglioramento della naturalità diffusa si articolano, dunque, perseguendo l'obiettivo di favorire la conservazione e la valorizzazione delle aree agricole e forestali ad elevato valore naturalistico e la biodiversità ad esse collegata, dando particolare rilevanza alla conservazione degli habitat semi-naturali (siepi, filari, boschetti), dove possono trovare rifugio numerose specie.

I parchi e le aree naturali protette nel veneto: valorizzazione e promozione

Per proteggere i valori naturali e il paesaggio, per tutelare, restaurare e valorizzare l'ambiente, sviluppando le potenzialità sociali, culturali, economiche delle comunità locali, la Regione del Veneto ha provveduto, fin dal 1989, ad istituire sul proprio territorio cinque parchi regionali e favorito la istituzione di venti parchi di interesse locale, i cui ambiti intendono essere rappresentativi di alcuni dei principali aspetti morfologici e idonei che la natura assume nella nostra regione.

I Parchi, non sono pensati come un'area tutelata dal punto di vista naturalistico, paesaggistico e culturale in cui si individuano solo divieti e neppure, sul versante opposto, come area destinata allo svago e fruizione turistica; nella "politica regionale" il parco è inteso come un territorio nel quale convivono le legittime aspirazioni di sviluppo socio-economico delle popolazioni con il mantenimento delle peculiarità naturali-paesaggistiche, in un'ottica di conservazione e di sviluppo compatibile.

Parco Regionale dei Colli Euganei Abano Terme - PD Arquà Petrarca - PD Baone - PD Battaglia Terme - PD Cervarese Santa Croce - PD Cinto Euganeo - PD Este - PD Galzignano - PD Lozzo Atestino - PD Monselice - PD Montegrotto Terme - PD Rovolon - PD Teolo - PD Torreglia - PD Vò Euganeo - PD Ettari 18.696	E' stato il primo parco ad essere istituito ed è quello in cui gli aspetti del paesaggio storico-culturale maggiormente incidono nel delineare identità e fisionomia dell'area a tutela. I rilievi collinari emergono dalla circostante pianura veneta e risultano costituiti da apparati vulcanici di vario tipo , formati attraverso manifestazioni in ambiente sottomarino tra l'Eocene e Oligocene inferiore; presenta un paesaggio di notevole ricchezza e varietà. Prestigiose sono anche le testimonianze storico-architettoniche e numerosi gli esempi di edilizia rurale di pregio ambientale, inseriti in un paesaggio fortemente connotato dal continuo intreccio tra gli elementi naturali e l'attività umana. Sono presenti numerose stazioni termali.
--	---

<p>Parco Naturale Regionale della Lessinia</p> <p>Sant'Anna d'Alfaedo - VR Erbezzo - VR Boscochiesanuova - VR Roverè Veronese - VR Grezzana - VR Selva di Progno - VR Dolcè - VR Fumane - VR Velo Veronese - VR San Giovanni Ilarione - VR Roncà - VR Vestenanuova - VR Marano di Valpolicella - VR Crespadoro - VI Altissimo - VI</p> <p>Ettari 10.333</p>	<p>Il territorio tutelato è di particolare interesse per quanto riguarda sia gli aspetti geologici, geomorfologici, legati al carsismo, e paleontologici sia quelli floristico-vegetazionali e faunistici. Di grande interesse è tutto il comparto architettonico, caratterizzato da sistemi costruttivi peculiari.</p> <p>Il territorio è costituito da un altopiano carsico dal quale partono una serie di dorsali divergenti da nord, intervallati da strette e profonde valli, dette "Vai".</p>
<p>Parco Naturale Regionale delle Dolomiti d'Ampezzo</p> <p>Cortina d'Ampezzo - BL</p> <p>Ettari 11.359</p>	<p>Le Dolomiti d'Ampezzo riguardano un ambito territoriale tra i più rappresentativi e noti delle Alpi Orientali e comprendono i gruppi montuosi delle Tofane, Croda Rossa e Cristallo, escludendo quasi totalmente gli insediamenti stabili.</p>
<p>Parco Naturale Regionale del Fiume Sile</p> <p>Piombino Dese - TV Vedelago - TV Istrana - TV Morgano - TV Quinto di Treviso - TV Treviso - TV Silea - TV Casier - TV Roncade - TV Casale sul Sile - TV Quarto d'Altino - VE</p> <p>Ettari 4.159</p>	<p>L'ambito del Parco comprende il fiume di risorgiva più lungo d'Italia, il cui corso si sviluppa per 56 chilometri; dal limite settentrionale delle risorgive, a cavallo delle provincie di Padova e Treviso, arriva fino a Portegrandi nel Veneziano.</p> <p>L'ambito fluviale del Sile, un tempo costituito dal paludi e da una fitta boscaglia di querce, carpini, frassini e olmi, è stato profondamente trasformato dall'azione dell'uomo nel corso dei secoli.</p> <p>L'ambito territoriale, per le caratteristiche naturali e per i segni legati all'azione dell'uomo, presentano una successione di ambienti molto diversi tra loro. Vi sono al suo interno fontanili, laghetti e aree paludose, pianure torbose, aree boscate e una fitta rete di corsi d'acqua. Notevole la presenza di emergenze di interesse storico-architettonico e le testimonianze delle opere idrauliche veneziane.</p>

<p>Il Parco Naturale Regionale del Delta del Po</p> <p>Rosolina - RO Porto Viro - RO Ariano nel Polesine - RO Taglio di Po - RO Porto Tolle - RO Adria - RO Loreo - RO Corbola - RO Papozze - RO</p> <p>Ettari 12.000</p>	<p>Il territorio rappresenta un'area di straordinario interesse faunistico e floristico, soprattutto per la presenza della più vasta area umida in Italia. La connotazione prioritaria è indubbiamente naturalistica; il paesaggio è frutto della costante opera di controllo e di regimazione delle acque da parte dell'uomo.</p> <p>Si tratta di un ambiente deltizio, relativamente integro, riccamente popolato da avifauna, sia stanziale che di passo. Il processo di formazione del Delta del Po è determinato principalmente da fattori climatici e alluvionali, ma negli ultimi secoli l'azione dell'uomo ha condizionato l'evoluzione del territorio nel quale tuttavia rimangono ancora leggibili le tracce degli antichi delta. Sono di notevole interesse: la fascia degli scanni e delle dune, i bonelli, le sacche e laguna viva, le zone di barene, le velme e le valli, gli alvei senili, le dune fossili.</p>
<p>Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi</p> <p>Belluno Cesiomaggiore - BL Feltre - BL Forno di Zoldo - BL Gosaldo - BL La Valle Agordina - BL Longarone - BL Pedavena - BL Ponte nelle Alpi - BL Rivamonte Agordino - BL San Gregorio nelle Alpi - BL Santa Giustina - BL Sedico - BL Sospirolo - BL Sovramonte - BL</p> <p>Ettari 31.033</p>	<p>Il Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi nasce per tutelare un territorio di straordinaria valenza paesaggistica e naturalistica. Le Vette di Feltre e il Monte Serva erano già molto celebri per la loro flora fin dal XVIII secolo. La presenza di specie rare e di una eccezionale varietà di ambienti è dovuta anzitutto alla localizzazione geografica. Si situa infatti sul margine delle Alpi sudorientali, in zone molto impervie, le cui parti sommitali sono rimaste libere dai ghiacci nel corso dei periodi molto freddi (glaciazioni) che si sono succeduti nel Quaternario; l'ultimo si è esaurito circa 10.000 - 12.000 anni fa.</p> <p>Ambienti e culture diverse gravitano sull'area del Parco.</p> <p>L'ambito territoriale comprende i rilievi montuosi situati nella destra orografica della Val Belluna e si riconoscono le Vette Feltrine, i Monti del Sole ed il gruppo del Monte Schiara. L'ambito, che pur si caratterizza per limitati processi di antropizzazione, registra la presenza di un patrimonio edilizio di notevole valore storico-testimoniale al servizio delle attività silvo-pastorali.</p>

I Parchi di interesse locale:

Palude di Onara	Comune di Tombolo (PD)	Zona istituita come riserva naturale di interesse locale e classificata come Sito Natura 2000. Zona umida ricchissima di valori naturalistici.
Fontane Bianche di Lancenigo	Comune di Villorba (TV)	Zona umida compresa nell'elenco dei siti natura 2000; Zona di risorgive posta a pochi Km da Treviso al margine di un territorio fortemente antropizzato, ma ricco di zone umide.
Grotte di Oliero	Comune di Valstagna (VI)	Situate nella valle del Brenta, sono costituite da cavità carsiche sovrastate da pareti rocciose e da un ricco campionario di flora rupestre; Sito Natura 2000.
Bosco delle Fontane	Comune di Cison del Grappa (VI)	Bosco alluvionale situato lungo il fiume Brenta caratterizzato dalla presenza dell'ontano bianco.
Palude del Busatello	Comune di Gazzo Veronese (VR)	E' un'ampia zona relitta delle valli della Bassa Veronese, attraversata dal fiume Tione e popolata da ambienti di canneto

		che ospitano specie importanti dell'avifauna. Sito Natura 2000
Parco dei due Tioni	Comune di Erbè (VR)	È un'oasi comunale interessata da una fascia fluviale lungo il fiume Tione che presenta la tipica vegetazione di ripa.
Palude del Brusà	Comune di Cerea (VR)	Ambiente umido prevalentemente a canneto, derivante dall'abbandono di ex cave di torba e caratterizzato dalla presenza di importanti specie ornitiche Sito Natura 2000.
Settolo Basso	Comune di Valdobbiadene (TV)	Area golenale a ridosso del fiume Piave, con buona copertura vegetale ed un bosco umido principalmente a salici e pioppi. Sito Natura 2000.
Torbiera di Danta	Comune di Danta di Cadore (BL)	Vasta area torbiera situata nell'arco dolomitico; sito Natura 2000
Parco Adige	Comune di Verona (VR)	Si tratta di una vasta area verde posta lungo il fiume Adige e ai margini del centro urbano. Sito Natura 2000.
Fiumi Reghena,	Comune di Cinto	È costituita da un'area umida

Lemene, e Laghi di Cinto	Caomaggiore (VE) Comune di Portogruaro (VE)	comprendente i due fiumi, corsi d'acqua di risorgiva meandriformi a dinamica naturale e laghetti di origine artificiale. Sito Natura 2000.
Parco del Ruio (Via dei Mulini)	Comune di Cison di Valmarino (TV)	E' una valle percorsa da un torrente che nel passato alimentava una serie di mulini. È stata tutelata per i suoi aspetti storico-culturali e naturalistici
Golena di Bergantino	Comune di Bergantino (RO)	Zona umida posta tra la sponda del fiume Po e l'argine maestro, caratterizzata dalla presenza della tipica vegetazione golenale Sito Natura 2000.
Bosco di Gaiarine (ex bosco zacchi)	Comune di Gaiarine (Ve)	È costituito da un piccolo bosco planiziale classificato come Sito Natura 2000.
Lago di Fimon	Comune di Arcugnano (VI)	Si tratta di un bacino lacustre situato nell'ambito territoriale dei colli Berici Sito Natura 2000.
Parco del Muson	Comune di Loria (TV)	Ambito di interesse naturalistico posto lungo le sponde del fiume Muson
Parco ex polveriera di Carpanedo	Comune di Albignasego (PD)	Esteso polmone verde all'interno del Comune di Albignasego, caratterizzato dalla presenza di una numerosa fauna ornitica che popola gli specchi d'acqua della polveriera.
Parco delle cave del bosco di Rubano	Comune di Rubano (PD)	È costituita da un'antica ansa del Brenta che è stata oggetto di una attività di escavazione e di un successivo intervento di recupero ambientale
Parco fiume Tesina	Comune di Torri di Quartesolo (VI)	Ambito di interesse naturalistico posto lungo le sponde del fiume Tesina. Sito Natura 2000
Parco delle sorgenti del Bacchiglione	Comuni di Dueville e Villaverla (VI)	Ambito delle sorgenti del fiume Bacchiglione classificato come Sito Natura 2000

Le Riserve Naturali Regionali:

Riserva naturale Bocche di Po	Porto Tolle- Taglio di Po- Porto Viro (RO)	situata nel delta del fiume Po, è costituita da un mosaico di piccole isole, estesi specchi d'acqua, argini e canneti. È considerata uno degli ambiti di maggior interesse avifaunistico d'Italia. Sito Natura 2000
Riserva naturale integrale Bosco Nordio	Comune di Chioggia (Ve)	Ambito boschivo che rappresenta un importante relitto delle foreste un tempo presenti nel litorale dell'alto Adriatico Sito Natura 2000
Riserva naturale integrale Gardesana Orientale	Comune di Malcesine (VR)	Zona che si affaccia sul lago di Garda con formazioni tipicamente mediterranee caratterizzate dalla presenza del leccio. Sito Natura 2000
Riserva naturale integrale Lastoni Selva Pezzi	Comune di Malcesine (VR)	Ambito montano di notevole interesse botanico e faunistico, caratterizzato da una alternanza di zone boschive, pascoli e mugheti. Sito Natura 2000
Riserva naturale integrale Piaie Longhe - Millifret	Comune di Fregona (TV) Comune di Farra d'Alpago (BL)	Area tipicamente carsica dominata dalla faggeta e caratterizzata da particolarità floristico - vegetazionali tra cui specie endemiche. Sito Natura 2000
Riserva naturale integrale Pian di Landro Baldassare	Comune di Tambre d'Alpago (BL)	Ambito caratterizzato da ampie superfici forestali intervallate da radure prative; la morfologia è un susseguirsi di conche chiuse (doline.) Sito Natura 2000

Le Riserve Naturali Statali:

Riserva naturale Campo di Mezzo – Pian Parrocchia	Comune di Fregona (TV)	Riserva Naturale Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Monte Pavione	Comune di Sovramonte (BL)	Riserva Naturale Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Monti del Sole	Comuni di Sedico e Sospirolo (BL)	Riserva Naturale Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Piani Eterni-Errera-Val Facina	Comuni di Cesiomaggiore, S. Giustina, Gosaldo, Sospirolo (BL)	Riserva Naturale Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Schiara Occidentale	Comune di Sedico (BL)	Riserva Naturale Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Valle Imperina	Comune di Riva monte (BL)	Riserva Naturale Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Valle Scura	Comune di Giustina	
Riserva naturale Vette Feltrine	Comuni di Sovramonte, Cesiomaggiore, Feltre, Pedavena (BL)	Riserva Naturale Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Vincheto di Cellarda	Comune di Feltre (BL)	Riserva Naturale di Popolamento Animale e Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Piazza del Diavolo	Comuni di Feltre e Cesiomaggiore (BL)	Riserva Naturale Integrale e Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Monte Faverghera	Comune di Belluno (BL)	Riserva Naturale Integrale e Biogenetica Parzialmente classificata come Sito Natura 2000
Riserva naturale Somadida	Comune di Auronzo di Cadore (BL)	Riserva Naturale Orientata e Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Val Tovanelle	Comune di Ospitale di Cadore (BL)	Riserva Naturale Orientata e Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Bus della Genziana	Comune di Fregona (TV)	Riserva Naturale Speleologica Sito Natura 2000
Riserva naturale Lastoni Selva Pezzi	Comune di Malcesine (VR)	Riserva Naturale Integrale Sito Natura 2000

Politiche territoriali nelle zone agricole del Veneto

Introduzione

Nel Veneto l'agricoltura, è comparsa, a partire circa dal 3000 a.C., ed ha progressivamente plasmato il paesaggio regionale che è andato così assumendo, a partire da essa, una profonda valenza culturale e identitaria. Generazione dopo generazione, il paesaggio è divenuto il luogo in cui si sono accumulati i saperi legati alla coltivazione di un territorio dalle caratteristiche climatiche e geomorfologiche estremamente peculiari.

I segni di questa avventura storica e umana sono andati progressivamente sovrapponendosi e integrandosi nelle campagne venete e sono, in tanta loro parte, ancora chiaramente leggibili. L'agro centuriato; le bonifiche antiche poste in prevalenza lungo la fascia pedecollinare o nella bassa pianura, spesso caratterizzate dalle sistemazioni a campi chiusi; i sistemi irrigui dell'alta pianura sviluppatasi a partire dall'anno 1000, che hanno favorito la diffusione delle praterie e che hanno raggiunto il loro massimo sviluppo nella realizzazione del canale Brentella di Pederobba; la realizzazione di sistemazioni idraulico-agrarie nelle zone di alta e bassa collina (muro a secco, ciglionamenti, ecc.) che hanno permesso la loro coltivazione e la diffusione della vite e dell'olivo garantendo, al contempo, la conservazione del suolo e dell'assetto idrogeologico; la fitta rete di malghe che permea tutta la montagna.

Da ultimo, la straordinaria stagione dei "sistemi di villa", nati non già quale luogo di svago, ma, come veri e propri centri aziendali e divenuti un elemento imprescindibile del paesaggio rurale del Veneto.

Le campagne sono divenute così un esempio, per molti versi unico, dell'incontro e dell'integrazione di una straordinaria civiltà urbana, qual è stata quella della Repubblica di Venezia, con un'altrettanto straordinaria civiltà rurale.

In sintesi tutto questo percorso storico ha definito un lascito paesaggistico, culturale e produttivo, che fa del Veneto una delle regioni più ricche nel panorama nazionale ed europeo. Un lascito che, anche attraverso idonee politiche territoriali, consentirà all'agricoltura regionale di far fronte alle sfide della globalizzazione.

Sviluppo economico e interazioni con il settore agricolo

Benché sia fuori di discussione lo straordinario successo del percorso di sviluppo che il Veneto ha costruito negli ultimi decenni, non si possono trascurare gli aspetti negativi di quanto avvenuto in termini di uso del suolo e di conservazione del paesaggio.

La dispersione insediativa, elemento peculiare della crescita nel Veneto, a partire dagli anni '70, ha comportato, infatti, alcuni effetti negativi sul settore agricolo e sull'uso delle risorse in generale poiché:

- ha determinato un maggiore consumo di suolo agricolo;
- ha causato una maggiore frammentazione della maglia poderale e delle aziende, anche per l'aumento del valore dei suoli che rendono difficile l'avvio di processi di riordino fondiario e di crescita delle imprese agricole;
- ha causato un forte degrado della qualità del paesaggio.

Eccessivo consumo di suolo

In base ai dati rilevati dai censimenti dell'agricoltura, si può stimare che dal 1970 al 2000 vi sia stata, nella sola pianura, una perdita di circa 70.000 ettari di suolo coltivato (-9%). Il consumo di suolo, che per certi versi potrebbe essere considerato una componente fisiologica della crescita economica, assume però connotazioni di tipo patologico e diviene un vero e proprio spreco di risorse, quando non sia strettamente commisurato alle esigenze derivanti dall'aumento della popolazione e dal miglioramento delle condizioni di vita. Per avere una misura del fenomeno, si può considerare come varia la superficie edificata per abitante nelle diverse parti del territorio. Ad esempio, con riferimento alla provincia di Treviso la superficie edificata per abitante è di 388 mq nelle città, passa a 538 mq nei comuni metropolitani e arriva a 656 mq nei rimanenti comuni di pianura

(fonte Magistrato delle Acque: studio nel bacino scolante della laguna di Venezia). Sempre in provincia di Treviso si può anche notare come vi sia una stretta relazione tra superficie edificata per abitante e percentuale delle aree edificata in zona rurale ad indicare, nuovamente, che è la dispersione insediativa a causare lo spreco di suolo.

L'eccessivo consumo di suoli coltivati è stato favorito da una politica urbanistica poco attenta alla conservazione delle risorse naturali. Inoltre, la legislazione relativa all'edificabilità rurale ha favorito la dispersione nel territorio di fabbricati residenziali e talvolta produttivi, privi di vero legame con il settore agricolo, incentivando per questa via fenomeni di frammentazione della maglia poderale e disattivazione dell'azienda agricola.

Frammentazione della maglia poderale e perdita di imprenditorialità

Il Veneto storicamente ha sempre avuto una superficie media aziendale notevolmente inferiore a quella nazionale. Nel 2013 la superficie agricola utilizzata (SAU) per la maggior parte delle aziende del Veneto è inferiore ai 5 ettari, sotto la media nazionale di 7 ettari. Ciò dipende innanzitutto dalla notevole diffusione dell'azienda diretta coltivatrice che ha da sempre caratterizzato l'agricoltura regionale. Non va però trascurato che la crescita insediativa dispersa contribuisce anch'essa a un incremento della frammentazione della maglia poderale. Dal 1970 al 2000 le dimensioni medie aziendali nei comuni del Veneto, sono aumentate di 1,67 ettari (+29%) nei comuni del Polesine e della bassa padovana e veronese, ma solo di 0,4 ettari (+10%) nei comuni del centro Veneto dove più intensa è stata la crescita insediativa. Ciò è correlato sia alla sottrazione diretta di suolo, sia all'incremento dei valori fondiari determinato dalle aspettative edilizie, che ha reso difficile l'accorpamento delle aziende.

La dispersione insediativa, quindi, favorisce la rendita edilizia che a sua volta determina una maggiore difficoltà ad aumentare la dimensione delle aziende attraverso l'acquisto di terreni. Le aziende tendono perciò a divenire sempre meno efficienti ed incapaci di operare sul mercato in modo competitivo, anche per la scarsa diffusione dell'affitto che non interessa più del 20% delle unità produttive. Ciò ha finito per favorire un progressivo processo di disattivazione e di diffusione dell'agricoltura a tempo parziale e, in definitiva, di riduzione dell'imprenditorialità del settore.

-Le prospettive del settore primario

Nel 2014 l'agricoltura ha prodotto circa l'1,9% del valore aggiunto della regione. Nonostante la fisiologica riduzione dell'importanza economica dell'agricoltura, il suo ruolo nella gestione del territorio è rimasto, per molti versi, immutato rispetto al passato. Questo non significa che gli imprenditori agricoli debbano essere visti prevalentemente quali i custodi dello spazio rurale, quanto piuttosto riaffermare la multifunzionalità del settore. Infatti, sia che l'impresa agricola venda beni e servizi mercantili, sia che produca servizi ambientali e paesaggistici a favore della collettività, solo la presenza di una diffusa imprenditorialità potrà garantire che tali funzioni vengano svolte nel modo più economico ed efficiente possibile. Ne consegue che obiettivo delle politiche territoriali non potrà essere solo la conservazione del suolo o del paesaggio rurale, ma anche particolare attenzione dovrà essere posta anche alla tutela delle imprese agricole professionali.

Ciò appare tanto più vero se si considera quali sono le sfide che il settore dovrà affrontare in futuro, anche alla luce dei nuovi orientamenti della politica agricola comunitaria. Si ridurranno progressivamente, infatti, i sostegni diretti alla produzione e ci si avvierà verso una sempre maggiore apertura dei mercati dei prodotti agricoli. In tale ottica le imprese dovranno cercare di

recuperare margini di competitività aumentando progressivamente le proprie dimensioni economiche. Tale percorso, tuttavia, potrebbe trovare forti limiti in tutte quelle aree in cui i settori extra-agricoli esercitano una forte competizione nell'uso dei fattori produttivi (terra e lavoro), o dove sono presenti considerevoli svantaggi naturali (come in montagna e parzialmente in collina).

Per un altro verso le imprese, in un'ottica di multifunzionalità, dovranno essere in grado di produrre servizi ambientali e paesaggistici a favore della collettività e li produrranno solo se esiste, ovviamente, un sistema adeguato di incentivi economici. L'erogazione di tali contributi dovrà essere articolata su base territoriale. Al riguardo, il precedente Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013 (P.S.R.) della Regione Veneto ha provveduto a realizzare una suddivisione mirata del territorio regionale, indicando per ogni zona specifici indirizzi di politica agro-ambientale.

Va notato, comunque, che la produzione di beni mercantili e di servizi ambientali non sono obiettivi indipendenti l'uno dall'altro. In futuro il legame tra qualità delle produzioni agricole e qualità paesaggistica e ambientale è destinato a divenire sempre più stretto. Specie nell'ultimo decennio, si è presa coscienza del fatto che uno dei punti strategici per lo sviluppo dell'agricoltura nella nostra regione è costituito dalla "tipicità" che si estrinseca nell'individuazione di uno stretto legame tra un prodotto agroalimentare ed il territorio in cui viene realizzato. Ma la tipicità della produzione può sussistere solo se anche il territorio ed il paesaggio presentano caratteristiche tali da differenziarli da altri contesti produttivi. Ne consegue l'importanza, anche per l'agricoltura rivolta al mercato, di riscoprire i propri legami con il paesaggio culturale, favorendo forme di ripristino dei paesaggi tradizionali compatibili con le esigenze delle moderne tecnologie produttive.

In definitiva, il settore primario, sia per far fronte alla necessità di svolgere una pluralità di funzioni,

sia per rendere sempre più tipiche le proprie produzioni, è venuto definendo una propria progettualità territoriale che si è estrinsecata in modo particolare nella redazione – P.S.R. 2007-2013 e nella previsione di alcune strade del vino e dei prodotti tipici (l.r. n.17/2000). Tale progettualità dovrà essere recepita dai piani urbanistici, pena la perdita di efficacia degli interventi previsti da questi nuovi strumenti di programmazione agricola.

Un cenno merita, infine, il crescente interesse per la produzione di energia da biomasse. Dal punto di vista dell'impresa agricola ciò configura una possibile integrazione e, in alcuni casi, una alternativa produttiva rispetto alle colture tradizionali. A tale riguardo l'eventuale intervento pubblico dovrebbe incentivare, attraverso opportuni contributi, la realizzazione di quelle colture che sono in grado di massimizzare oltre all'utilizzo sistematico delle masse derivanti dalla potatura, la capacità del settore agricolo di contribuire alla riduzione della dipendenza energetica dall'estero. Le ricerche svolte in campo internazionale hanno posto in evidenza che la produzione di energia netta ottenibile da biomasse legnose (ad esempio le short rotation forestry) è notevolmente superiore a quella ottenibile dai cosiddetti biocarburanti (biodiesel ed etanolo), pur ottenibili da colture già praticate nel Veneto (mais, soia, frumento, ecc.). In ogni caso, solo a seguito della definizione di una precisa articolazione operativa della strategia energetica a livello regionale, si potranno definire norme relative a questi aspetti delle pratiche agricole.

Il PTRC e lo spazio agrario

Il PTRC ha affrontato il governo del processo di urbanizzazione muovendo sia dai temi di forma ed efficienza della città, sia dallo spazio agrario/rurale e delle sue esigenze produttive, occupandosi dell'interfaccia con lo spazio urbano e urbanizzato e delle relazioni che si creano tra loro. Con questo approccio si intende delineare una strategia di

governo del territorio orientata non all'esclusione reciproca tra il sistema urbanizzato e quello agricolo, ma alla progettazione dei livelli di compatibilità tra i due sistemi.

Nella tradizione urbanistica la città è vista come l'attore principale delle trasformazioni territoriali e dunque l'oggetto principale della pianificazione; conseguentemente il processo di urbanizzazione è stato identificato sostanzialmente come una occupazione di suolo agricolo, mentre quest'ultimo era assunto come una "riserva", inteso nel doppio e ambiguo significato di "bene da preservare", ma anche di "serbatoio" a cui continuamente attingere.

Il Veneto ha sviluppato negli ultimi decenni un proprio peculiare percorso di sviluppo fino a configurarsi come un sistema complesso che lo differenzia da altre metropoli mondiali, per la fitta presenza al suo interno degli spazi agricoli e naturali. Nella metropoli veneta l'agricoltura svolge un ruolo economicamente di minor peso, se confrontato con quello degli altri settori economici, ma è di assoluta rilevanza strategica dal punto di vista della gestione del territorio, della conservazione delle risorse naturali, del servizio alla popolazione insediata.

Nel dare forma a questa metropoli è sembrato necessario, dunque, tener nel massimo conto proprio il ruolo dello spazio dell'agricoltura, valorizzando le sue dinamiche di trasformazione, le sue potenzialità economiche e sociali, il suo ruolo produttivo, ambientale, sociale e quale serbatoio di biodiversità. Il sistema metropolitano veneto fonda la sua sostenibilità economica, sociale ed ecologica su un rinnovato intreccio degli spazi dedicati all'industria e al terziario, alla residenza, al territorio aperto e agricolo, alle risorse ambientali. Questo intreccio tra attività diverse, le cui esigenze sono talvolta in conflitto, pone serie questioni di convivenza. La strategia che il PTRC mette in campo, è volta a definirne le regole.

Si è dunque optato per la distinzione tra diverse categorie di spazio rurale, individuate in base ai

loro diversi caratteri e al loro essere interessate da differenti processi evolutivi. Le carte e la normativa di piano relativi a questi territori si propongono di chiarire e precisare i loro diversi ruoli nel quadro del governo del territorio veneto. Le norme intendono dare indicazioni sulle relazioni che intercorrono tra gli spazi rurali e gli spazi urbani con cui sono intrecciati.

Indirizzi del PTRC per la politica del territorio rurale

Da quanto abbiamo fin qui detto, l'agricoltura è chiamata a svolgere diverse funzioni, che si diversificano a seconda delle caratteristiche del territorio. Gli obiettivi della politica territoriale dovranno anch'essi articolarsi sulla base di dette caratteristiche.

Le politiche territoriali sono realizzate in stretto coordinamento con la programmazione agricola, in tutti i casi in cui il perseguimento di determinati obiettivi possa essere attuato esclusivamente attraverso l'erogazione di contributi.

Il PTRC individua e delimita quattro categorie di aree rurali diversamente disciplinate:

a) Aree di agricoltura periurbana nelle quali l'attività agricola viene svolta a ridosso dei principali centri urbani e che svolgono un ruolo di "cuscinetto" tra i margini urbani, l'attività agricola produttiva, i frammenti del paesaggio agrario storico, le aree aperte residuali.

b) Aree agropolitane quali estese aree caratterizzate da un'attività agricola specializzata nei diversi ordinamenti produttivi, anche zootecnici, in presenza di una forte utilizzazione del territorio da parte delle infrastrutture, della residenza e del sistema produttivo.

c) Aree ad elevata utilizzazione agricola in presenza di agricoltura consolidata e caratterizzate da contesti figurativi di valore dal punto di vista paesaggistico e dell'identità locale.

d) Aree ad agricoltura mista a naturalità diffusa quali ambiti in cui l'attività agricola svolge un ruolo indispensabile di manutenzione e presidio del territorio e di mantenimento della complessità e diversità degli ecosistemi rurali e naturali.

Nell'ambito delle aree periurbane la pianificazione territoriale ed urbanistica si pone la finalità di valorizzare la presenza delle aziende agricole multifunzionali orientate ad un utilizzo ambientalmente sostenibile del territorio rurale, con particolare attenzione alla realizzazione da parte delle aziende agricole degli interventi di tutela quali/quantitativa della risorsa idrica; il recupero dei manufatti storici e degli elementi naturalistici del paesaggio agrario, il collegamento con i corridoi ecologici e ambientali, la rimozione dei manufatti abbandonati.

Si pone inoltre l'obiettivo di favorire il ruolo sociale, ricreativo, didattico-culturale delle aree periurbane, individuando una rete di percorsi, garantendone la continuità, prevedendo il recupero di strutture esistenti e l'eventuale realizzazione di nuove strutture da destinare a funzioni di supporto, in prossimità delle quali si possano individuare congrui spazi ad uso collettivo.

Va garantito l'esercizio non conflittuale delle attività agricole rispetto alla residenzialità e alle aree produttive industriali e artigianali.

Nelle aree agropolitane la pianificazione territoriale ed urbanistica viene svolta garantendo l'esercizio non conflittuale delle attività agricole rispetto alla residenzialità e alle aree produttive industriali e artigianali; individuando modelli funzionali alla organizzazione di sistemi di gestione e trattamento dei reflui zootecnici e garantendo l'applicazione, nelle attività agro-zootecniche, delle migliori tecniche disponibili per ottenere il miglioramento degli effetti ambientali sul territorio; prevedendo, nelle aree sotto il livello del mare, la realizzazione di nuovi ambienti umidi e di spazi acquei e lagunari interni, funzionali al riequilibrio ecologico, alla

messa in sicurezza ed alla mitigazione idraulica, ai sistemi d'acqua esistenti e alle tracce del preesistente sistema idrografico-naturale, nonché alle attività ricreative e turistiche, nel rispetto della struttura insediativa della bonifica integrale. Va favorita la fruizione a scopo ricreativo, didattico-culturale e sociale.

Nell'ambito delle aree ad elevata utilizzazione agricola va favorito il mantenimento e lo sviluppo del settore agricolo limitando la penetrazione in tali aree di attività in contrasto con gli obiettivi di conservazione delle attività agricole e del paesaggio agrario; va perseguita la promozione della multifunzionalità dell'agricoltura e il sostegno al mantenimento della rete infrastrutturale territoriale locale, anche irrigua; va sostenuta la conservazione e perseguito il miglioramento della biodiversità anche attraverso la diversificazione degli ordinamenti produttivi e la realizzazione e il mantenimento di siepi e di formazioni arboree, lineari o boscate, salvaguardando anche la continuità eco sistemica; va limitata la trasformazione delle zone agricole in zone con altra destinazione al fine di garantire la conservazione e lo sviluppo dell'agricoltura e della zootecnia, nonché il mantenimento delle diverse componenti del paesaggio agrario in esse presenti.

Nell'ambito delle aree di agricoltura mista a naturalità diffusa la pianificazione territoriale ed urbanistica si pone l'obiettivo di favorirne e migliorarne l'utilizzo in ragione degli elementi che le caratterizzano, con particolare riguardo alla funzione di aree di connessione ecologica, orientandone le trasformazioni verso il mantenimento o accrescimento della complessità e diversità degli ecosistemi rurali e naturali, A tal fine incoraggia l'applicazione di metodi, criteri e iniziative tali da valorizzare il ruolo dell'agricoltura nel mantenimento delle diverse specificità territoriali e della conservazione del paesaggio agrario in quanto valore aggiunto delle produzioni agricole tipiche e di qualità; favorisce la funzione ricreativa,

didattico-culturale e sociale e persegue, attraverso adeguate scelte localizzative, la compatibilità degli interventi di agricoltura intensiva con quelli relativi all'agricoltura specializzata biologica. Previene le attività che comportino l'alterazione del carattere identitario dei luoghi.

La metodologia adottata

Tra gli strumenti cartografici e i dati di nuova elaborazione che hanno permesso l'approccio sopra descritto, vanno ricordati in particolare il quadro d'unione dei fogli catastali con banca dati AVEPA e la nuova carta della copertura del suolo della Regione del Veneto.

Si tratta di un sofisticato strumento di analisi elaborato dal Settore Primario, su base catastale, comprendente i dati di dettaglio sulle colture, definiti per particella, raccolta dall'Agenzia Veneta per i Pagamenti in Agricoltura.

Nella identificazione cartografica delle diverse categorie di spazio rurale si è proceduto come segue:

1. intersezione dei fogli catastali con le classi GSE-Land/CCS, relative al territorio coltivato (21000, 22000, 24000 o relative sottoclassi)
2. dissolvenza delle classi scelte per foglio catastale (territorio coltivato)
3. join delle classi scelte (territorio coltivato) con la tabella dei fogli catastali
4. calcolo del rapporto fra classi scelte (territorio coltivato) e superficie totale del foglio
5. graduazione dei valori percentuali della superficie coltivata secondo la scala: 0-0.125, 0.125-0.25, 0.25-0.375, 0.375-0.5, 0.5-0.625, 0.625-0.75, 0.75-0.875, 0.875-1.00
6. sovrapposizione di alcuni layer del GSE-Land o CCS secondo la legenda allegata (pascoli, foreste, zone umide, acque, ecc.): 13100, 13200, 14100, 14200, 23000, 31000, 32000, 33000, 41000, 42000, 51000, 52000 (verificare)

7. individuazione e perimetrazione manuale delle categorie di aree agricole per superare l'automatismo derivante dall'uso, non interpretato, dei sistemi informativi geografici.

Sia la definizione delle categorie di aree, sia la loro delimitazione deriva da un processo di avvicinamento graduale, per esperimenti successivi, e dal costruttivo apporto del Settore Primario della Regione del Veneto, che ha contribuito alla definizione sia della parte teorica che della applicazione del metodo.

Il programma di sviluppo rurale 2014-2020

-Il Programma di sviluppo rurale (PSR) del Veneto approvato dalla Commissione europea il 26 maggio 2015 rappresenta uno dei numerosi tasselli che compongono il quadro complessivo degli strumenti attraverso i quali l'Unione europea si prefigge di orientare lo sviluppo dei suoi territori per il periodo di programmazione 2014-2020. Nel contesto più generale della Strategia Europa 2020, il PSR costituisce il principale strumento per lo sviluppo delle aree rurali, contribuendo direttamente alla realizzazione di un insieme predefinito di obiettivi comuni e condivisi. Il percorso ha seguito uno schema logico piuttosto ampio e complesso che ha consentito però di verificare e considerare le esigenze e le prospettive degli Stati membri in funzione esclusiva delle priorità di Europa 2020, comunemente ritenute urgenti e fondamentali per il futuro dell'Unione Europea.

Il PSR, che ha validità di sette anni, è il documento programmatico che ogni Regione italiana produce per poter utilizzare le risorse finanziarie che la Unione Europea assegna per l'ammodernamento delle zone rurali, per il miglioramento della competitività delle imprese e la sostenibilità ambientale, per la tutela e la salvaguardia del territorio e del paesaggio rurale, per la riduzione del divario in termini di servizi e di opportunità di occupazione delle aree svantaggiate. Il PSR veneto si articola in 6 Priorità fra quelle definite dall'Unione europea:

1. stimolare il trasferimento di conoscenze e l'innovazione;
2. potenziare redditività delle aziende agricole e competitività dell'agricoltura;
3. promuovere l'organizzazione della filiera alimentare e la gestione del rischio;
4. preservare, ripristinare e valorizzare gli ecosistemi;

5. promuovere l'utilizzo efficiente delle risorse e la transizione verso un'economia a basse emissioni;

6. promuovere l'inclusione sociale, la riduzione della povertà e lo sviluppo economico nelle zone rurali.

Le Priorità sono poi articolate in Focus area: la Regione del Veneto ne ha attivate 17 e ad ognuna di esse è assegnata una dotazione finanziaria e un obiettivo da raggiungere. Questi obiettivi vanno perseguiti attraverso delle specifiche Misure.

Le Misure comprendono una serie di interventi che contribuiscono alla realizzazione di una o più delle Priorità dell'Unione europea in materia di sviluppo rurale. Con il PSR ne sono state attivate 13.

1. Trasferimento di conoscenze e azioni d'informazione
2. Servizio di consulenza, di sostituzione e di assistenza alla gestione delle aziende agricole
3. Regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari
4. Investimenti in immobilizzazioni materiali
5. Ripristino potenziale produttivo agricolo
6. Sviluppo delle aziende agricole e delle imprese
7. Servizi di base e rinnovamento dei villaggi nelle zone rurali
8. Investimenti nello sviluppo delle aree forestali e miglioramento della redditività delle foreste
10. Pagamenti agro-climatico-ambientali
11. Agricoltura biologica;
13. Indennità a favore delle zone soggette a vincoli;
16. Cooperazione;

19. Supporto allo sviluppo locale di tipo partecipativo (LEADER);

In totale il PSR regionale gestirà 1.184.320,501 euro. Il 43% dei fondi proverranno dall'Unione europea, il 40% dallo Stato italiano e il 17% direttamente dalla Regione. Sono previsti due i vincoli principali di spesa: almeno il 30% delle risorse dovrà essere destinato ad Interventi di carattere ambientale e il 5% allo sviluppo locale delle aree rurali.

Rischi e fragilità ambientali

Premessa

A livello globale i governi stanno adottando, sia pure in maniera controversa e non unitariamente, degli impegni per la riduzione delle emissioni dei "gas serra", per cercare di invertire le tendenze in atto e ridurre le conseguenze negative dei cambiamenti climatici.

Peraltro è necessario che, anche nella pianificazione territoriale, si tenga conto del cambiamento del clima e degli effetti che questo può causare.

Gli effetti più evidenti sul territorio dei cambiamenti climatici possono essere così riassunti: desertificazione; riduzione del volume dei ghiacciai e della disponibilità idrica; impoverimento delle falde acquifere; fenomeni di erosione dovuti alla modificazione del carattere delle precipitazioni; sprofondamento ed erosione delle coste.

Il PTRC, quale strumento di governo del territorio, deve, prevedere le misure atte a prevenire e contrastare questi effetti. In particolare le azioni possono essere così sintetizzate:

- difesa delle coste con azioni di ripascimento e consolidamento dei litorali;
- difesa dei fiumi (specie nelle zone montane) con opere di regimazione e consolidamento degli alvei, usando di preferenza tecniche naturalistiche a basso impatto ambientale;
- consolidamento dei versanti per contrastare i fenomeni di erosione e di dilavamento dei suoli;
- creazione di bacini idrici da utilizzare come riserva per i periodi di crisi e come bacini di laminazione delle piene nei momenti di piogge intense e fenomeni alluvionali;
- organizzare e strutturare le aree urbanizzate per favorire la permeabilità dei suoli e rallentare il deflusso delle acque (tecniche utili anche ai fini della riduzione dell'inquinamento delle acque di origine diffusa);
- evitare la canalizzazione dei piccoli corsi d'acqua di pianura creando, invece, aree di espansione con piccoli bacini (nelle zone urbane possono essere usate allo scopo le aree a parco, unendone scopi ricreativi);
- prevedere aree da destinare alla riforestazione, per garantire un più ampio equilibrio ecologico (aumentare la capacità di assorbimento della CO₂).

Aria

Le criticità nel Veneto sono connesse ad alcuni inquinanti atmosferici che presentano livelli di concentrazione che eccedono gli standard normativi; ci si riferisce, in particolare, al particolato atmosferico PM10, agli idrocarburi policiclici aromatici (IPA) presenti nelle polveri, agli ossidi di azoto (NOX) ed all'ozono (O3). Per altri composti quali l'anidride solforosa (SO2) ed il monossido di carbonio (CO), le concentrazioni in aria sono ampiamente inferiori ai valori limite di legge grazie ai risultati positivi ottenuti dall'attuazione di politiche ambientali in materia di abbattimento degli inquinanti di origine industriale e di riduzione delle emissioni prodotte dagli autoveicoli, adottate a partire dalla fine degli anni '80. Altro esempio di efficacia delle strategie di riduzione delle emissioni in atmosfera in atto, è la regolamentazione del contenuto di benzene nelle benzine, misura che ha indotto un trend decrescente delle concentrazioni in aria a partire dall'anno 2000.

Le maggiori criticità sono rilevabili, ovviamente, nei capoluoghi di provincia e negli altri grandi centri urbani soprattutto per le emissioni dovute al traffico veicolare e agli impianti di riscaldamento.

Per intervenire sulla riduzione degli apporti inquinanti originati dal traffico stradale il Piano Regionale per la Tutela e il Risanamento dell'Atmosfera individua misure volte alla riduzione della domanda di trasporto privato, favorendo la realizzazione di infrastrutture per la mobilità collettiva (- la metropolitana di superficie che serve l'area compresa tra Venezia, Mestre, Padova, Treviso, Castelfranco, Quarto D'Altino e con lotti successivi, anche altre parti del sistema insediativo; una volta completata consentirà una sensibile riduzione del traffico veicolare privato e un flusso molto più fluido della grande massa di utenti che, all'interno di quest'area, si spostano quotidianamente per motivi di lavoro, studio, e altro). Inoltre lo stesso piano include misure per la riduzione delle emissioni da riscaldamento

domestico, fonte significativa di emissione di particolato, incentivando misure di risparmio energetico e favorendo la diffusione di impianti termici a basso impatto ambientale.

Suolo

Nel Veneto una prima ricognizione sistematica, effettuata con metodologie standard, delle caratteristiche dei suoli ad una scala di riconoscimento (1:250.000) si è conclusa nel 2003. Questa prima base informativa, unitamente ad altre basi-dati relative alle fonti di pressione sul suolo, ha consentito di fare il punto della situazione in merito ad alcune criticità rilevate sul territorio della Regione Veneto, facendo riferimento alle potenziali criticità evidenziate nella Strategia Tematica Europea per la Protezione del Suolo approvata dalla Commissione Europea (COM/2006/231).

In particolar modo si evidenziano impermeabilizzazione e consumo di suolo nelle aree dei comuni delle cinture urbane dei capoluoghi di pianura e della fascia pedemontana nelle province di Treviso e Vicenza, dove maggiore è stato lo sviluppo industriale, ed in cui più intensa è stata l'attività di escavazione di materiali ghiaiosi.

Per quanto riguarda l'erosione si manifestano evidenti fenomeni in presenza di eventi meteorologici di una certa intensità, anche in aree con dislivelli poco accentuati, in particolare dove i suoli hanno tessiture limose ed una maggiore tendenza al degrado strutturale.

Nell'ambito delle attività collegate alla redazione della carta dei suoli del Veneto in scala 1:250.000 è stata realizzata una "carta del rischio di erosione" in cui sono state evidenziate le aree maggiormente interessate al fenomeno.

Tutte le aree in pendenza hanno un rischio di erosione potenziale (se non considera la copertura vegetale) da medio a molto elevato; in presenza di adeguata copertura (foreste, prati) il rischio effettivo è molto limitato e circoscritto alle aree vallive e

collinari coltivate; in particolare la Valbelluna, le colline della pedemontana trevigiana e veronese e i Colli Berici ed Euganei; particolarmente importante risulta quindi il tipo di uso del suolo e le tecniche di gestione adottate.

Per quanto riguarda la diminuzione di sostanza organica, valori compresi tra 1,7 e 2,6% sono da considerarsi la normalità e comunque una situazione accettabile ai fini della fertilità dei suoli, mentre valori inferiori a 1,7% (riscontrabili nel 25-30% dei suoli di pianura) sono da ritenere problematici per mantenimento di un adeguato livello di fertilità.

Tali situazioni sono più diffuse nella bassa pianura delle province di Vicenza e Verona e, in misura minore, delle province di Venezia, Padova e Rovigo.

Il carico zootecnico continua ad essere il maggiore responsabile delle situazioni più critiche di contaminazione diffusa da nutrienti (azoto e fosforo) dei suoli, e di conseguenza delle acque superficiali e sotterranee, spesso perché alla distribuzione dei reflui zootecnici (letami e liquami) si accompagna una normale concimazione minerale, che diventa eccessiva quando non tiene conto degli elementi nutritivi già apportati con i reflui.

Nel territorio di pianura i dati dei terreni sono stati utilizzati per una prima valutazione della capacità protettiva dei suoli nei confronti delle acque profonde, della capacità cioè del suolo a funzionare da filtro degli elementi nutritivi apportati con le concimazioni minerali ed organiche.

Le meno protettive, e quindi con più elevato rischio di percolazione, sono le aree di alta pianura delle province di Treviso, Padova e Vicenza.

La contaminazione puntuale dei suoli è, invece, concentrata in aree circoscritte legate alla produzione industriale o ad attività di smaltimento dei rifiuti di origine industriale.

L'ARPAV ha realizzato un "sistema informativo" contenente i dati relativi ai siti potenzialmente contaminati con relativa georeferenziazione. Sono stati individuati 567 siti, escluso il sito di interesse nazionale rappresentato dall'area di Porto Marghera (VE). La tipologia dei siti contaminati è rappresentata soprattutto da siti industriali dismessi o attualmente in attività, dalle aree limitrofe alle stazioni di servizio e da ex discariche.

Ultimo fattore di criticità è la presenza di suoli salini nel Veneto dovuta principalmente all'intrusione dell'acqua del mare nelle acque sotterranee a causa della subsidenza provocata, tra l'altro, dagli emungimenti delle falde per scopi irrigui o industriali e dalla bonifica, effettuata in tempi passati, dei suoli paludosi salmastri nelle zone lagunari. Informazioni raccolte dalla "carta dei suoli" in scala 1:250.000 hanno permesso di stimare la presenza di situazioni più critiche nella parte meridionale della provincia di Venezia, fino all'interno delle province di Padova e Rovigo, e nel delta del Po. Fenomeni significativi sono registrati nell'area nord-orientale della provincia di Venezia.

Radon

La Regione Veneto ha promosso nel 1996 una campagna di rilevamenti sul territorio regionale per individuare le aree con elevati livelli di "radon indoor" e poter focalizzare, su queste zone a rischio, futuri interventi di risanamento e prevenzione.

L'indagine è stata condotta da ARPAV e coordinata dal Centro Regionale Radioattività (CRR) in collaborazione con i Dipartimenti Provinciali e si è conclusa nel 2000 con una prima mappatura del territorio regionale e una preliminare individuazione di aree con livelli elevati di "radon indoor".

L'obiettivo dell'indagine regionale è stato quello di individuare le aree in cui il fenomeno ha un impatto maggiore in termini di numero assoluto e percentuale di abitazioni che possono definirsi a rischio.

Il territorio veneto oggetto del monitoraggio è stato suddiviso, in base alle carte tecniche regionali, in unità di campionamento costituite da rettangoli di griglia di 6,5 per 5,5 chilometri, e all'interno di ciascuna unità si è stabilito di effettuare misure della durata di un anno in almeno cinque abitazioni.

In tal modo è stata costituita la mappa, che indica le percentuali di abitazioni in cui il livello di radon supera i 200 Becquerel per metro cubo, valore oltre il quale adottare azioni di rimedio per le abitazioni.

Le aree individuate a maggior potenziale di radon si trovano essenzialmente nella parte settentrionale della provincia di Belluno e Vicenza, nonché in alcune zone della provincia di Treviso e nei Colli Euganei a Padova. Si sottolinea che la definizione delle mappe di potenziale rischio radon, presentata nel rapporto, deve essere considerata comunque come preliminare; l'identificazione delle aree a rischio radon individuata dalla Regione (DGRV. n. 79 del 18/01/02) sarà soggetta a verifiche nel tempo, anche per tenere conto delle indicazioni in materia che saranno fornite a livello nazionale dalle sedi competenti.

Rifiuti

Nell'ultimo decennio i principali indici di qualità ambientale relativi ai rifiuti hanno fatto registrare nel Veneto un costante, generale miglioramento.

La Regione Veneto si colloca, infatti, non solo in ambito italiano, ma anche europeo, in posizione di eccellenza per la raccolta differenziata dei rifiuti urbani (RU) con una quantità per il 2016 paria al 67,1% (superando l'obiettivo del 65% previsto entro il 31.12.2012 dal D.Lgs. n. 152/2006) e nella gestione dei rifiuti speciali (RS).

L'introduzione di sistemi di gestione sempre più efficaci ha favorito la riduzione dei rifiuti da collocare in discarica e la diffusione in tutta la Regione del Veneto della raccolta separata della frazione organica, che nel 2016 copre ormai il 99% dei comuni. Le politiche ambientali attuate in

questo comparto hanno avviato e contribuito positivamente a questa trasformazione, utilizzando al meglio le risorse disponibili e ricorrendo intelligentemente alla leva degli incentivi in campo fiscale nell'applicazione dell'ecotassa. L'adozione di sistemi di raccolta domiciliari per la frazione organica e residua, oltre che per le altre frazioni (quali carta, plastica, vetro e lattine), hanno permesso di contenere la produzione di Rifiuti Urbani, che negli ultimi anni non ha presentato incrementi significativi, nonostante il Veneto sia una delle regioni con i consumi delle famiglie più alti nel panorama nazionale. La produzione pro-capite giornaliera attualmente si attesta su 1,246 kg/ab*giorno e rappresenta uno dei valori più bassi in Italia.

Il ricorso ad altre iniziative, come l'apertura di aree attrezzate per il ricevimento delle varie tipologie di materiali, abitualmente non raccolte sul territorio, hanno contribuito a ridurre la pericolosità del rifiuto residuo o come la promozione della pratica del compostaggio domestico, ha permesso di ridurre i quantitativi di rifiuti abitualmente gestiti dai Servizi di igiene. La produzione di rifiuti speciali non pericolosi, si è attestata nel 2015 (ultimo dato disponibile) ad un quantitativo totale di circa 7,7 milioni di tonnellate, al netto dei rifiuti derivanti da costruzione e demolizione. Nel 2015, come peraltro nei cinque anni precedenti, la provincia con la massima produzione e incidenza di rifiuti speciali non pericolosi è quella di Verona (26% del totale dei RS non pericolosi) per la presenza di attività di lavorazione della pietra, seguita di Vicenza (21% del totale), per la presenza di attività metallurgiche e del polo conciario.

Nel corso del 2015, in Veneto, sono state prodotte 921.813 t di rifiuti speciali pericolosi, pari all'11% della produzione totale di rifiuti speciali, con un aumento rispetto al 2014 del 7%. La provincia con la massima produzione e incidenza di rifiuti speciali pericolosi è quella di Vicenza (213.887 t, pari al 23% del totale di RS pericolosi), per la presenza di

distretto industriale conciario della Valle del Chiampo e l'industria farmaceutica seguita dalla Provincia di Venezia (181.727 t, pari al 20% del totale) per la presenza del polo chimico di Marghera.

Nel Veneto, peraltro, anche il settore del recupero, per i rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi, risulta ben sviluppato; ha consentito nel 2015 il recupero di 6.212.496t, pari al 72% del totale dei rifiuti gestiti, avviati prioritariamente al recupero delle sostanze inorganiche, al recupero delle sostanze organiche e al recupero di metalli, e, in maniera meno rilevante al recupero di energia per un totale di 260.000 t circa.

Acque interne

Il territorio del Veneto è fortemente antropizzato, industrializzato e sfruttato a scopi agricoli; è quindi evidente l'importanza di analizzare le pressioni sul sistema idrico, sia di tipo qualitativo che quantitativo (prelievi idrici a scopi civili, agricoli ed industriali).

Si tratta di pressioni puntiformi, quali gli scarichi di impianti di depurazione di acque reflue urbane, gli scarichi industriali, le derivazioni idriche, e di pressioni diffuse, derivanti principalmente dall'utilizzo di concimi, reflui zootecnici e diserbanti in agricoltura o dal dilavamento di superfici impermeabili ad opera delle acque di pioggia.

Relativamente al sistema fognario-depurativo le maggiori criticità sono dovute agli agglomerati urbani di maggiori dimensioni ancora carenti in termini di collettamento e/o depurazione (Padova e Treviso, ma anche Verona, Vicenza ed altri) con conseguente impatto rilevante sulla qualità dei fiumi e delle acque marine prossime alle foci. Rilevanti criticità dovute a pressioni di carattere industriale sono presenti nel bacino del Fratta-Gorzone, nel Bacino Scolante nella laguna di Venezia e nel Fissero-Tartaro-Canalbianco.

Ai fini di tutela dei corpi idrici dalle pressioni puntuali la Regione individua le "aree sensibili" e le "zone omogenee di protezione dall'inquinamento".

L'inquinamento diffuso di origine agricola è maggiormente presente nelle zone con attività agro-zootecnica più intensiva (in prima approssimazione nell'alta e media pianura) ed impatta sia i corpi idrici superficiali che i sotterranei, con la contaminazione da nitrati anche dalle acque di risorgiva.

Ai fini di tutela dei corpi idrici dai nitrati e da prodotti fitosanitari la Regione, ai sensi della Direttiva 91/676/CEE, individua le "zone vulnerabili".

Attraverso l'indice LIMeco, introdotto dal D.M. 260/2010, è possibile descrivere lo stato trofico dei fiumi. Nell'anno 2016, il 44% dei corpi idrici monitorati ha presentato un valore di LIMeco corrispondente a una classe di qualità Buona o Elevata. La classe migliore (Elevata) è stata riscontrata nella maggior parte dei corpi idrici del Piave dell'Adige e sui territori montani dei bacini di Brenta, Bacchiglione. La maggior parte dei siti in stato Sufficiente (34% sul totale) appartiene al bacino scolante nella laguna di Venezia, al bacino Fissero-Tartaro-Canalbianco, al bacino Bacchiglione di pianura e al bacino Sile, mentre la maggior parte dei siti in stato Scarso (21%) appartiene al bacino scolante nella laguna di Venezia e ai bacini Bacchiglione, Sile e Fratta Gorzone. Si tratta di piccoli corsi d'acqua di pianura che risentono di un maggiore apporto di nutrienti. E' stato rilevato lo stato Cattivo in soli due casi: scolo Rialto nel bacino Bacchiglione e Fiumicello Piganzo nel bacino Fissero Tartaro Canalbianco.

In generale i bacini idrografici maggiormente compromessi dal punto di vista trofico (con più stazioni in stato Sufficiente, Scarso e Cattivo) sono il bacino scolante nella Laguna di Venezia, il Bacchiglione, il Fissero-Tartaro-Canalbianco e il Fratta Gorzone al contrario di Piave, Adige e Brenta dove prevale lo stato Elevato o Buono.

La classificazione dei corpi idrici lacustri in base all'indice LTLecco, che ne misura lo stato trofico, si basa sull'elaborazione dei dati relativi a un periodo minimo di tre anni. L'indice LTLecco, relativo all'anno 2016, misurato in dodici laghi e 13 stazioni (solo nel lago di Garda, parte veneta, sono presenti due siti di monitoraggio), evidenzia come la maggior parte dei laghi monitorati si attestò al livello Buono o Elevato, mentre ai restanti laghi di Lago, Santa Maria e Frassinò è stato attribuito un livello Sufficiente.

Lo stato chimico delle acque sotterranee presenta, in generale, un'ottima qualità di base, compromessa localmente e nelle zone più vulnerabili dell'alta e media pianura, da inquinamenti di origine agricola (nitrati e prodotti fitosanitari) ed industriale (metalli pesanti e composti organo-alogenati).

Il sistema idrogeologico regionale condiziona talora la qualità delle acque sotterranee nelle zone di bassa pianura, con arricchimento naturale di particolari sostanze chimiche quali Arsenico, Ferro ed Ammoniaca.

Lungo la fascia costiera le acque dolci interne risentono della così detta "risalita del cuneo salino".

L'approvvigionamento e l'utilizzo delle risorse idriche destinate alla potabilizzazione è assoggettato al disegno strategico regionale, al fine di garantire l'omogeneità delle caratteristiche qualitative delle acque destinate al consumo umano per la totalità della popolazione. Allo scopo sono indicate nel Piano regionale di Tutela delle acque, approvato con DCR 107/2009, "le aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano" con i relativi vincoli e le "aree di primaria tutela quantitativa degli acquiferi".

In tal senso va in generale evidenziata la necessità di assicurare nei bacini l'equilibrio del bilancio idrico, in diversi casi compromesso da prelievi eccessivi, tenendo conto dei fabbisogni, delle disponibilità, del deflusso minimo vitale, della

capacità di ravvenamento della falda e delle destinazioni d'uso della risorsa, compatibili con le relative caratteristiche qualitative e quantitative.

La normativa comunitaria, in particolare la Direttiva 2000/60/CE e la normativa nazionale in materia di tutela delle acque, individuano le scadenze temporali alle quali i corpi idrici significativi devono raggiungere il "buono stato ecologico" definito sulla base di parametri chimici, biologici e microbiologici, oltreché quantitativi, e demanda ai Piani di Tutela delle Acque regionali, specifici Piani di settore, l'individuazione dei percorsi normativi-regolamentari, delle priorità di intervento, del regime vincolistico, in altre parole degli strumenti atti a conseguire nei tempi e modi previsti gli obiettivi di qualità, oltreché delle eventuali deroghe.

Il Piano di tutela delle acque

Il Piano di tutela delle Acque, approvato con DCR n.107 del 5/11/2009, e s.m.i. è uno strumento di programmazione e gestione delle problematiche idrauliche che mediante l'adeguata conoscenza delle emergenze idrauliche, in particolare della rete di smaltimento delle acque meteoriche, permette in ambito comunale o sovra comunale di individuare le eventuali criticità idrauliche e conseguentemente di pianificare le loro potenziali soluzioni.

I caratteri innovativi del Piano si identificano nell'attenta analisi e nel monitoraggio aggiornato del territorio, in particolare per gli aspetti idraulici, nell'accertamento delle competenze sui diversi corsi d'acqua e nella predisposizione delle eventuali azioni da porre in essere per la tutela dei luoghi.

Il Piano persegue principalmente i seguenti obiettivi:

- integrazione delle analisi relative all'assetto del suolo con quelle di carattere idraulico e in particolare della rete idrografica minore;

- individuazione delle principali criticità idrauliche dovute alla difficoltà di deflusso per carenze della

rete minore (condotte per le acque bianche e fossi privati) e le misure da adottare per l'adeguamento della suddetta rete minore, da realizzare senza gravare ulteriormente sulla rete di valle;

- individuazione delle misure per favorire l'invaso delle acque piuttosto che il loro rapido allontanamento allo scopo di evitare il trasferimento a valle delle criticità idrauliche;

- individuazione, previo accordi con il competente Consorzio di Bonifica e in coordinamento con gli altri comuni interessati dal bacino, delle problematiche idrauliche conseguenti alla insufficienza della rete di bonifica e delle soluzioni nell'ambito del bacino idraulico;

- individuazione dei criteri per una corretta gestione e manutenzione della rete idrografica minore, al fine di garantire nel tempo la perfetta efficienza idraulica;

- individuazione di "linee guida" da adottare per la progettazione e realizzazione dei nuovi interventi edificatori che possano creare un aggravio della situazione di "rischio idraulico" presente nel territorio (tombinamenti, ponti, parcheggi, lottizzazioni, impermeabilizzazioni ecc...).

Rischio idrogeologico e sicurezza Idraulica

La sicurezza idraulica nella Regione del Veneto

Il problema della sicurezza idraulica è stato costantemente uno dei più rilevanti nella Regione Veneto tanto da condizionarne talora lo sviluppo.

La presenza di estese superfici soggiacenti al livello medio del mare, le modeste pendenze idrauliche disponibili fra la fascia di pianura ed i recapiti a mare, i corsi d'acqua pensili per lunghi tratti sul piano campagna, le estese aste fluviali montane e collinari a regime torrentizio hanno da sempre reso necessaria una serie estremamente complessa ed articolata di interventi.

La pericolosità idraulica nel territorio regionale può essere analizzata attraverso una serie di elementi di natura fisica e strutturale e desumibile dalle elaborazioni eseguite in materia.

Superfici soggiacenti al livello medio del mare ed a deflusso meccanico

Fra le aree a pericolosità idraulica assumono particolare rilievo le superfici al di sotto del livello medio del mare e le superfici a sollevamento meccanico. Le zone al sotto del livello del mare risultano nella Regione del Veneto pari a circa 150'000 ha e rappresentano una consistente percentuale del territorio regionale, dell'ordine del 9%. Esse si localizzano prevalentemente in due zone: a sud della Laguna di Venezia fino a comprendere anche il Delta del Po ed a nord-est della Laguna fino al confine con il Friuli Venezia Giulia (Fig. 1).

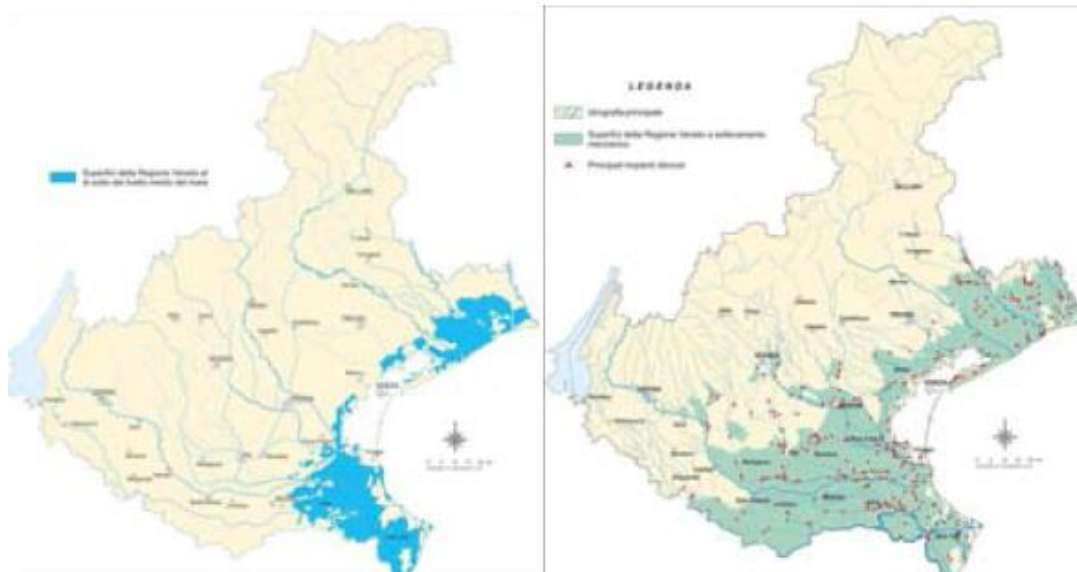
Intervalli	Superficie [ha]	Superficie urbana al di sotto del livello medio del mare [ha]	Superficie agricola, boscata e semi naturale al di sotto del livello medio del mare [ha]
0/-1 m s.m.	95'632	4'746	90'824
-1/-2 m s.m.	23'619	335	23'283
-2/-3 m s.m.	30'307	388	29'919
-3/-4 m s.m.	2'147	5	2'142
Totale	151'705	5'474	146'168

Tabella 1 Suddivisione in intervalli delle superfici al di sotto del livello medio del mare nella Regione Veneto

A partire dalla costa del Mare Adriatico, le aree al di sotto del livello del mare si estendono per una ventina di chilometri nell'entroterra nella zona a nord della Laguna di Venezia e per una lunghezza pressoché doppia nel Delta del Po. Le quote minime, dell'ordine di 4 m al di sotto del livello medio del mare, si raggiungono in alcune zone del Delta del Po ed a sud della Laguna di Venezia. Da rilevare come in presenza di suoli a tessitura prevalentemente torbosa l'abbassamento delle

territoio. In totale le superfici a sollevamento meccanico risultano pari a circa 495'000 ha, corrispondenti quasi alla metà della superficie di pianura (Fig. 2).

Risulta interessante sottolineare come 42'225 ha di superficie urbana, pari al 34% della superficie urbana totale dei comprensori classificati di bonifica, si trovino in aree a deflusso meccanico. All'interno di ogni comprensorio, inoltre, la percentuale di superficie urbanizzata situata in



Figg 1 e 2. Superfici della Regione Veneto al di sotto del livello medio del mare; 2 Superfici della Regione Veneto a sollevamento meccanico ed ubicazione dei principali impianti idrovori

superfici costituisca un fenomeno destinato a proseguire nel tempo, che per alcune zone è stimato compreso tra uno e tre centimetri all'anno. Ad oggi, risulta pari a circa 11'800 ha la superficie interessata da subsidenza, compresa per quasi il 90% in zone al di sotto del livello medio del mare.

Le superfici a sollevamento meccanico risultano assai più estese di quelle al di sotto del livello medio del mare, principalmente in relazione ai modesti gradienti idraulici disponibili nella fascia di pianura e delle notevoli difficoltà di deflusso per ragioni connesse con i caratteri morfologici del

zone a deflusso meccanico può variare sensibilmente: ad esempio nel comprensorio del Consorzio di bonifica Adige Po è pari al 6%, mentre nel comprensorio del Consorzio di bonifica Acque Risorgive raggiunge il 20% (Tabella 2).

Le alluvioni storiche

La Regione Veneto è risultata oggetto di estesi allagamenti nel corso di alluvioni storiche, ed in particolare di quelle del 1882, 1951, 1966, 2007 e 2010, e di quelle più contenute relative agli anni 1957 e 1960.

Consorzio di Bonifica	Superficie a deflusso meccanico [ha]	Superficie urbanizzata a deflusso meccanico [ha]	Superficie agricola, boscata e semi naturale a sollevamento meccanico [ha]
Veronese	37	0	37
Adige Po	12 1240	7 087	113 932
Delta Po	51 421	2 663	48 599
Alta Pianura Veneta	26 301	2 190	24 053
Brenta	5 096	795	4 300
Adige Euganeo	95 936	5 244	90 659
Bacchiglione	39 398	7 233	32 093
Acque Risorgive	35 912	7 291	28 566
Piave	22 430	1 960	20 444
Veneto Orientale	97 190	7 762	89 305

Tabella 3 Uso del suolo nell'ambito delle superfici a deflusso meccanico nei comprensori dei Consorzi di bonifica della Regione del Veneto

Evento		2007	2010
Aree modellate artificialmente [ha]	Urbane [ha]	1 219	1 570
	Industriali e commerciali [ha]	914	178
Aree agricole [ha]	Seminative [ha]	6 477	25 059
	Allevamento [ha]	893	1 861
Aree boscate, ambienti semi-naturali, aree umide [ha]		231	1 725
TOTALE		9 734	30 394

Tabella 2 Aree allagate dall'evento del 2007 nella zona di Mestre e nel corso dell'alluvione del novembre 2010 suddivise per uso del suolo

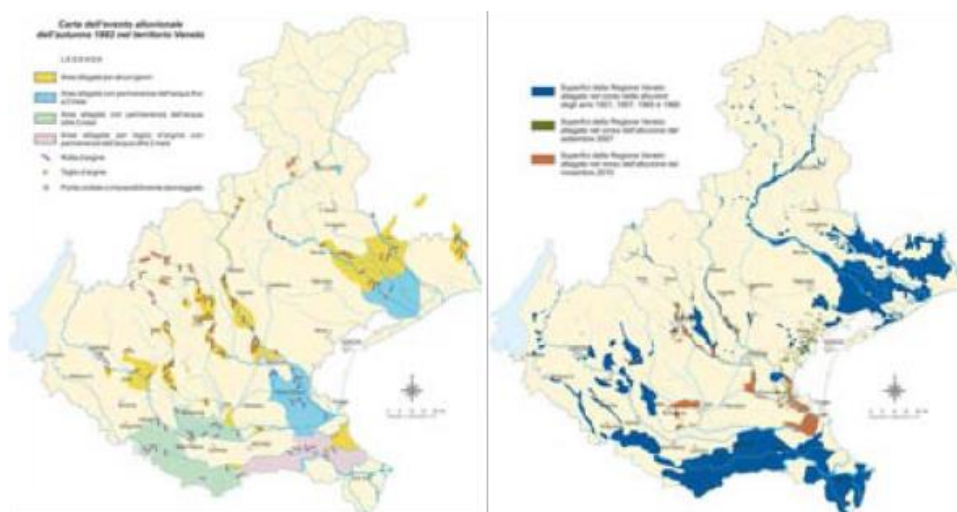


Figura 3 e 4 Allagamenti verificatisi durante l'evento di piena del 1882. Superfici della Regione Veneto allagate dalle principali alluvioni verificatisi nel corso degli ultimi sessant'anni.

L'alluvione del 1882 maturò in un ambiente idrografico alquanto differente da quello attuale e può essere ricordata come l'ultimo evento a ridosso del periodo di glaciazione che investì le Alpi intorno alla metà dell'Ottocento. Questa alluvione interessò gran parte della Regione Veneto e risultò particolarmente grave nelle Province di Verona e Rovigo non solo per la vastità delle superfici allagate, ma soprattutto per i tempi di permanenza

una superficie di quasi 10'000 ha, costituita per il 22% aree appartenenti a zone urbanizzate e per il 75.5% zone agricole e di allevamento (Fig. 4).

L'evento di piena più recente risale al 2010, con allagamento di oltre 30'000 ha di territorio nelle provincie di Padova Vicenza e Verona e con rotture arginali dei fiumi Frassinè e Bacchiglione (Tabella 3). Nella figura 4 sono riportate le superfici della Regione Veneto allagate dalle principali piene

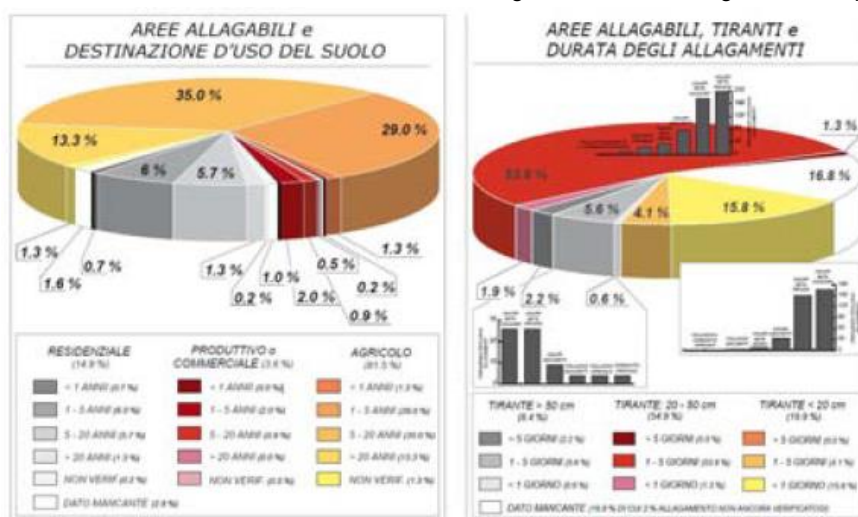


Figura 5 e 6. Frequenza di allagamento delle superfici appartenenti ai comprensori di bonifica della Regione veneto distinte in agricole residenziali e produttive o commerciali; Tiranti e durate caratteristici dell'ultimo allagamento registrato per le superfici allagabili censite all'interno dei comprensori di bonifica della Regione Veneto

delle stesse che si estesero ad oltre due mesi. (Fig.3). Va considerato a tale riguardo che solo in seguito si ebbe il grande sviluppo degli impianti idrovori nella Regione che consentirono un più rapido smaltimento di acque derivanti da esondazioni.

Di particolare rilevanza furono le alluvioni successive al 1882, sviluppatasi in un ambiente maggiormente simile a quello attuale, negli anni 1951, 1966, 2007 e 2010, nonché quelle più contenute relative agli anni 1957 e 1960. Per quanto riguarda gli allagamenti più recenti, nel 2007 a seguito di una pioggia eccezionale verificatesi nella zona di Mestre, rimase allagata

verificati sia partire dal 1951.

La rete idraulica minore di pianura

La Regione Veneto è interessata da una fitta rete idraulica minore costituita da reti di fognatura bianca e da reti di bonifica, spesso fra loro interconnesse. La struttura della bonifica idraulica è caratterizzata dalla presenza di oltre 17'800 km di collettori, prevalentemente ad uso promiscuo di bonifica e di irrigazione, e di un numero assai elevato di impianti idrovori, pari a 390, di portata fino a 60 m³/s.

Le reti di canali demaniali, attraverso un tessuto capillare della densità media di 1.58 km per km² di superficie drenata esplicano in maniera diffusa,

oltre alle tradizionali funzioni di drenaggio e di apporto di acque irrigue, una efficace azione di disinquinamento e di diluizione delle concentrazioni di inquinanti presenti nelle acque reflue.

Risulta da un'indagine che, nel territorio classificato di bonifica esteso su una superficie collinare e di pianura di circa 1'170'000 ettari, sono quasi mille le aree soggette a pericolosità idraulica e interessano una superficie complessiva di 86'000 ettari. Come illustrato nel grafico di Figura 5, le criticità si concentrano principalmente in terreni a prevalente uso agricolo (81.5%); a seguire sono soggette ad allagamenti le aree residenziali (14.9%) e le aree produttive o commerciali (3.6%).

Il grafico di Figura 6 pone in evidenza l'entità dei fenomeni di allagamento, quantificandoli in termini

di tiranti d'acqua superficiali e di permanenza di tali tiranti. Il grafico illustra inoltre in modo dettagliato quali siano le cause degli allagamenti.

Sulla base dei tiranti d'acqua nelle zone allagate sono state definite tre diverse classi di allagamento: allagamenti con tiranti superiori ai 50 centimetri, che costituiscono l'8.4% degli eventi segnalati; allagamenti caratterizzati da altezze d'acqua comprese tra 20 e 50 centimetri, che rappresentano ben il 55% e quindi la prevalenza degli episodi registrati; allagamenti contraddistinti da tiranti inferiori a 20 centimetri, i quali costituiscono il 20% del numero totale delle situazioni di inondazione. Per ciascuna classe di tiranti è possibile operare una ulteriore distinzione in termini di durata dell'allagamento, distinguendo

Consorzio	Numero di botti a sifone	Consorzio	Numero di botti a sifone
Veronese	73	Adige Euganeo	62
Adige Po	32	Bacchiglione	30
Delta del Po	2	Acque Risorgive	75
Alta Pianura Veneta	97	Piave	61
Brenta	9	Veneto Orientale	18

Tabella 4 Botti a sifone nelle reti idrauliche gestite dai Consorzi di bonifica nella Regione Veneto.

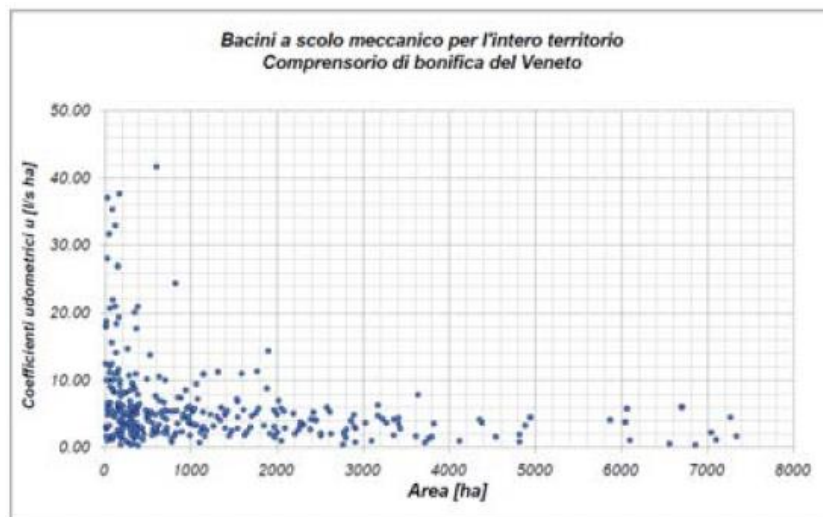


Grafico 1 Relazione tra l'area tributaria degli impianti idrovori ed il rispettivo coefficiente udometrico.

tra inondazioni di durata superiore ai 5 giorni, compresa tra 1 e 5 giorni ed inferiore ad un giorno.

Il grafico pone in evidenza come la maggior parte degli allagamenti registrati nella Regione, pari al 54% degli eventi segnalati, sia caratterizzato da tiranti compresi tra i 20 e i 50 cm e da durate variabili tra 1 e 5 giorni. Tali eventi risultano prevalentemente determinati dall'insufficienza della rete privata e consortile, o in minor misura dall'insufficienza dei manufatti. Si può inoltre notare come risultino numerosi anche gli allagamenti caratterizzati da bassi tiranti, inferiori a 20 cm, e da durate inferiori ad 1 giorno, i quali rappresentano il 16% degli eventi registrati. Anche in questo caso le principali cause risultano essere l'insufficienza della rete consortile e privata ed in minor misura l'insufficienza di manufatti.

Da menzionare, fra tali insufficienze, quelle degli impianti idrovori, in numero di 390 per un totale di 1'834 m³/s di portata sollevata. Una percentuale rilevante degli impianti idrovori richiede interventi di adeguamento e di potenziamento, prevalentemente a causa dell'insufficienza delle pompe che non sono in grado di sopperire all'aumento dei coefficienti udometrici, come si può notare dal grafico 1, redatto nel campo relativo a superfici scolanti massime di 8'000 ettari ed a coefficienti udometrici massimi di 50 l/s ha, trascurando quindi punti singolari per condizioni morfometriche locali o regimi di funzionamento particolari.

I coefficienti udometrici, scarsamente influenzati dalle superfici di bacini sottesi, risultano prevalentemente compresi nell'intervallo di 3-6 l/s ha, valore non cautelativo se rapportato all'entità di recenti eventi atmosferici, ma talora critico per quanto attiene alle capacità ricettive dei corpi idrici di scarico.

Emerge inoltre dai dati raccolti come gli impianti idrovori siano in parte insufficienti dal punto di vista dell'alimentazione di emergenza; molte sono infatti le idrovore non ancora dotate in maniera adeguata di gruppi elettrogeni funzionanti in grado di intervenire in caso di interruzione dell'alimentazione della corrente elettrica.

Oltre ai problemi di ridotti valori di portata, possono essere ricordate nell'ambito dei possibili motivi di crisi degli impianti di sollevamento aspetti di varia natura, come la allagabilità a seguito di rotture arginali di corsi d'acqua pensili, che ne può protrarre una mancata funzionalità.

La vetustà di alcuni impianti rende inoltre necessaria la verifica agli effetti di sollecitazioni sismiche, che in alcuni casi potrebbero causarne un protratto fuori servizio.

Altro effetto di potenziale marcata pericolosità idraulica nelle reti minori, ed al tempo stesso in quelle di competenza regionale, è data dalla presenza delle botti a sifone, valutate in circa 500, la maggior parte delle quali costruiti su canali gestiti dai Consorzi di bonifica (Tabella 4).



A sinistra L'idrovora di Cavanello Po, impianto di maggior portata nella Regione Veneto; a destra Potenziamento dell'idrovora Mazzorno di Adria

La pericolosità di una botte a sifone può essere sostanzialmente ricondotta a due cause: il crollo della botte, con conseguente interruzione del deflusso delle acque, o l'insufficienza idraulica, con rigurgito a monte. Entrambe queste cause derivano dalla vetustà delle botte, sia sotto il profilo strutturale, in quanto la quasi totalità delle botti è realizzata in muratura, sia per quanto concerne l'aspetto idraulico, essendo state dimensionate per portate non adeguate a fronteggiare gli attuali eventi di piena.

Da rilevare l'effetto negativo che l'insufficienza dei collettori e delle opere di bonifica in generale può generare sugli scarichi fognari e, attraverso questi, sugli ambienti urbani.

Oltre alle funzioni di difesa idraulica, alle reti di bonifica vengono attribuiti ulteriori potenzialità, in particolare in ambito di qualità delle acque.

Nella Regione Veneto risulta diffusa l'esigenza di favorire un miglioramento della qualità delle acque ed in particolare una riduzione dei nutrienti, azoto e fosforo, in esse contenuti anche mediante un opportuno incremento delle sezioni idrauliche ed una idonea gestione della rete di bonifica capillarmente presenti nei comprensori di pianura. Pertanto l'incremento dei volumi di invaso praticato a tale scopo può assolvere ad una funzione anche a fini della laminazione delle piene nelle reti minori.

Le potenzialità delle reti di bonifica in tale ambito risultano notevoli, in ragione della estensione delle stesse e della vasta dotazione di manufatti di regolazione e sono state sviluppate in modo particolare nel bacino scolante della Regione Veneto. Le tecniche adottate per il trattamento di fonti di inquinamento diffuso sono state rivolte in particolare alla realizzazione di aree umide, con esperienze significative quali l'opera realizzata a Ca' di Mezzo di Codevigo della superficie di circa 30 ha.

I Piani di Assetto Idrogeologico

Le informazioni di carattere morfologico e storico relative alla pericolosità di zone della Regione Veneto possono fornire utili elementi di valutazione in tale ambito. Di utilità ancora maggiore per la rappresentazione delle criticità a livello regionale risulta la documentazione prodotta dalla Regione o dalle Autorità di Bacino, derivante da studi di varia natura ed in particolare dai Piani di Assetto Idrogeologico (P.A.I.)

I Piani di Assetto Idrogeologico che individuano le maggiori criticità idrogeologiche del territorio Regionale, essenzialmente derivano dall'applicazione di quanto disposto dalla ormai abrogata legge quadro sulla difesa del suolo n. 183 del 18 maggio 1989, e dalla Legge 3 agosto 1998, n. 267, volta alla prevenzione del rischio



Bacino di fitodepurazione di Ca' di Mezzo di Codevigo (PD)

idrogeologico, ora confluite nel codice ambientale, D. Lgs. 3 aprile 2006, n.152, che ha fornito una revisione complessiva della normativa ambientale e fra l'altro un generale riordino della materia relativa alla difesa del suolo, recependo la Direttiva della Comunità Europea 2000/60/CE.

La legislazione comunitaria, peraltro, con la direttiva alluvioni 2007/60/CE, recepita dallo stato italiano con D. Lgs. 23 febbraio 2010, n. 49, ha confermato la necessità di ridurre al minimo gli effetti dannosi provocati dalle inondazioni, sempre più frequenti con il cambiamento del clima, mediante una protezione comune dal rischio alluvioni.

La L.183/1989, aveva previsto la suddivisione del territorio Veneto in sette ambiti, governati da Autorità di Bacino.

Oggi, l'articolo 64 del D. Lgs n.152/06 prevede la ripartizione del territorio nazionale in distretti idrografici, e, a questo proposito, la regione Veneto risulta afferente al Distretto Idrografico delle Alpi Orientali e al Distretto Idrografico Padano.

Nell'attesa della piena operatività delle Autorità di Distretto, che hanno il compito di governare le nuove unità territoriali, il decreto legge n. 208 del 30 dicembre 2008 convertito con modificazioni in Legge 27 febbraio 2009, n. 13 ha, peraltro, disposto che le relative attività siano svolte dalle Autorità di Bacino Nazionali.

Nella Regione Veneto le Autorità di Bacino operanti sono sei: Autorità di Bacino Nazionale del Po; Autorità di Bacino Nazionale del Fiume Adige; Autorità di Bacino Nazionale dei Fiumi dell'Alto Adriatico; Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Fissero-Tartaro-Canalbiano; Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Lemene; Autorità di Bacino Regionale del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza; l'Autorità di Bacino Scolante della Laguna di Venezia .

Lo strumento per mezzo del quale le Autorità di Bacino analizzano le criticità del territorio al fine di realizzare opportune opere costituite da interventi

strutturali o adottare adeguate norme d'uso definite come azioni non strutturali per mitigare il rischio idrogeologico è il Piano di Assetto Idrogeologico.

I Piani o Progetti di Piano di Assetto Idrogeologico che interessano la Regione Veneto sono i seguenti:

- Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Fiume Po dell'Autorità di Bacino Nazionale omonima;
- Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del Delta del Fiume Po dell'Autorità di Bacino Nazionale omonima;
- Il piano Stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del fiume Adige, ricadente nella regione del Veneto dell'Autorità di Bacino Nazionale omonima;
- Piano Stralcio per la tutela dal Rischio Idrogeologico Bacino dell'Adige, Regione Veneto¹ Variante - Aree in dissesto da versante
- Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino idrografico del fiume Livenza dell'Autorità Nazionale dell'Alto Adriatico;
- Piano Stralcio di Assetto idrogeologico del Bacino del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza dell'Autorità di Bacino Regionale omonima;
- Progetto di Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta - Bacchiglione dell'Autorità Nazionale dell'Alto Adriatico;
- Progetto di PAI del Bacino del Fiume Fissero-Tartaro-Canalbiano dell'Autorità di Bacino interregionale omonima;
- Progetto di PAI del Bacino del Fiume Lemene dell'Autorità di Bacino interregionale omonima;
- Progetto di PAI del bacino scolante nella Laguna di Venezia

Il P.A.I. suddivide il territorio in zone appartenenti a diverse classi di pericolosità idraulica, intesa come probabilità che una determinata area possa essere interessata da allagamenti.

La pericolosità viene generalmente suddivisa in tre classi, denominate rispettivamente P1, P2 e P3: la prima corrispondente ad una pericolosità moderata, la seconda ad una pericolosità media, la terza ad una pericolosità elevata. Alcune Autorità di Bacino

introducono anche una quarta classe di pericolosità P4, corrispondente ad una pericolosità molto elevata.

I criteri per la definizione della Pericolosità utilizzati da tali strumenti di programmazione dalle varie Autorità di Bacino non sono del tutto omogenei, tuttavia consentono di avere un quadro d'insieme delle criticità esistenti nel territorio. Indicano in particolare le norme d'uso da adottare nella trasformazione del territorio e le precauzioni che devono essere seguite per evitare aggravamenti della situazione e gli interventi da porre in essere per la soluzione delle problematiche esistenti.

L'Autorità di Bacino dei Fiumi dell'Alto Adriatico assegna le classi di pericolosità distinguendo tra zone fluviali di pianura e zone montane. Storicamente, le esondazioni in pianura sono la conseguenza di crolli o di sormonti arginali. Per quanto non esista una banca dati riguardante lo stato delle arginature, l'analisi trae origine dalle rotte del passato e dalle aree storicamente allagate. Si distinguono in tal modo le tratte fluviali storicamente sede di rotte, con precaria stabilità, da quelle esenti. Per entrambe le categorie si determinano tratte critiche, nelle quali simulare la rotta arginale e la conseguente esondazione, assumendo come riferimento un evento con tempo di ritorno pari a 100 anni e tempo di corrivazione pari a 24 ore. Per quanto riguarda le tratte fluviali storicamente sede di rotte con precaria stabilità, vengono comprese nella classe P1 le aree con altezza di esondazione inferiore al metro e quelle storicamente allagate; nella classe P3 le fasce contigue all'argine per una profondità di 150m; nella classe P2 le aree contigue alla P3. Per quanto riguarda le tratte fluviali non caratterizzate da esondazioni storiche vengono comprese nella classe P1 le aree soggette ad allagamenti superiori ad 1m; nella classe P2 quelle contigue alla difesa arginale; nella classe P3 quelle in una fascia di 150m dalla rotta. L'estensione delle zone classificate P3, comprendente una fascia di 150

metri dalla sede della rotta o dal tratto fluviale critico, può essere ridotta qualora l'argine offra adeguate garanzie di sicurezza. All'interno di queste classi di pericolosità vengono inserite anche le aree fluviali, superfici definite come zone con opere idrauliche quali argini e manufatti di difesa; zone con elementi naturali quali golene e scarpate fluviali, le quali avendo pericolosità intrinseca, vengono attribuite alla classe P3; infine viene classificata come P4 la superficie occupata dalla piena ordinaria. In definitiva, l'Autorità di Bacino dei Fiumi dell'Alto Adriatico assume come evento di riferimento la piena con un tempo di ritorno di 100 anni ed individua classi di pericolosità in base al livello dell'esondazione e alla vicinanza o meno dalla rotta arginale. La classificazione delle zone montane in classi di pericolosità viene effettuata da tale Autorità di Bacino principalmente con un criterio di prossimità, attribuendo la classe P1 alle superfici con ridotte informazioni di pericolosità, la classe P2 alle aree storicamente allagate e la classe P3 alle aree adiacenti al corso d'acqua, estese al massimo per il doppio della larghezza dell'alveo oppure per 100 metri.

L'autorità di Bacino del Fiume Adige adotta una classificazione del territorio in quattro classi di pericolosità idraulica in base il tempo di ritorno dell'evento e alle caratteristiche dell'onda di esondazione quali il livello idrico e la velocità dell'acqua. Vengono comprese nella classe P1 le superfici allagabili per valori di tempo di ritorno di 200 anni; nella classe P2 quelle allagabili per un tempo di ritorno di 100 anni con tiranti d'acqua fino ad 1 metro; nella classe P3 quelle allagabili per un tempo di ritorno di 30 anni e con tiranti compresi tra 0.5 e 1 m o per un tempo di ritorno di 100 anni e con un tirante superiore ad un metro o velocità superiore a 1 m/s; nella classe P4 le superfici allagabili per un tempo di ritorno di 30 anni con tiranti superiori ad 1 metro o con velocità superiori ad 1 m/s.

In base ai criteri adottati dall'Autorità di Bacino del Fiume Po, considerata come evento di riferimento una piena con tempo di ritorno pari a 200 anni, si individuano un alveo di piena e le aree inondabili, giungendo alla definizione di tre fasce. La Fascia A o fascia di deflusso viene definita come porzione dell'area fluviale nella quale avviene il deflusso della piena; la Fascia B o fascia di esondazione viene definita come zona esterna alla precedente inondata dalla piena di riferimento delimitata dalle superfici nelle quali le quote naturali del terreno sono superiori ai livelli idrici della piena considerata, ovvero come zona che si estende fino ad opere di difesa, argini o altre opere di contenimento, dimensionate per la medesima portata; la Fascia C o area di inondazione per piena catastrofica viene definita come area esterna alla precedente, allagata al verificarsi di piene superiori a quella di riferimento, delimitata, sulla base di valutazione dei tiranti di piena e sulle informazioni delle alluvioni storiche, come involuppo delle zone soggette ad inondazione a seguito di rotte arginali. Le superfici a pericolosità idraulica presenti nel Delta del Fiume Po vengono individuate da un ulteriore documento, elaborato dall'Autorità di Bacino del Fiume Po, chiamato PAI Delta, il quale estende la delimitazione delle fasce fluviali al sistema idrografico costituito dai rami deltizi dall'incile del Po di Goro. Il PAI Delta individua due tipologie di fasce: la fascia di deflusso della piena, costituita dall'alveo interessato dal deflusso e dall'invaso della piena di riferimento, si estende su tutti i rami deltizi fino al rilevato arginale. Essa costituisce l'estensione della delimitazione delle fasce fluviali A e B dell'asta del Po. La seconda tipologia di fascia è costituita dalle aree inondabili per tracimazione o rottura degli argini maestri, delimitate in funzione di condizioni di rischio residuale decrescente. Tali aree sono articolate nel seguente modo: una Fascia di rispetto idraulico (Fascia C1), costituita dalla porzione di territorio che si estende dal limite esterno della fascia di deflusso (Fascia A-B) sino alla distanza di

m 150 da questo, ovvero, per le difese arginali a mare, dal piede delle stesse, sino alla stessa distanza lato campagna; una Fascia di inondazione per tracimazione o rottura degli argini maestri (Fascia C2), costituita dalla porzione di territorio inondabile per cedimento o tracimazione delle opere di ritenuta, in rapporto alle quote del terreno, alle condizioni morfologiche, alle caratteristiche geotecniche e di affidabilità del sistema arginale. La fascia si estende, dal limite esterno della precedente (Fascia C1) sino al limite esterno della Fascia C1 interessante altro ramo, per le isole interne, ovvero, per l'area in sponda destra del ramo del Po di Goro, sino al rilevato arginale del Po di Volano. La seconda tipologia di fascia fluviale viene individuata in funzione delle condizioni del rischio residuale, cioè il rischio che permane nonostante vengano realizzati tutti gli interventi previsti dal PAI Delta Po. In queste superfici, che dall'incile del Po si estendono tra il Po di Maistra ed



Figura7 Zone classificate a pericolosità idraulica

il Po di Volano, essendo soggiacenti in quota nella loro totalità ai livelli idrici di piena, la sicurezza idraulica è completamente affidata alle funzioni di ritenuta degli argini.

L'Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Fissero-Tartaro-Canalbianco, l'Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Lemene e l'Autorità di Bacino Regionale del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza individuano le classi di pericolosità in base al tempo di ritorno ed all'altezza d'acqua esondata. Nella classe P1 sono comprese le zone allagabili con tempo di ritorno pari a 100 anni; nella classe P2 quelle allagabili per un tempo di ritorno di 50 anni con altezze d'acqua inferiori a 1 m; nella classe P3 quelle allagabili per un tempo di ritorno di 50 anni con altezze d'acqua superiori ad 1 m.

Nella Figura 7 sono riportate nel loro complesso le zone della Regione Veneto classificate a pericolosità idraulica desunte dai Piani di Assetto Idrogeologico attualmente in vigore, comprendendo in esse le zone a pericolosità moderata ricadenti nella classe P1. La cartografica disponibile a scala ridotta consente l'estrazione all'interno della superficie totale delle zone a pericolosità più elevata soggette a vincoli maggiori. Si deve rilevare come la perimetrazione delle zone a pericolosità idraulica sia soggetta a variazione in base ai risultati di studi e ricerche in base all'applicazione di nuova normativa.

Figura 7 Superfici della Regione Veneto a pericolosità idraulica desunte dai Piani di Assetto Idrogeologico adottati dalle varie Autorità di Bacino

La pericolosità geologica desunta dai Piani di Assetto Idrogeologico (P.A.I.)

I medesimi Piani di Assetto Idrogeologico, dai quali sono state desunte le superfici della Regione Veneto a pericolosità idraulica, individuano anche le aree a pericolosità geologica.

Le superfici interessate dal dissesto geologico risultano nell'ordine di grandezza di 18'000 ha e

risultano comprese prevalentemente nelle zone montane e collinari. La perimetrazione di tali superfici è stata effettuata per mezzo della conoscenza e lo studio di eventi franosi in atto e storici individuando le zone interessate dal dissesto e definendo tipologia, velocità e volume del corpo franoso, nonché frequenza probabile del fenomeno, pervenendo infine ad una valutazione del dissesto geologico.

A titolo esemplificativo si fornisce la ripartizione delle aree in frana in base alla pericolosità del bacino del Piave che riflette grosso modo la situazione generale: la maggior parte dei dissesti ha pericolosità P3 (65 %) mentre le aree a pericolosità P4 e P2 sono comprese tra il 15 ed il 20 % del totale. Una percentuale trascurabile sono i dissesti a pericolosità P1.

La Laguna di Venezia e il suo Bacino Scolante

La Legislazione Speciale per Venezia ha come obiettivo la salvaguardia fisica, ambientale e socioeconomica di Venezia e della sua Laguna. A tal fine assegna compiti diversi alle Amministrazioni in funzione delle specifiche competenze, demandando alla Regione Veneto, in particolare, i compiti relativi al disinquinamento.

Il "Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia" – Piano Direttore 2000 - costituisce il documento regionale di riferimento per la pianificazione e la programmazione delle opere di disinquinamento della Laguna di Venezia e del suo Bacino Scolante. Successivamente all'approvazione del Piano Direttore 2000, è stata definita l'attuale perimetrazione del bacino idrografico scolante nella Laguna di Venezia, approvata con Deliberazione del Consiglio Regionale del Veneto n° 23 del 7 maggio 2003.

Rientrano, in questa perimetrazione, 108 comuni, suddivisi tra le province di Padova, Treviso e Venezia.

La L.R. 17/90, "Norme per l'esercizio delle funzioni nelle materie di competenza regionale attribuite ai sensi della legge 1984, n. 798 - Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia", ha posto un problema di coordinamento con il PALAV in quanto, non solo interessa parte dell'area oggetto del Piano di Area ma prevede, quale forma di tutela, la redazione del "Piano direttore per il disinquinamento", anch'esso assimilato dalla Legge regionale al "Piano di Area" (art. 3 comma 3).

Da qui è emersa la necessità di definire il rapporto tra i due strumenti territoriali, e recependo quanto già disposto dalla L.R. 17/90, all'art. 3 comma IV, si è provveduto a precisare che tra i due Piani intercorre un rapporto di integrazione: più

precisamente il Piano Direttore integra il PALAV sotto il profilo del disinquinamento.

Il "Piano Direttore 2000" individua una serie di obiettivi di qualità delle componenti ambientali, con riferimento alle conoscenze sullo stato della laguna, in base alle indicazioni dei Decreti del Ministro dell'Ambiente del 1998 e del 1999 ed inoltre identifica i criteri generali per l'abbattimento dei carichi inquinanti; fornisce le linee guida per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque, individuando i singoli settori di intervento (civile, urbano diffuso, industriale, agricolo, zootecnico), indicando le strategie e le azioni da intraprendere in relazione agli obiettivi da raggiungere; stima infine il fabbisogno finanziario per la realizzazione degli interventi, individuando una serie di opere prioritarie.

Si rileva, inoltre, che nel medesimo ambito territoriale ricade il Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera, approvato nella sua definitiva delimitazione con Decreto del Ministro dell'Ambiente del 23 febbraio 2000.

L'azione regionale di tutela dell'ambiente lagunare e del territorio in essa scolante, quindi, si esplica anche attraverso interventi volti alla messa in sicurezza e bonifica dei siti inquinati e alla riconversione di Porto Marghera.

Il Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera, previsto dall'Atto Integrativo dell'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera, costituisce lo strumento di pianificazione degli interventi nell'area industriale, individuando le priorità e le tempistiche delle attività da svolgere all'interno del sito. Nel rispetto della normativa vigente e degli obiettivi prefissati, nel succitato Accordo di Programma viene definito un contesto unitario di scelte strategiche volte al recupero produttivo, occupazionale e alla tutela ambientale del sito.

Oltre agli strumenti di programmazione e pianificazione rappresentati dal Piano Direttore 2000 e dal Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera, il ricorso a specifici accordi di programma e la elaborazione e sottoscrizione di nuovi documenti di programmazione negoziata, permettono di far fronte all'evoluzione di questo delicato territorio.

Per quanto previsto dal Decreto legislativo 16.01.2008, n. 4, correttivo del n. 152 del 3.04.2006, che introduce l'art. 252 bis, la Regione Veneto ha indicato al Ministero dello Sviluppo Economico Porto Marghera quale "Sito di preminente interesse pubblico per la riconversione industriale" per concorrere al Progetto Strategico Speciale "Programma straordinario nazionale per il recupero economico produttivo di siti industriali inquinati" a valere sulle risorse FAS per le aree sottoutilizzate.

A seguito di tale dichiarazione, attraverso specifico Accordo di Programma, potrà essere stimolato il contributo delle diverse componenti – pubbliche e private – per consentire il rilancio economico produttivo, in un'ottica di sistema, dell'area di Porto Marghera mediante la riconversione di produzioni impianti obsoleti e lo sviluppo di settori produttivi diversi e innovativi rispetto quelli già presenti.

Nel suo complesso, l'azione di tutela mirata alla Laguna di Venezia, esempio massimo di ecosistema di transizione in ambiente mediterraneo, deve essere inquadrata nel contesto degli obiettivi e delle previsioni contenute nelle direttive comunitarie in materia di tutela delle acque ed in materia di tutela degli habitat naturali.

In particolare tutte le azioni previste per la tutela della Laguna devono trovare corrispondenza ed essere coerenti con i contenuti della Direttiva 2000/60/CE che istituisce un quadro per l'azione comune in materia di acque, e con le due Direttive Habitat (Dir. 92/43/CEE) e Uccelli (Dir. 79/409/CEE).

Nel corso degli ultimi anni, inoltre, una serie di emergenze ambientali ha interessato l'ambito della Laguna di Venezia e del territorio ad essa afferente, tali da indurre l'individuazione di figure istituzionali straordinarie atte a risolverle.

Vale la pena ricordare, lo stato di emergenza socioeconomico-ambientale relativo ai canali portuali di grande navigazione della Laguna di Venezia che ha comportato la nomina di un "Commissario Delegato" con il compito di individuare e realizzare tutte le iniziative atte ad eliminare le situazioni di pericolo e pregiudizio per il normale svolgimento delle attività che interessano il Porto di Venezia e, con un'ordinanza successiva, di provvedere all'individuazione e realizzazione di siti di recapito finale dei sedimenti inquinati derivanti dalle operazioni di dragaggio dei canali portuali.

Un altro aspetto di rilevante importanza è costituito dalla pianificazione di bacino intesa come corretta gestione della risorsa idrica ai fini della riduzione del rischio idraulico, riguardante in particolare il territorio scolante nella Laguna di Venezia.

Proprio in tale contesto, anche alla luce degli ultimi eccezionali eventi meteorologici che hanno provocato fenomeni di dissesto idraulico, idrico, ambientale ed igienico-sanitario, nonché l'inondazione di alcune porzioni di centri abitati nel comune di Venezia e di altri comuni vicini, è stato nominato, con Ordinanza n. 3621 del 18 ottobre 2007 dal Presidente del Consiglio dei Ministri, un Commissario Delegato per il superamento dell'emergenza derivante da tali eventi, con il compito di provvedere alla realizzazione dei primi interventi urgenti per il soccorso della popolazione, per la rimozione delle situazioni di pericolo, nonché per fronteggiare i danni conseguenti agli eventi meteorologici.

Alla luce di queste considerazioni ed al fine di perseguire più efficacemente gli obiettivi di tutela e salvaguardia della Laguna di Venezia, è indispensabile che i diversi strumenti di pianificazione facciano riferimento perciò ad un

Piano di Distretto, quale documento di programmazione di riferimento per tutte le azioni.

Allo scopo si evidenzia che la Direttiva Comunitaria 2000/60/CE, trasfusa nel D. Lgs n. 152/2006, (come integrato dal D. Lgs 4/2008) introduce i "distretti idrografici", intesi come "aree di terra e di mare, costituiti da uno o più bacini idrografici limitrofi e dalle rispettive acque sotterranee e costiere, che rappresentano la principale unità per la gestione dei bacini stessi".

La Laguna di Venezia ed il suo Bacino Scolante sono individuati come bacino regionale all'interno del territorio del Distretto Idrografico "Alpi Orientali"; per ogni distretto la normativa prevede la redazione di un "Piano di Bacino Distrettuale" che rappresenta (ex art. 65 D. Lgs n. 152/2006) "lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico - operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo ed alla corretta utilizzazione delle acque, sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato".

Con la DGR n.401 del 15/03/2015 è stato adottato il Progetto di Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del bacino scolante nella Laguna di Venezia.

-Sul fronte del disinquinamento, la Regione Veneto è impegnata nella realizzazione, in regime di Project Financing, del Progetto integrato Fusina. La sua realizzazione rappresenta un obiettivo strategico previsto dal Piano Direttore 2000 e dal Decreto Ministeriale 30 luglio 1999 "Limiti agli scarichi industriali e civili che recapitano in Laguna di Venezia e nei corpi idrici del suo bacino scolante, ai sensi del punto 5 del decreto interministeriale 23 aprile 1998 recante requisiti di qualità delle acque e caratteristiche degli impianti di depurazione per la tutela della Laguna di Venezia e ss.mm.ii."

Il Progetto Integrato Fusina prevede, infatti, di riunire in un unico impianto pubblico il controllo finale degli scarichi civili e delle acque di prima

pioggia di Mestre, Marghera, Porto Marghera e del Mirese, nonché degli scarichi industriali di Porto Marghera e delle acque di falda captate dai marginamenti dei canali portuali realizzati a Porto Marghera dal Magistrato alle Acque.

Il Progetto Integrato Fusina rappresenta quindi il punto di snodo di tutte le attività di riqualificazione ambientale dell'area di Porto Marghera, come progetto strategico.

Infatti tale opera consentirà di affrontare in modo integrato alcune delle problematiche relative alla tutela della Laguna:

1. La riduzione dell'inquinamento generato sul bacino scolante e sversato nella Laguna di Venezia, tramite il controllo centralizzato e il trattamento spinto dei reflui e la loro estromissione dalla Laguna, in linea con quanto previsto dal Piano Direttore 2000.

2. La bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera, in cui il P.I.F. costituisce una piattaforma polifunzionale per gli interventi di riqualificazione ambientale nell'ambito del Master Plan, dato che rappresenta l'elemento chiave per il ciclo delle acque, in particolare per il trattamento delle acque drenate a tergo dei marginamenti e derivanti dagli interventi di bonifica della falda inquinata.

3. L'ottimizzazione della gestione delle risorse idriche, poiché il riuso delle acque depurate per scopi non potabili all'interno dell'area di Porto Marghera permetterà di liberare risorse idriche di buona qualità del fiume Sile per un utilizzo più pregiato, a scopo potabile, che saranno destinate in particolar modo alle aree più sfavorite del territorio regionale, quali sono quelle del Basso Veneto. In questo modo sarà possibile garantire servizi acquedottistici migliori (caratterizzati da maggiori portate, elasticità e ridondanza della rete) nell'area compresa fra la bassa padovana ed il Polesine e una adeguata gestione del ciclo integrato delle acque con considerevoli vantaggi per la tutela ed il risparmio delle risorse ambientali.

4. Il ripristino dei fondali dei canali navigabili: il progetto originale prevedeva che nella Cassa di Colmata "A", prima di realizzare l'area di

fitodepurazione e la riqualificazione ambientale venissero riallocati i sedimenti entro C provenienti dal dragaggio dei Canali Lagunari e industriali. A seguito della sopravvenuta impossibilità di allocare i sedimenti nella Cassa di Colmata A, la società concessionaria del progetto, al fine di riequilibrare il Piano Economico Finanziario del Progetto Integrato Fusina, ha proposto la realizzazione del progetto "Vallone Moranzani" che consente anche di risolvere in modo economicamente vantaggioso per la Pubblica Amministrazione lo smaltimento dei sedimenti di dragaggio "oltre C" protocollo 1993, che, per la loro contaminazione, non possono essere smaltiti all'interno della conterminazione lagunare.

5. La riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica del progetto Moranzani, nell'area di Venezia Malcontenta e Marghera prevede che nella Cassa di Colmata "A" la zona umida di fitodepurazione diventi un parco acquatico fruibile nell'area di transizione tra la terraferma e la Laguna. In quest'area si verrà a creare un habitat naturale diversificato, in grado di fornire importanti opportunità per i diversi usi ricreativi, sportivi e di educazione ambientale e costituirà un polmone verde che si congiungerà con le aree verdi in corso di realizzazione o già realizzate nell'entroterra veneziano, quali il Bosco di Mestre e il Parco di S. Giuliano. Grazie anche all'interramento degli elettrodotti, alla riorganizzazione della viabilità per la separazione del traffico pesante da quello locale ed alla delocalizzazione di un deposito di carburanti, si verrà a creare un vero e proprio corridoio ecologico di separazione fisica tra la zona industriale e gli insediamenti urbani.

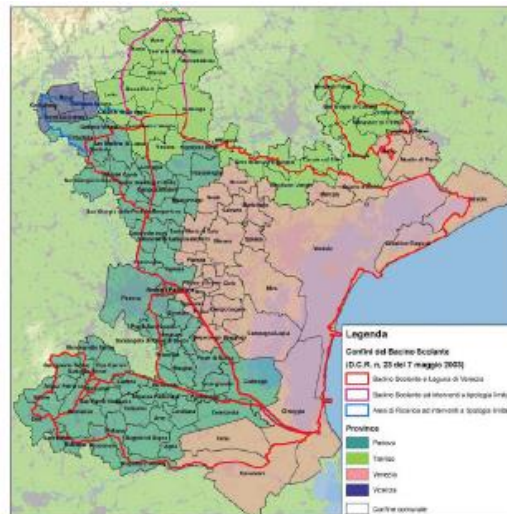


Figura 11 Comuni ricadenti all'interno della pertinenza del Bacino Scolante nella laguna di Venezia approvata con Deliberazione del Consiglio Regionale del Veneto n°23 del 7 maggio 2003



Figura 12 Zone classificate a pericolosità geologica

Principali Interventi per la mitigazione della pericolosità idraulica

Le grandi piene ed in generale i fenomeni alluvionali connessi con eventi eccezionali sono stati seguiti da studi e da provvedimenti mirati alla mitigazione degli effetti conseguenti al loro ripetersi.

Per quanto riguarda l'allagamento della zona di Mestre nel corso dell'evento del settembre 2007, si possono ricordare i provvedimenti assunti dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento della Protezione Civile, Commissario Delegato per l'Emergenza concernente gli eccezionali eventi meteorologici del 26 settembre 2007 che hanno colpito parte del territorio della regione Veneto (DPCM n. 3621 del 18/10/2007).

A seguito dell'ultimo evento di piena del 2010, il Commissario delegato, in base all'Ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri n. 3906 del 13 novembre 2010, ha predisposto il "Piano delle azioni e degli interventi di mitigazione del rischio idraulico e geologico". Gli interventi del Piano mirano a ridurre il rischio idraulico nei bacini del sistema Alpone affluente dell'Adige, del sistema Brenta-Bacchiglione-Gorzone e del bacino scolante nella Laguna di Venezia. I provvedimenti si estendono anche ai bacini del Piave e del Livenza.

Le azioni strutturali si possono contraddistinguere in quattro tipi principali: interventi di manutenzione ordinaria degli argini, quali rinforzi, risagomature, rialzi, ecc; adeguamento degli alvei alle portate massime in base all'evento di progetto; moderazione dei colmi di piena fino a ridurli a valori compatibili con lo stato attuale degli alvei; una combinazione dei punti 2 e 3.

Le principali azioni non strutturali, sono: aggiornamento della geometria dei corsi d'acqua e creazione di una banca dati degli argini; predisposizione di un sistema per la previsione e la gestione delle piene; manutenzione sistematica degli alvei e delle opere; esclusione di potenziale antropizzazione di territori nei quali siano previste

opere di mitigazione delle piene quali casse di espansione ed invasi, oppure la libera espansione delle acque dei corsi d'acqua.

Insieme a queste azioni, è opportuno ricordare tutti quei provvedimenti che costituiscono buona norma del costruire: non impedire il deflusso delle acque, soprattutto quelle di piena e, se possibile, migliorare le condizioni esistenti del corso d'acqua; mantenere i volumi invasabili esistenti e promuoverne la creazione di nuovi, evitando la canalizzazione soprattutto dei piccoli corsi d'acqua; evitare i tombinamenti; eseguire la manutenzione periodica dei fossati; localizzare i nuovi insediamenti abitativi in modo da non aggravare la situazione esistente di deflusso delle acque e favorire in questi la creazione di zone permeabili.

L'irrigazione nella Regione Veneto

L'irrigazione ha costantemente svolto un ruolo di rilevante importanza nella Regione Veneto, promuovendo lo sviluppo economico attraverso una maggiore sicurezza di produzione nelle aree agricole, interessando una superficie assai vasta, quantificabile oggi complessivamente in circa cinquecentomila ettari, e quindi nel cinquanta per cento circa dell'intero territorio regionale classificato di bonifica.

Gli estesi periodi di siccità verificatisi nel corso degli ultimi anni, ed in particolare nell'estate del 2003 e del 2012, hanno posto in evidenza le difficoltà alle quali può essere soggetta la pratica irrigua e le necessità di un adeguamento della stessa.

La riduzione della disponibilità della risorsa idrica rende necessaria la ricerca di forme di conservazione e di tutela dell'acqua e di nuove possibili vie di approvvigionamento, tutte riconducibili alla messa a punto di più efficaci modalità di accumulo e di conservazione degli apporti meteorici ai fini dell'uso irriguo.

L'esperienza acquisita nel corso degli ultimi anni induce a ritenere come ineludibile la necessità di

una trasformazione delle tecniche irrigue mirata a pervenire ad una riduzione delle dotazioni unitarie.

I problemi di cambiamento di tecnica irrigua sono costantemente accompagnati dalle conseguenze che tale evoluzione comporta, soprattutto nell'alimentazione degli acquiferi sotterranei, nei quali la trasformazione dell'irrigazione da scorrimento ad aspersione unisce agli effetti positivi di una riduzione dell'apporto degli inquinanti in falda un depauperamento di volumi idrici disponibili da fronteggiare con opportuni provvedimenti.

Nella parte collinare e pedecollinare del territorio regionale si registra lo sviluppo maggiore dell'irrigazione in varie forme riconducibili prevalentemente a quella localizzata, che rende possibile la redditività di colture pregiate, ed in particolare della vite.

Il contrasto della penetrazione del sale nelle aree costiere appare come uno dei temi maggiormente complessi in ambito irriguo, da affrontare da un lato mediante il ricorso a strutture di intercettazione del cuneo salino già sperimentate e previste alla foce dei maggiori corsi d'acqua, dall'altro utilizzando in maniera efficace gli eccessi di acque di pioggia con invasi momentanei e ricircolo delle stesse all'interno delle zone passibili di salinizzazione.

Funzione complementare dell'irrigazione, ma non meno importante, risulta essere la diluizione degli inquinanti provenienti dagli scarichi civili ed industriali.

Da un punto di vista strutturale le reti irrigue regionali possono essere distinte in schemi irrigui sulla base delle rispettive fonti di alimentazione.

Le portate necessarie all'approvvigionamento irriguo nella regione sono valutate pari a 430 m³/s, la maggior parte delle quali, pari a 413 m³/s prelevata da acque superficiali (Tabella 5).

Le portate vengono prelevate dai corsi d'acqua attraverso traverse e manufatti di derivazione di vario tipo (Fig. 14).

Le portate concesse possono difficilmente essere garantite in un sistema idrografico a ridotta alimentazione estiva in assenza di adeguati volumi di invaso. Pertanto risulta opportuno considerare laddove possibile una compatibilità fra le esigenze della difesa idraulica e dell'irrigazione nella progettazione delle opere idrauliche, attraverso la realizzazione di serbatoi ad uso promiscuo, di laminazione della piena e di preservazione della risorsa idrica.

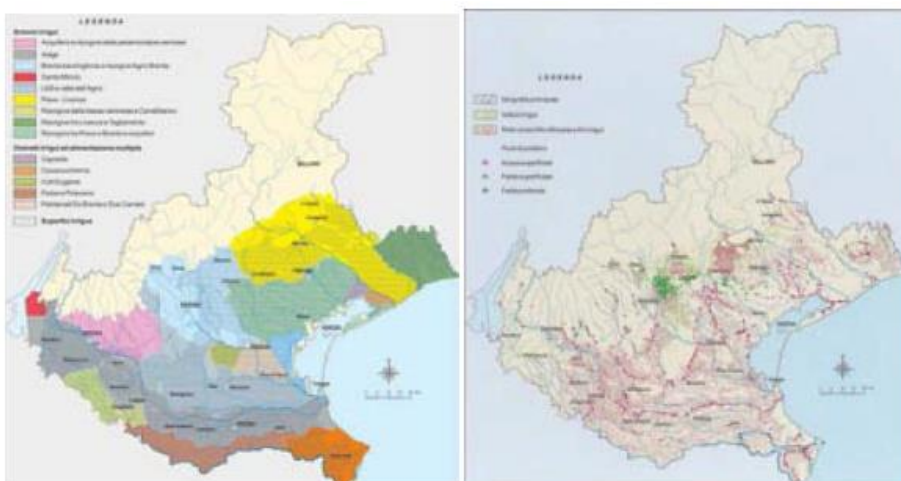


Figura 13 Superfici irrigue presenti nella Regione Veneto e Schemi irrigui distinti in base alla fonte di alimentazione; Punti di prelievo da acque superficiali, da falda superficiale e da falda profonda nella Regione Veneto

SCHEMA IRRIGUO	ACQUE SUPERFICIALI (N°; Portata [m ³ /s])	FALDA E RISORGIVA (N°; Portata [m ³ /s])	TOTALE (N°; Portata [m ³ /s])
Acquifero e risorgive delle pedemontane veronesi	20 - 7.3	13 - 0.4	33 - 7.7
Adige	105 - 102.2	/	105 - 102.2
Brenta Bacchiglione e risorgive Agnò Brenta	73 - 57.3	106 - 12.5	179 - 69.8
Garda Mincio Po	59 - 33.1	/	59 - 33.1
LEB e valle dell'Agno	62 - 50.1	13 - 0.8	75 - 50.8
Piave-Livenza	21 - 105.8	/	21 - 105.8
Risorgive della bassa veronese e Canalbianco	25 - 8.1	/	25 - 8.1
Risorgive tra Livenza e Tagliamento	28 - 16.2	/	28 - 16.2
Risorgive tra Piave e Brenta e acquiferi	135 - 32.6	54 - 3.2	189 - 35.8
TOTALI	528 - 412.5	186 - 16.9	716 - 429.4

Tabella 5 Numero di fonti e portate massime per schema irriguo e per tipologia di acque prelevate



Figura 14 Opera di presa dal fiume Piave a Fener; Opera di presa dal fiume Po a Calto

Contratti di Fiume

I contratti di fiume sono strumenti di programmazione negoziata (AQST Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale) tra tutti i portatori di interesse, pubblici e privati, rivolta alla valorizzazione e riqualificazione, a scala di bacino, dei corsi d'acqua, regolamentando nel contempo le attività dei vari protagonisti coinvolti.

Ispirandosi ai principi di sussidiarietà orizzontale e verticale, tali contratti, attivando gli strumenti di partenariato, migliorano la capacità di cooperazione e di condivisione tra diversi livelli di governo e tra diversi soggetti dello stesso livello, perseguono molteplici obiettivi quali la sicurezza idraulica, la mitigazione e la prevenzione dei rischi, la qualità ambientale, la valorizzazione paesaggistica, l'uso sostenibile delle risorse, la fruizione turistica ecosostenibile, la diffusione della cultura dell'acqua.

I contratti di fiume sono strumenti innovativi, importanti per capire le reali esigenze del corso d'acqua, con una visione d'insieme che superi i localismi e la frammentazione delle competenze.

Altrettanto importante è la metodologia che si basa sulla partecipazione di istituzioni pubbliche, associazioni e privati che sono chiamati a condividere un percorso di collaborazione e coinvolgimento reciproco ai fini di generare effetti sinergici dalla governance dei processi decisionali.

Si evidenzia che l'obiettivo principale da perseguire rimane quello di garantire la sicurezza idraulica, in particolare per i corsi d'acqua caratterizzati da forti escursioni stagionali della portata.

Sicurezza geologica e da valanga

I Fenomeni Franosi e Valanghivi in Regione Veneto

Il quadro dei fenomeni franosi che interessano il territorio regionale è definito dalla banca dati regionale delle frane – IFFI derivante da un progetto nazionale che nasceva dalla necessità di disporre di un quadro il più possibile completo sullo stato dei dissesti in Italia e aveva l'obiettivo di pervenire ad una migliore percezione della problematica “dissesto idrogeologico”.

Allo stato attuale, il numero totale di frane censite in Veneto nell'ambito del Progetto IFFI è di circa 9.500 per una superficie complessiva superiore a 220 Km². La provincia con il maggior numero di dissesti è quella di Belluno con quasi 6.000 fenomeni. I dissesti si concentrano particolarmente nel territorio dell'Alpago e nella parte alta dei bacini dei fiumi Cordevole e Piave per la provincia di Belluno, nei Colli Euganei per la provincia di Padova, nelle valli del torrente Agno e Chiampo per la provincia di Vicenza e in quella dell'Illasi per la provincia di Verona. Le varie tipologie di frana si distribuiscono in maniera irregolare all'interno del territorio regionale sia per l'effettiva disponibilità di dati sia per la natura litologica del substrato coinvolto. I crolli costituiscono la principale tipologia di dissesto, ove affiorano formazioni calcaree massive come ad esempio ai margini dell'altopiano carsico di Asiago, lungo la valle del Brenta (Vicenza) e sul fianco occidentale della dorsale del Monte Baldo che costituisce la sponda orientale del lago di Garda (Verona). Gli sprofondamenti sono stati osservati per lo più nell'Agordino (Belluno). Su una superficie totale del territorio regionale di oltre 18.000 Km², le aree interessate da frane raggiungono i 222,54 Km². Il rapporto tra area totale in frana rispetto all'area montano-collinare regionale risulta essere del 3%. Quest'ultimo valore, definito Indice di Franosità Effettiva (IF), fornisce un'idea sull'estensione dei dissesti rispetto all'area totale del territorio montano-collinare della regione.

Per la grande mole di dati raccolti e la scala di lavoro utilizzata, la banca dati Regionale delle Frane, derivante dalla prosecuzione del progetto IFFI, rappresenta uno strumento conoscitivo di base da impiegare in vari ambiti quali la valutazione della pericolosità da frana, pianificazione territoriale, programmazione delle reti infrastrutturali e la programmazione degli interventi di difesa del suolo. A tale riguardo l'integrazione e l'aggiornamento periodico della banca dati è di fondamentale importanza perché tale strumento non perda la sua efficacia nel tempo. In ambito regionale i dati sono utilizzati principalmente per la definizione della pericolosità geologica nella redazione e revisione dei Piani di Assetto Idrogeologico (P.A.I.) e nell'attività di previsione e monitoraggio degli effetti al suolo nell'ambito del Centro Funzionale Decentrato (CFD) Regionale.

In merito alla tematica “valanghe” lo strumento utilizzato in ambito regionale per definirne la diffusione e localizzazione è la Carta di Localizzazione Probabile da Valanga (CLPV) che è stata redatta dalle Regioni e dalle Province Autonome dell'arco alpino su coordinamento dell'Associazione Interregionale Neve e Valanghe - A.I.NE.VA. a partire dal 1983.

La pericolosità geologica e da valanga nei Piani di Assetto Idrogeologico (P.A.I.)

L'individuazione delle aree a pericolosità geologica utilizza come strato informativo di base le aree censite nella banca dati regionale delle frane – IFFI che, come descritto precedentemente, contiene i dati derivanti da archivio e da sopralluoghi utili alla definizione della pericolosità geologica. In particolare viene utilizzato un metodo a matrici di iterazione. Tale metodologia, definibile come “della frequenza probabile”, permette una valutazione speditiva della pericolosità suddivisa in quattro livelli crescenti (P1 – moderata, P2 – media, P3 - elevata e P4 – molto elevata). La determinazione della pericolosità, intesa come probabilità che un

evento franoso di una data intensità si verifichi entro un determinato intervallo di tempo, passa attraverso la definizione delle caratteristiche salienti del movimento franoso quali tipologia, velocità, volumi e/o spessori del materiale coinvolto e la stima della “frequenza probabile”. La pericolosità viene quindi calcolata considerando la frana nella sua interezza o suddividendola in porzioni con caratteristiche omogenee, combinando in apposita matrice la magnitudo e la frequenza probabile e ottenendo i quattro livelli di pericolosità.

La metodologia per l'individuazione e classificazione delle aree sottoposte a pericolo da valanga è imperniata principalmente sui contenuti della Carta di Localizzazione Probabile delle Valanghe (CLPV). Si tratta pertanto di una carta che riporta solamente le zone soggette a caduta valanghe, ma non dà indicazione sulle caratteristiche dinamiche (pressione del fronte di valanga) e di frequenza dei singoli eventi (tempo di ritorno/frequenza di accadimento).

Infine, in merito alle due tipologie di pericolosità descritte, risulta utile introdurre un'apposita Valutazione di Compatibilità Geologica (VCG), in linea con quanto già esistente in ambito idraulico, che vada a verificare l'ammissibilità delle previsioni contenute nello strumento urbanistico, considerando le interferenze che queste hanno con i dissesti geologici presenti o potenziali, nonché le possibili alterazioni dell'assetto geologico che le nuove destinazioni o trasformazioni d'uso del suolo possono venire a determinare. Operativamente le azioni da intraprendere saranno differenziate per quanto riguarda le due tipologie di fenomeni, geologico e da valanga, sulla base della specificità della tematica trattata.

Rischio Sismico

I recenti eventi sismici hanno messo più che mai in evidenza la necessità, per il governo regionale, di individuare il percorso per la definizione di criteri e norme da applicare nelle fasi di previsione

urbanistica e pianificazione territoriale, in funzione della riduzione del rischio sismico.

In effetti, tra gli obiettivi ed i contenuti strutturali della pianificazione sono da comprendere quelli volti alla valutazione dei rischi ambientali ed alla individuazione delle politiche atte a ridurli in modo coerente rispetto alle previsioni di sviluppo. La pianificazione ed i suoi strumenti, per il loro possibile carattere di interdisciplinarietà, offrono tra l'altro l'opportunità di operare, anche ai fini antisismici, in un quadro organico di sinergie altrimenti difficilmente disponibile.

Affrontare il problema del rischio sismico limitandosi alla gestione delle fasi di emergenza (attività di protezione civile), in assenza di una seria politica di prevenzione e mitigazione dei fenomeni calamitosi, appare, alla situazione odierna, poco coerente con lo stato delle conoscenze che la comunità scientifica propone. Per ridurre il rischio sismico è necessario conoscerlo e valutarlo: tali operazioni hanno tempi lunghi e costi rilevanti, anche a causa della stratificazione storica che caratterizza il sistema insediativo della Regione, e comportano inevitabilmente scelte di priorità.

Le metodologie essenziali del processo di valutazione del rischio (ad es. le metodologie di stima della vulnerabilità sismica) sono state messe a punto da diversi anni e possono fornire un utile supporto alle attività di pianificazione del territorio regionale. Maggiori difficoltà sorgono invece nella definizione di politiche sistematiche di intervento e messa in sicurezza antisismica estese a territori e città (riduzione sistemica del rischio).

La normativa di riferimento in ambito sismico

Con l'approvazione del Decreto Ministeriale 14 gennaio 2008 risultano entrate in vigore le nuove “Norme Tecniche per le costruzioni” (NTC 2008). Le NTC 2008 riuniscono e ridisciplinano l'intero corpus legislativo da applicare nella progettazione e nella realizzazione di nuovi edifici e nella valutazione della sicurezza e nel progetto

d'interventi di consolidamento di manufatti edilizi esistenti, identificando i livelli di sicurezza e le prestazioni delle costruzioni e unificando sia le norme relative al comportamento e alla resistenza dei materiali e delle strutture, sia quelle relative alla definizione delle azioni e dei loro effetti. In particolare, in caso di evento sismico, lo scopo fondamentale di tale corpo normativo è quello di assicurare che sia protetta la vita umana, siano limitati i danni e rimangano funzionanti le strutture essenziali agli interventi di protezione civile.

Le NTC 2008 rimandano alle indicazioni della Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 617 del 2/2/09 recante "Istruzioni per l'applicazione delle «Norme Tecniche per le Costruzioni» di cui al D.M. 14/01/2008". I Riferimenti Tecnici delle NTC 2008 rimandano, inoltre, alle "Linee Guida per la valutazione e riduzione del rischio sismico del patrimonio culturale con riferimento alle Norme Tecniche sulle costruzioni D.M. 14/01/08" (LGBC 2011).

La normativa tecnica italiana, finalizzata sostanzialmente a dettare regole per i progetti esecutivi delle strutture, richiama in più punti i principi della corretta pianificazione che deve essere svolta a monte dell'intervento puntuale.

Strumenti per la prevenzione del rischio sismico

Un elemento fondamentale nei processi decisionali connessi con le politiche di riduzione del rischio sismico è la valutazione del comportamento strutturale sotto azioni sismiche di intensità distruttiva: è cioè prioritario identificare gli scenari che possono prospettarsi in occasione di eventi sismici.

Tali scenari definiscono la probabilità che, in un certo periodo di tempo e in un certo sito, si verifichino danni di una certa intensità. Per elaborare scenari rappresentativi e affidabili risultano fondamentali due aspetti (Dolce, 1997):

- la valutazione delle vulnerabilità: è opportuno che nelle zone urbanizzate siano condotti studi di vulnerabilità, anche tramite metodologie speditive e semplificate;

- la realizzazione di un catalogo delle costruzioni.

Questi aspetti avranno ricadute positive anche nelle fasi di gestione e pianificazione dell'emergenza (ad es. nei Piani di Protezione Civile).

Effettuate queste analisi sarà possibile mettere in relazione le mappe di pericolosità (probabilità che in un certo sito si verifichino eventi sismici di data intensità) con la distribuzione e la consistenza dei centri abitati e storici e delle infrastrutture rilevanti, per ottenere indicazioni sulle aree con maggiore esposizione potenziale al rischio sismico. Tali elaborazioni rappresentano la base per la predisposizione di programmi di previsione e prevenzione, a loro volta punto di riferimento per la determinazione delle priorità di attuazione degli interventi di mitigazione, in funzione della pericolosità e della vulnerabilità del territorio e delle disponibilità finanziarie

Metodi speditivi di valutazione della vulnerabilità sismica

Per elaborare efficaci politiche di riduzione del rischio sismico a livello territoriale, è necessario affiancare alle tradizionali analisi dell'urbanistica le indagini di vulnerabilità del costruito e cioè predisporre studi specifici volti all'individuazione delle tipologie costruttive maggiormente soggette a rischio sismico.

Eseguire analisi di vulnerabilità sismica significa infatti valutare la consistenza del costruito diffuso in una data area, sia in termini quantitativi che qualitativi, ed in particolare stimare la sua propensione ad essere danneggiato da un terremoto.

Una metodologia per l'analisi di vulnerabilità deve quindi precisare come eseguire il censimento, più o meno dettagliato, del costruito e delle sue

caratteristiche e definire opportuni modelli che correlino la severità del moto sismico con gli effetti in termini di danneggiamento fisico e di perdite, economiche o intangibili.

Qualora lo studio di pericolosità sia condotto in termini probabilistici, si configura quella che viene denominata un'analisi di rischio. Nel caso invece in cui la sismicità sia studiata su base deterministica, ad esempio estraendo da un catalogo di sismicità storica uno o più terremoti significativi, si esegue un'analisi di scenario, ovvero si valutano gli effetti sul territorio a seguito di uno specifico evento sismico.

La scelta tra analisi di rischio e analisi di scenario dipende dalle finalità dello studio. Nel caso di uno studio del territorio a fini preventivi, l'analisi di rischio è preferibile in quanto fornisce, ad esempio, una valutazione comparabile tra le diverse porzioni di territorio interessate dallo studio. Per analizzare invece gli aspetti di gestione dell'emergenza legati alla Protezione Civile è più significativa un'analisi di scenario, in quanto riproduce una distribuzione realistica degli effetti sul territorio, fatto che consente di elaborare strategie per il post-terremoto; riferendosi però ad un unico evento, il rischio in alcune aree dello studio potrebbe essere tuttavia sottostimato (Giovinazzi e Lagomarsino, 2001).

Le procedure utilizzabili per condurre tali operazioni possono avere vari livelli di dettaglio in funzione della qualità e quantità di informazioni che si acquisiscono per ogni singolo edificio e in base al numero di edifici da studiare. In un'ottica di mitigazione del rischio sismico queste analisi vanno condotte su interi ambiti territoriali o urbani e quindi su una pluralità di edifici che, spesso, come ad esempio accade per il patrimonio edilizio italiano o europeo in genere, sono prevalentemente costituiti da edifici costruiti in epoche passate in assenza di normative antisismiche e generalmente in muratura. Ciò porta conseguentemente a ricercare delle procedure di valutazione della vulnerabilità

che partendo da un'acquisizione speditiva di informazioni, affidata anche ad operatori non esperti, permetta di formulare una stima oggettiva sufficientemente attendibile della danneggiabilità sismica senza ricorrere a modelli troppo raffinati.

In questo contesto, la valutazione della vulnerabilità sismica si configura come una fase di diagnosi preventiva per scopi pianificatori che si realizza attraverso l'acquisizione di una serie di indicatori primari di vulnerabilità sulla base dei quali sia possibile definire oltre che una misura della qualità delle costruzioni anche una base di conoscenza che consenta di individuare dei riferimenti oggettivi per una razionale azione di consolidamento. L'attendibilità delle valutazioni dipende da un lato dalla corretta individuazione degli indicatori più significativi e dall'altro dalla bontà della procedura che traduce le informazioni contenute in tali indicatori in una misura della danneggiabilità. La conferma della validità dei modelli può essere ottenuta con studi a posteriori qualora si abbiano a disposizione dati sui terremoti passati e quando la procedura sia automatizzata così da permettere anche applicazioni ripetitive di calibratura senza eccessivi oneri di tempo.

È importante avere presente che, per definire criteri di pianificazione territoriale, dovranno essere prodotte valutazioni sulla vulnerabilità non solo di tipo "fisico o strutturale", ma anche di tipo "sistemico", legate cioè all'incidenza sui più generali livelli di funzionalità dei tessuti urbani e dei sistemi territoriali. In effetti alla vulnerabilità strutturale si affiancano, in funzione della quantità e qualità degli elementi antropici del territorio, la vulnerabilità del patrimonio monumentale, la vulnerabilità intrinseca degli impianti urbani, specie se di origine medievale, la fragilità dei sistemi insediativi, specie se a carattere storico (valori di pregio ambientale), la vulnerabilità delle infrastrutture viarie, ecc. La vulnerabilità sismica dei sistemi urbani e territoriali non dipende cioè solo

dal grado di danneggiabilità sismica dei manufatti edilizi.

Studi di "vulnerabilità" sismica del patrimonio costruito esistente sono in corso da diversi anni in Italia: sono a disposizione procedure a diverso livello di complessità, che consentono di valutare la "predisposizione" delle strutture esistenti a subire prefissati livelli di danno al verificarsi di terremoti di data intensità. Vengono nel seguito illustrate alcune possibili metodologie di studio della vulnerabilità.

Strumenti di conoscenza del territorio

L'impossibilità di predizione degli eventi sismici rende prioritaria l'adozione di misure di prevenzione fondate sulla conoscenza del territorio. Nella valutazione della vulnerabilità del patrimonio regionale e della consistenza dello stesso, il fattore conoscenza riveste un ruolo decisivo sia in fase di prevenzione, nella scelta delle priorità da assumere, che a terremoto avvenuto. Le indagini compiute non solo sugli edifici e le infrastrutture, ma soprattutto sugli elementi critici del contesto urbano e territoriale, risultano infatti determinanti anche nelle fasi di gestione dell'emergenza e ricostruzione.

Per acquisire informazioni utili allo sviluppo di analisi affidabili di vulnerabilità sismica è necessario il rilievo sistematico di campioni significativi di costruzioni su tutto il territorio regionale, secondo procedure già disponibili, eventualmente da adattare. In effetti non sono necessarie analisi puntuali, quanto piuttosto campionature consistenti di edifici estese su porzioni numericamente rilevanti del patrimonio edilizio: tale censimento risulta particolarmente utile anche per predisporre programmi di consolidamento e restauro del patrimonio edilizio esistente, nonché i Piani di intervento della Protezione Civile.

Queste operazioni potrebbero avvalersi anche di idonee procedure messe in atto da parte della Regione: ad esempio, gli uffici tecnici comunali

potrebbero richiedere la compilazione di apposite schede (la prima parte identificativa della scheda AeDES di 1° livello) ogni volta che viene seguito un intervento su un edificio, vincolato o non. Tale procedura di censimento potrebbe essere resa obbligatoria per tutti gli interventi che godono di contributi regionali e, comunque, per i manufatti che ricadono nelle categorie di maggiore rischio per ragioni costruttive o di localizzazione.

Per una raccolta sistematica delle informazioni, sarebbe opportuno che i Comuni si dotassero di un cosiddetto "catasto degli edifici". Questo strumento, fondamentale anche se notevolmente sottovalutato, risulta assolutamente indispensabile in fase di emergenza e di ricostruzione, ma è sicuramente utile anche "in tempo di pace", in relazione alle attività di prevenzione e più in particolare di preparazione all'emergenza, anche perché queste tre fasi sono strettamente legate tra loro e non possono essere trattate separatamente.

Nella sua definizione più ampia il catasto degli edifici consiste nella individuazione, su base cartografica, di tutti gli aggregati strutturali e dei relativi edifici presenti sul territorio nell'ambito del sistema insediativo territoriale e del sistema insediativo urbano, distinguendo inoltre alcune tipologie fondamentali: edilizia corrente, edifici strategici e speciali, edifici di interesse storico-architettonico (in particolare gli edifici di culto), edifici industriali. Nella stessa logica degli edifici il catasto potrebbe riguardare anche le infrastrutture, le life-lines, le zone in potenziale dissesto, ecc.

È infine importante notare che la catalogazione degli edifici dovrebbe includere informazioni oltre che sulla localizzazione, sull'età e sulle caratteristiche geometriche (forma, numero di piani, ecc.) anche sulla tipologia strutturale e sulle caratteristiche meccaniche (resistenza dei materiali, rigidità, ecc.). Giocano un ruolo significativo in tale contesto la conoscenza delle caratteristiche specifiche "locali" in termini di caratteristiche costruttive degli edifici: di qui il ruolo

importante che possono avere azioni di carattere "regionale", riconosciute anche dalle nuove normative in materia. La creazione di database di conoscenze delle caratteristiche specifiche "locali" delle costruzioni può essere condotta in collaborazione tra Regione, Università e Soprintendenze, e può essere basata su studi per tipologie e storici, ma anche costruttivi e meccanico-strutturali (con campagne mirate di indagini in situ).

Azioni per la pianificazione della riduzione del rischio e la gestione dello sviluppo del territorio

Le valutazioni del rischio sismico rappresentano idonei strumenti per sviluppare criteri di scelta finalizzati alla prevenzione e per individuare le situazioni di intervento prioritario. L'interpretazione dei risultati degli studi di vulnerabilità sismica comporta quindi ricadute in ambito di pianificazione territoriale, in quanto consente di individuare le priorità di intervento e di orientare le politiche di riduzione del rischio.

Una delle strategie di difesa dai terremoti è quella di migliorare la qualità del costruito riducendo la sua danneggiabilità a livelli accettabili. Per le nuove costruzioni il raggiungimento di tale livello è implicitamente ottenuto con l'osservanza delle norme antisismiche, per gli edifici esistenti invece il problema si pone preliminarmente con la valutazione della loro attuale predisposizione al danneggiamento, ossia della loro vulnerabilità, e successivamente nella scelta delle priorità e delle tecniche di intervento da adottare per raggiungere il livello di sicurezza prefissato.

Le classificazioni sismiche del territorio hanno prodotto e producono, come effetto automatico ed immediato, la obbligatorietà di realizzare tutte le nuove costruzioni conformemente ai limiti ed ai vincoli progettuali previsti dalla apposita normativa antisismica. Il sovra costo relativo, compete per intero al proprietario dell'immobile. La classificazione quindi, sortisce effetto di

prevenzione solo nei confronti del nuovo che viene costruito, restando così escluso tutto quanto risulta essere ad essa preesistente e determinando in tal modo, una macroscopica limitazione della funzione "preventiva" stessa.

Per le costruzioni esistenti, risulta utile simulare gli effetti di mitigazione sulla base di ipotesi di piani di intervento preventivi: se la valutazione del rischio in assenza di interventi preventivi è fondamentale per concentrare l'attenzione sui punti critici, è particolarmente interessante valutare come varia il rischio in conseguenza di "ipotesi di interventi preventivi", passo fondamentale per mettere a punto "strategie di mitigazione del rischio", ossia per pianificare l'impiego ottimale delle risorse (eventualmente) destinate a tale scopo, massimizzando il vantaggio degli investimenti possibili (cioè limitati).

In questo contesto assumono particolare rilevanza anche le ricerche che si stanno svolgendo per mettere a punto e valutare l'efficacia, ai fini di ridurre detta vulnerabilità, di idonee tecniche di riparazione e consolidamento, con sempre maggiore attenzione al rispetto dei criteri generali della "conservazione" e al mantenimento dei valori architettonici e dei valori di pregio del territorio.

Per quanto riguarda in particolare la rete infrastrutturale, la scelta del miglior intervento dal punto di vista economico dipende dalla disponibilità di risorse del soggetto gestore del manufatto e dalla sua scelta di eseguire un determinato intervento che implichi una certa riduzione della vulnerabilità sismica del manufatto (Carturan et al. 2010a, 2010b). La relazione che correla la probabilità di accadimento di un determinato livello di danno con il costo per la realizzazione di interventi di adeguamento sismico risulta inversamente proporzionale: all'aumentare del finanziamento stanziato per il miglioramento del comportamento strutturale di un manufatto corrisponde infatti una diminuzione della probabilità

di occorrenza di un determinato livello di danno, in presenza di un evento sismico caratterizzato da una precisa intensità. In ipotetiche condizioni di risorse economiche illimitate un gestore razionale sarà orientato all'esecuzione dell'intervento più costoso, ma al contempo tale da massimizzare la riduzione dei rischi e la vulnerabilità sismica del suo manufatto. In realtà però le risorse destinate alla manutenzione e all'adeguamento sono sempre limitate e passibili spesso di variazioni di destinazione in sede di bilancio: per tale ragione studi approfonditi sulla vulnerabilità sismica dei manufatti assumono importanza fondamentale per la massimizzazione della riduzione della vulnerabilità sismica dello stock di manufatti in gestione, in condizioni di risorse economiche limitate soggette a vincoli di bilancio. L'ente gestore di un'infrastruttura o di una rete di trasporto dovrebbe quindi utilizzare modelli matematici specifici per gestire al meglio questa problematica, che con il passare del tempo – e quindi l'aumentare del livello di degrado generale delle opere d'arte – assume sempre maggiore rilevanza.

Tale tematica è stata largamente affrontata negli Stati Uniti (Shinozuka et al. 2006, Sgaravato et al. 2008), dove è stata relativamente semplice l'implementazione di un modello di analisi della rete infrastrutturale nel suo complesso, visto che le caratteristiche costruttive riscontrabili nel patrimonio infrastrutturale americano sono relative a poche tipologie standard, replicate in serie e caratterizzate da geometria e materiali simili.

Ciò non vale in realtà come quella veneta, in cui le situazioni in cui si presentano manufatti simili sono limitate. Il patrimonio infrastrutturale veneto (ed italiano in generale) risulta infatti molto variegato ed ogni manufatto ha caratteristiche singolari, specie se si tratta di un'opera d'arte storica, come per esempio un ponte in muratura. Molte sono infatti le tipologie presenti nella realtà veneta: ponti a travate appoggiate, travate continue, ponti ad arco, ponti strallati, ponti in c.a.,

ponti in acciaio e in struttura mista acciaio calcestruzzo, ponti in muratura ecc.: ogni manufatto è quindi un'opera d'arte con caratteristiche peculiari. Questa eterogeneità diffusa comporta la difficoltà di adattare un metodo standardizzato di analisi alle reti di trasporto italiane, oltre ad un aumento significativo dell'onere computazionale per le analisi di rischio e l'individuazione della priorità di adeguamento, dal momento che si dovrà valutare la vulnerabilità sismica di ciascun manufatto e proporre interventi di adeguamento che potranno essere sì classificati in macro-categorie di intervento ma che si sostanzieranno in maniera differente per ogni specifico manufatto. I motivi di questa situazione molto diversificata sono storico-culturali, ma anche imputabili alla particolarità del territorio veneto. Si dovranno quindi tenere in considerazione le osservazioni sopra citate nella definizione di una procedura di analisi del rischio sismico e miglioramento strutturale delle reti infrastrutturali di trasporto insistenti sul territorio regionale cercando di trovare un compromesso tra livello di affidabilità dell'analisi e costo computazionale.

Priorità per pericolosità sismica

La puntuale ricognizione dei livelli di pericolosità di base del territorio risulta essere sicuramente fondamentale: pur non essendo possibile parlare di rischio sismico nullo, in Veneto il maggiore livello di pericolosità risulta interessare alcuni Comuni quasi tutti localizzati in provincia di Belluno.

Sono ormai disponibili mappe di pericolosità sismica molto accurate, che definiscono, nei nodi di una maglia molto stretta, le probabilità di accadimento di eventi di intensità prefissata.

Le osservazioni relative alla variabilità spaziale dei danni prodotti da terremoti di forte intensità mostrano però che le conseguenze sulle costruzioni possono variare sensibilmente entro distanze molto brevi a causa di effetti locali legati alla geologia di superficie (natura e geometria dei

depositi), alle proprietà dinamiche dei terreni di fondazione (amplificazione dell'onda sismica) e alla morfologia (effetti topografici).

In questo senso, mappe di pericolosità di dettaglio e studi di "microzonazione", per siti di particolare rilevanza (storica, artistica, strategica...) possono essere gradualmente definiti e resi disponibili dalla Regione.

Le indagini finalizzate alla determinazione degli effetti locali, cioè di quelle situazioni che per condizioni geologiche e geomorfologiche particolari possano concorrere ad aumentare il livello di base del rischio sismico (amplificazioni del moto del suolo, instabilità e cedimenti dei terreni), possono essere condotte con tre diversi livelli di approfondimento, la cui scelta dipende generalmente dagli obiettivi da raggiungere, dall'estensione dell'area da esaminare, dal tipo di dati disponibili e dal livello di dettaglio della cartografia:

I Livello - Macrozonazione Sismica: adatto per la zonazione di aree molto estese, fornisce indicazioni di massima; è basato sulla raccolta e interpretazione di dati esistenti (notizie relative a terremoti storici, informazioni relative alla sismicità, alla geologia e alla geomorfologia). Un approccio di tipo qualitativo è quello proposto dalla Regione Lombardia (DGR 22 dicembre 2005, n.8/1566).

II Livello - Microzonazione Sismica: richiede documentazione specifica per la caratterizzazione geologica, geotecnica e geomorfologica, da integrare eventualmente con indagini in sito.

III Livello - Risposta Sismica Locale: richiede un'approfondita caratterizzazione topografica, geologica e geotecnica puntuale per mezzo di rilievi e di specifiche indagini in sito e in laboratorio. In mancanza di relazioni locali tra parametri del moto sismico e geologia di superficie, si può fare riferimento alle correlazioni empiriche tra incrementi di intensità macrosismica e natura del litotipo affiorante, proposte in letteratura (ad es. il metodo di Medvedev, 1962).

Priorità per esposizione sismica

La definizione delle priorità è strettamente legata allo studio dell'esposizione e cioè allo studio dell'assetto urbanistico - territoriale degli elementi infrastrutturali, del sistema della mobilità, degli schemi e delle direttrici di sviluppo e dell'assetto funzionale.

Valutare l'esposizione significa di fatto già fornire delle priorità: possono essere presi in considerazione a questo proposito diversi indicatori. In genere è opportuno suddividere il territorio di riferimento in aree che presentano caratteristiche omogenee: aree e isolati con prevalente presenza di residenza compatta di origine storica, aree ed isolati con prevalente presenza di residenza di completamento, aree ed isolati con prevalente presenza di residenza rada, zone con prevalente funzione di servizio ad uso pubblico, zone con prevalente funzione produttiva/artigianale/commerciale, aree e strutture con prevalente funzione agricola, aree naturali con e senza attrezzature. Una volta indicati i diversi usi del suolo, è possibile definire un indicatore di sensibilità territoriale considerando:

- la popolazione/densità/residenza per zona (compatta storica, di completamento, rada);
- la presenza di edifici e di aree di servizio pubblico;
- la presenza di edifici e di aree produttive;
- la presenza di strutture e di aree agricole;
- la presenza di aree naturali con/senza attrezzature;
- la presenza di reti e nodi infrastrutturali, tecnologici e logistici;
- la presenza di aree ed edifici sensibili (edifici con funzione pubblica che svolgono un ruolo strategico in condizioni di emergenza: municipio, caserme, strutture sanitarie, ecc.);
- la presenza di aree con concentrazione di persone;

- aree o edifici pubblici o privati con vincoli di legge relativi al loro pregio storico artistico o al loro valore paesistico.

Per fornire adeguate valutazioni della sensibilità territoriale è necessario ponderare opportunamente l'importanza dei vari sistemi identificati:

reti e nodi viabilistici: elementi con funzione di collegamento viabilistico (strade, ferrovia, aeroporti, ecc.);

reti e nodi tecnologici (lifelines): elementi con funzione di servizio di sussistenza (elettricità, gasdotto, metanodotto, acquedotto, fognatura, teleriscaldamento, telecomunicazioni, ecc.);

manufatti storico-artistici e aree di pregio;

edifici e spazi urbani aperti con concentrazione di persone.

Per quel che riguarda i manufatti oggetto della presente analisi possono essere definiti i criteri illustrati nel seguito.

Per i centri storici l'importanza può essere ricavata dall'esame della loro rilevanza riconosciuta e del loro valore storico-artistico: in questo senso risultano importanti l'attenzione che gli Enti istituzionali e la società in genere hanno rivolto al centro (ad esempio, presenza puntuale di edifici tutelati e vincolati, oppure il fatto che il centro sorge all'interno di un'area vincolata paesaggisticamente), il giudizio bibliografico (basato ad esempio sulle guide del Touring Club Italiano e/o sulle guide locali), l'interesse turistico, presenza di opere d'arte o di testimonianze storico-artistiche di particolare valore, la permanenza/trasformazione nell'edificio delle tipologie originarie, ecc.

Per quel che riguarda la rete infrastrutturale, l'analisi economica per l'allocazione ottimale delle risorse destinate agli interventi di manutenzione ed adeguamento sismico dovrà tener conto dei dati provenienti dall'analisi costi-benefici per i vari tipi di

intervento di adeguamento possibili per ciascun manufatto. Il beneficio dell'intervento viene prodotto dal costo evitato dall'adeguamento sismico, che riduce la somma dei costi di riparazione e sociali, questi ultimi associati a ritardi dei guidatori e perdita di opportunità economiche. Il costo annuo evitato può essere attualizzato tramite un adeguato tasso di sconto, per poi essere confrontato con il costo iniziale di intervento.

Il degrado nella prestazione del sistema può essere misurato tramite un indice relativamente semplice, vale a dire il cosiddetto "ritardo del guidatore", calcolato tramite un'analisi di equilibrio dell'utenza del sistema, sulla base di modelli trasportistici origine-destinazione (OD). Il progredire delle ipotesi di adeguamento dei ponti può essere simulato con metodi probabilistici in modo da produrre un miglioramento cronologico della prestazione post-sismica (costi diversi sono evidentemente richiesti per diverse azioni di intervento su diversi ponti critici). Tutte queste simulazioni possono utilizzare una distribuzione spaziale dell'accelerazione al suolo in vari scenari sismici derivanti dal rischio sismico della regione in esame.

Strumenti operativi

La riduzione del rischio sismico può attuarsi attraverso diversi strumenti:

interventi e sinergie in settori non strettamente riconducibili all'ambito sismico (riduzione dissesti idrogeologici, recupero e valorizzazione del patrimonio storico, interventi sui trasporti viari...), soprattutto per quei sistemi insediativi la cui vulnerabilità è legata non solo alla fragilità degli edifici e delle strutture presenti, ma piuttosto alla debolezza dei sistemi urbani e territoriali;

progetti strategici regionali finalizzato alla definizione della pericolosità di base, della zonazione, del rischio sismico, con applicazioni in aree o contesti selezionati ubicati nel territorio regionale (città murate, strutture localizzate e contestuali, etc.);

programmi di verifica sismica di edifici strategici e rilevanti secondo criteri di priorità da stabilirsi a cura della Regione, attraverso la formulazione di un primo elenco di edifici e opere strategiche e rilevanti di interesse regionale da sottoporre ad analisi di rischio sismico;

redazione di linee guida per la riduzione del rischio sismico da recepire negli Strumenti Urbanistici di livello inferiore (comunale e sovracomunale): deve essere valutata, ai fini dell'utilizzo del territorio, la compatibilità degli strumenti di pianificazione con la condizione di rischio sismico degli elementi funzionali coinvolti (edifici strategici, sistemi urbani, reti, ecc.) e devono essere realizzati integrazioni e adeguamenti dei regolamenti urbanistico-edilizi capaci di diffondere e generalizzare, a scala urbana ed edilizia, atteggiamenti progettuali e comportamenti realizzativi attenti alla prevenzione antisismica, nella prospettiva di collocare il miglioramento sismico diffuso nel tempo e nei processi ordinari della trasformazione della città e della programmazione e pianificazione del territorio, attraverso misure strutturali (indicazioni per gli interventi sugli edifici) e non-strutturali (ad esempio, rilocalizzazioni di funzioni strategiche...). Particolarmente utile in questo senso potrebbe risultare la promozione di Programmi operativi di recupero e riqualificazione urbana.

Azioni

Vengono proposti i seguenti criteri e azioni da porre concretamente in essere a livello regionale in relazione al tema della mitigazione del rischio sismico nell'ambito del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

Le principali strategie di seguito sintetizzate, complementari tra loro, richiedono un approfondimento delle tematiche inerenti il rischio sismico in rapporto alla pianificazione in un periodo di tempo medio/lungo. Saranno quindi necessarie elaborazioni tecniche e discussioni a livello politico a partire dalle quali inizino gli approfondimenti

ritenuti prioritari: tali azioni si dovranno sviluppare tramite collaborazioni tra enti e istituzioni aventi competenza per materia e per territorio, anche attraverso la costituzione di gruppi interdisciplinari, in cui sono indispensabili competenze geologiche, ingegneristiche, pianificatorie, relative alla conservazione dei beni culturali e alla gestione delle emergenze.

1. La Regione contribuisce alle attività di censimento dei centri storici esposti al rischio sismico e in particolare alla banca dati "Centri Storici e Rischio Sismico - CSRS", creata dal Dipartimento della Protezione Civile Nazionale in sinergia con il Ministero per i Beni e le Attività culturali, con l'obiettivo di analizzare il rischio di perdita di "interesse culturale" e di valore storico-artistico per i centri storici in occasione di eventi sismici. Sarà possibile attingere anche alle informazioni contenute nell'Atlante dei Centri Storici predisposto dalla Regione Veneto. In effetti, i Centri Storici veneti, che si sono sviluppati e stratificati attraverso secoli di civilizzazione urbana, possiedono un elevato interesse storico-antropologico, di testimonianza della vita quotidiana, della cultura materiale e dei suoi cambiamenti epocali: questo li rende luoghi, che in passato si usava definire "minori", ma che in realtà sono parte rilevante di una "storia" da tramandare alle generazioni future.

2. La Regione sollecita il contributo di Province e Comuni alla formazione della banca dati geologica regionale e predispone, rendendolo gradualmente disponibile, un Programma di attività e studi di microzonazione e di definizione di mappe di pericolosità di dettaglio, con approfondimenti relativi all'individuazione di aree suscettibili di fenomeni locali (quali liquefazione dei terreni, ecc.). Ferma restando la competenza comunale sulla produzione di cartografie sismiche su base areale, tale Programma coordina le iniziative intraprese dalle amministrazioni locali e stabilisce i livelli di approfondimento più opportuni in relazione alle

classi di rischio sismico. In effetti, sebbene siano ormai disponibili mappe di pericolosità sismica molto accurate (a partire dall'OPCM 3274 del 2003 e dal DCR 67 del 2003, attraverso l'OPCM 3519 del 2006, -, le Norme Tecniche per le Costruzioni DM 14/1/2008 e DGR 1572 del 2013), la microzonazione sismica resta uno strumento molto utile per il governo del territorio, per la scelta delle priorità nell'attuazione di politiche di prevenzione e riduzione del rischio sismico e per la pianificazione dell'emergenza. Il miglioramento della conoscenza sulla pericolosità sismica locale prodotto dagli studi di microzonazione consente di stabilire gerarchie di pericolosità utili per la programmazione di interventi di prevenzione e mitigazione del rischio sismico.

3. La Regione promuove attività preventive di verifica sismica degli edifici produttivi, anche estendendo le procedure avviate a seguito degli eventi sismici che hanno interessato il territorio delle province di Bologna, Modena, Ferrara, Mantova, Reggio Emilia e Rovigo il 20 e il 29 maggio 2012 (art. 3 DL 74 del 6/6/2012) in relazione alla messa in sicurezza e alla realizzazione di interventi di adeguamento sismico degli stessi. In effetti, il documento citato prende in considerazione il problema della messa in sicurezza e della realizzazione di interventi di miglioramento e adeguamento sismico degli edifici produttivi (certificazione di agibilità sismica), secondo un approccio che potrebbe essere utilmente esteso in maniera sistematica, soprattutto in termini di prevenzione, particolarmente in quei contesti a notevole sviluppo economico, dove la tardiva classificazione sismica ha determinato una elevata vulnerabilità di queste strutture.

4. La Regione sostiene la verifica puntuale e specifica degli interventi di trasformazione urbanistica, definiti negli strumenti urbanistici gerarchicamente subordinati, rispetto alle tematiche del rischio sismico, assumendo un ruolo di regia e coordinamento dei livelli di pianificazione, delle politiche e delle azioni di governo. Conformemente

con le leggi regionali in materia urbanistica, la Regione sollecita le Province ad approfondire gli argomenti sismici tramite l'adeguamento, la revisione o la nuova formazione dei PTCP (Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale) e supporta i Comuni nello sviluppo degli studi di compatibilità con la condizione di rischio sismico degli strumenti urbanistici o delle loro varianti (i PAT di ambito comunale o intercomunale - PATI - ai sensi della - DGR 1572 del 2013), promuovendo opportuni confronti con i Piani di Protezione Civile.

In effetti, l'atteggiamento strutturale e strategico del PTRC, che demanda la specificazione topografica e la definizione degli usi del suolo e delle norme ai documenti di pianificazione gerarchicamente subordinati, deve prevedere l'implementazione di strategie di riduzione del rischio sismico nei processi ordinari di trasformazione della città, attraverso misure strutturali (ad es. integrazioni e adeguamenti dei regolamenti urbanistico-edilizi, capaci di diffondere e generalizzare, a scala urbana ed edilizia, atteggiamenti progettuali e comportamenti realizzativi e di intervento attenti alla prevenzione antisismica degli edifici) e non-strutturali (ad es. rilocalizzazioni di funzioni strategiche).

5. La Regione identifica procedure di supporto alle amministrazioni comunali e agli enti gestori di infrastrutture e reti nell'esecuzione di una catalogazione sistematica degli edifici (ordinari, monumentali, strategici, produttivi) e delle life-lines esistenti che ricadono nelle tipologie di maggiore rischio in caso di evento sismico per ragioni costruttive o di localizzazione. Tali procedure saranno recepite negli strumenti urbanistici comunali, inclusi i regolamenti edilizi. Il censimento potrà essere utilizzato per predisporre attività di prevenzione (ad es. programmi di consolidamento e restauro) del patrimonio edilizio esistente, e avrà ricadute positive anche nelle fasi di gestione e pianificazione dell'emergenza, in particolare nei Piani di Protezione Civile.

In effetti, nella valutazione della vulnerabilità del patrimonio regionale, il fattore conoscenza riveste un ruolo decisivo sia in fase di prevenzione, nella scelta delle priorità, che nel caso di evento sismico: per questi fini, sono necessarie campionature numericamente consistenti ed estese su porzioni rilevanti del costruito. La creazione di un cosiddetto "catasto degli edifici" e di un "catasto delle infrastrutture", che includa i ponti quali elementi critici e particolarmente vulnerabili nelle reti stradali e ferroviarie, prevede l'individuazione, su base cartografica, di tutti gli aggregati strutturali e dei relativi edifici e delle reti, con tutti i relativi manufatti, presenti nell'ambito del sistema insediativo territoriale e urbano. Tale strumento costituisce un progetto ambizioso e di lungo termine che si presta a più livelli di utilità e uso amministrativo e pianificatorio e necessita di idonee procedure di implementazione. Ad esempio, gli uffici tecnici comunali potrebbero disporre che ogni istanza di rilascio di titolo edilizio preveda la compilazione di apposite schede (la prima parte identificativa della scheda AeDES di 1° livello, contenente informazioni che sulla localizzazione, sull'età, sulle caratteristiche geometriche, sulla tipologia strutturale e sulle caratteristiche meccaniche).

6. La Regione favorisce la nascita di un laboratorio territoriale per valutazioni di rischio sismico, individuando opportunamente un contesto territoriale sufficientemente ampio come cantiere sperimentale e costituendo di un gruppo di lavoro con più competenze disciplinari. La stima del rischio per un caso studio individuato prevedrebbe la raccolta di tutti i dati per effettuare studi di vulnerabilità affidabili ed effettivamente rappresentativi delle criticità e fornire una base adeguata agli sviluppi pianificatori e di gestione dell'emergenza, nonché per istruire degli ordini di grandezza per gli investimenti, in relazione alle risorse concretamente attivabili: tali risultati potrebbero essere utilmente estesi ad altre realtà territoriali regionali.

In effetti, un elemento fondamentale nei processi decisionali connessi con le politiche di riduzione del rischio sismico è la valutazione della vulnerabilità del costruito, anche tramite metodologie speditive e semplificate. L'interpretazione dei risultati di tali studi di vulnerabilità sismica a livello territoriale consente di individuare le priorità di intervento e di orientare le strategie di mitigazione del rischio, ossia di pianificare l'impiego ottimale delle risorse finanziarie destinate a tale scopo, comunque limitate rispetto alla totalità del patrimonio e agli interventi preventivi che esso richiederebbe. Un primo passo operativo potrebbe prevedere l'attuazione di programmi di verifica sismica di edifici, ponti e opere strategiche e rilevanti di interesse regionale secondo criteri di priorità definiti per un certo ambito territoriale.

7. La Regione promuove la partecipazione a progetti di ricerca nazionali ed europei e sostiene la predisposizione di progetti strategici sulle tematiche inerenti il rischio sismico.

In effetti, le tematiche che possono essere oggetto di indagine a livello di ricerca nell'ambito del rischio sismico sono molteplici. È ad esempio significativo approfondire la conoscenza delle caratteristiche specifiche "locali" in termini di caratteristiche costruttive delle diverse tipologie di manufatti: la creazione di database di conoscenze delle caratteristiche specifiche "regionali" delle costruzioni (anche con campagne mirate di indagini in situ) e delle più idonee tecniche per la realizzazione di provvedimenti di mitigazione rappresenta un tema rilevante, che consentirebbe anche di definire indicazioni pratiche e linee guida operative per la gestione del rischio sismico. Anche lo sviluppo di studi di vulnerabilità dei sistemi territoriali rappresenta un argomento di ricerca importante per la definizione di criteri di pianificazione territoriale: affiancare a valutazioni di vulnerabilità tradizionali, che considerano di fatto la danneggiabilità "fisico-strutturale" dei manufatti edilizi, degli insediamenti produttivi e delle

infrastrutture, analisi di vulnerabilità “sistemica” legate alla funzionalità dei sistemi urbani e territoriali in occasione di eventi sismici (tramite, ad es. indicatori di sensibilità territoriale), rappresenta uno sviluppo innovativo di studio.

Protezione civile

Al fine di garantire l'incolumità della vita delle persone, del territorio e dei beni dei cittadini dai danni e pericoli derivanti da eventi calamitosi di origine naturale o antropica, la Regione Veneto deve predisporre, attraverso una

specificata pianificazione e programmazione, le attività di previsione, prevenzione e soccorso per la gestione delle emergenze nell'ambito del Sistema Regionale di Protezione Civile.

Compito principale delle strutture regionali è di costituire, secondo specifiche direttive, "un'organismo" in grado di intervenire nelle situazioni di emergenza, con azioni di soccorso, efficaci e tempestive.

Non bisogna, tuttavia, puntare solo sulle attività di soccorso, ma dedicare energie e risorse adeguate anche alle fasi di previsione e prevenzione.

A questo scopo la Struttura regionale competente in materia, anche ai sensi della LR11/04, deve predisporre il Programma regionale di previsione e prevenzione dei rischi che disciplina:

- la promozione di studi indagini e ricerche volti a definire i possibili scenari di rischio determinati da eventi calamitosi;
- le funzioni, i compiti e l'organizzazione delle fasi di previsione, monitoraggio e sorveglianza per ogni scenario di rischio;
- i criteri e metodi per la raccolta, acquisizione ed elaborazione dei dati necessari per le fasi di monitoraggio e sorveglianza, garantendo la necessaria rete di collegamento, di comunicazione e trasmissione dati tra le diverse strutture del sistema di protezione civile;
- gli indirizzi ed i criteri per le attività di formazione degli operatori di protezione civile, nonché per l'attività di informazione della popolazione sui possibili rischi presenti sul territorio regionale;

- gli indirizzi per la elaborazione dei piani di emergenza, provinciali, intercomunali o comunali di protezione civile.

Gli elementi costitutivi della pianificazione di protezione civile per la gestione delle emergenze sono:

- l'analisi del territorio sotto diversi profili (fisico, geomorfologico, idrografico, insediativo...) utili a determinare la presenza di possibili pericoli;
- l'analisi, per ambiti omogenei, dei potenziali rischi, connessi ai pericoli rilevati, individuando diversi scenari di rischio: dissesti idrogeologici, avversità atmosferiche, eventi sismici, emergenze sanitarie, incendi boschivi, diffusione o dispersione di prodotti chimici, radioattivi o tossici;
- le procedure, le risorse umane e strumentali disponibili ed il raccordo organizzativo tra tutti i soggetti preposti alle azioni di soccorso, fino al superamento dell'emergenza.

Data la natura del Piano Regionale per il coordinamento delle emergenze di Protezione Civile mirato a garantire la sicurezza e l'incolumità dei cittadini e del patrimonio, le sue indicazioni e le prescrizioni in materia di assetto del territorio e di uso del suolo come stabilito dalla stessa LR 11/04, costituiscono elementi vincolanti per la redazione ed aggiornamento del Piano territoriale regionale di coordinamento (PTRC), nonché degli altri piani urbanistici vigenti.

Il Piano Regionale viene predisposto a livello tecnico, sulla base dei piani di emergenza provinciali

Gli edifici strategici e le aree di emergenza

Nell'ambito della pianificazione di protezione civile, come codificato nelle "Linee guida per la predisposizione dei piani di emergenza di

protezione civile” approvate con DGR n. 144 del 1 febbraio 2002 e DGR n. 573 del 10 marzo 2003 nonché nelle “Linee guida per la standardizzazione e lo scambio informatico dei dati in materia di Protezione Civile” approvate con DGR n. 1575 del 17 giugno 2008, risultano di rilevante importanza, per fronteggiare un'emergenza, l'individuazione di:

- edifici strategici (sede di protezione civile a valenza paesaggistica e/o distrettuale);
- aree di emergenza.

Nei primi rientrano, oltre che le strutture dedicate al pronto soccorso sanitario, pubbliche e private e gli uffici istituzionali degli enti locali, anche gli edifici destinati ad “uffici” e “deposito mezzi” dedicati alle specifiche attività di protezione civile (centri e sale operative comunali, provinciali, intercomunali, regionali, sedi CCS, COM, COC). Gli “uffici” e “deposito mezzi”, come codificati dalle sopraddette Linee guida, possono definirsi come il “nucleo attivo”, costituito da risorse umane e materiali programmate, per la gestione e la soluzione delle emergenze.

Le aree di emergenza costituiscono “aree strategiche di protezione civile”, nelle quali ricoverare la popolazione sfollata a seguito di calamità, oppure dove far convergere i soccorritori.

La Regione, riprendendo gli indirizzi nazionali al riguardo, ha introdotto nelle proprie linee guida per la

pianificazione comunale e provinciale di emergenza l'articolazione di tali aree:

- Aree di attesa della popolazione, dove garantire la prima assistenza;
- Aree di ricovero dove installare i primi insediamenti abitativi;
- Aree di ammassamento soccorritori e risorse, ove far confluire risorse e mezzi per le operazioni di soccorso.

Dette aree possono avere anche una valenza polifunzionale e pertanto essere destinate, in

condizioni di non emergenza, ad attività fieristiche, sportive o ludico-ricreative.

Obiettivo della pianificazione regionale di settore è, infine, l'individuazione di alcune aree strategiche di dimensioni e dotazioni infrastrutturali adeguate, per le emergenze di livello regionale.

A seguito della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 gennaio 2014, la Regione Veneto ha approvato il documento denominato “Programma nazionale di soccorso per il rischio sismico - Organizzazione di Protezione Civile e Elementi Conoscitivi del Territorio” che costituisce parte integrante del Piano regionale di protezione civile.

Sulla base di tale Direttiva e delle ulteriori indicazioni pervenute da parte del Dipartimento Nazionale della Protezione Civile, la Direzione Regionale Protezione Civile e Polizia Locale ha raccolto ed elaborato una prima versione del documento, in cui grande importanza assume la raccolta e la disponibilità di dati conoscitivi relativi agli aspetti organizzativi, infrastrutturali e strutturali delle singole realtà territoriali.

Al fine di dare una reale utilizzabilità alle informazioni raccolte ed elaborate, è stato predisposto un sistema informativo territoriale basato su specifico archivio informatico GIS - Geographic Information System sperimentale, consultabile anche attraverso un portale webgis che verrà reso disponibile al Dipartimento Nazionale della Protezione Civile, alle altre strutture regionali e alle amministrazioni competenti in materia di Protezione Civile.

Mobilità e logistica

Mobilità e reti infrastrutturali - Il Piano Regionale dei Trasporti

Il tema della mobilità è uno dei problemi principali per i cittadini, per le imprese e per le amministrazioni locali. Il quadro di competenze e di strumenti in corso di rafforzamento a seguito di trasferimenti di potestà normative, di dotazioni patrimoniali e di risorse finanziarie alle amministrazioni locali, fanno intravedere uno scenario di maggiori capacità operative, regionali e locali, per il presente e per il futuro prossimo.

Tutto ciò aumenta le responsabilità del sistema dei poteri locali e configura la realtà regionale come una unità amministrativa e gestionale cui viene demandato il compito di orientarsi con maggior determinazione nelle scelte che attengono al governo della mobilità, sia all'interno dei propri confini o in rapporto ad aree geografiche contigue, sia in relazione a finalità che sono interne ed esterne al campo dei trasporti in senso proprio.

Pianificare nel campo dei trasporti diviene così un imperativo da cui non si può prescindere, ma che non può affidarsi a forme rigide e gerarchiche di decisione a cascata, in quanto postula un modello decisionale interattivo tra domanda e offerta, all'interno di un quadro di risorse certe, e di un insieme di soggetti competenti, responsabili e non troppo frazionati, cui affidare compiti di intervento e di gestione. L'ultimo Piano Regionale dei Trasporti (PRT) approvato dal Consiglio Regionale risale al 1990, e ad esso aveva fatto seguito nel 2005 l'adozione di un aggiornamento, mai, però, approvato dal Consiglio stesso. Il nuovo Piano Regionale dei Trasporti per il Veneto, in fase di discussione da parte dell'organo politico competente, costituirà uno strumento fondamentale per il futuro della mobilità sostenibile nel Veneto, disegnando il sistema dei trasporti e della logistica per i prossimi 10 - 15 anni.

Queste tematiche assumono un particolare significato in una regione come il Veneto, che presenta una concentrazione di problemi sia per ragioni peculiari proprie, che per fattori esterni che riverberano effetti diretti e indiretti sul territorio e sulla società regionali.

Anzitutto il tradizionale policentrismo, imperniato su sistemi gravitazionali a base provinciale e subprovinciale, è ormai evoluto verso un assetto di relazioni di tipo reticolare, di interdipendenze produttive tra una pluralità di centri maggiori e minori che scardinano e

soprattutto rendono ben più complesso alcuni paradigmi dei flussi locali casa–lavoro.

Pur senza ospitare grandi città, in una vasta area centrale la struttura della mobilità riflette condizioni di tipo metropolitano.

Il Veneto presenta, inoltre, un numero elevatissimo di imprese industriali medie e piccole distribuite in una pluralità di siti della pianura centrale, di alcune vallate prealpine, e di alcune propaggini di bassa pianura. Questo configura un apparato produttivo di prima grandezza, comprendente molteplici filiere produttive tra loro integrate nell'organizzazione e nello spazio.

Infine, le città venete, e alcuni centri maggiori non capoluogo, hanno assunto con decisione il rango di centri di servizio, alle imprese e alla popolazione, che corrispondono ad una domanda di prestazioni sempre più specializzata ed evoluta e postulano tutte un adeguato livello di accessibilità.

Nel suo peculiare percorso di crescita e di sviluppo il Veneto evidenzia dunque la necessità di un apparato di infrastrutture e di servizi di rango superiore, frutto cioè non di una logica puramente incrementale ma anche qualitativamente più avanzata, con cui soddisfare una serie di aspettative irrisolte.

L'apertura dell'Europa orientale, per altro verso, ha prodotto effetti molteplici sull'economia (nuovi mercati di produzione e di consumo), sulla mobilità (di cose e di persone), sulla qualità del parco veicoli circolante e sui costi di trasporto.

Tutto ciò va a sovrapporsi agli effetti prodotti dalla apertura del mercato interno europeo, che sta ridisegnando il sistema delle convenienze localizzative e delle nuove polarità distributive a livello continentale.

Sviluppo interno e crescita delle relazioni esterne hanno conferito così al Veneto una nuova centralità geografico– economica che ha evidenziato i limiti del sistema infrastrutturale ereditato dall'epoca

precedente e del quadro di relazioni in cui esso si iscriveva.

Rispetto alle relazioni esterne, interregionali e internazionali c'è bisogno, dunque, di rafforzare la rete delle infrastrutture che consentono di raggiungere i mercati esistenti e quelli emergenti, a Nord come a Est.

Rispetto alle relazioni interne c'è invece bisogno di collegare in modo più efficiente i centri di servizio della regione, sia tra loro che con la platea degli utenti regionali ed extraregionali.

Questo duplice approccio, dei rapporti esterni e dell'organizzazione interna, rappresenta la costante di tutta la strategia della mobilità regionale indicati nel DEFR e nel PRT:

- colmare il gap infrastrutturale che penalizza il Veneto e il Nord–Est nelle sue relazioni transalpine con l'Europa, con ciò valorizzando anche il ruolo della costa più settentrionale del Mediterraneo e l'arco litorale alto adriatico;

- mettere in rete il sistema dei servizi alla mobilità intraregionale – di persone e di merci – secondo standard più elevati di efficienza e di connettività, in grado di confrontarsi con le regioni centro europee, con cui esiste un rapporto di collaborazione– competizione.

L'obiettivo è quello di attenuare quegli aspetti di parziale perifericità che caratterizzano l'intero sistema padano, e più ancora il Nord–Est.

Scenari innovativi

Il problema che oggi si pone, non è solo il rafforzamento di una o dell'altra direttrice in rapporto all'evolvere della domanda, ma un vero e proprio cambio di scala e di scenario che comprenda:

- il Veneto quale parte di un sistema più ampio – la pianura padana – veneta racchiusa tra l'arco alpino e la sponda mediterranea – che ospita sistemi economici e insediativi tra loro diversi, ciascuno

dotato di una propria tradizione e strategia di relazioni esterne;

– il Veneto reticolare e metropolitano, con tutti i caratteri positivi che ciò comporta e con tutti i problemi che ne conseguono.

Infrastrutture e territorio

Lo spazio come risorsa essenziale dello sviluppo, sia come parte dello spazio europeo, sia come spazio in cui vive la comunità regionale.

Tra la visione strategica dello spazio geografico e l'attività gestionale del territorio regionale esiste, dunque, una reciprocità stringente, che riguarda alcune categorie di opere – puntuali o a rete – che traggono valore e cogenza dalla loro appartenenza a sistemi di ordine superiore, coi quali debbono mantenere una piena sintonia di modi e di tempi di evoluzione e di ammodernamento.

Si tratta di infrastrutture, anzitutto, ma con tale termine non deve intendersi solo ciò che ha una dimensione fisica, ma anche tutto il supporto organizzativo allo sviluppo delle relazioni, che comprende la dimensione imprenditoriale, culturale, tecnologica, informativa, ecc.

Ogni infrastruttura condiziona l'operatività dell'altra e, nell'insieme, esse costituiscono parte rilevante del valore aggiunto di una regione nel campo dei servizi alla produzione e alle persone.

Sul secondo e fondamentale versante, va esaltata la capacità di strutturazione efficiente dello stesso sistema di relazioni interne, là dove si sviluppano i circuiti della quotidianità nei movimenti di persone e di cose: il vero tessuto produttivo della regione.

Tra i due sistemi va stabilita coerenza e complementarità e ciò rende possibile ogni dimensione civile, sociale ed economico–produttiva ed anche alcune scelte di priorità e di gerarchia. Le iniziative devono, dunque, trovare tra loro compatibilità in una logica di sistema, in cui la compresenza di infrastrutture e di attività di rango diverso costituiscono i fondamenti che presiedono

allo sviluppo locale e queste, a loro volta, chiedono specifiche di progetto e prestazionali alla rete di primo livello.

Mobilità e insediamenti

Pensare al Veneto come un sistema relazionale che produce interscambio tra le sue diverse parti e componenti equivale a osservare il Veneto come sistema insediativo (residenziale e produttivo) che esprime una domanda di mobilità dipendente dalla forma della sua struttura, in particolare dalla dispersione o dai diversi livelli di concentrazione spaziale delle attività.

Una dorsale regionale, disposta in senso Est–Ovest, è parte della più vasta direttrice che dal Friuli prosegue fino in Lombardia, costituita dalle cinque città centrali venete, rappresenta l'elemento portante delle relazioni interne ed è il principale distributore di quelle verso l'esterno.

Questo sistema centrale presenta i maggiori ispessimenti in corrispondenza degli incroci di pianura con altre direttrici, fino a dar luogo a concentrazioni con caratteri metropolitani nella pianura centrale: Venezia – Padova – Treviso e, più defilata, Vicenza da un lato, e Verona dall'altro.

Dal sistema centrale si è poi innescato quel vasto processo diffusivo extraurbano che costituisce la rete degli insediamenti residenziali, sostenuti dai centri minori, di vario livello gerarchico, fino ai centri di campagna di minore dimensione e, assieme, quelli produttivi organizzati in una serie di distretti industriali, evoluti con un forte grado di spontaneità localizzativa nel corso degli ultimi decenni, fino a interessare gran parte della media e alta pianura regionale, con più recenti proiezioni anche verso la bassa pianura fluviale (a Est e a Sud–Ovest della laguna di Venezia).

Proprio queste ultime porzioni di pianura, così come le zone prealpine e alpine, hanno storicamente rappresentato le aree deboli della

regione, per ragioni di morfologia, di accessibilità, di specializzazione.

Parte di queste aree coincide, però, con i tre grandi distretti turistici della regione (costa, montagna e lago) che avvolgono il grande sviluppo industriale – urbano della pianura centrale.

Un'ulteriore considerazione si rende necessaria, peraltro, nel momento in cui ci si appresta a interpretare la domanda di mobilità, non solo presente ma anche futura: il rapporto tra le tendenze distributive della popolazione e i processi di generazione della domanda di mobilità che queste esprimono.

Nella pianura centrale, la più insediata e la più forte e dinamica, è ormai da tempo in atto un processo di ridistribuzione di popolazione che vede le città e gli altri centri maggiori in fase di calo demografico, più o meno marcato, a fronte di una crescita delle loro cinture; questo processo giunge ad interessare, in più casi, anche la seconda e terza fascia di comuni contermini.

Un processo di sub-urbanizzazione che, negli ultimi decenni, con andamento crescente, ha configurato l'occupazione crescente degli spazi rurali della pianura, con meccanismi di ridotta polarizzazione intorno a centri minori distribuiti attorno alla città.

Questi movimenti centrifughi dalle città finiscono per saldarsi tra di loro proprio nelle zone più esterne, dove il rapporto qualità-prezzo degli alloggi è più favorevole.

Si è realizzata, in altri termini, una evoluzione della geografia degli insediamenti della regione.

Lo spazio rurale ospita, in misura crescente, una popolazione non più agricola, ancorché dispersa, con bassa densità insediativa; la mobilità individuale assolve parte sostanziale delle proprie esigenze di spostamento all'interno del vasto spazio rurale – urbano della pianura centrale.

Si tratta di un processo che produce una micro-infrastrutturazione dello spazio per le esigenze

residenziali e che si affida invece alla preesistente infrastruttura relazionale viaria di breve-medio raggio per i collegamenti pendolari di accesso al lavoro e ai servizi, di fatto consumandone ogni margine di efficienza e di sicurezza per ogni categoria di utenti.

E' questa rete stradale, per lo più provinciale e comunale, che viene oggi diffusamente sottoposta ad una pressione, ben superiore a quella per cui era stata creata.

Dal punto di vista funzionale questa rete costituisce un tutt'uno con quell'altra parte di rete, di origine statale ma di rango regionale, oggetto dei recenti provvedimenti di dismissione dal demanio statale e di conferimento a quello regionale, proprio in virtù di una uniformità di trattamento resa ormai necessaria dal mutato ruolo svolto.

Questo rilevante patrimonio viario costituisce oggi il vero connettivo della mobilità regionale, sia intraprovinciale che interprovinciale, e necessita l'adozione di politiche omogenee e integrate col complesso di misure che riguardano il governo della mobilità veneta nel suo insieme.

Tra le priorità del futuro immediato, va segnalata l'urgenza della difesa di ogni residua capacità della rete e la riorganizzazione gerarchico – funzionale del patrimonio viario regionale in vista di una strategia unitaria e integrata alle altre politiche per la mobilità intra-regionale, in particolare con la rete del ferro, per fornire una risposta complessiva, coerente e strategica, alla domanda di mobilità che viene dai processi di riorganizzazione delle funzioni sul territorio.

Un nuovo assetto organizzativo e funzionale del territorio regionale

Tutte le previsioni, italiane ed europee, nel campo dei trasporti sottolineano, oltre ad un rilevante incremento della mobilità di medio termine, il ruolo preponderante e massiccio svolto dal trasporto stradale. Questo corrisponde all'esperienza

empirica di una regione come il Veneto, che riscontra una crescita costante dei transiti su tutta la sua rete autostradale, soprattutto in senso Est-Ovest, con rilevante quota circolante delle merci (comprese quelle classificate come pericolose).

Al tempo stesso gli assi autostradali tendono a polarizzare lungo il loro tracciato buona parte degli agglomerati produttori di servizi alle imprese e alle merci, particolarmente attorno ai principali caselli e in prossimità delle aree urbane, o, ancor più, dei grandi incroci di direttrici interregionali e internazionali.

La dinamica del mercato disegna, in sostanza, la gerarchia dei vantaggi localizzativi e determina assetti insediativi più o meno spontanei e organizzati. Per altro, le autostrade a loro volta producono, all'interno dei sedimi di competenza, un crescente numero di servizi, ai conducenti e ai veicoli. In altre parole, le autostrade vanno svolgendo un ruolo crescente e diversificato di organizzatori di tutti quei servizi, materiali e immateriali, legati alla mobilità.

In questo modo esse divengono soggetti rilevanti nel quadro del processo di riorganizzazione spaziale in atto a livello continentale, nella costruzione di parte del mercato interno europeo.

Dal buon funzionamento di questi assi dipende sia l'efficienza che la sicurezza nella circolazione delle merci e dei veicoli, un tema che riguarda la mobilità, ma, in modo più lato, sia il mercato, che l'ambiente, che il paesaggio contemporaneo. Occorre, dunque, concepire i grandi assi autostradali non come infrastrutture passive, ma come veri e propri connettori di servizi, che integrano al proprio interno sempre più competenze tecnologiche, e interagiscono attivamente con la catena dei servizi resi alle persone, alle merci, e a tutto ciò che ne sottende la circolazione e dall'altro come paesaggio contemporaneo esse stesse con tutte le aree commesse, i raccordi cui lo spazio esterno.

E' questo un punto di vista non ancora adeguatamente considerato nel progetto delle infrastrutture ma assolutamente decisivo, come dimostra la estrema cura ad esso riservata in tutta Europa, e ancor più necessario nel contesto del prezioso paesaggio veneto e nel rapporto con le città e le corone insediative suburbane che costituiscono il sistema insediativo regionale.

Per accennare solo ad alcuni temi del primo tipo, si tratta di completare e diversificare la gamma delle prestazioni fornite; da un lato alle merci pericolose, che giungono a sfiorare il 10% del traffico pesante, dall'altro quelle legate alla logistica industriale e urbana. Più in generale, va sviluppato il tema della qualità all'interno di un settore che, garantendo almeno l'80% del traffico merci, rappresenta un orizzonte operativo permanente, non liquidabile nella sua consistenza reale con scenari alternativi.

Sotto il profilo istituzionale spetta alla pianificazione regionale mettere a fuoco il problema, per le ricadute possibili sul proprio territorio. Spetta ai gestori delle infrastrutture, invece, identificare tutte le innovazioni tecnologiche che possono iscriversi nei capitoli relativi alla efficienza e sicurezza dei transiti e delle soste. Più in generale, spetta all'intreccio tra quadro normativo, quadro organizzativo e mercato porre in essere tutte quelle iniziative che contribuiscono a rafforzare la competitività territoriale sul lato dei servizi offerti alla mobilità delle merci.

In questa configurazione, il nuovo assetto trasportistico e insediativo del Veneto si offre come un sistema a densità decrescente dal centro verso i margini Nord e Sud della Regione:

- la dorsale forte centrale, costituita e sostenuta dalle città e dalla grande rete autostradale e ferroviaria, si candida a divenire il sistema destinato a reggere la competizione esterna (nazionale e internazionale) nell'ambito dei servizi superiori della regione;

- le economie industriali diffuse dei distretti verranno servite da anelli tangenziali al sistema

centrale – in grado di attuare una deviazione della mobilità pesante verso la periferia del sistema insediativo centro–veneto, oggi saturo di mobilità sull'asse centrale;

– il potenziamento delle relazioni Nord–Sud, Mediterraneo – Centro Europa, che già appartiene al ruolo del Veneto, ma che necessita di sostegno nell'ambito di un mercato in allargamento e di una competizione territoriale sempre più aperta sia con le realtà transalpine, sia con i nuovi paesi danubiani.

Questo sistema di grandi maglie infrastrutturali già oggi dispone di nodi dotati di infrastrutture intermodali di rango internazionale per il transito delle merci: due interporti (Padova e Verona) a cui si aggiunge Rovigo, un porto maggiore (Venezia) e uno minore (Chioggia), e due aeroporti (Venezia e Verona), cui si aggiunge Treviso, i cui ruoli vanno considerati in una visione di sistema integrato della intermodalità nel Nord–Est; al di sotto di questa rete infrastrutturale primaria, assume così maggior forza e chiarezza il problema della mobilità intraregionale, di passeggeri e di merci.

L'armatura metropolitana e mobilità

Gli abitanti della pianura veneta centrale circa 2,5 milioni di abitanti, distribuiti su città maggiori e minori su una struttura insediativa di medio - bassa densità, costituiscono la massa critica su cui si fonda la realtà e ogni prospettiva di evoluzione competitiva metropolitana del Veneto. Un sistema relazionale interno efficiente è la condizione perché si possa modellare un futuro soddisfacente. Non più ciò che resta della trama delle strade interprovinciali e intercomunali ereditate dall'epoca lontana rurale, ma una struttura proiettata a servire una grande pianura insediata, di oltre 80x80 Km di lato, dai Berici al Piave, dai colli Trevigiani agli Euganei, là dove movimenti locali di piccolo raggio devono coesistere con tragitti di collegamento interno all'intera nebulosa urbana e con i transiti internazionali, di persone e di merci.

Questa agglomerazione, servita sia dalla strada sia dalla ferrovia, necessita di una profonda rilettura della struttura viaria reticolare vecchia e nuova, meglio gerarchizzata e più protetta di quella attuale, con tracciati dedicati allo spostamento veloce distinti da quelli di servizio al sistema insediativo.

La Ferrovia, in particolare, è destinata – con la Alta Capacità – a distinguere assai meglio di oggi le sue funzioni di collegamento intercity e interregionale, da quella di connettività interna e locale, affidata, in particolare—all'efficienza della Rete ferroviaria regionale.

Le due reti – gomma e ferro – costituiscono l'ossatura portante della connettività nell'area veneta centrale, mentre il tema della intermodalità del traffico locale passeggeri rappresenta il caposaldo di un complesso programma di miglioramento sia della mobilità sia della infrastruttura nel Veneto, da svilupparsi nel corso degli anni con una ampia collaborazione tra la Regione e tutti gli enti locali.

Occorre procedere nella direzione di riconnettere sistematicamente in modo razionale le due reti, definendo una serie dei luoghi, maggiori e minori, a livello urbano ed extraurbano, dove organizzare al meglio sia l'interscambio sia la sosta, in una visione della mobilità integrata tra diversi vettori e diverse reti all'interno di uno spazio centro veneto organizzato come un continuo relazionale con densità insediative diverse.

Questo nuovo reticolo di località puntuali, sarà di per sé vocato a favorire un processo di rilocalizzazione e addensamento gerarchico di molte attività di servizio e, in modo più diffuso nelle aree extraurbane, anche di residenze.

Lo sfondo l'obiettivo è quello di rafforzare con determinazione il ruolo delle città, come luogo della innovazione e dello scambio del patrimonio di conoscenza, strategico modo di servizio rinnovato per essere capace di guidare la competizione dell'intero sistema regionale nella scena europea e mondiale.

Il disegno vale anche per l'area occidentale del Veneto: Verona e la sua provincia. Per ragioni geografiche e storiche, Verona ha sviluppato un ruolo di incrocio internazionale e di ponte interregionale. Questo rafforza la sua assoluta centralità urbana su di un'area vasta che tende a integrarsi con analoghe realtà, eccentriche rispetto alla Lombardia (Brescia e Mantova) e con il Trentino.

All'interno di una regione virtuale Adige – Garda, attraversata dal corridoio Milano – Venezia e dall'asse del Brennero, Verona riproduce al proprio intorno un effetto metropolitano concentrato, frutto della storica funzione di “porta d'Italia” non solo per il suo sistema del sistema difensivo: E' frutto, altresì, della sua struttura produttiva e del ruolo cruciale in relazione al sistema logistico di scala internazionale.

È questo il valore aggiunto che Verona porta al Veneto: una continuità economica e territoriale, solidamente ancorata alla funzionalità del corridoio Veneto centrale, che funge da scambiatore delle relazioni superiori della regione, e da principale collettore di relazioni interregionali tra est e ovest della pianura padana.

Se osservato ad una scala più vasta – quella europea – l'intero sistema di città e territorio che si distribuiscono e si addensano lungo l'asse est-ovest appare come parte di un continuo industriale – urbano, esteso dal Friuli al Piemonte, in cui si organizza una delle aree più produttive, dinamiche e densamente insediate dell'intero continente.

Il grande asse tra est e ovest, non solo italiano ma europeo, capace di collegare direttamente il Rodano al Danubio, passando a sud dei valichi alpini e a nord dei porti mediterranei, sostanzia la visione del Corridoio V come sistema infrastrutturale capace di incidere, già ora, e sempre più nei prossimi anni, sulla struttura stessa delle relazioni geografiche a livello di un continente, riunificato dalle istituzioni e dal mercato.

Le aree urbane

Le città venete centrali – Venezia – Mestre, Padova, Vicenza, Verona – e, in modo più attenuato, anche Treviso, stanno evolvendo verso una struttura urbana in cui si riconoscono parti riconoscibili, spaziali e funzionali, ciascuno con un proprio tracciato evolutivo: i centri storici, le cinture abitative peri-urbane, suburbane ed extraurbane, e le nuove aree direzionali – terziarie. Di questa articolazione occorre tener conto nel momento in cui si affrontano le relazioni che il sistema insediativo intrattiene con la mobilità regionale e sub – regionale.

I centri storici, ormai in larga misura risanati, continuano ad affermare la loro forte valenza simbolica, sviluppando specializzazioni turistico – commerciali ricreative tanto in funzione degli abitanti che dei visitatori. Parte degli abitanti tradizionali si sono allontanati e nuovi ceti medio – alti sono parzialmente subentrati assieme ad una terziarizzazione di tipo professionale, particolarmente legata alle principali funzioni amministrative pubbliche e private.

Il fenomeno tende a propagarsi anche a talune zone semicentrali di più vecchia formazione: in questo contesto il tema della pedonalizzazione delle aree più centrali va affermandosi con sempre maggiore forza e diffuso consenso.

Le zone residenziali sono andate dilatandosi anche oltre le periferie consolidate e compatte, periurbane con densità insediative decrescenti.

Il fenomeno ha carattere strutturale, legato al benessere, al miglioramento degli standard abitativi ed allo stile di vita: questo modello utilizza, soprattutto per fasce specifiche di popolazione, la rete pubblica, ma una parte molto consistente di attori si affida alla mobilità individuale.

Le nuove zone commerciali–direzionali costituiscono una tipologia insediativa che ha prodotto una serie di trasformazioni adattive di tessuti esistenti, ma anche, e soprattutto, significative nuove espansioni periurbane. Si tratta

di una domanda ben nota agli schemi della crescita urbana contemporanea, che però è andata realizzandosi nel Veneto in modo frammentario, più sull'onda di pressioni occasionali che di disegni o indirizzi urbanistici prefigurati come innovazione strutturale profonda del sistema urbano. Con la eccezione del caso di Padova, che fin dal "piano Piccinato" degli anni '50 aveva definito le linee di sviluppo del suo "centro direzionale" nella larga fascia compresa tra il Piovevo e la ferrovia, ha prevalso un mero atteggiamento incrementale. Questo comparto esercita la maggiore pressione sul sistema della mobilità, perché esprime componenti rilevanti delle economie urbane in crescita

Le relazioni di reciprocità che tra queste tre fondamentali componenti del sistema della città, principali del Veneto si instaurano sono riassunte dal fatto che tanto i centri storici che le zone commerciali-direzionali costituiscono attrattori di traffico pendolare dal tessuto residenziale urbano ed extraurbano, e di utenti sia dall'esterno che dall'interno delle città stesse.

In prospettiva l'obiettivo è di portare a coerenza la evoluzione dei tessuti urbani dei centri principali con la rete di comunicazione primaria della regione e, soprattutto, con le aree e i nodi di scambio intermodale previsti al servizio delle città e del cuore metropolitano.

Si tratta di combinare due ordini di variabili: da un lato la natura della domanda di mobilità espressa dagli attrattori di traffico presenti (amministrazione, uffici, commercio, istruzione, sanità), valutata sulla base delle loro caratteristiche specifiche – quelli che attraggono solo gli addetti e quelli che attraggono addetti e utenti – ; dall'altro l'accessibilità propria dei diversi tipi di localizzazione – centrale, semicentrale, periferica, extraurbana – in rapporto alla struttura della offerta di mobilità esistente o producibile, sia pubblica che privata.

Da ciò emerge con evidenza il ruolo del progetto strategico nella distribuzione delle frazioni urbane e di una coordinata gestione della mobilità urbana come fattore di successo di una città nell'attrarre imprese e visitatori, in un contesto metropolitano dove si possono configurare localizzazioni alternative.

I luoghi potenzialmente notevoli per la mobilità delle persone offerti dal sistema urbano del Veneto sono costituiti da:

- stazioni urbane centrali;
- stazioni della Rete ferroviaria regionale;
- caselli autostradali;
- intersezioni tra percorsi radiali e percorsi anulari urbani;
- intersezioni tra viabilità di accesso aeroportuale e viabilità ordinaria.

Tutta la sequenza di spazi serviti da servizi pubblici di trasporto in sede propria, rispetto a questa struttura – fisica e tipologica – dei luoghi notevoli per accessibilità, va impostata entro una politica urbana e metropolitana condivisa, capace di mobilitare nel medio periodo decisioni e misure attorno ad un più efficace nesso tra accessibilità, localizzazioni e forma della città.

Una politica di questo tipo trova certamente riscontro in uno strumento come quello dei Piani Urbani della Mobilità (art. 22, L. 340/2000), da sviluppare in sintonia con le previsioni insediative a livello urbanistico.

Lo sviluppo della Rete ferroviaria regionale richiede certamente una misura di accompagnamento come il PUM, esteso tanto alla intera rete metropolitana centro-veneta, coperta dal progetto, che alla sua parte centrale, sottesa tra Venezia – Mestre – Padova, dove la densità dei tessuti, la molteplicità delle reti, e la presenza di grandi attrezzature logistiche e intermodali – Aeroporto, Porto, Interporto – richiede una visione solidale delle prospettive future di sviluppo dell'area che si

candida a interpretare il ruolo della competizione internazionale su base metropolitana.

Più in generale, una coordinata impostazione della relazione "accessibilità localizzazione" all'interno delle aree strategiche, potrà suggerire un processo di densificazione di alcune porzioni di tessuto insediativo per sfruttare al meglio il fattore accessibilità legato alla dotazione infrastrutturale.

Si tratta, in particolare, di tessuti produttivi da rinnovare, che il processo di trasformazione delle economie urbane, dall'industria ai servizi, ha già identificato come ambiti di maggiore interesse: la ZIP di Padova, la ZAI di Verona, la zona industriale di Vicenza, il complesso portuale di Porto Marghera.

Progettazione infrastrutturale e qualità ambientale

Le nuove infrastrutture programmate sono destinate a incidere sulla struttura fisica del territorio, modificandone il paesaggio.

Per le loro caratteristiche prestazionali, questi nuovi assi sono destinati a incidere sullo spazio aperto rurale, mentre i loro raccordi avranno un impatto su alcune ben definite parti delle periferie dei centri serviti, là dove la viabilità esistente si collegherà con i nuovi assi di scorrimento.

Questa modifica, attesa e programmata, del nuovo paesaggio regionale, rappresenta un oggetto di attenzione specifica, che riguarda la "tutela" delle aree a vario titolo protette, per ragioni storico-ambientali, ma costituisce anche un'opportunità per l'esercizio di nuove pratiche progettuali del disegno infrastrutturale, che associno ai requisiti della tecnologia e della sicurezza quelli dell'impatto: sul suolo, sull'aria, sul rumore e sulla percezione visiva degli abitanti e dei turisti.

Fin dallo stadio iniziale i progetti dovranno, pertanto, porsi il problema della responsabilità di costruire i "paesaggi contemporanei" dotati di grande qualità. Dovranno, inoltre, dotarsi di una

attenzione paesistico ambientale adeguata a considerare, ex ante, i fattori delle procedure di valutazione, secondo il metodo delle scelte alternative, dell'attenuazione e/o dell'abbattimento dell'impatto.

Il miglioramento della qualità progettuale va considerato come un valore aggiunto della intera procedura, anche come garanzia per la successiva fase esecutiva dell'opera, in relazione ai tempi programmati e alle risorse.

Il paesaggio veneto e le grandi infrastrutture

In quarant'anni cosa è cambiato nel "paesaggio veneto": nulla dei suoi elementi morfo-genetici, tutto nella struttura funzionale e nell'immagine urbanistico - territoriale.

Un territorio fatto negli anni '60 di innumerevoli presidi umani e di centinaia di paesi e borghi e di città perfettamente delimitate è diventato un sistema metropolitano interconnesso, a bassa densità abitativa, un caso atipico in Europa, ma assolutamente europeo per dimensione, qualità di servizi e produzione di reddito; tuttavia non ancora definito e riconoscibile nella sua forma urbana.

In Veneto, tra l'Adige e il Tagliamento e tra la linea pedemontana e la costa adriatica, il tessuto insediativo non mostra oggi segni di discontinuità; è una delle più importanti metropoli europee del Mediterraneo. Un progetto con una visione unitaria, che parta da una riorganizzazione del sistema infrastrutturale, può contribuire a dare forma ed efficienza a questa nostra metropoli.

Per sistema infrastrutturale si devono intendere tutte le reti, sia quelle stradali e ferroviarie che aeroportuali e dei porti, oltre a quella delle Information Communication Technology, che costituiscono "sistema neurale" delle metropoli del XXI secolo.

In questo contesto, è sicuramente riduttivo e fuorviante pensare alle infrastrutture e poi parlare di "mitigazione"; al contrario, si tratta di realizzare infrastrutture con la "visione" della scena metropolitana che esse contribuiscono a caratterizzare e a costruire. Quindi, il tema del rapporto infrastruttura-paesaggio va affrontato con la consapevolezza che il progetto dell'infrastruttura è parte strategica e fondante del paesaggio veneto dei nostri tempi.

Le esperienze di questi anni nel settore delle infrastrutture, con particolare riferimento a quelle

stradali ed autostradali, hanno mostrato come la sola impostazione efficientistica, che rende obbligatoria l'uniformità dei criteri di tipo geometrico - funzionalista, costituisca più un limite che un'evoluzione progettuale. Le infrastrutture, infatti, stanno sempre più diventando oggetto d'interesse della cultura della forma e della figura. Riviste e pubblicazioni che normalmente si occupavano marginalmente di questi temi, sono diventate più attente e i titoli sull'argomento si susseguono con ritmi sempre più frequenti. D'altro canto, l'affermarsi di una più diffusa considerazione delle problematiche ambientali o di una maggiore attenzione per il paesaggio ha maturato nelle istituzioni, nei tecnici e nell'opinione pubblica, una più consapevole valutazione delle necessità di rispondere agli obiettivi con soluzioni che una semplice risposta tecnica difficilmente può soddisfare.

Un'impostazione tecnica che risponde ad un modello avulso dal contesto territoriale in cui ci troviamo ad operare, non può che mostrare tutti i suoi limiti. Le indicazioni manualistiche, infatti, evidenziano tratte infrastrutturali allungate, con un livello di connessione territoriale molto rado (minore frequenza di accessi) con istanze che si rivelano lontane dalla varietà delle problematiche e dalla differenziazione morfologica che caratterizza il nostro territorio.

Le modalità d'uso di queste infrastrutture ha indotto col tempo, peraltro, nuove modalità sensoriali e esperienze cognitive diverse. L'autostrada, per definizione funzionale, presuppone un'ininterrotta omogeneità degli spazi. Il nastro d'asfalto, mediante trincee, rilevati e gallerie connette rapidamente un punto all'altro del territorio, in ragione quindi di principi di velocità, confort e sicurezza. Gli spazi sono semplicemente

attraversati: autostrade e territorio sono solo accostati e interagiscono unicamente per mezzo degli svincoli. Spesso si tenta di ricucire questa discrasia attraverso la comunicazione, per cui, se da un lato la necessità funzionale del percorso impone l'aggiramento dei luoghi importanti, dall'altro questi stessi luoghi vengono annunciati, segnalati. Ne deriva la percezione di una sorta di spazio astratto, fatto di testi e magari di immagini schematiche, che tenta di trasmettere al viaggiatore l'immagine dei luoghi e dei suoi elementi notevoli, ma che è lontana dall'esperienza sensoriale diretta di quegli spazi ed oggetti.

Altre questioni si aprono se si rivolge l'attenzione alle problematiche di tipo insediativo ed ai modelli di sviluppo socio-economico del territorio. La rete di infrastrutture ed insediamenti, che ormai si estende a quasi tutta la pianura del Veneto centrale, definisce un'entità di *città metropolitana*, in cui si creano nuovi spazi e nuove figure, che pongono seriamente il problema della qualità delle interazioni tra infrastruttura, insediamenti, natura e relazioni umane. Lo spazio, non più inteso solo quale entità geometrico - dimensionale, acquisisce tutti i suoi valori e connotazioni, diventa luogo simbolico, antropologico, narrazione, immagine, ecc.

Parlare di infrastrutture è dunque parlare anche di "paesaggio" e di "luogo", in quanto elementi integrati ed inseparabili. Parlare di nuove grandi infrastrutture in programma è, quindi, parlare anche di trasformazione del paesaggio e del luogo, non di mitigazione dell'opera. Infatti il sistema infrastrutturale si innesta nel territorio mettendo in relazione i differenti campi spaziali e geografici.

Il paesaggio, ad uno sguardo ampio, appare come un piano reticolato, nel quale strade, autostrade, ferrovie, acquedotti, ecc., costituiscono pezzi di una stratigrafia delle comunicazioni, antica e contemporanea, che, disseminandosi sul territorio, genera una superficie ricca di relazioni che la rendono continua e permeabile. I tracciati e gli elementi infrastrutturali contengono nei loro ambiti

anche spazi spesso non previsti o non progettati. I viadotti ne sono un chiaro esempio, con la dualità spaziale del sopra/sotto, ma anche gli spazi laterali, investiti da terrapieni, terreni vacui, lacerti, costituiscono quasi il paradigma della cultura settoriale interessata alla crosta tecnico-funzionale della superficie (il nastro stradale) e per niente allo strato, quasi infero, che sta sotto o a lato.

Il progetto di infrastrutture deve essere visto, dunque, anche quale progetto di margini, di slabbrature, di relazioni fra spazi prossimi, non solo di oggetti definiti in sé e conclusi.

Da queste considerazioni emerge una complessità che non può più essere affrontata esclusivamente mediante un approccio progettuale di tipo specialistico e limitato ad un campo d'azione monodisciplinare. E' necessario ricorrere a più conoscenze, a più visioni: il progetto di una strada o di una ferrovia diventa un progetto a più dimensioni, si espande a più spazi funzionali connessi, che dovrebbe inquadrare ed esplorare ambiti diversi, nel tentativo di articolare una risposta adeguata alla varietà di problemi che le esigenze della mobilità impongono.

Per converso, la dualità spaziale sta anche nella percezione del paesaggio; paesaggio è quello che viene avvertito da chi vive il territorio; paesaggio è quello percepito da chi attraversa il territorio lungo le vie di comunicazione e che, a loro volta, lo caratterizzano.

È dunque necessario, se non indispensabile, che i punti di vista del sapere tecnico e del paesaggio si avvicinino, per poter affrontare coerentemente una domanda alla quale il nostro approccio monodisciplinare non potrebbe, di per sé, rispondere.

Emerge poi un secondo aspetto, non più "teorico", ma pratico. Il territorio, in mezzo secolo di sviluppo frenetico, si è riempito di segni – spesso cicatrici – si è coperto di un pulviscolo di oggetti. Lo percepiamo cosparso da una moltitudine di cose disposte secondo arbitrarietà e casualità che sono l'effetto, di atteggiamenti utilitaristici ed interessi

finalizzati, ma conseguenza anche ad una particolare visione dove tutto è slegato e che privilegia l'individualità rispetto all'interesse della comunità.

E' perciò necessario considerare la "forma" delle nuove opere quale termine di una dialettica fra infrastruttura ed ambiente (inteso nel senso plurimo dei significati e delle loro componenti), fra necessità di utilizzo del territorio e diritto del medesimo ad esistere per i suoi valori etici ed estetici. È necessario che il non rinunciabile bisogno di modernità si carichi degli stessi "valori" che storicamente hanno prodotto quel determinato assetto ambientale e quel paesaggio. Le forme del nuovo devono acquisire la stessa dignità di ciò che la storia ha tramandato, creando un rapporto di mutuo dialogo fra le diverse modalità che testimoniano l'agire dell'uomo. Solo in questo modo si potrà rovesciare la logica del nascondere o, eufemisticamente "mitigare", ciò che il nostro tempo produce.

Riscoprire i diritti dei luoghi è il primo passo da compiere per recuperare l'indispensabile sapienza di concezione e visione dei nuovi "oggetti" infrastrutturali che, di volta in volta, ci accingiamo a lasciare come segno del nostro tempo.

Assumere questo quadro di riferimento significa acquisire una nuova consapevolezza etica, ancor prima che estetica e quindi pensare la rete infrastrutturale del Veneto come un "unicum", la cui struttura genera la forma della metropoli veneta e ri-genera il paesaggio, dando un nuovo, ovvero rinnovato, valore ai luoghi.

Questo comporta anche una visione del nuovo Veneto, fatto di una rete infrastrutturale di qualità, efficiente e veloce, ma anche capace del recupero valorizzazione dei percorsi storici che ritornano a misura d'uomo, e di reti di relazione tra i luoghi della bellezza, della riflessione, del piacere e il paesaggio della quiete, ove promuovere movimenti lenti di autentica immersione paesaggistica.

Il Veneto nel contesto dei corridoi europei

Le decisioni della Commissione Europea relativamente alla ridefinizione delle reti trans europee di trasporto hanno visto rafforzare il ruolo strategico del Veneto in quanto attraversato da tre corridoi Ten-T rispetto ai dieci del core network su cui investirà l'Europa nei prossimi anni. Si tratta del corridoio del n. 1 (Corridoio Helsinki- La Valletta, che tocca in Veneto l'importante hub del Quadrante Europa di Verona); del Corridoio n. 5 (il Corridoio Mediterraneo che tocca l'asse Verona - Venezia - Trieste); del nuovo Corridoio Adriatico – Baltico che giungendo dal mar Baltico, tocca in Italia l'asse ferroviario Tarvisio – Venezia - Ravenna – Bologna – Ancona. A questi va aggiunto la connessione nell'Alto Adriatico dell'Autostrada del Mare che connette i porti di Trieste, Venezia e Chioggia con il Mediterraneo. In questo disegno europeo la città di Venezia diventa nodo urbano. Allo stesso modo il Porto di Venezia viene considerato uno degli quattordici *core ports* italiani, nodo primario di ben due corridoi ferroviari merci. Marghera è indicato quale sistema di interoperabilità ferroviaria europea, Venezia come "freight terminal area". Venezia è inoltre uno dei cinque inland ports italiani della rete fluviale navigabile. Questi importanti riconoscimenti suggeriscono un modello territoriale caratterizzato da una visione aperta ad una logica di connessioni che va oltre ai confini regionali per porsi in modo competitivo sulla scena Europea volta ad individuare nel Veneto la sede naturale di una grande piattaforma di traffici su cui convergono le maggiori direttrici europee.

Da un'analisi delle principali opere avviate e nell'ultimo decennio in Veneto (2002-2012), si individuano circa quaranta interventi di tipo infrastrutturale, alcuni completati (86 km di autostrade), altri in costruzione (127 km) riguardanti il sistema autostradale, della viabilità secondaria (190 km) e del servizio ferroviario. In tal senso gli sforzi della pianificazione regionale sono mirati a

incrementare il servizio metropolitano e l'Alta velocità.

Lo scopo degli interventi regionali è di garantire l'accessibilità all'intero territorio organizzando la viabilità in senso gerarchico con particolare sensibilità all'inserimento paesaggistico, concentrando i flussi in alcune direttrici principali organizzate in nodi, secondo un sistema policentrico, per preservare il resto del paesaggio.

Logistica e intermodalità

Alcune linee evolutive della logistica nell'ultimo decennio

Nel settore dei trasporti e della logistica l'Europa ha registrato nell'ultimo decennio dei cambiamenti radicali che hanno avuto conseguentemente una incidenza sia sulle strategie delle imprese, sia sui programmi di sviluppo dei poli logistici.

Anche se non esiste un modo uniforme di riferirsi alla logistica, tutte le grandi imprese europee hanno inserito la questione nel sistema decisionale dell'organizzazione d'impresa. L'obiettivo è quello di gestire nel modo più economico e razionale i vari passaggi dalla produzione, ovunque essa sia collocata, all'utente finale, con un maggiore controllo dei costi di trasporto, di immagazzinaggio e di controllo delle scorte.

La logistica è pertanto diventata indissociabile dai sistemi di produzione e di consumo di un'economia mondializzata. D'altro canto il problema coinvolge anche la Pubblica Amministrazione in considerazione della speculare necessità di garantire il massimo efficientamento nella gestione delle infrastrutture e l'uso quindi più razionale ed economico degli investimenti da programmare.

L'evoluzione della logistica negli ultimi anni pare caratterizzarsi per alcuni fattori peculiari:

- accrescimento della dimensione dei mercati di consumo extraeuropei, ed il conseguente allungamento delle reti di relazione;

- consumo dei prodotti sempre più soggetti a rinnovo piuttosto che a riuso;
- scelte di delocalizzazione delle produzioni e la conseguente richiesta di aumento di stoccaggio delle merci e/o dei loro componenti;
- potenziato ruolo della grande distribuzione nei processi di raccolta-confezionamento e commercializzazione dei prodotti.

In relazione alle descritte tendenze organizzative, si consolida all'interno dei poli logistici la tendenza sempre più forte verso la diminuzione dei costi di gestione delle scorte, immagazzinaggio delle merci e i costi di trasporto: diviene obbligatoria pertanto la scelta di centralizzare le scorte in poli di portata sovraregionale.

Altro aspetto caratterizzante è inoltre l'orientamento verso l'informatizzazione e lo sviluppo di tecnologie innovative ICT del settore. Essa non riguarda più solamente le funzioni primarie di magazzino e di preparazione degli ordini, ma anche altre funzioni di più alto valore aggiunto quali l'imballaggio, il pre e post manufacturing, il co-packing, l'etichettature, operazioni semplici di assemblaggio, la gestione delle rese, ecc... Notevoli sono inoltre i processi di evoluzione tecnologica che hanno interessato i sistemi di accesso alle piastre logistiche e ai porti, la loro connessione, ed infine, i processi di controllo doganale.

Tali processi hanno trasformato il sistema degli scambi soprattutto a partire dai primi anni del XXI secolo dando ancor più enfasi allo sviluppo del trasporto espresso e di distribuzione rapida conseguente ad un mercato degli scambi sempre più ampio e alle politiche di delocalizzazione, nonché a quello di "Just in time" conseguente ad una razionalizzazione della produzione direttamente legata agli ordini raccolti sul territorio.

All'evoluzione dei produttori, degli spedizionieri e dei distributori, nel settore della logistica corrisponde una evoluzione dell'organizzazione dei poli logistici.

A fronte di installazioni logistiche di grande peso ed efficienza presenti nel cuore economico dell'Europa del Nord, in Italia il settore della logistica è ancora abbastanza frazionato, con numerosi operatori regionali, e società specializzate la cui evoluzione dovrà necessariamente fare i conti con un tessuto economico peculiare per distribuzione territoriale e dimensione aziendale.

La diffusione della logistica è, dunque, un dato strutturale della situazione urbana italiana di cui è necessario tener conto per ogni politica di localizzazione e sviluppo dei sistemi logistici regionali.

Il Veneto, rispetto ai corridoi europei, è in posizione strategica, e la sua importanza viene ribadita anche nella futura programmazione. Ma non basta la posizione geografica favorevole per attrarre operatori logistici. La capacità di attrarre flussi e attività commerciali con alto valore aggiunto deriva dalla consistenza e dalla funzionalità del polo logistico, che deve essere caratterizzato da un lato da un intenso traffico tra imprese manifatturiere e terziarie, e dall'altro dalla presenza di adeguate infrastrutture e servizi.

Il mercato cresce se c'è una qualificata domanda di servizi logistici e un'offerta in grado di stimolare una migliore organizzazione logistica delle imprese.

Nel Nord-Est le imprese (tradizionalmente di media e piccola dimensione) consideravano gli investimenti necessari per i servizi logistici troppo onerosi rispetto ai risultati, ma la situazione si sta evolvendo soprattutto dal punto di vista culturale prima ancora che organizzativo e cresce la percentuale di piccole e medie imprese interessate ai problemi della logistica, come si evince dai risultati ottenuti da indagini effettuate negli ultimi anni.

Per quanto riguarda la domanda e l'offerta di servizi logistici, il sistema italiano si trova in una posizione arretrata rispetto ai sistemi più evoluti anche per problemi legati al sistema infrastrutturale, a lacune dell'offerta formativa del settore, alla scarsa

liberalizzazione di alcuni comparti del settore stesso.

Bisogna quindi riqualificare sia la domanda che l'offerta.

Il nodo della logistica nei documenti regionali

Il Veneto, costituito da piccole e medie imprese spesso terziste di complessi industriali di maggiori dimensioni, necessita di un sistema logistico efficiente. Razionalizzare il trasporto delle merci e la loro logistica comporta la concentrazione di traffici, l'utilizzo della ferrovia e dell'intermodalità, la migliore compenetrazione e funzionalità delle tracce ferroviarie rispetto ai passeggeri. Oggi la domanda si rivolge in massa al trasporto stradale, più flessibile e congeniale allo spostamento frequente di piccoli lotti, generando grandi fenomeni di congestione e di disservizio su tutta la rete ordinaria.

Da una avveduta organizzazione della logistica il Veneto può trarre non solo benefici per il proprio sistema produttivo, ma anche un miglioramento generale dell'efficienza territoriale e occasioni di sviluppo economico attraverso l'avvio di servizi per la mobilità. Tutto questo può divenire fonte di nuova occupazione.

Consapevole dell'importanza strategica insita in tali processi evolutivi, la Regione si sta impegnando nella risoluzione di una serie di "colli di bottiglia" che sono all'origine di importanti strozzature nei flussi merci, e nella realizzazione degli interventi strategici del cosiddetto "ultimo miglio" per rendere più funzionale il collegamento tra i porti e gli interporti regionali con i sistemi infrastrutturali. Per tali motivi la programmazione regionale punta al coordinamento sinergico dei vari modi di trasporto nei processi evolutivi, pianificando gli investimenti in modo da evitare la frammentazione e la conseguente perdita di peso dei principali nodi logistici, ma anche favorendo una migliore operatività dei medesimi con il sistema produttivo e dei distretti.

La rete logistica veneta è costituita da strutture a carattere puntuale, ubicate con differente livello di importanza e di ruolo sul territorio, aventi la funzione di assicurare l'osmosi tra i diversi modi del trasporto o tra i diversi livelli nell'ambito dello stesso modo.

Il Quadrante Europa a Verona, l'Interporto a Padova, il Porto a Venezia, sono le principali infrastrutture logistiche venete. In esse si intrecciano, al più alto livello, le reti stradali, autostradali e ferroviarie.

A Venezia e a Verona gli aeroporti Marco Polo e Catullo in costante espansione e sempre più connessi alle diverse reti, conferiscono una ulteriore modalità a queste piattaforme logistiche. La convergenza del sistema aeroportuale con quello dei corridoi può diventare un elemento importante per aggredire una maggiore percentuale di cargo rispetto alle modalità tradizionali.

L'interporto di Padova si caratterizza per la funzione di "porto secco" dei porti tirrenici, mettendo in relazione il sistema di produzione del Nord est con quello occidentale.

Sull'asta idroviaria VE — PD, si potranno innestare processi di potenziamento del trasporto merci, ed in particolar modo di quelli "eccezionali", naturalmente orientati verso i servizi portuali veneziani.

La nuova autostrada Romea, connettendosi al "passante di Mestre" metropolitano e/o immettendosi direttamente nella struttura portuale veneziana e nella rete autostradale fornirà ulteriore forza ai nuovi siti della logistica previsti.

Con l'approvazione del D.lgs.169/2016 di riforma del sistema portuale è stata istituita l'Autorità di Sistema Mare Adriatico - Settentrionale nella quale sono confluiti i porti di Venezia e Chioggia.

Belluno, in relazione al collegamento previsto tra la A27 e la A23, potrà assumere un ruolo logistico significativo per le direttrici Nord Alpine.

Un' ipotesi di organizzazione della logistica del Veneto

Il sistema della logistica esposto nel Piano regionale dei Trasporti del 2004 può essere ulteriormente articolato e precisato sulla base di queste considerazioni:

l'assetto insediativo del Veneto policentrico e metropolitano rappresenta un fatto strutturale destinato a consolidarsi e a crescere ulteriormente entro nel medio lungo periodo.

Alla permanenza di un sistema storico, a "distretti produttivi", la cui esigenza è soprattutto quella di governare la sequenza "acquisizione, produzione, distribuzione" delle merci e dei prodotti, si è affiancato un sistema industriale partecipe della net-economy (e-commerce unitamente a globalizzazione/delocalizzazione) nel quale la logistica appare sempre più il principale fattore di vantaggio competitivo. Il grande sviluppo del commercio internazionale e della delocalizzazione produttiva, d'altra parte, non avrebbe potuto raggiungere i livelli attuali senza una effettiva capacità dei sistemi di trasporto e di logistica di assecondare tale fenomeno.

In questo quadro il sistema logistico regionale dovrà articolarsi per perseguire due distinti obiettivi, anche se tra loro interrelati negli effetti.

- Un servizio alle imprese produttive del Veneto che presentano fattori di evoluzione e di complessità sia nel loro aspetto produttivo che territoriale.
- Lo sviluppo di una capacità industriale che possa trasformare la logistica non solo in una funzione ancillare allo sviluppo della manifattura e del mercato, ma anche un modello autonomo di business.

Tutto ciò richiede la disponibilità di rendere efficiente dal punto di vista economico l'offerta infrastrutturale e la rete di distribuzione locale. D'altra parte il rafforzamento del posizionamento competitivo del Veneto in quanto luogo di transito e di smistamento internazionale delle merci

presuppone uno sviluppo di "know-how" logistico finalizzato non più alle esigenze degli operatori locali, ma alle aspettative di un sistema clientelare internazionale. I progetti di trasporto combinato autostrada viaggiante, i servizi di "transhipment", di "short sea shipping" (cabotaggio – autostrade del mare), i sistemi integrati per il traffico container, ecc... presuppongono lo sviluppo di nuovi terminals, di nuove tecnologie del trasporto intermodale a cui sono chiamati gli operatori logistici nell'immediato futuro.

Sulla base di quanto esposto è possibile precisare un'ipotesi di modello di organizzazione della rete logistica veneta basata sulla realizzazione del sistema infrastrutturale definito dal PRT e sulla individuazione di poli logistici di differente livello, collocati in aree strategiche rispetto al ruolo che devono svolgere in relazione al sistema insediativo-produttivo veneto che concentri attorno ai poli logistici europei quella frammentazione che appare oggi l'aspetto suo caratteristico.

Verona svilupperà sempre più la dimensione di un Hub di tipo monocentrico aggregando all'area interportuale le aree per l'innovazione e la ricerca scientifica e tecnologica all'interno di un'unica grande piattaforma logistica di oltre 4.2 milioni di mq.

L'interporto di Padova si sta sviluppando come centro di servizi logistici e di polo intermodale dedito al traffico container, connesso con i principali porti ed interporto europei. Oltre che terminal del futuro corridoio Ten-T "Adriatico –Baltico", Venezia è uno dei cinque porti italiani inseriti nel sistema idroviario padano - veneto. Sull'asta idroviaria Padova - Venezia si innesterà un processo di integrazione metropolitana tra le due piattaforme principali. Queste potranno appoggiarsi al nuovo sistema portuale di Venezia e Chioggia - istituito dal D.lgs. 169/2016 con - il quale andranno ricercate idonee forme di coordinamento tecnico, gestionale e infrastrutturale, nella cornice funzionale del sistema portuale Alto Adriatico e del Corridoio

Adriatico. Gli aeroporti Marco Polo a Venezia e Valerio Catullo e Verona in costante espansione e sempre più interconnessi alle reti dei trasporti, conferiranno ulteriore impulso allo sviluppo dei due principali interporti.

In questa prospettiva di integrazione del sistema portuale veneto va inserita la grande novità strategica costituita dal “piattaforma portuale d’altura (porto offshore)” che è terminal per grandi navi e richiede strutture e servizi tipicamente portuali.

I poli logistici di Rovigo e di Portogruaro costituiscono i terminal intermodali primari da completare e potenziare come nodi intermodali strategici. La collocazione geografica e le modalità di trasporto presenti nei due interporto collocano il primo come elemento in grado di rappresentare la modalità fluvio-marittima per i vicini interporti di Padova - Venezia e Bologna; il secondo come elemento di testa del “passante ferroviario” nord (Vicenza – Treviso - Portogruaro) e collettore dei transiti stradali e ferroviari verso nord-est (Udine - Tarvisio; Trieste - Lubiana), caratterizzato per l’ampia disponibilità di spazi ove sviluppare attività logistiche.

Il sistema dei terminal intermodali da sviluppare diffusi sul territorio riguarda gli scali merci già presenti in ambito regionale da potenziare e riattivare in relazione alla creazione in regione di un modello così detto “Hub and spoke” in via di espansione in tutta Europa. Si tratta di un modello riferito ai nodi intermodali principali, collegati con un esercizio di treni shuttle, a composizione bloccata, e terminali locali minori di interscambio ferro-gomma per l’ultimo miglio.

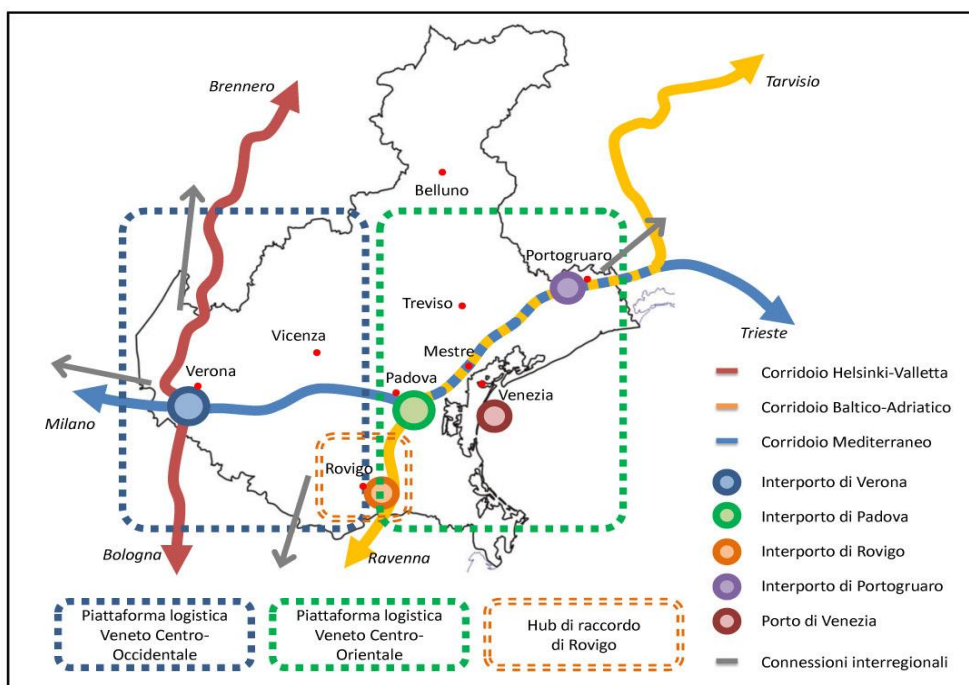
Le piattaforme logistiche del Veneto

Il sistema delle piattaforme logistiche va oggi ripensato alla luce della complessità e delle nuove esigenze della logistica e della legislazione di settore.

Vengono definite due piattaforme logistiche regionali che comprendono rispettivamente:

- Il Sistema del Veneto orientale (Padova – Porti di Venezia e Chioggia, e Portogruaro) aperto alle connessioni con il Friuli Venezia Giulia;
- Il Sistema del Veneto occidentale, basato sull'interporto Quadrante Europa di Verona, ma connesso ai sistemi aeroportuali VR-BS e al Trentino Alto Adige;
- La definizione dell'interporto di Rovigo in connessione ad entrambe le piattaforme mediante le infrastrutture dell'idrovia, della linea ferroviaria Verona - Adria e della nuova autostrada
Nogara-Mare

Entrambi i sistemi rispecchiano le condizioni poste dalla normativa di settore per la connettività internazionale rappresentata dalle principali dorsali della rete Ten-T che per il Veneto interessano nella nuova programmazione i corridoi prioritari dell'Adriatico/Baltico, del Brennero e della Torino/Trieste.



Logistica come strumento per la sostenibilità

Il Libro Bianco sulla *roadmap* per uno spazio unico europeo dei trasporti, COM (2011) 144¹, individua 10 obiettivi specifici al fine di sviluppare una rete unica di trasporto multimodale che riduca gli impatti delle emissioni di CO₂ al fine di raggiungere gli obiettivi di politica ambientale europea nel settore dei trasporti. Gli obiettivi specifici riguardano lo sviluppo e l'utilizzo di combustibili e sistemi di propulsione sostenibili ambientalmente, l'ottimizzazione delle *performances* delle catene logistiche verso modelli maggiormente efficienti a livello energetico, nonché l'incremento in efficienza dei trasporti e delle infrastrutture tramite l'uso di tecnologie informatiche e delle telecomunicazioni.

Le principali scelte regionali, operate ed in programmazione, sono ispirate a questi orientamenti; in particolare le azioni avviate per raggiungere un più ampio riequilibrio modale tra ferro e gomma rientrano tra le iniziative per il miglioramento della qualità dell'aria del bacino regionale veneto. La grande sfida per una logistica più competitiva si gioca oltre che attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture anche nella migliore connessione informativa tra i vettori e i centri di intercambio. Notevoli in termini di organizzazione del trasporto merci sono le iniziative avviate nell'Interporto di Padova con "city porto", per l'approvvigionamento delle merci nel centro cittadino con strumenti ecosostenibili.

Gli obiettivi strategici predisposti per la logistica della Regione del Veneto sono coerenti con quanto indicato a livello europeo dalle principali Decisioni comunitarie, in special modo negli effetti della razionalizzazione e riorganizzazione nel quadro del tessuto produttivo regionale. L'azione di coordinamento e cooperazione della rete dei sistemi di trasporto intelligenti a livello nazionale ed internazionale dell'ambito portuale veneziano e

degli hub di primo livello di Verona e di Padova nell'ottica di sviluppo della rete di servizi connessi, vedrà un beneficio congiunto anche per il potenziamento del tessuto economico locale, sia in termini di servizi all'industria che per quanto riguarda opportunità di crescita e sviluppo nel settore innovativo dell'immagazzinaggio e trasporto delle merci. La valutazione dell'efficienza energetica e delle emissioni in termini di gas serra e di particolato sottile nel quadro generale del bacino veneto e padano, rispetto agli effetti locali e sovra locali, potranno supportare la definizione di strategie operative volte all'innovazione del settore e all'ottimizzazione funzionale in accordo con la sostenibilità ambientale.

Sistemi di trasporto

La crescente mobilità e la minore accessibilità possono ridurre la qualità ambientale, il benessere sociale e la vitalità economica nelle aree urbane. L'aumento dei flussi di traffico e l'evoluzione nell'utilizzo dei modi di trasporto, con la progressiva riduzione di quelli generati dalla forza umana e/o animale (camminare, bicicletta) a favore di quelli meccanici (automobile, mezzi pubblici), hanno contribuito a generare problemi:

- a) ambientali per il consumo delle risorse non rinnovabili;
- b) di salute per l'inquinamento;
- c) sociali, per difficoltà nell'accessibilità ai servizi;
- d) di congestione dei trasporti per inefficacia delle reti;

Il miglioramento dell'accessibilità e della mobilità urbana può considerare obiettivi e indicatori di sostenibilità, quali:

- valutare gli aspetti ambientali e della sostenibilità materia di trasporto;
- valutare diversi modi di trasporto tenendo conto dei vantaggi dei costi e dell'impatto ambientale;

¹ "Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system" (COM(2011) 144 final).

- valutare le migliori misure tra quelle per ridurre la necessità di spostamenti e quelle per ridurre al minimo la durata degli spostamenti;
 - valutare politiche per sviluppare la migrazione dal transito privato a quello collettivo, per esempio:
 - attivando la metropolitana di superficie nei tratti riconosciuti di interesse sovra locali;
 - sviluppando sistemi di trasporto intermodali dove venga promossa la complementarità tra i modi. (Un esempio è dato dalla politica integrata del traffico che abbina misure quali la priorità conferita ai trasporti pubblici, alle piste ciclabili, alle possibilità "park and ride", parcheggi limitati nella città e biglietti validi su tutti i mezzi di trasporto pubblico nell'intera area urbana);
 - prevedendo un sistema di piste ciclabili atte agli spostamenti urbani e di lavoro;
 - riqualificando i grandi viali (per esempio come boulevard, ovvero assi urbani con piste ciclabili, filari alberati, percorsi dedicati);
 - promuovendo una politica e di trasporti pubblici reticolare con nodi di interscambio tra mezzi e tra autobus in modo da migliorare l'accessibilità.
 - valutare la riconversione dei mezzi pubblici (autobus, tram, metropolitana leggera, filovie), per ottimizzare i collegamenti, la frequenza, il numero di fermate, la tariffazione (per esempio sistema di biglietti unici);
 - incentivare sistemi di car pooling o di uso condiviso dell'auto, (taxi/bus collettivi, veicoli elettrici, di servizio con orari flessibili per mobilità casa/servizi/lavoro);
 - organizzare parcheggi scambiatori e misure per l'integrazione alla rete di trasporti pubblici multimodali (park and ride) per ridurre il traffico extraurbano di attraversamento delle città;
 - ridurre gli spostamenti con auto private limitando l'accesso all'area urbana e la velocità di percorrenza, garantendo forme di accesso alternative;
 - corsie privilegiate per veicoli con più occupanti (High Occupancy Vehicle - corsie HOV)
 - ricorso al trasporto pubblico, all'utilizzo in comune di auto private e ai veicoli in condivisione;
 - controllare il volume di traffico attraverso la gestione dei parcheggi (per esempio combinando pagamenti elevati per il parcheggio in città o nel centro e parcheggi gratuiti nei punti di collegamento alla rete di trasporto pubblico, si incoraggeranno gli utenti a scegliere il sistema "park and ride")
 - ottimizzare la collocazione dei servizi di livello sovracomunale negli ambiti serviti dalla Rete ferroviaria regionale.
 - promuovere l'uso di veicoli elettrici/ibridi e carburanti alternativi, per ridurre l'inquinamento atmosferico;
- Sono senz'altro misure di accompagnamento molto importanti per le azioni sopra descritte, quelle di diffondere campagne di sensibilizzazione ed informazione, in materia di trasporto, per influire sui comportamenti delle persone e per valutare le diverse soluzioni proponibili in relazione alla struttura urbana e socioeconomica del Veneto.
- Mobilità lenta – Greenways e ciclabili urbane**
- Le moderne classificazioni europee ed americane delle piste ciclabili, distinguono diverse tipologie di piste ciclabili:
- "Corridor ways", piste ciclabili dedicate alla fruizione turistica in riferimento a strade del vino, percorsi lungo i fiumi, percorsi agrituristici ecc.; si distinguono anche in:
 - "park ways" pista ciclabile che collega i parchi urbani e le zone sportive in ambito urbano;
 - "scenic ways" pista ciclabile panoramica di solito in quota, alternativa o integrativa ai corridor ways;
 - "sport ways" piste ciclabili track;
 - "urban ways" (utility corridor) strade ciclabili di tipo urbano atte a favorire gli spostamenti per lavoro, turismo e altro;

- "bike lanes" corsie ciclabili riservate o preferenziali su strade urbane;

- "side ways" strade ciclabili a fianco di grosse arterie in genere separate da queste con barriere verdi (di solito vengono prese le side ways per abbreviare i percorsi ciclistici di collegamento tra ambito urbano ed extraurbano).

Il sistema delle piste ciclabili può articolarsi attraverso:

- una rete ciclabile di utilità (che interessa principalmente le aree urbane e metropolitane) caratterizzata da forte intermodalità (ferro-bici; gomma/bici; piedi/bici) e che pertanto avrà come capisaldi le stazioni ferroviarie, le stazioni autobus, i grandi parcheggi scambiatori, ecc, interrelata nelle aree urbane e nei centri con zone e servizi, piazze, strutture ricettive, didattiche e turistiche e con percorsi pedonali, stazioni autobus, metropolitane e ferroviarie, parcheggi scambiatori ecc. E' importante pertanto che le piste ciclabili di carattere urbano e metropolitano si sviluppino: lungo gli "assi di qualificazione urbana" in modo tale da consentire l'integrazione dei diversi servizi, dei mezzi di trasporto su ferro e gomma per spostamenti di lavoro e studio; nonché per l'integrazione a percorsi ciclabili di quartiere.

- una rete ciclabile di carattere turistico - ricreativo (prevalentemente extraurbane ma connesse alla rete ambientale degli ambiti antropizzati), che deve mantenere, anche sui tracciati di carattere continentale (pista ciclabile del Sole e dell'Adige, Po, Alemagna, Ostiglia, Sile, Claudia Augusta ecc) e nelle sue diramazioni locali ed urbane caratteristiche di "scenicità del percorso"; ovvero che consentano il più possibile di vedere il paesaggio rurale tipico, soprattutto lungo quei luoghi dove delle produzioni tipiche sono localizzate in paesaggi ancora integri; uno stretto rapporto con i beni storici e le strutture di accoglienza, svago, ricreazione, didattica.

Il piano riconosce nella rete ciclabile regionale la "spina dorsale" in grado di produrre effetti a favore di un'economia e di uno sviluppo sostenibile, quali:

- il recupero dei beni storici dismessi e il mantenimento od il recupero di attività e produzioni tradizionali;

- la valorizzazione del paesaggio agrario e naturale in quanto legati ad un'economia ed un turismo sostenibili;

- la valorizzazione della rete ecologica;

- la qualificazione degli spazi urbani, periferici, metropolitani anche attraverso la qualificazione delle sedi stradali e la riduzione del traffico veicolare.

Con questi obiettivi le finalità della rete ciclabile regionale e delle sue diramazioni locali possono anche orientarsi ad individuare tracciati e strutture atte:

- alla ricreazione e al turismo di visitazione rurale e naturalistico;

- agli spostamenti per studio e lavoro urbani e metropolitani.

Per una portualità veneta

Con l'approvazione del Decreto Legislativo 4 agosto 2016 n. 169, è stata istituita l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale – AdSPMAS- che comprende i porti di Venezia e Chioggia. Un unico sistema per quello che storicamente veniva definito il "Porto Laguna di Venezia", ovvero per un unico contesto geografico, ambientale e, ancor più oggi con la costituzione della Città Metropolitana, sociale ed economico. Ad un secolo dalla nascita di Porto Marghera, il contesto in cui sono inseriti il Porto di Venezia e di Chioggia è, infatti, radicalmente mutato e vanno pertanto individuati nuovi obiettivi di sviluppo che li rendano ancora attrattivi e conformi alle esigenze del territorio e alle aspettative del mondo del lavoro, ricostruendo quel legame che si è affievolito anche a causa dei fenomeni legati alla globalizzazione e all'avvio di forme di automazione che stanno sempre più interessando l'industria dei trasporti e della logistica.

Nell'ultimo quinquennio i traffici merci totali del Porto di Venezia si sono attestati intorno ai 25 milioni di tonnellate con un calo di circa il 15% rispetto al livello pre-crisi (2008), mentre il traffico passeggeri, si è attestato nel 2016 a circa 1,7 milioni, registrando negli ultimi anni un leggero calo, dovuto alle limitazioni imposte all'ingresso delle navi da crociera. A tali traffici vanno ad aggiungersi quelli del Porto di Chioggia, caratterizzati, in particolar modo, da rinfuse solide e merci in colli, con un volume medio dell'ultimo quadriennio pari a 1,6 milioni di tonnellate. Per quanto riguarda il traffico container i porti Nord Adriatici si sono dimostrati, nell'ultimo decennio, più dinamici raggiungendo una quota di mercato europeo del 2,3% e vedendo crescere i propri volumi di 1,15 milioni di TEU (+92%).

Il Porto di Venezia, in particolare, ha avuto un trend positivo nel traffico containerizzato raggiungendo quota 600 mila TEU. A livello globale i traffici containerizzati, hanno raggiunto, nel 2016, la quota

720 milioni di TEU's con una crescita complessiva post crisi ininterrotta e nell'ultimo anno pari all'1,8%. Più della metà dei volumi interessano l'Asia e la Cina si conferma paese leader con una quota del 35%. Questa sempre maggior rilevanza dell'Asia sul panorama del commercio marittimo fa sì che l'importanza delle principali rotte Est-Ovest dei traffici containerizzati accrescano la loro importanza. In particolare la rotta Europa-Estremo Oriente ha incrementato la propria quota di mercato passando dal 27% del 1995 al 41% del 2016 e raggiungendo i 21 milioni di TEU's. In questo scenario il Mediterraneo ha visto crescere l'importanza dei suoi porti guadagnando quote di mercato a discapito dei porti del Nord Europa. In questo scenario il cluster dei porti del Nord Adriatico ha fatto registrare, nel 2016, un'importante crescita (+7,42% CAGR) rispetto al 2012. Per "sfruttare" appieno le potenzialità economiche del sistema economico produttivo veneto, il cui export, nel 2016, ha raggiunto il suo massimo storico confermandosi la seconda regione esportatrice italiana con 58,2 miliardi di euro di fatturato estero, in crescita dell'1,3% è necessario agire in un'ottica di programmazione e coordinamento al fine di ottimizzare le infrastrutture, gli spazi e le connessioni lato mare e lato terra esistenti, sulla base di una conoscenza dettagliata dei traffici, degli operatori, del tessuto logistico di riferimento e delle potenzialità di mercato. Gli interventi di pianificazione e di sviluppo infrastrutturale delle reti stradale, ferroviaria e della navigazione interna, dovranno essere coordinati con la pianificazione portuale in una logica integrata per soddisfare la crescente domanda di mobilità di passeggeri e merci attraverso interventi utili allo sviluppo economico e proporzionati ai reali bisogni.

L'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale, nel rispetto dei ruoli e delle prerogative dei vari soggetti preposti alla pianificazione dei trasporti e della logistica, programmerà, pertanto, i propri interventi in

maniera sinergica con gli altri enti di governo (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione del Veneto e Città Metropolitana) affinché gli stessi possano avere ricadute positive e durature per l'intero territorio di riferimento.

Città motore di futuro

Le città venete: processi di concentrazione e diffusione²

Nell'esperienza veneta degli ultimi decenni l'effetto-città in spazi che tradizionalmente non sono considerati urbani è un tema che è stato al centro di molte riflessioni. E' un effetto che ha generato definizioni, categorie e immagini che si sono alternate nella spiegazione del fenomeno urbano allargato: da città-regione a regione urbana, da regione-città a megalopoli, da area metropolitana a città diffusa, solo per richiamarne alcune. Al di là della disputa tra immagini e interpretazioni distinte, quella che sembra definitivamente maturata in questi ultimi decenni è la consapevolezza che vi sono interazioni complesse tra la città e l'urbanizzazione; con il secondo termine si pensa sempre più di frequente, a fenomeni spazialmente discontinui che investono reticoli urbani decentrati e contesti locali, anche esterni alle principali direttrici di crescita.

Il fenomeno che più di ogni altro ha caratterizzato il nostro recente passato è quello di una accentuata dispersione abitativa. Tale processo presenta un'ampia varietà di situazioni territoriali e di combinazioni tra crescita diffusa di edilizia residenziale, varie dotazioni presenti nel contesto ed effettive pratiche d'uso del patrimonio abitativo.

²Per le tematiche disciplinari inerenti la città si ringraziano in particolare Cesare De Michelis, Marino Folin, Antonio Follina, i cui contributi sono stati raccolti nel corso dell'incontro "area metropolitana policentrica veneta: le nuove città", (Sette azioni per aggiornare il PTRC) - Treviso 2 luglio 2012

Evoluzione dell'urbanizzazione nel Veneto

L'organizzazione del territorio veneto e delle sue città si è consolidata, nel corso di una vicenda più che millenaria, in larga misura pre-moderna, in relazione ad un'economia di tipo agricolo e commerciale, quest'ultima capace di accumulare ricchezze eccezionali, che a loro volta venivano investite nell'acquisto di proprietà terriere.

A fianco di queste attività fondamentali, prosperò vario e creativo l'artigianato, come ovunque nell'Italia dei Comuni e delle Signorie, testimoniato dallo sviluppo delle Arti maggiori e minori, le quali, però, protette dell'ordine antico della Repubblica, furono escluse dalla competizione nel sempre più grande libero mercato e resistettero per lungo tempo alle trasformazioni produttive dell'innovazione moderna.

Per tali motivi l'industrializzazione delle Venezie iniziò molto tardi e marginalmente nel corso del tardo Ottocento per conoscere uno sviluppo, fin troppo repentino, all'inizio del Novecento, in particolare lungo la gronda lagunare nell'area di Porto Marghera, dove si insediarono soprattutto impianti di base, metallurgici e chimici, i cui prodotti finivano nelle industrie manifatturiere fuori regione.

A questa prima industrializzazione, che produsse le periferie dormitorio di Mestre e Marghera, ne seguì, nella seconda metà del secolo scorso, una seconda, di crescita delle manifatture post-artigianali, metal-meccaniche, tessili e dell'industria degli accessori, la quale si disperse in un policentrismo che confondeva casa e capannone, famiglia e impresa, autonomia e sfruttamento.

Più recentemente, l'allargarsi del mercato globale ha imposto nuove logiche produttive e inedite dinamiche commerciali che hanno bisogno di competenze più complesse e specializzate e al tempo stesso di maggior volume d'affari, e quindi di migliori servizi e di più efficienti infrastrutture, la cui assenza frena, se non impedisce, la crescita. Si tratta, insomma, di trasformare il territorio e con esso la cultura delle popolazioni al fine di superare

l'illusione della possibilità di raggiungere obiettivi di crescita lungo itinerari diversi da quelli sperimentati altrove. È venuto il momento di affrontare un cambiamento profondo, che nei fatti, ovviamente, è già operante da tempo, ma che per produrre i benefici necessari ha bisogno di essere promosso, il cui segno più inequivocabile nel territorio è l'organizzazione metropolitana delle aree sviluppate, riqualificando infrastrutture e servizi, accettando l'inevitabile gerarchia delle loro specializzazioni, verticalizzando lo sviluppo e allargando lo sguardo sul mondo.

Territorio, città e pratica progettuale

Una delle sfide della pianificazione urbanistica si realizza, oggi giorno, nel raggiungere l'armonia del vivere uomo-ambiente.

È per questo che sono indispensabili previsioni lungimiranti tese a compiere scelte pianificatorie puntuali ed equilibrate non legate alla logica imperante del consumo di suolo.

Al fine di ristabilire i capisaldi dell'identità veneta, della realtà agropolitana, delle attività tradizionali, appare necessario un ripensamento della territorializzazione dello sviluppo residenziale, produttivo e commerciale, che tenga conto dei fattori di competitività quanto del rispetto dei vincoli ambientali e funzionali.

Diverse possono essere le strategie, tra cui lo sviluppo del sistema regionale metropolitano del trasporto pubblico, il recupero di competitività del sistema produttivo mediante l'applicazione delle energie rinnovabili e di sostenibilità ambientale, la valorizzazione del patrimonio naturale, artistico e culturale attraverso scelte politiche ed economiche rispettose dell'ambiente e promotrici di un turismo con maggiori servizi di supporto.

Gli indirizzi urbanistici dovranno individuare un nuovo modello di sviluppo teso a garantire la sostenibilità e l'equilibrio tra città e campagna, promuovere riconversioni, ristrutturazioni,

concentrazioni e recupero delle aree dismesse degli insediamenti produttivi, incentivare l'uso di fonti energetiche innovative e sostenibili, riqualificare gli spazi già urbanizzati e inutilizzati, recuperare il patrimonio edilizio esistente.

Anche il patrimonio culturale e naturale di cui sono portatrici le città del nostro territorio, se supportato da adeguate decisioni a livello urbanistico, diviene una risorsa fondamentale (se supportato da adeguate decisioni a livello urbanistico). La grande ricchezza culturale e ambientale in nostro possesso deve divenire un'occasione per la crescita e per la convivenza tra la tradizione e le necessità odierne, concedendo maggiori servizi di supporto e migliorando le performance, anche attraverso l'utilizzo di nuove tecnologie.

Allo stesso tempo la ricerca in architettura deve perseguire un modello sensibile e creativo, attento alle caratteristiche di ciascun territorio e ai suoi paesaggi, rispettoso delle abitudini delle genti e delle peculiarità territoriali. È priorità, nella missione della ricerca e della pratica progettuale, interpretare passato, presente e futuro, anche con il supporto delle moderne tecnologie, senza perdere il contatto con i contesti. Il compito dell'architetto è di progettare e costruire non per sé stesso ma per l'uomo, non dimenticando che la casa e la città devono in primis relazionarsi e confrontarsi con l'ambiente.

L'immagine dell'urbanizzazione veneta

Il Veneto è descritto tradizionalmente come una regione policentrica, a urbanizzazione diffusa, con un addensamento in corrispondenza delle città di Padova, Venezia e Treviso. Quest'immagine mette in evidenza l'assenza di una grande città metropolitana, che caratterizza invece il modello di altre regioni in Italia (Piemonte, Liguria, Lazio, Campania, per citare le più note) e il ruolo trainante della piccola impresa nell'economia - contrapposto a quello delle grandi concentrazioni industriali -, il peso del localismo nelle dinamiche sociali e

politiche. Si tratta di un'immagine costruita per negativo: confrontandola con altri modelli che si ritengono "vincenti" nella competizione globale tra territori mette in evidenza quello che il Veneto *non ha o non è*. Il Veneto *non ha* una grande regione metropolitana come Parigi, Milano o Napoli, dunque è una regione policentrica. Il Veneto *non ha* un unico grande polo industriale, ma mille zone industriali per provincia, dunque è la regione del campanilismo produttivo. Il Veneto *non ha* una sterminata periferia residenziale come Londra o Bruxelles, dunque è la regione dell'urbanizzazione diffusa.

Da questo confronto per negativo discende che per ridare competitività al Veneto bisogna concentrare le case, concentrare i capannoni, concentrare le famiglie e le imprese. Naturalmente, aumentando la densità della città metropolitana si libera territorio per la natura, si tutela l'agricoltura, si protegge il paesaggio.

Tuttavia la descrizione del Veneto a partire da quello che *non è* non tiene conto delle differenze, di quello che al contrario il Veneto *è*. Si usa sempre più spesso l'immagine dello *sprawl* per qualificare l'urbanizzazione fatta di villette che caratterizza la pianura veneta, dimenticando che l'*urban sprawl* è un tema del modello americano di urbanizzazione: l'espansione senza fine della periferia a bassa densità a partire da un nucleo centrale. Lo *sprawl* ha bisogno di due elementi: un centro urbano molto denso (*downtown*) e una prateria sgombra, senza valore, pronta per essere urbanizzata. Per i critici dello *sprawl* New York è la città più ecologica di tutti gli *States*.

Per il Veneto non è così. In Veneto ci sono i centri storici, millenari, belli ed eleganti. Le villette non sono state costruite in posti anonimi, ma vicino a ogni campanile, a ogni capitello, irrobustendo i centri, le frazioni, i borghi, le contrade, le corti, i colmelli, le ville, tutti o quasi i centri d'identità che preesistevano all'onda edilizia. Non c'è niente di anonimo nell'urbanizzazione del Veneto. Non c'è

nessuna periferia degradata nell'urbanizzazione del Veneto. Non ci sono Bidonvilles.

Dunque non si può fare riferimento allo *sprawl* per descrivere l'urbanizzazione del Veneto, né si può ricorrere al *landscape* per descriverne il paesaggio, per invocare regole d'intervento che tutelino gli spazi agricoli e le bellezze naturali. Infatti, quando si confronta la campagna veneta con quella anglosassone, ci si dimentica troppo presto che nel Regno Unito la campagna ha rappresentato e rappresenta tradizioni culturali e valori paesaggistici che in Italia sono affidati ai centri storici, come aveva già notato Sir Patrick Abercrombie negli anni '20 del secolo scorso. In quel paesaggio il sentimento di libertà costruttiva è filtrato dalle maglie strette della fedeltà alla maniera locale, sostenuta da un'identità forte, così come nei nostri centri storici, dopo un iniziale sbandamento, ha infine prevalso la regola della stretta conformità costruttiva.

Su questo punto il problema che si pone è quello più generale della libertà del progetto al di fuori della tradizione. Nel Regno Unito la campagna rappresenta il centro storico ma le città inglesi non hanno centro storico: il loro tessuto urbanizzato può accogliere tutti i segmenti della contemporaneità architettonica e urbanistica. Lì dentro si può fare di tutto. Qui è il contrario: tutto è ammesso in periferia e niente in centro storico.

Se per un momento sostituiamo il punto di vista funzionale (quello delle connessioni di rete) con quello zenitale, e guardiamo il Veneto dall'alto, possiamo notare con maggiore chiarezza la forma specifica del sistema metropolitano veneto. Osserviamolo di notte. Dall'alto. *Earth night* di *google* mostra la scia luminosa di tutte le città e le aree metropolitane del mondo. Si può così confrontare la luminosità e l'ampiezza dell'area metropolitana della Pianura Padana con quella di tutte le altre megalopoli. Si può comprenderne meglio la forma. Un grande addensamento intorno a Milano: una striscia luminosa che punta a est,

qualche discontinuità tra Brescia, Verona e Vicenza. Un nuovo addensamento tra Vicenza, Padova, Venezia e Treviso (ben più ampio della già citata PA-TRE-VE).

Perché non si vede la striscia luminosa costiera, da Sottomarina a Bibione? Perché non c'è. Non esiste una città metropolitana che corrisponda all'arco dell'attuale Provincia di Venezia. Niente di simile alla potenza luminosa della costa Ligure o Romagnola. Un'isola brillante a Chioggia. Un'altra a San Donà di Piave. Una macchia ancora più tenue a Portogruaro. Poi il blu profondo: dalla foce del Tagliamento a quella del Po, con aloni luminosi corrispondenti ai centri balneari. Il cielo è sgombro: si possono vedere le stelle.

Al contrario, l'addensamento luminoso, o se si preferisce l'inquinamento luminoso, restituisce esattamente i contorni della piattaforma metropolitana del Veneto. La mappa della perdita di magnitudine limite nel Veneto (in breve, la mappa dell'impossibilità di vedere le stelle)³ evidenzia con grande precisione l'ambito che accoglie la più grande concentrazione di persone, case, capannoni, strade, infrastrutture del Nord-Est. Se colleghiamo con delle linee luminose i punti di maggior intensità, come si fa con i segni dello zodiaco, possiamo leggere tre linee di urbanizzazione: quella pedemontana (corrispondente al sentiero dei Veneti), quella intermedia o della Postumia (da Vicenza a Treviso, lungo la linea delle terre asciutte), quella più meridionale (da Padova a Venezia). Tra Verona e Vicenza c'è un unico corridoio infrastrutturale. A est del Piave, l'arco pedemontano si ferma a Pordenone. Quello costiero mette in rete centri minori.

La rete di città

Il PTRC mette ordine nella maniera tradizionale di guardare all'urbanizzazione veneta introducendo il

³Cfr. <http://www.inquinamentoluminoso.it/cinzano/>

tema delle «reti di città» (distinguendo tra le città alpine e quelle lacuali e marine, i centri di sistemi territoriali, i poli urbani) e quello della «Piattaforma metropolitana dell'ambito centrale» distinta dall' «ambito occidentale di rango metropolitano» (l'area veronese) e delimitata a nord dall'«ambito pedemontano» e a sud dall'«ambito esteso tra Adige e Po».

Il sistema insediativo veneto inizia a essere letto per quello che è, come un sistema differenziato ed articolato in grandi città e centri minori, organizzato funzionalmente con gerarchie territoriali, polarità urbane, sistemi insediativi di valle, connessioni infrastrutturali, corridoi urbanizzati, archi verdi metropolitani. Si tratta di una lettura che mette insieme il punto di vista geografico - morfologico con quello funzionale, evidenziando un sistema metropolitano regionale ricco di relazioni, contesti naturalistici e storico culturali, a partire dal quale sono definite le politiche di riequilibrio territoriale, di coordinamento delle attività di pianificazione, di riordino e recupero della dispersione insediativa.

Modelli insediativi

Nel territorio regionale sono riconoscibili diversi modelli insediativi (metropolitano, pedemontano, collinare, montano, esteso, costiero) che si relazionano tra loro e che costruiscono, ciascuno in modo diverso, relazioni dirette con un intorno molto più esteso.

I processi di sviluppo di ciascun modello insediativo portano in sé delle contraddizioni, dovute sostanzialmente alla generazione di disequilibri territoriali che richiedono di essere individuati e controbilanciati con adeguate misure. Riequilibrare il territorio del Veneto non significa perseguire l'omologazione, ma valorizzarne i punti di forza e favorire il superamento dei punti di debolezza. Equilibrio inteso come conferma e sviluppo di un sistema e di nuove relazioni tra i sistemi urbano - rurali con rafforzamento dei centri funzionali importanti ma allo stesso tempo con distribuzione

delle funzioni, in modo da garantire la parità di accesso alle infrastrutture, alla conoscenza ed ai servizi a tutta la popolazione, perseguendo la finalità di porre tutti i territori della Regione nella condizione di svilupparsi in armonia con l'andamento regionale ed in relazione con le proprie potenzialità.

In termini relazionali è necessario costruire le condizioni affinché si consolidi la efficienza della rete di città e di territorio, sia nel perseguimento di obiettivi di sviluppo territoriale, sia nell'interfaccia con l'esterno tramite i poli funzionali maggiori.

Il quadro di riferimento

Per comprendere meglio il modello evolutivo e poterlo analizzare sotto profili diversi, bisogna fare riferimento alla dimensione socioeconomica incrociata con i dati relativi all'utilizzo del suolo.

Il quadro fisico degli ultimi anni testimonia livelli elevati di consumo di territorio, non solo in relazione alla popolazione residente in crescita, ma anche ad altri fattori, quale la straordinaria forza produttiva.

La geografia dei processi di urbanizzazione delinea il continuum urbano presente nell'area centrale, dove le città di Venezia, Padova e Treviso sono andate saldandosi attraverso i rispettivi comuni di prima e seconda cintura, mentre a ovest l'area centrale raggiunge in modo più mediato Vicenza, e a nord sostiene l'articolato sistema urbano che si distribuisce lungo la strada alta Vicenza - Treviso, con Cittadella e Castelfranco come città di riferimento.

Se leggiamo la distribuzione territoriale del settore pubblico, la gerarchizzazione che emerge non si discosta dal profilo politico-amministrativo; il capoluogo regionale e gli altri sei capoluoghi di provincia, appartengono al livello gerarchico superiore.

L'insieme dei comuni che storicamente, socialmente ed economicamente hanno svolto, per

diverse funzioni, un ruolo di governo su un territorio più vasto comprende: Chioggia, Legnago, Bassano del Grappa, Portogruaro, Schio, Conegliano, Cittadella, Este, Oderzo, Feltre, Castelfranco, Vittorio Veneto, San Donà di Piave, Adria. Va ricordato, tuttavia, che nella logica di sistema, anche altri centri urbani concorrono al governo dei processi di sviluppo del territorio regionale.

Il quadro della mobilità, definito dalle relazioni Origine - Destinazione descrive gli spostamenti intercomunali (casa-studio e casa-lavoro), ed esprime graficamente le "linee di desiderio" degli utenti. I comuni del Veneto generano quotidianamente circa 2.200.000 spostamenti per recarsi nel luogo di studio o di lavoro.

In conclusione emergono le seguenti principali polarità: i sette capoluoghi di provincia più i centri di Adria, Legnago, Este, Monselice, S. Bonifacio, Valdagno, Schio, Thiene, Bassano, Castelfranco, Montebelluna, Conegliano, Oderzo, S. Donà, Portogruaro, mentre la Valbelluna costituisce un bacino autonomo rispetto al resto del Veneto. Queste città, basandosi sull'ordito dei servizi (sociali, artigianali, commerciali, ecc.), valorizzano la rete delle interdipendenze come reti specializzate di centri.

VenetoSmart: la Rete delle Città Intelligenti

Il sistema Agropolitano Veneto ha un cuore Metropolitano?

La risposta compare più chiara se il nostro sguardo cambia il punto di vista e osserva di notte questo territorio, appare una rete di città: Vicenza – Treviso – Padova – Venezia. Un sistema metropolitano per i contenuti economici, culturali, sociali e ambientali che hanno come somma la loro individualità. Quest'area può essere definita una **metropoli light**.

Il governo del territorio oggi impone di conoscere e gestire non solo la dimensione fisica. Ad esempio, governare la mobilità non è in questa chiave costruire strade ma comprendere e gestire le relazioni. Non si può disegnare la trasformazione, il cambiamento, perché il segno grafico rappresenta ciò che si è già deciso o si è già visto, quindi quello che già c'è, non quello che sarà. Il piano territoriale regionale parla di un futuro per cinque milioni di Veneti e programma i prossimi vent'anni, chi lo può disegnare? Nello scenario che si sta delineando cambiano la forma del piano e con esso i contenuti strutturali al progetto.

Quella che oggi "timidamente" pensiamo come una metropoli light può essere declinata come **VenetoSmart, la rete delle città intelligenti**. Una rete fisica rappresentata dalla mobilità delle persone e delle merci e una rete immateriale costituita dai dati e dalla conoscenza di questi territori. In questa diversa forma il PTRC non vede e rappresenta solo il territorio, ma considera anche il cielo e le nuvole dei dati che appartengono a questa comunità. L'attenzione che stiamo ponendo a questi contenuti immateriali è funzionale a renderci coscienti che le relazioni tra i milioni di persone che vivono nel Veneto Smart e i dati relativi, hanno e avranno un valore economico di enormi dimensioni e che ora queste informazioni

vengono acquisite e gestite gratuitamente dal mondo del web e dai suoi sviluppatori commerciali.

L'esempio è il valore dato dalla borsa a Facebook: 400 miliardi di dollari per circa 2 miliardi di utenti attivi al mese nel mondo, di cui 30 milioni in Italia. Se stimiamo in proporzione il numero di profili presenti nel Veneto, possiamo rapidamente immaginare il valore economico che VenetoSmart apporta a questo social network. Nel concreto, questo "nuovo e immateriale" valore rappresenta un vero **bene comune**, certamente economico ma anche sociale, culturale, comunicativo, appartiene appunto alla comunità veneta e al suo territorio che deve esserne cosciente e acquisirlo tra i propri valori identitari.

E' forse azzardato, ma se la comunità del Veneto Smart acquisisce come valore identitario la *nuvola* dei propri dati, forse è possibile immaginare anche nuovi paesaggi *immateriali* poiché i dati contenuti in queste reti divengono i serbatoi della conoscenza di questa comunità, che descrivono le materialità dei luoghi e delle persone e acquisiscono un valore economico crescente in funzione delle relazioni e degli scambi. Per capire l'importanza del percorso di svolta bisogna chiedersi se sia maggiormente utile per lo sviluppo del sistema regionale costruire fisicamente nuove fiere o piattaforme polifunzionali oppure progettare un sistema web che contenga i valori, la conoscenza ed il know-how delle imprese della metropoli veneta. A volte la crescita del PIL non è solo frutto della produzione e del consumo di beni ma può avvenire anche con lo scambio dei saperi immateriali. I nuovi stili di vita ci dimostrano che la ricchezza che viene auspicata non è necessariamente quella economica, ma piuttosto quella dello star bene e della felicità, della qualità della vita piuttosto che della ricchezza, e nessuna terra offre questa qualità come il Veneto.

Il sistema delle città venete

I modelli insediativi e la rete delle città del Veneto si possono leggere attraverso una molteplicità di approcci. Il primo è rappresentato dalla geografia delle relazioni:

- la geografia delle relazioni lunghe verso l'esterno che evidenzia i punti di accumulo di eccellenze infrastrutturali (porti e aeroporti), produttive e di ricerca;
- la geografia delle relazioni interne che esalta le direttrici e i nodi ancora una volta infrastrutturali, ma anche amministrativi e di servizio;
- la geografia delle competizioni internazionali che punta al centro verso i nodi metropolitani;
- la geografia della cooperazione che esalta i rapporti tra le città in una logica di complementarità delle funzioni rare.

Il secondo approccio si riferisce agli orizzonti di riferimento per il sistema città:

- Il Veneto visto dal mondo e anche dall'Europa è un insieme unico ad alto sviluppo produttivo, capace di coniugare storia ed innovazione, dove è indifferente il posizionamento dei fattori; in questo modello Venezia rappresenta il "brand" mondiale per tutta la regione.
- Il Veneto visto dall'interno è il "Veneto delle città", dove tutto è compresente e moderatamente gerarchizzato sia nella logica della competizione che in quella della complementarità. I sette capoluoghi rappresentano la continuità organizzativa (amministrativa) di questo modello.
- Il nuovo orizzonte metropolitano per la competizione in Europa e nel mondo, ma anche nel quadrante est e nel nord Italia, emerge dalle dinamiche che investono il corridoio metropolitano dove troviamo le concentrazioni più forti di Venezia – Padova e di Verona.

Si incrociano con queste chiavi di lettura che afferiscono a dinamiche economiche e territoriali

alcune nuove infrastrutture destinate a segnare il territorio e a sostenere modelli e direttrici del sistema di città: la Pedemontana veneta, già prefigurata nel PTRC vigente, non solo destinata ad alleggerire l'area centrale, ma anche a sostenere i processi economici e territoriali, organizzati dalla città pedemontana estesa; il Passante, che contribuisce a fare di Mestre la nuova città cerniera del nord est; la rete ferroviaria ridefinita in scala metropolitana come Rete ferroviaria regionale, collegamento sia dei punti forti della città estesa che della città metropolitana.

Per avviare politiche che siano in grado di delineare nuovi percorsi e sviluppi progettuali è necessario immaginare il futuro delle città in modo che diventino sempre più motore di sviluppo dell'intero territorio, luoghi attrattivi – per vivere, investire, produrre.

Tra gli obiettivi del PTRC vi è quello di supportare, attraverso politiche integrate, una strategia di rafforzamento dell'armatura urbana regionale, organizzata in sistemi urbani ben caratterizzati:

- la piattaforma metropolitana dell'Ambito Centrale (Vicenza, Padova, Venezia, Treviso)
- l'Ambito Occidentale di rango metropolitano (Verona, Garda)
- l'ambito Pedemontano
- l'ambito esteso tra Adige e Po
- l'ambito delle città alpine
- le città costiere (lacuali e marine).

Tutti questi sistemi si caratterizzano ormai come ambiti che possiedono ruolo riconosciuto e identità proprie nelle strategie di sviluppo civile, economico e sociale del Veneto.

La piattaforma metropolitana dell'Ambito Centrale e l'Ambito Occidentale di rango metropolitano

Le più recenti tendenze dello sviluppo economico in Italia, ma non solo, mostrano una tendenziale riconcentrazione della crescita nei nodi metropolitani: essi rappresentano, oggi più che mai,

le aree di maggiore densità di opportunità e di fattori di innovazione, nodi di raccordo, connessione ed integrazione tra scala globale e dimensione locale, luoghi della raccolta ed elaborazione delle conoscenze, dove è possibile realizzare sempre nuove sintesi.

Tutto ciò è coerente con la visione europea del ruolo delle città, con i contenuti strategici del ESDP (European Spatial Development Prospective) e con le politiche che le sostengono.

Il PTRC riconosce un ruolo di primaria importanza agli ambiti metropolitani distribuiti lungo l'asse centrale da Verona a Venezia afferente il Corridoio Mediterraneo, che si apre a relazioni interregionali (Milano, Trento, Brescia, Mantova, Trieste) e transnazionali (da Lisbona a Kiev).

La scelta di riconoscere in questo modo il territorio metropolitano definito dall'asse centrale dove sono insediate le maggiori città e le funzioni di eccellenza del Veneto, deriva dalla consapevolezza che siamo in presenza di dinamiche e tendenze competitive e cooperative che richiedono una visione progettuale di prospettiva. Si tratta, comunque, di un processo di "governance" piuttosto che solo di governo dei territori, che per rispondere ai problemi e alle sfide competitive faccia riferimento a "geografie variabili" in ragione dei problemi da governare: ambientali, territoriali, economici, infrastrutturali e della mobilità.

L'ambito Pedemontano

In questo ambito urbano si riconoscono le polarità di: Schio – Valdagno – Thiene, Conegliano, Vittorio Veneto, Bassano con la direttrice verso Castelfranco; l'ambito contiene un alto livello di efficienza e di trasformabilità che è legato alla capacità del sistema di accrescere la propria produttività. La crescita del futuro deve essere legata molto alla qualità ambientale del territorio che è fondamentale per attirare capitale umano dall'esterno ma anche per trattenere quello già esistente.

Il sistema della mobilità, e del trasporto pubblico in particolare, costituisce la base sulla quale appoggiare e rendere efficiente il sistema multipolare; il miglioramento dell'accessibilità, la localizzazione dei nodi di interfaccia tra reti lunghe e reti brevi, che garantiranno i collegamenti internazionali e quelli interregionali, e l'integrazione tra politiche di settore consentiranno di mettere in atto la struttura sulla quale appoggiare le scelte e le prospettive del sistema insediativo.

L'ambito esteso tra Adige e Po

A fianco delle città metropolitane, si devono riconoscere e riaffermare una serie di sistemi urbani, che non si caratterizzano, come nel passato, come aree esterne e/o di transizione, ma come ambiti che possiedono autonomia e identità proprie. Questi sistemi urbani, tra cui si riconosce l'ambito compreso tra il fiume Adige e il fiume Po, da Legnago fino all'Adriatico, rappresentano importanti presidi di un territorio distinto dal sistema urbano centrale e mantengono, più che in altri ambiti, qualità ambientali e paesaggistiche che vanno riconosciute e ulteriormente valorizzate.

Le città costiere (lacuali e marine)

Le città d'acqua rappresentano il prodotto di un duplice processo storico: il primo viene da lontano e consente di attribuire ad alcuni centri la qualifica di "città" per il ruolo di governo di vasti territori che a queste facevano riferimento (si pensi a Chioggia, Caorle o Peschiera), il secondo invece è molto recente e coincide con la crescita del turismo come fenomeno di massa, a partire dal secondo dopoguerra.

Il turismo si rivela come uno dei fenomeni più rilevanti del nostro tempo, proponendosi non solo come parte integrante della cultura, ma anche come profondo modificatore del paesaggio, dell'economia, del tenore e del modo di vita di intere regioni. Oggi questi territori si sono popolati di un vasto numero di centri che possiamo

qualificare come ambiti specializzati nel sistema del turismo costiero.

Le città costiere: una realtà da ripensare

Il sistema costiero veneto va oggi ripensato alla luce della complessità e delle nuove esigenze del sistema turistico regionale, soprattutto di riqualificazione e "restauro" territoriale in un'ottica di sostenibilità per le aree ad intensa vocazione turistica.

In questo contesto, la Città di Jesolo può essere considerata il baricentro delle località turistiche della costa, pertanto nel quadro regionale veneto rappresenta un importante riferimento da inserire nel PTRC, un luogo strategico di livello internazionale per il turismo, il tempo libero e la qualità del rapporto tra uomo e natura del sistema costiero veneto.

Jesolo sta affrontando un percorso di riorganizzazione del territorio mirato ad un posizionamento strategico nel panorama delle destinazioni turistiche internazionali, e questo mediante la costruzione di una visione condivisa del suo futuro basata su una strategia di sostenibilità, nel rispetto delle risorse naturali.

Jesolo 20.20/ Green Land

Sostenibilità articolata su tre valori riconosciuti, che dialogano tra loro, in un percorso di individuazione di quegli elementi cardine sui quali indirizzare gli sviluppi futuri comunicando in modo efficace un'immagine condivisa del territorio: Identità, storia, natura. Questi rappresentano gli elementi di valore della visione di Jesolo 20.20 come green land della costa veneta, efficiente e altamente competitiva nello scenario internazionale.

L'identità si articola su due fronti: uno orientato alla percezione di chi vive e abita i luoghi, l'altro su come viene percepita la località da chi ne fruisce per il tempo libero e la vacanza. L'identità locale passa attraverso un rafforzamento del ruolo di fulcro urbano del centro storico, pensando ad un grande parco di connessione tra il paese e la città

turistica, spazio attrezzato ove inserire servizi urbani di qualità. Sul fronte dell'identità del turista, il grande sistema pedonale di via Bafile rappresenta l'elemento vitale della città balneare, spazio dove intervenire attraverso un riequilibrio urbano che rigeneri il fronte mare e al contempo operi un riordinamento figurativo verso gli spazi aperti retrostanti, mediante accorpamento dei volumi edificati. Alcuni processi di identità turistica degli anni '60 e '70, si pensi alle discoteche e ai luoghi del divertimento, trovano in questa visione un ripensamento con nuove forme di attrazione che si adattino al cambiamento degli stili di vita.

Il valore della storia che connota Jesolo è fondato sul patrimonio archeologico che va salvaguardato in modo attivo, pensando alla sua valorizzazione con la creazione di un parco archeologico che inneschi un processo efficace di formazione culturale e divenga, al contempo, polo di attrazione per le iniziative culturali della città, occasione per avvicinare gradualmente l'osservatore al luogo custode della memoria antica, delle origini della città.

La componente naturale rappresenta il primo e storico prodotto turistico della città di Jesolo, un'offerta che storicamente si è costruita puntando sulla salubrità dell'ambiente marino che la caratterizza come meta turistica. Attraverso questo processo la sua storica vocazione balneare può essere rigenerata e rilanciata, sfruttando anche altri elementi naturali in grado di offrire una vacanza orientata allo sfruttamento dei diversi ambiti di paesaggio: rurale, fluviale e lagunare, con l'integrazione di nuove forme di offerta turistica orientate ad una vacanza attiva, all'aria aperta praticando attività sportive e all'insegna del divertimento e della socializzazione.

Tutto quello che negli ultimi 50 anni è stato fatto per lo sviluppo del territorio ora necessita di una

riflessione orientata al miglioramento dell'efficienza e alla rigenerazione sulla base della sostenibilità. Si tratta di operare attraverso una riorganizzazione urbana, accompagnata da un miglior rendimento energetico e guidata dai segni del territorio, elementi ordinatori dello sviluppo e della nuova immagine di Jesolo, caratterizzata dalla presenza dei fiumi Sile, Piave e del Taglio del Sile. L'obiettivo di salvaguardia del paesaggio agrario e lagunare passa attraverso un'opportuna comunicazione dei valori storici, culturali, ambientali che appartengono all'identità territorio al fine di incidere sulla percezione culturale del luogo e mettere in rete gli elementi puntuali di pregio, che altrimenti resterebbero isolati.

Solo in tal modo si potranno sviluppare gli indirizzi strategici necessari alla riscoperta e alla promozione del patrimonio edilizio rurale e delle risorse ambientali esistenti, in sinergia con programmi di valorizzazione turistica e di promozione della produzione locale.

Attraverso la declinazione e articolazione delle scelte strategiche di sviluppo all'interno di tali valori riconosciuti, il Comune ha l'occasione di costruire una nuova e condivisa immagine per essere competitivo a livello internazionale. Lo slogan 20.20 non deve essere inteso solo in una prospettiva temporale, ma soprattutto come un obiettivo di valorizzazione storica, culturale, ed ambientale della nuova immagine della Città di Jesolo.

Le città alpine

Nella montagna veneta i processi economici di lungo periodo e quelli più ravvicinati degli ultimi anni hanno contribuito alla creazione di una serie di realtà tra loro differenziate. Marginalità e sviluppo coesistono sia in termini territoriali, sia di processi economici. In particolare si nota la prevalenza delle aree a economia integrata nelle zone pedemontane e dei comuni in espansione connotati dal turismo diffuso, in grado di connotare con la sua presenza una buona parte dell'arco alpino. Là dove questo processo non si è attivato, si assiste invece a fenomeni di abbandono.

Prendiamo in considerazione altri fattori:

- le aree che pur presentando una prossimità con le zone turisticamente evolute sono rimaste escluse dai circuiti della "vacanza in montagna", soprattutto della pratica degli sport invernali, assumono la connotazione di aree "marginali";
- le tradizionali attività agro-silvo-pastorali quasi ovunque ricoprono un ruolo secondario;
- il fenomeno dell'emigrazione verso i centri urbani si è rallentato fino a quasi scomparire e, in molti casi, si è tramutato in pendolarismo;
- l'apertura di nuove strade e la diffusione di seconde case hanno rappresentato gli interventi più diffusi di politica urbanistica.

In linea generale si può affermare che si sono registrati successi nell'economia delle città alpine quando si è scelto un modello di economia integrata, di equilibrio tra agricoltura e attività secondarie e terziarie, rifuggendo la monofunzionalità.

Le "Aree ad alta densità insediativa" della Piattaforma metropolitana dell'Ambito Centrale, dell'Ambito Occidentale e dell'Ambito pedemontano"

Nel territorio veneto centrale della Piattaforma metropolitana dell'Ambito Centrale, dell'Ambito Occidentale e dell'Ambito Pedemontano, si è

proceduto ad una analisi più approfondita delle dinamiche di urbanizzazione e uso del suolo, con lo scopo di individuare le "aree ad alta densità insediativa": tale individuazione è finalizzata al riequilibrio tra spazi aperto e rurale e spazio insediato, attraverso una migliore definizione della "forma" della città e il contenimento del consumo di suolo.

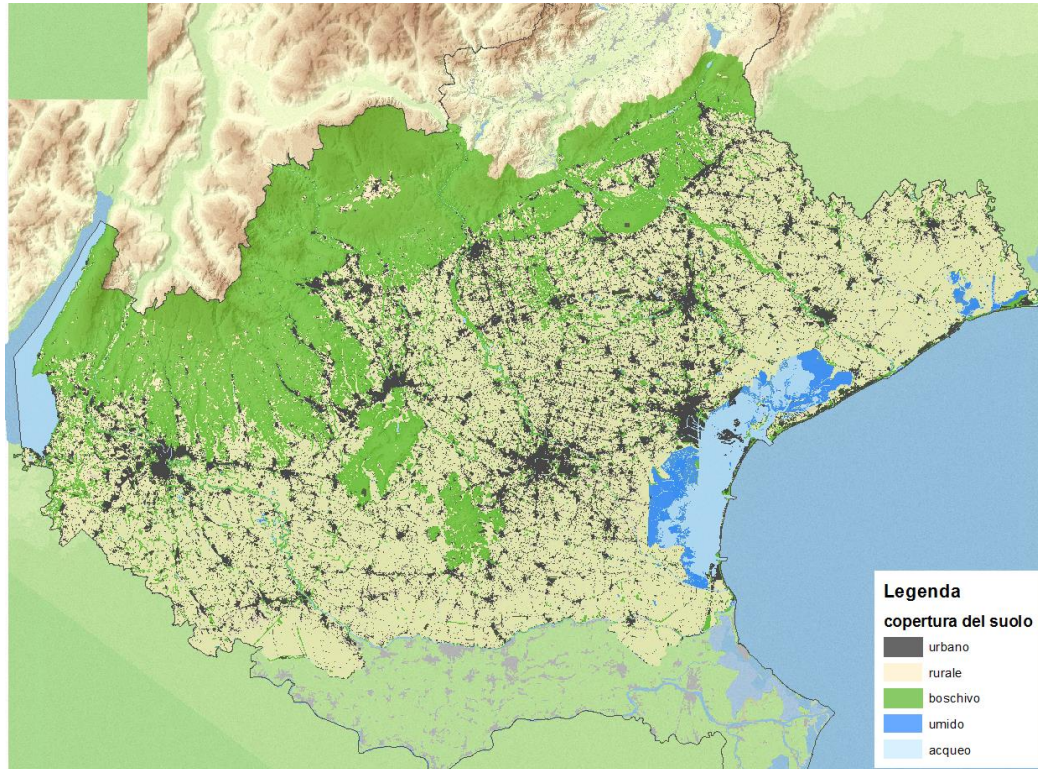
Nel definire le *aree ad alta densità insediativa* si è utilizzata come unità minima di analisi la superficie territoriale comunale (STC).

Per avere una stima più attendibile delle superfici effettivamente edificate in tutti i comuni della pianura sono state stimate funzioni statistiche che pongono in relazione la superficie edificata rilevata da Corine-Land Cover. Utilizzando la base di dati Copertura del Suolo e la metodologia MOLAND, attraverso la cartografia tematica è stato possibile verificare le tendenze alla dispersione su alcune macroaree.

L'analisi è stata compiuta mediante l'utilizzo della Banca Dati della Copertura del Suolo della Regione Veneto in formato vettoriale: scala nominale pari 1:10000; area tematica minima di 0,25 ettari; legenda articolata su 5 livelli in linea con la nomenclatura Corine Land Cover.—Per meglio descrivere e rappresentare gli ambiti è stato utilizzato il 1° livello della copertura del suolo delle provincie di Padova, Treviso, Venezia, Verona, Vicenza, strutturato in cinque classi:

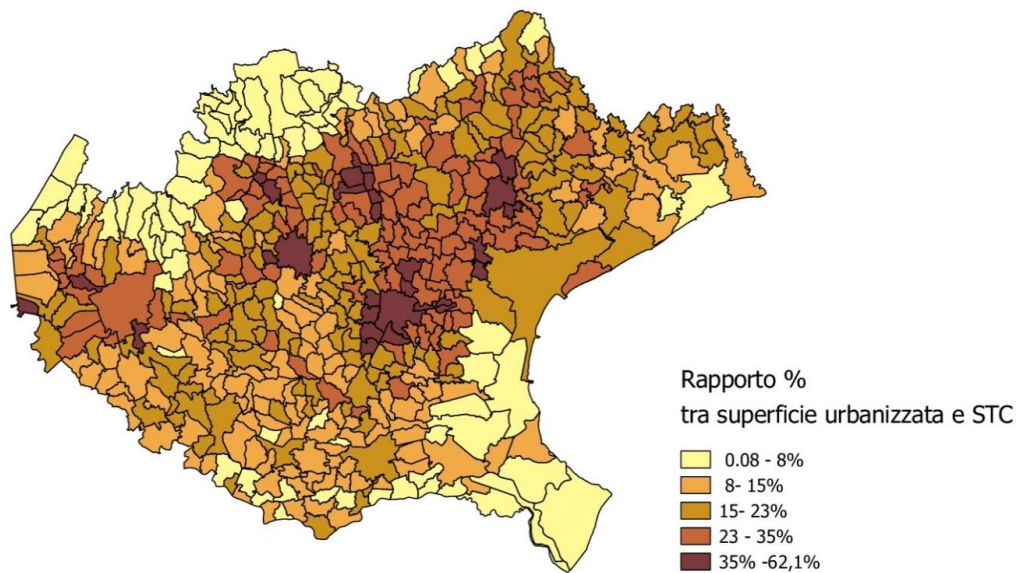
- classe 1 - Territori modellati artificialmente;
- classe 2 - Territori agricoli;
- classe 3 - Territori boscati ed aree seminaturali;
- classe 4 - Ambiente umido;
- classe 5 - Ambiente delle acque.

L'analisi della copertura del suolo per provincia e aggregata per il 1° livello fornisce dati interessanti di tutta la Regione del Veneto.

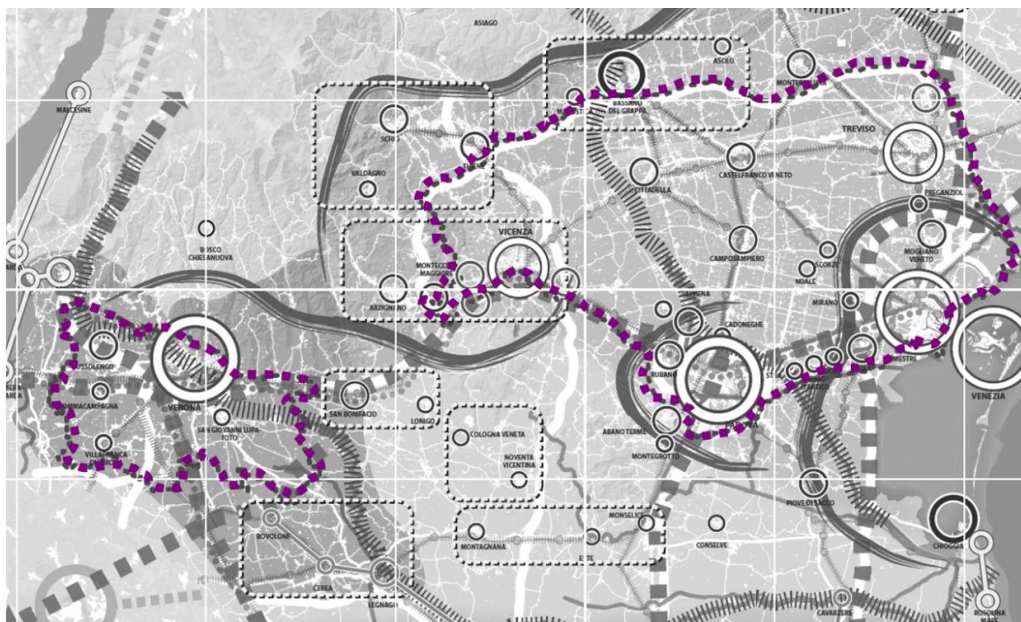


	Belluno	Padova	Rovigo	Treviso	Venezia	Vicenza	Verona
classe 1	-3,40	-22,05	-9,58	-20,99	-15,98	-15,75	-15,32
classe 2	-8,29	-71,97	-74,56	-59,49	-59,82	-39,14	-58,96
classe 3	-87,60	-3,57	-1,81	-18,72	-1,32	-44,55	-19,24
classe 4	-0,01	-0,61	-5,35	0,01	-8,09	0,01	0,05
classe 5	-0,71	-1,80	-8,70	-0,80	-14,78	-0,55	-6,44

Tabella riassuntiva della superficie in % della copertura del suolo su base provinciale



Modello insediativo dell'area centrale veneta



Evidenziazione del perimetro delle aree ad alta densità insediativa individuate nella tav. 08

Per studiare il fenomeno delle aree ad alta densità insediativa si è scelto di utilizzare l'indice della densità urbana (DU)⁴ espresso in valori %, vale a dire $DU = SC / STC$ dove:

SC = somma delle aree urbanizzate all'interno dell'unità minima di riferimento⁵:

STC = Superficie Territoriale Comunale. Con i dati ottenuti è stato possibile trovare l'incidenza dell'area urbanizzata sul territorio comunale. In situazioni di distribuzioni di valori non normali o uniformi, si cerca solitamente di individuare i punti di discontinuità nella distribuzione, in cui porre i limiti delle classi. Fissato il numero di classi si massimizza la differenza fra la somma degli scarti al quadrato in ogni classe e la somma degli scarti rispetto alla media globale (algoritmo di Jenks)⁶.

La carta tematica prodotta restituisce il modello insediativo dell'ambito centrale, dove sono riconoscibili il capoluogo di città e i poli insediativi più importanti, le cinture urbane e infine l'insediamento diffuso.

Sono chiaramente individuabili i Comuni facenti parte della piattaforma metropolitana dell'Ambito Centrale, incluso l'Ambito Pedemontano, e dell'Ambito Occidentale, caratterizzati da una densità urbana DU superiore a 15% (valore al di sopra della media regionale, pari a 13%)

Dall'analisi suddetta è stato possibile identificare, in prima battuta su base comunale, le aree a più alta densità insediativa presenti sul territorio regionale. Successivamente si è proceduto alla definizione maggiormente dettagliata di tali aree, non

basandosi esclusivamente sui confini comunali, ma integrando l'analisi della copertura del suolo con la lettura, tramite ortofoto digitale, delle caratteristiche morfologiche e distributivo-insediative proprie di ciascun contesto territoriale, nonchè dei segni territoriali rilevanti quali autostrade (da cui, per uniformità, viene definito un buffer di 200 m su entrambi i lati), altre strade, ferrovie, fiumi

La questione del consumo di suolo

Il fenomeno del consumo di suolo ha assunto, negli ultimi anni, un ruolo centrale nel dibattito politico, culturale e scientifico in relazione anche a temi quali i cambiamenti climatici ed i conseguenti rischi ambientali, i rischi idrogeologici, la tutela e la promozione della biodiversità, con particolare attenzione al paesaggio rurale.

Le riflessioni in merito a questa tematica hanno indotto le istituzioni ai diversi livelli (internazionali, nazionali e regionali) ad interrogarsi circa le condizioni e le possibili strategie per l'elaborazione di politiche efficaci per limitare e ridurre il consumo di suolo e per mitigarne gli effetti. Si veda ad esempio l'**Agenda di Bologna**, sottoscritta nel 2012 (v. *box*) dagli assessori competenti delle Regioni appartenenti al Tavolo Interregionale per l'Area Padano Alpino Marittima.

Il consumo di suolo generato dal modello di crescita urbana a bassa densità edilizia è stato studiato ed alcune elaborazioni hanno messo in evidenza l'evoluzione di un fenomeno di progressivo consumo di suolo dovuto ad un processo di intensa urbanizzazione che ha avuto inizio negli anni '70, si è mantenuto costante, anche se con gradi diversi di intensità, nel corso degli anni '80 e inizio anni '90, manifestando nella fase storica più recente e cioè a partire da metà (circa) degli anni '90 fino all'oggi forme di addensamento intorno ai poli più consolidati seppur ancora in presenza di fenomeni di frammentazione dell'edificato e di crescita dispersa.

⁴ L'indice di densità urbana è stato utilizzato per la redazione del PTCP di Milano per l'analisi della struttura territoriale nella quale sono state determinate le percentuali di superfici urbanizzate per i singoli comuni della provincia. Tale indicatore è utilizzato da Romano Bernardino nell'analisi della frammentazione territoriale.

⁵ Per aree urbanizzate si intende la superficie classificata come classe 1 del 1° livello della copertura del suolo.

⁶ Gli intervalli naturali considerano i naturali raggruppamenti dei dati massimizzando le differenze tra le classi. I vantaggi dell'algoritmo di Jenks sono: classi definite con la massima omogeneità interna, metodo di classificazione robusto, algoritmo facilmente automatizzabile. I limiti sono: procedura computazionalmente pesante in relazione al numero di classi, la definizione (intervallo) delle classi dipende dalla distribuzione e quindi è difficile il confronto fra carte (es. stesso attributo in zone diverse in generale ha distribuzione e quindi classi diverse), presenta risultati significativi se la distribuzione dei dati effettivamente presenta discontinuità (almeno pari al numero di classi-1).

Il contenimento del consumo di suolo

Stando alla Carta della Copertura del Suolo che la Regione del Veneto ha provveduto a realizzare negli anni 2007 e 2012, il consumo di suolo dell'intero territorio regionale per il periodo 1983 - 2006 è di 33.159 Km² pari all'1,8% della superficie regionale (ovvero circa 14,42 Km² /anno); per il periodo 2007 - 2012 è di 86,50 Km² (ovvero circa 17,30 Km²/anno).

E' risaputo che Lombardia e Veneto, come risulta dagli ultimi dati ISPRA sull'occupazione del suolo 2017, sono le regioni italiane che hanno maggiormente "occupato" il proprio territorio: fatto questo che se da un lato ha prodotto i risultati della "locomotiva del Nord-Est", dall'altro ha fortemente condizionato le modalità di conservazione e il livello di integrità delle risorse naturali e seminaturali della regione, comportando talora squilibri ambientali che costituiscono tutt'oggi un reale pericolo per la salute del territorio e la sicurezza dei cittadini.

Il suolo, quale bene comune e risorsa non rinnovabile, rappresenta un patrimonio collettivo da tutelare per le generazioni future e deve perciò essere utilizzato in modo intelligente e razionale quale fattore di sviluppo sia economico che sociale e culturale, evitando sprechi, sottoutilizzi, o utilizzi impropri. Contemporaneamente è altrettanto prioritario valorizzare il suolo libero e quello agricolo per le loro specificità ed utilità intrinseche, ai fini della salvaguardia della biodiversità, del paesaggio, dei valori eco sistemici e delle produzioni agricole di qualità.

In coerenza con l'obiettivo comunitario di azzerare, entro il 2050, il consumo di suolo, Il 29 maggio 2017, il Consiglio regionale del Veneto ha approvato la Legge finalizzata al contenimento del consumo di suolo (Progetti di legge n. 14, 40 e 44).

La legge regionale 6 giugno 2017, n. 14, pubblicata sul BUR del 9 maggio 2017, ed entrata in vigore il 24 giugno 2017, promuove un processo di revisione sostanziale della disciplina urbanistica ispirata ad una nuova coscienza delle risorse

territoriali ed ambientali; in particolare la nuova disciplina mira a ridurre progressivamente il consumo di suolo non ancora urbanizzato, in coerenza con l'obiettivo europeo di azzerarlo entro il 2050.

La legge regionale mette in atto le azioni per un contenimento di consumo di suolo, stabilendo che tale obiettivo sarà gradualmente raggiunto nel corso del tempo e sarà soggetto a programmazione regionale e comunale.

Nello specifico la Giunta regionale, sentita la competente commissione consiliare, stabilirà la quantità massima di consumo di suolo ammesso nel territorio regionale nel periodo preso a riferimento e la sua ripartizione per ambiti comunali o sovracomunali omogenei, sulla base delle specificità territoriali e delle informazioni fornite dai comuni. La quantità massima del consumo di suolo ammesso nel territorio regionale sarà sottoposta a revisione almeno quinquennale. I comuni approvano la variante di adeguamento dello strumento urbanistico generale al provvedimento di Giunta regionale.

Particolare rilievo nell'impianto normativo della legge rivestono le previsioni volte alla riqualificazione edilizia ed ambientale e alla rigenerazione urbana, che prevedono forme ed azioni quali la demolizione di opere incongrue o di elementi di degrado, il recupero, la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente e lo sviluppo di tipologie edilizie urbane a basso impatto energetico e ambientale. A tal fine viene istituito un fondo regionale per la rigenerazione urbana e per le spese di progettazione e demolizione delle opere incongrue.

L'azione di contrasto al consumo di suolo perseguita con l'approvazione della legge 14/2017 ha nel PTRC adottato nel 2009 e modificato con la Variante con valenza paesaggistica nel 2013 un sicuro e fondamentale antecedente.

Da quando il fenomeno del consumo di suolo ha assunto un ruolo centrale nel dibattito politico,

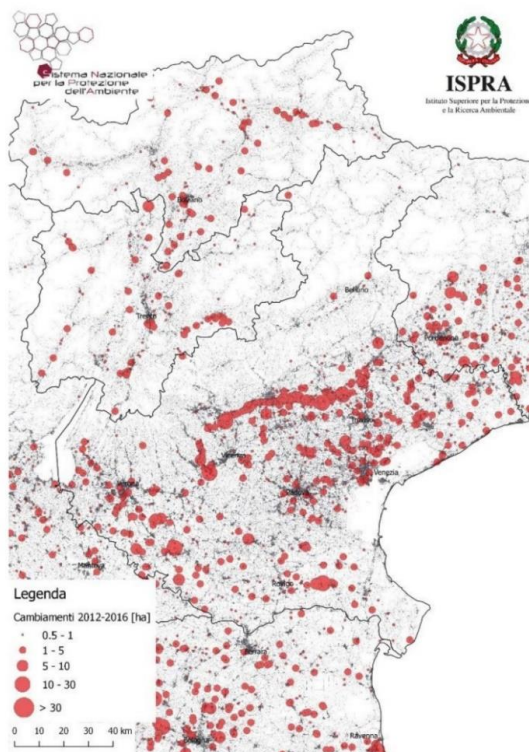
culturale e scientifico in relazione anche a temi quali i cambiamenti climatici ed i conseguenti rischi ambientali, i rischi idrogeologici, la tutela e la promozione della biodiversità, con particolare attenzione al paesaggio rurale, il piano si è posto il problema di quali possibili strategie individuare al fine di elaborare politiche efficaci per limitare il consumo di suolo e per mitigarne gli effetti.

Tutte le politiche individuate dal PTRC a sostegno degli obiettivi strategici e operativi di progetto, identificati per chiarezza nella tav. 10, sono fortemente orientate a contenere e razionalizzare l'utilizzo della risorsa suolo.

Attraverso le indicazioni di progetto, lo strumento generale mira a gestire il processo di urbanizzazione attraverso misure specifiche per proteggere gli spazi aperti, la buona terra e la matrice agricola del territorio, interventi di tutela per gli spazi montani e collinari, azioni volte alla salvaguardia dei varchi liberi da edificazione ed un'estesa opera di riordino territoriale e di insediamento sostenibile.

Pur riconoscendo alle città venete un ruolo determinante e strategico nello sviluppo del Veneto e individuando nella "Rete di Città" il modello insediativo caratterizzante il nostro territorio anche in relazione al sistema della viabilità, il piano "favorisce strategie di sviluppo urbano che minimizzano il consumo di suolo e contemplano misure di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici", "incentiva l'uso consapevole del territorio e la salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche"; in particolare indica, in coerenza con le direttive comunitarie, criteri e soluzioni operative per il riordino del sistema insediativo, finalizzati al contenimento del fenomeno del cambiamento climatico e per una più efficace gestione del rischio per la salute umana.

Per quanto riguarda l'individuazione delle aree per insediamenti industriali e artigianali, al fine di contrastare il fenomeno della dispersione insediativa, il piano privilegia "il riuso, la



Evoluzione delle principali aree urbane tra il 1960 e il

riqualificazione e la riorganizzazione degli insediamenti esistenti e del patrimonio edilizio non utilizzato o da recuperare", in linea con i principi generali della LR 14/2017.

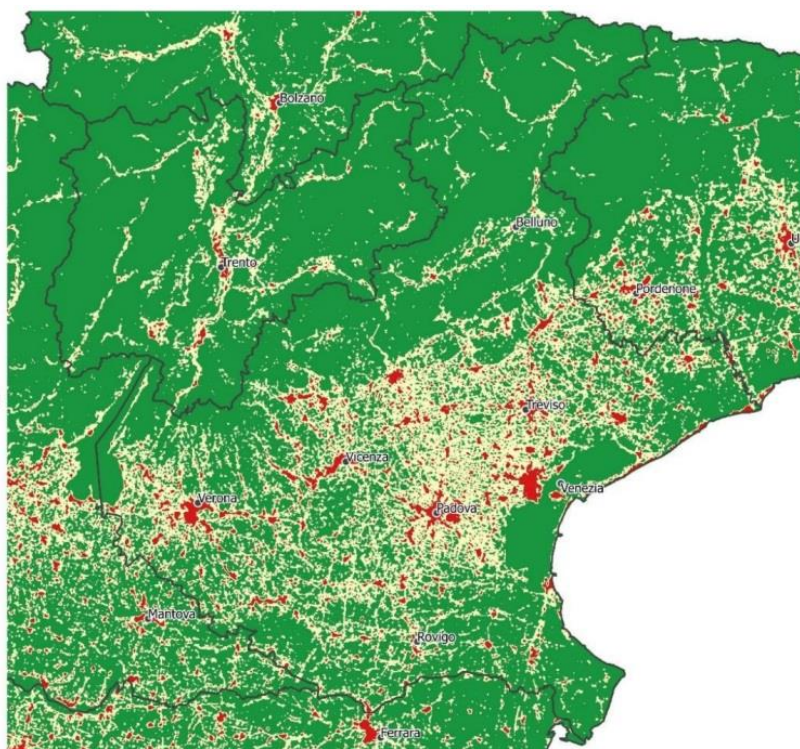
Con riferimento alle aree rurali, maggiormente compromesse in passato da un'urbanizzazione non sempre coerente e compatibile, il contenimento del consumo di suolo si persegue attraverso una serie di indicazioni che prevedono: la promozione di pratiche agricole sostenibili; la riqualificazione edilizia e funzionale e l'adeguamento tecnologico degli edifici esistenti e delle loro pertinenze; il sostegno agli interventi di riqualificazione ambientale e paesaggistica del territorio agricolo, anche ai fini del ripristino e potenziamento degli elementi ad alto valore naturalistico.



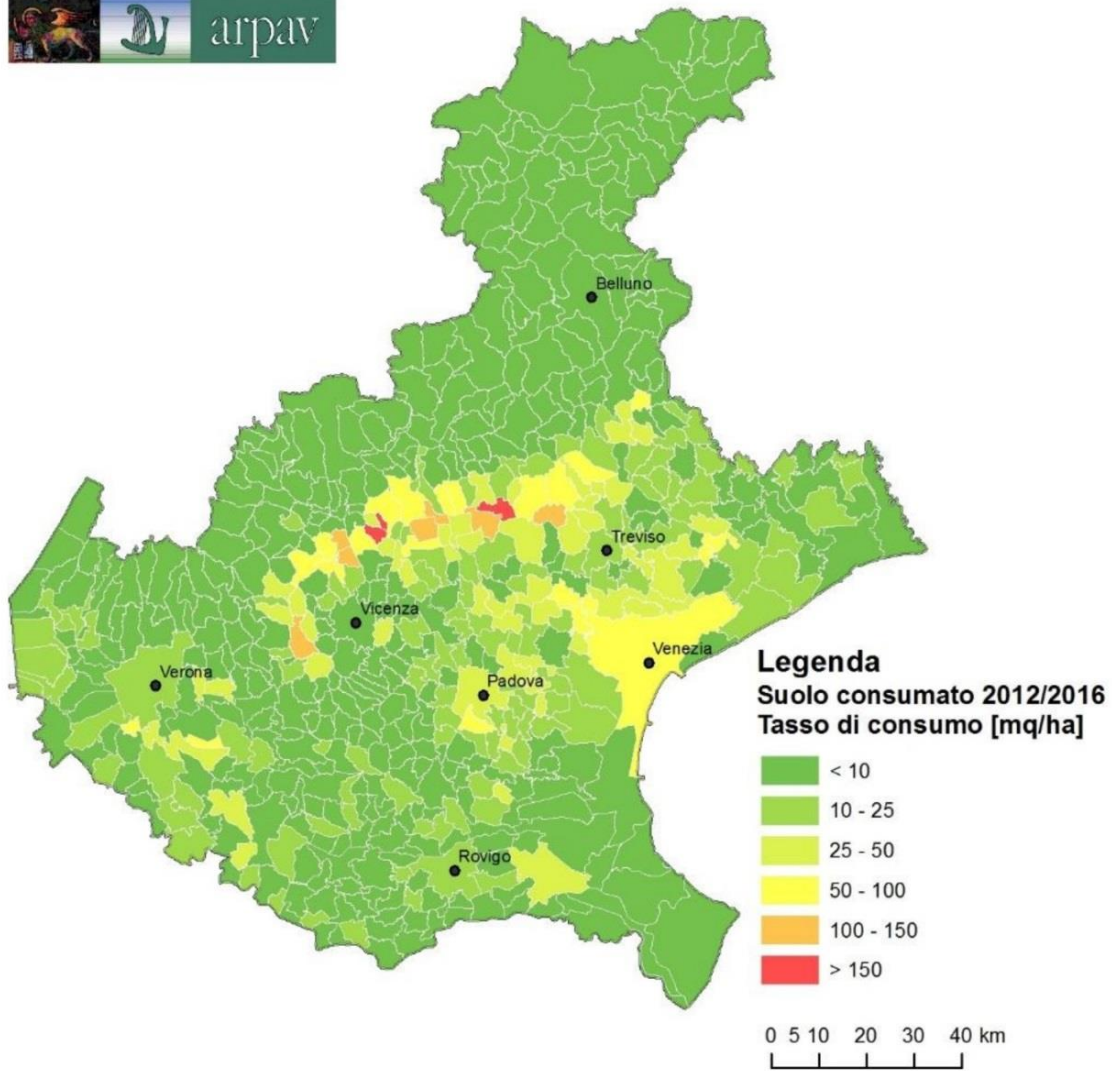
Legenda

Densità

- Aree prevalentemente naturali
- Aree urbanizzate a bassa densità
- Aree prevalentemente artificiali



Localizzazione dei principali cambiamenti (>0,5 ettari) avvenuti tra il 2012 e il 2016



Tasso di consumo di suolo, in m²/ha, nei comuni del Veneto tra il 2012 e il 2016

L'agenda di Bologna

1. L'area Padano-Alpino-Marittima è caratterizzata da una notevole varietà di risorse ambientali pressoché uniche tra le quali si evidenziano ambiti di elevata naturalità, come le Alpi, gli Appennini settentrionali, il delta del Po e vasti sistemi lagunari, e da un sistema culturale di primaria importanza nel quale spiccano città e borghi storici di rara bellezza e patrimonio dell'umanità.

Essa al contempo costituisce una delle aree metropolitane più vaste e vivaci del mondo, che si identifica come una piattaforma economica dove si concentrano imprese altamente competitive, importanti università e centri di ricerca, risorse umane di elevata qualificazione, grande capacità tecnologica, un rilevante sistema insediativo e infrastrutturale, un'offerta turistica di primaria importanza e un forte sistema di welfare che rappresentano un potenziale pari a quello delle più sviluppate regioni del mondo e un sicuro motore per il rilancio dell'economia nazionale ed europea.

2. Un fattore rilevante per rilanciare l'economia reale e favorire una nuova fase dello sviluppo, coerente con la strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, indicata dalla Commissione Europea con la Strategia Europa 2020, è rappresentato dalla necessità di assicurare qualità, efficienza e coesione al sistema territoriale. Gli obiettivi che gli Assessori alla pianificazione urbanistica, territoriale e paesaggistica delle Regioni Liguria, Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia-Romagna e delle Province Autonome di Bolzano e Trento intendono perseguire per valorizzare il ruolo di quest'area nello scenario nazionale ed europeo sono: il contrasto alla dispersione insediativa; l'attuazione della Convenzione Europea per il Paesaggio e dell'Agenda Territoriale dell'UE 2020

assunta dai Ministri alla Pianificazione e allo Sviluppo Territoriale degli Stati membri; il perseguimento degli obiettivi della Convenzione delle Alpi – in particolare dei protocolli relativi alla “pianificazione territoriale e sviluppo sostenibile”, “protezione della natura e tutela del paesaggio” e “trasporti” - intesi a valorizzare il patrimonio comune delle Alpi e a preservarlo per le future generazioni, anche attraverso la cooperazione transnazionale tra i Paesi alpini; la rigenerazione delle funzioni urbane e la riqualificazione di interi comparti delle città anche per favorire la coesione sociale; la qualificazione del rapporto fra insediamenti e spazio rurale e montano, tra città e reti artificiali e naturali, la valorizzazione delle aree naturali e protette in una logica di sistema, anche in relazione a biodiversità e multifunzionalità.

Per dare efficacia al perseguimento di tali obiettivi gli Assessori delle stesse Regioni e Province Autonome ritengono che il rilancio della pianificazione, come metodo di governo delle trasformazioni urbane e territoriali, richieda un necessario e urgente rinnovamento incentrato sulla semplificazione degli apparati regolamentari, sull'accelerazione delle procedure, su un più efficiente sistema di governance istituzionale basato sull'effettiva integrazione delle competenze che sovrintendono alla tutela e all'uso del suolo al fine di contenerne il consumo.

3. Per rispondere in modo adeguato alle sfide odierne non è sufficiente elaborare nuove regole e nuovi strumenti, ma occorre accrescere la consapevolezza sociale e innovare la cultura tecnica per giungere ad una gestione più sostenibile ed efficace del territorio. E' necessario diffondere la consapevolezza relativa alle funzioni svolte dal suolo per gli equilibri ambientali e mettere al centro il territorio e la sua qualità come

fattore indispensabile (e non in antagonismo) allo sviluppo, con la consapevolezza che la pianificazione ha come finalità e limite la tutela e la rigenerazione degli usi pubblici, del capitale territoriale, del bene comune.

La componente con la quale tradizionalmente si è rappresentato il capitale territoriale è quella insediativa, infrastrutturale e paesaggistica, cioè quella materialmente percepibile nelle forme fisiche entro cui e attraverso le quali si svolgono le relazioni urbane.

La "città" è la sede principale delle funzioni legate all'abitare, rivolte ad accrescere le relazioni sociali, favorendo l'integrazione e la crescita culturale, oltre ad essere il luogo per eccellenza di accumulazione, produzione e recapito di infrastrutture, beni pubblici e servizi collettivi, cioè del capitale fisso sociale che supporta lo sviluppo.

La competizione di economie è anche competizione di città: investire nella città, migliorarla, renderla più bella, accogliente e sicura non è quindi solo una questione di qualità della vita, ma una questione legata alla necessità di attrarre interesse e investimenti dall'esterno, di costruire rapporti di collaborazione con altre città e territori.

Tuttavia, l'espansione della città, i modelli insediativi diffusivi a bassa densità e i nuovi stili di vita e di mobilità hanno determinato uno stress crescente nei sistemi urbani, legato a rumore, inquinamento atmosferico, elevati consumi energetici, congestione, occupazione di spazi pubblici, pressione crescente sullo spazio rurale. I costi esterni della città diffusa sono tra i più importanti fattori di riduzione della qualità e della competitività del sistema urbano.

Allo sprawl urbano e alla conseguente rottura di schemi strutturali nella relazione fra insediamenti e spazio rurale, spesso motivati dalla concorrenza fra istituzioni locali per l'acquisizione di risorse da edificazione dei suoli, si accompagna l'insufficienza delle reti infrastrutturali, tecnologiche e sociali, la frammentazione delle reti ecologiche e la

proliferazione delle crisi ambientali, determinando un rilevante incremento dei costi economici e sociali a carico della finanza pubblica largamente superiori alle immediate entrate. Viceversa, un utilizzo non efficiente del patrimonio edilizio immobiliare dismesso, degradato e sottoutilizzato, ovvero il mancato rinnovamento urbano, la bassa qualità edilizia e la scarsa manutenzione dei manufatti vanificano gli investimenti effettuati per la crescita della città pubblica.

4. In questo quadro, ciò che viene usualmente indicato come consumo di suolo può in realtà essere considerato un uso irrazionale e inefficiente di una risorsa misurabile e dunque finita, come già riconosciuto dalla Commissione Europea⁷, sulla quale insistono una molteplicità di domande.

Per questo, accanto alla necessità di migliorare la pianificazione dei sistemi insediativi per accrescerne la qualità, l'efficienza e la competitività, occorre elevare la capacità di governo delle trasformazioni del sistema rurale-paesaggistico-ambientale, in quanto è sicuramente l'ambito destinato alle attività agricole, ma è anche il luogo delle reti ecosistemiche e paesaggistiche, di quelle infrastrutturali e tecnologiche, degli impianti per la produzione di energia e per il trattamento dei rifiuti, delle relazioni fra città e territorio, delle risorse naturali e della rigenerazione delle stesse.

Governare gli usi dello spazio rurale significa affiancare all'insieme di queste domande il punto di vista delle comunità che le pubbliche amministrazioni rappresentano, significa tutelare il "bene comune" e preservare le risorse naturali e paesaggistiche per le attuali e future generazioni, significa dare attuazione alla Convenzione Europea per il Paesaggio. Significa anche governare la

⁷ Vedi:

Comunicazione COM(2006) 231 "Strategia tematica per la protezione del suolo"
Direttiva COM(2006) 232 "Istituzione di un quadro per la protezione del suolo e modifica della Direttiva 2004/35/CE"

relazione fra nodi (città) e reti (di città, infrastrutturali, ecologiche, paesaggistiche, ambientali) per consentire un efficiente inserimento dell'area Padano-Alpino-Marittima fra le aree più sviluppate d'Europa e la sua valorizzazione come principale piattaforma funzionale che l'Europa ha nel bacino del Mediterraneo.

5. Gli Assessori alla pianificazione urbanistica, territoriale e paesaggistica delle Regioni e delle Province Autonome ritengono che per il perseguimento di tali obiettivi occorra promuovere la cooperazione interistituzionale come metodo "ordinario" di coordinamento delle politiche territoriali e sia necessario un rafforzamento della governance territoriale (che coinvolga soggetti pubblici e privati) e una sua evoluzione verso forme di collaborazione che corrispondano maggiormente alle dinamiche reali del territorio. La comprensione di tali dinamiche offre peraltro riferimenti territoriali alla definizione degli "ambiti ottimali" per l'esercizio associato delle funzioni comunali (come disposto dalla Legge 122/2010), per la riforma del sistema istituzionale (proposte di nuovo ordinamento delle autonomie locali), per la semplificazione amministrativa, per il contenimento della spesa pubblica.

Gli Assessori ritengono inoltre che, per una più elevata qualità dello sviluppo territoriale-urbano, rurale e montano – sia opportuno prevedere delle forme di collegamento fra i diversi enti territoriali per favorire l'armonizzazione dei rispettivi strumenti di pianificazione, a partire dalle stesse regioni, per promuovere strumenti funzionali al governo effettivo dei fenomeni economici e sociali che sovrintendono alle trasformazioni territoriali.

Per questo riconoscono al Gruppo di lavoro tecnico del Tavolo Interregionale il ruolo di momento operativo per l'individuazione di soluzioni pratiche nella definizione di efficaci pianificazioni di confine e di sistema, che accrescano la qualità e

l'efficienza dell'area al suo interno e nelle relazioni nazionali ed europee.

6. Per tutti questi motivi gli stessi Assessori evidenziano la necessità di continuare il lavoro avviato nel 2007 con la sottoscrizione della Carta di Venezia e trovare insieme un percorso operativo che porti a condividere una lettura comune della portata dei fenomeni territoriali. Prima ancora di individuare soluzioni è infatti necessario approfondire - anche promuovendo un confronto con le istituzioni regionali, nazionali ed europee competenti nel governo delle trasformazioni territoriali, con le istituzioni scientifiche e con le associazioni culturali - una visione complessiva dei problemi e delle interconnessioni tra i principali fattori che contribuiscono a determinare l'attuale sviluppo del territorio.

A tal fine costituiscono un importante contributo le attività finora svolte dal Gruppo di lavoro tecnico, che ha restituito al Tavolo Interregionale i seguenti elaborati:

le tre rappresentazioni cartografiche (il sistema delle polarità urbane; lo schema delle reti infrastrutturali; il sistema delle strutture ecologiche) della macro-area che, a partire dalle metodologie e dalle elaborazioni delle analisi territoriali di ESPON (European Spatial Planning Observation Network), descrivono il sistema territoriale dell'area Padano-Alpino-Marittima;

la mosaicatura delle banche dati di uso del suolo dell'intera area e le relative rappresentazioni cartografiche;

la predisposizione di un glossario per la condivisione di un linguaggio comune sui principali aspetti e fenomeni legati all'uso/copertura del suolo e alle sue dinamiche;

l'individuazione di criteri e indicatori comuni per il monitoraggio dei fenomeni legati all'uso/copertura del suolo;

la rappresentazione, anche cartografica, dei fenomeni e dei trend legati alla variazione dell'uso/copertura del suolo e al suo consumo in linea con le definizioni comuni del glossario;

la mappa dei paesaggi identitari.

7. Gli Assessori alla pianificazione urbanistica, territoriale e paesaggistica del Tavolo Interregionale, riuniti a Bologna il 27 gennaio 2012, affidano al Gruppo di lavoro tecnico il compito di continuare le attività indicate nel documento di Genova e di elaborare proposte operative, semplici ed efficaci, per perseguire gli obiettivi prima indicati, con particolare riferimento ai seguenti temi prioritari:

lo sviluppo di un sistema di conoscenze condiviso sulle dinamiche e sui fenomeni legati all'uso del suolo;

l'analisi dei costi e dei vantaggi delle trasformazioni territoriali per comprendere quali siano le ragioni e le condizioni che sottendono alle dinamiche insediative;

la definizione di politiche condivise, declinabili in azioni di livello regionale o provinciale, per contrastare la dispersione insediativa e garantire l'uso sostenibile del suolo, volte a preservare questa risorsa e a contenerne progressivamente il consumo, favorendo il riuso ed il recupero delle aree già urbanizzate e promuovendo un modello di città compatta;

la cooperazione per la definizione di politiche condivise nel campo della pianificazione paesaggistica al fine di migliorare la qualità delle trasformazioni territoriali, di tutelare e valorizzare il patrimonio esistente e di recuperare i territori degradati;

la promozione di politiche che accrescano la qualità dell'ambiente urbano e il ruolo funzionale della città come fattore di attrattività per nuove funzioni e investimenti nel territorio;

l'attuazione coordinata delle misure previste per i territori montani dalla convenzione delle Alpi e dai relativi protocolli;

l'indicazione, con uno sguardo attento anche alle migliori pratiche europee, di riferimenti territoriali utili allo sviluppo di forme di collaborazione interistituzionale volte ad accrescere l'efficacia delle politiche ed a favorire l'efficienza e la semplificazione amministrativa;

il rafforzamento della collaborazione interistituzionale e della pianificazione territoriale d'area vasta per il coordinamento della pianificazione di settore e la ricomposizione delle tensioni generate dalle dinamiche insediative nei sistemi territoriali;

la promozione della pianificazione intercomunale volta al governo della "città effettiva" (area urbana funzionale), ovvero al coordinamento delle politiche urbanistiche tra Comuni che condividono le relazioni della vita quotidiana;

la messa a punto e il consolidamento di una rete di collaborazione interistituzionale finalizzata a favorire il rapporto tra le stesse Regioni e Province Autonome e lo Stato, nonché l'accesso alle risorse finanziarie dell'Unione Europea sulle tematiche di interesse comune.

Bologna, 27 gennaio 2012

Il clima, tema urbano

Sempre più evidente è il fenomeno che si registra all'interno delle città relativo al progressivo aumento delle temperature: l'urbanizzazione e le attività umane ne sono la ragione. E' il cosiddetto fenomeno dell'"isola di calore" che comporta temperature costantemente superiori a quelle che si registrano nelle aree limitrofe, rurali o semi rurali, e che è dovuto nelle diverse stagioni, a componenti costanti (il traffico soprattutto), o ad altre specifiche: in inverno il riscaldamento degli edifici; in estate le macchine che li raffrescano e la capacità delle aree urbane di catturare le radiazioni solari e conservare il calore con le superfici pavimentate e gli edifici stessi.

Al fine di limitare questo fenomeno il verde urbano può rappresentare un efficace rimedio. Nel progetto generale del PTRC di riconquistare una visione di sistema del patrimonio naturale e ambientale e di estenderla programmaticamente allo spazio insediato, diviene dunque fondamentale l'assunzione di ambiti estesi di connettività ecologica, reti naturali che contornano e penetrano nelle città e le connettono con il territorio rurale. In tale prospettiva i piani e le politiche urbanistiche diventano strumenti fondamentali per l'individuazione e la salvaguardia di ambiti liberi da costruzioni, da destinare a forestazione urbana e/o di aree verdi percorribili e a parco urbano, caratterizzati da una dimensione sufficiente alla rigenerazione ambientale e in grado di divenire collegamento tra l'urbano e il rurale.

Un contributo importante allo studio di questo fenomeno è rappresentato dal progetto UHI (Programme Central Europe 2017/2013), a cui la Regione Veneto ha partecipato assieme ad altri 15 partner europei, al fine di definire politiche e avviare iniziative a livello transnazionale per la prevenzione, l'adattamento e la mitigazione dei rischi connessi con gli aumenti delle temperature nei centri abitati.

Questo ha trovato attuazione anche tracciando opportuni modelli di edificazione e trasformazione delle aree urbane e con la proposta di idonee misure, normative e progettuali, da inserire negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica. Uno degli output principali del progetto è stata la realizzazione del manuale "Pianificazione urbanistica e clima urbano. Manuale per la riduzione dei fenomeni di isola di calore urbano" dove si forniscono elementi per comprendere il fenomeno UHI, in particolare in alcuni sistemi urbani del Veneto; si identificano possibili soluzioni con gli strumenti e le tecniche della pianificazione urbanistica; si inquadra il fenomeno nell'ambito dei più recenti studi sulla pianificazione per la protezione del clima.

Il manuale si rivolge in primo luogo agli enti locali del Veneto dando indicazioni a supporto della redazione degli strumenti urbanistici attuativi di scala comunale.

Linee guida per l'adattamento ai cambiamenti climatici

La Regione promuove l'attuazione delle direttive e delle indicazioni della Comunità Europea (European Environmental Agency "Urban adaptation to climate change in Europe") ai vari livelli di governo predisponendo idonee "linee guida per misure di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici, per gli insediamenti urbani, produttivi e per i centri storici" secondo le seguenti indicazioni operative:

- "adattamento e mitigazione": definizione di opportune strategie per la mitigazione del fenomeno dei cambiamenti climatici e l'adattamento agli effetti da esso generati;

- "governance del territorio": definizione di nuove proposte finalizzate alla previsione, nei piani della protezione civile vigenti (gestione dell'emergenza) e in quelli territoriali e urbanistici, di misure preventive di allerta/riduzione/contenimento per una più efficace gestione del rischio per la salute umana;

- "pianificazione urbanistica": definizione di metodologie, tecniche e criteri di intervento per l'edificazione, il recupero, la trasformazione, la progettazione del verde e degli spazi pubblici, atti a migliorare la qualità degli ambienti urbani in relazione ai cambiamenti climatici;

- "sperimentazione e sistema di monitoraggio avanzato": definizione di soluzioni operative e di una rete permanente per il monitoraggio, finalizzati al contenimento del fenomeno del cambiamento climatico;

- "educazione ai cambiamenti climatici in rapporto alle città e al territorio": definizione di opportune campagne informative/formative.

Il riordino delle aree produttive

I cambiamenti generati dalla globalizzazione hanno originato profondi processi di ristrutturazione dei sistemi produttivi verso la creazione di una rete mondiale di produzione dei beni; la struttura organizzativa e le strategie delle imprese si stanno quindi trasformando, con ricadute sull'orientamento degli investimenti e sulla scelta dei mercati, assegnando così fondamentale valore alle abilità imprenditoriali, allo scopo di confermarsi competitivi anche oltre i confini nazionali.

Tra il 2011 e il 2014 l'impianto produttivo veneto è uscito ridimensionato, in linea con quanto accaduto a livello nazionale: unità produttive e addetti di industria e servizi fanno registrare variazioni negative, in particolare nel settore dell'edilizia. Anche gli investimenti lordi in beni materiali delle imprese venete di industria e servizi disegnano un trend che indica un forte indebolimento dell'aggregato, che tra il 2008 e il 2013 si è contratto di oltre il 40%.

L'impatto della crisi è stato duro, ma già nel 2014 molte imprese venete sono tornate a crescere: i segnali di ripresa per l'economia veneta hanno interessato sia l'industria manifatturiera, sia i settori dei servizi maggiormente legati alla domanda industriale: a beneficiarne sono state soprattutto le imprese in grado di reagire, rilanciando innovazione e presenza estera. Attraverso la quarta rivoluzione industriale, infatti, sta cambiando il futuro della produzione manifatturiera e ciò rappresenta la chiave verso una maggiore produttività e competitività imprenditoriale.

Considerando la particolare struttura dell'imprenditoria veneta, caratterizzata da un elevato numero di piccole e medie imprese, il ricorso a forme di aggregazione è una delle risposte per migliorare il grado di competitività e aprire nuove opportunità per l'impresa, facilitandone l'apertura al mercato internazionale e assicurandone un margine di efficienza e competitività, attraverso la condivisione di risorse e strategie.

(da il "Rapporto Statistico 2017" Regione del Veneto, U.O Sistema Statistico Regionale)

La distrettualità produttiva è stata oggetto, negli ultimi anni, di cambiamenti anche normativi di una certa rilevanza (vedi L.R. 13/2014), nel tentativo di coniugare la localizzazione materiale territoriale con la formazione di reti di appartenenza sovra territoriali e immateriali. Si tratta di processi evolutivi in corso, ma vi è da dire che le principali filiere produttive sono fortemente consolidate e radicate in precisi territori regionali. I distretti di ultima generazione sono basati principalmente sull'adesione a reti specifiche, e non soltanto (o molto meno) sui caratteri strettamente di contiguità territoriale dei vecchi distretti.

Risulta peraltro di grande rilevanza individuare i luoghi e i modi delle "eccellenze produttive", per la loro valenza di sicuro riferimento qualitativo e competitivo. Queste reti sono diffuse nel territorio regionale e hanno rango internazionale. Il compito principale è quello di comprenderne le ricadute territoriali, non solo in termini prettamente produttivi, ma anche per l'individuazione delle opportune azioni di contorno (infrastrutturali, insediative, dei servizi di qualità e di valorizzazione del territorio).

Il supporto delle infrastrutture

Con riferimento alle reti delle infrastrutture, si devono registrare tutti gli importanti investimenti già fatti o in corso, anche se permangono deficit consistenti sia in termini quantitativi che qualitativi, certamente accentuati dalla complessità di funzionamento e di organizzazione del particolare sistema insediativo e produttivo del Veneto. Come già ben illustrato nel Piano Regionale dei Trasporti, i maggiori ritardi si evidenziano nelle infrastrutture dedicate al trasporto delle merci, dove il mancato rafforzamento di apposite modalità ferroviarie (e idroviarie) consegnano il trasporto soprattutto alla modalità su gomma sull'intera rete regionale. In altri termini, la complessa e diffusa commistione fra il sistema insediativo produttivo e il sistema insediativo territoriale, su scala locale, comporta una

situazione di difficoltà in termini di accessibilità e di percorribilità.

I margini di miglioramento strutturale tuttavia vi sono, come lo stesso PTRC vigente rileva: "la maglia del sistema infrastrutturale ferroviario è di tipo reticolare, almeno parzialmente analoga a quella del sistema viabile, che affianca sulla maggioranza delle direttrici, fatto questo che può facilitare il riequilibrio dei flussi e gli scambi intermodali dei nodi". La maglia ferroviaria esistente è in grado di servire buona parte degli ambiti produttivi locali ed è in grado di collegarsi in maniera coordinata con la rete dei interporti principali di riferimento Verona, Padova il Porto di Venezia e con quelli programmati.

La creazione di una rete capillare di scali intermodali di secondo livello permetterà: di razionalizzare il settore del trasporti; di migliorare gli indicatori ambientali specifici; di migliorare in maniera consistente la circolazione viaria complessiva; di essere competitivi anche dal punto di vista dei costi di trasporto delle merci; favorire maggiori livelli di sostenibilità e di integrazione fra sistema produttivo, infrastrutturale ed ambientale.

L'aggregazione come politica generale di sviluppo

L'aggregazione territoriale delle strutture disperse e di taglia troppo piccola è uno degli obiettivi operativi specifici che il nuovo PTRC si pone per consentire al sistema insediativo produttivo di articolarsi in maniera più razionale e funzionale all'interno del sistema insediativo territoriale complessivo. I motivi di ordine organizzativo e funzionale devono consentire anche concreti vantaggi economici diretti (in capo alle aziende) ed indiretti (in capo principalmente alla collettività e al territorio).

Il processo di aggregazione del sistema insediativo produttivo deve contribuire in maniera determinante alla formazione di reti infrastrutturali locali, coordinate ed integrate, confrontate con i temi della sostenibilità energetica e, più in generale,

ambientale, finalizzate alla economicità del funzionamento dell'organizzazione spaziale degli stessi ambiti territoriali. In tal senso, un processo d'aggregazione insediativa può risultare utile strumento operativo di semplificazione dei modelli complessi di funzionamento e di organizzazione oggi presenti nel territorio regionale.

Il PTRC, oltre ad indicare i sistemi produttivi di rango regionale, dà indicazioni alle Province, alla Città Metropolitana di Venezia e ai Comuni affinché tengano conto dell'articolazione di tali sistemi nella loro pianificazione territoriale e urbanistica. Al fini del contenimento del consumo di suolo i Comuni sono tenuti a disciplinare gli ambiti destinati agli insediamenti industriali e artigianali privilegiando il riuso, la riqualificazione e la riorganizzazione degli insediamenti esistenti e indicano le modalità di rigenerazione delle aree produttive.

La montagna

La montagna veneta rappresenta poco meno di un terzo del territorio regionale, all'interno del quale costituisce certamente una "area problema" ed insieme un territorio "diverso".

La diversità di tale area rispetto alla pianura, non è dovuta soltanto alla particolare morfologia fisica e alla rilevanza delle questioni ambientali, ma anche alle vicende della civilizzazione e dell'insediamento che, nella loro specificità si riflettono in uno stile di vita adattatosi nel corso del tempo a situazioni limite.

Contrapposta al mare e alla pianura a formare quell'"Italiae angulus" (Tito Livio), che nel periodo della Repubblica di Venezia è il limite e la difesa dello Stato, le Alpi costituiscono anche il tramite dei rapporti tra il nostro paese e l'Europa centro-settentrionale.

Sono quindi un territorio di relazione che costituisce nel suo insieme una risorsa ai fini dell'assetto e dello sviluppo dell'intera comunità regionale.

La montagna veneta è caratterizzata da fenomeni di arretramento sociale ed economico dovuti sia al dissesto idro-geologico e ambientale di molti versanti, sia al decremento demografico, cui si aggiungono le difficoltà di collegamento con le aree limitrofe e una certa debolezza del tessuto insediativo e produttivo.

Marginalità, declino demografico, abbandono, sono quindi le condizioni di cui il PTRC deve tenere conto al fine di favorire quelle attività di riequilibrio e di sviluppo che possono garantire una corretta gestione del territorio ed una ripresa dell'economia, basate sui criteri della sostenibilità e dell'autonomia.

La politica tradizionale per la montagna, specie a livello nazionale, si è infatti finora caratterizzata per il prevalere di un approccio “assistenzialistico”, cui deve oggi subentrare quello di una programmazione non settoriale, concertata e gestita in sede locale.

In tale prospettiva il sistema degli obiettivi e delle azioni del PTRC si fonda su alcuni principi imprescindibili:

- in primo luogo la necessità di comprendere e tutelare la civiltà alpina, che costituisce in realtà un sistema variegato di culture (si pensi alla presenza delle minoranze linguistiche: cimbri, ladini, sappadini, ecc.) e di economie;
- in secondo luogo il riconoscimento della fragilità del territorio montano e dell'importanza del presidio dell'uomo a garanzia della manutenzione territoriale.

A ciò si aggiungano il riconoscimento degli straordinari valori ambientali di questi territori (si pensi all'area dolomitica o a quella gardesana), la presenza di habitat ricchi di specie rare e protette (si pensi al sistema dei parchi/riserve), la dimensione e qualità della copertura forestale.

Questi valori ambientali rappresentano anche “paesaggi” assai celebrati dalla pittura e dalla letteratura italiane e straniere (Goethe, Tiziano, Dolomieu, Rigoni Stern, ecc.)

La gestione di questo patrimonio di beni economici, paesaggistici e ambientali va realizzata mediante una responsabilizzazione delle amministrazioni e degli abitanti in termini di sostenibilità, di salvaguardia e di sviluppo, in modo che l'uso urbanistico e la frequentazione turistica siano rispettosi delle tradizioni culturali e della identità locale e non abbiano a determinare quelle forme di “monocultura”, che tendono a deprimere uno sviluppo integrato fondato sull'innovazione e sulla presenza equilibrata dei diversi settori dell'economia e della produzione.

Questo è quanto chiedono anche gli strumenti internazionali e nazionali per la montagna, come la Convenzione delle Alpi (protocolli “agricoltura di montagna”, “pianificazione territoriale” e “popolazione e cultura”), nonché l'Agenda 21 (cap. 13 dedicato alle montagne.)

I sistemi montani del Veneto, tuttavia, non costituiscono un sistema orografico, paesaggistico e storico omogeneo.

Dalle carte di analisi del PTRC, in particolare quelle fisiche e paesaggistiche, si possono infatti rilevare le seguenti fondamentali tipologie morfologiche in cui si può suddividere l'intero sistema:

- la fascia delle colline pedemontane;
- l'allineamento prealpino degli altipiani;
- la grande Valle di Belluno e di Feltre;
- il sistema dolomitico nell'alta montagna.

Sulla base delle indicazioni normative del presente Piano spetta alle Province e ai Comuni definire nel dettaglio i lineamenti dell'assetto e dello sviluppo di ciascuna area, tenendo conto dei caratteri e delle specificità di ogni singolo territorio.

E' a quel livello, infatti, che possono essere rilevati con il necessario approfondimento i beni culturali, le unità insediative, i principali servizi, le infrastrutture ed i sistemi paesaggistici, da valorizzare e riorganizzare ai fini dello sviluppo civile.

Considerando le indicazioni del PRS e del DEFR e tenendo conto degli apporti della concertazione effettuata sulla base del Documento Preliminare (BUR 86/2007), così si possono delineare gli indirizzi tematici da assumere quali direttive all'interno del PTRC:

- il criterio di base della prevenzione, della protezione e della *difesa del suolo*, in quanto garanzia di sicurezza nella gestione della rete idraulica, dei versanti montani e del patrimonio forestale, anche in considerazione dell'esposizione al rischio sismico di ampie zone a rilievo.

Ciò consente di individuare le aree di rischio e quelle di esclusione ai fini insediativi per motivi geologico/idraulici, ed orientare gli interventi volti al mantenimento dell'equilibrio ambientale tra le aree destinate all'edificazione e quelle dedicate al prato ed al bosco ed, in genere, alla conservazione dei caratteri fisici e naturalistici;

- connesso al primo criterio è quello dell'offerta di "natura", cioè di paesaggio, di ambiente e di gratificazione, in quanto aspetto fondamentale di una montagna intesa come il luogo dell'ospitalità e della vivibilità.

I beni naturali, ed anche quelli paesaggistico/monumentali, vanno riguardati in tale prospettiva come risorse e opportunità ai fini dello sviluppo economico e civile. Ciò significa che le aree protette vanno integrate con gli insediamenti stabili adiacenti e con le politiche del turismo e del tempo libero. E' questo il modo corretto di tutelare la biodiversità:

- il settore *primario* appare decisivo ai fini dell'assetto delle zone montane. Ciò significa che l'agricoltura, la zootecnia, il pascolo e la forestazione, con le attività connesse, devono orientarsi verso la specificità e la qualità, integrandosi nel sistema complessivo dell'offerta nei diversi settori, (alimentare, carni, caseario, legno, ecc.) secondo programmi di filiera. I prodotti tipici della montagna costituiscono una opportunità anche per gestire il territorio aperto, salvandolo dall'abbandono.

- il "*recupero dell'esistente*" appare, proprio per la montagna, una delle principali prospettive per il futuro. Dalle malghe storiche alle contrade abbandonate, dall'archeologia industriale ai tabià sparsi, dalle colonie novecentesche al turismo termale, sono numerose le occasioni di riuso dell'esistente, spesso sottoutilizzato o non utilizzato. Ciò consentirà anche di porre un freno al fenomeno delle seconde case ed al connesso consumo del territorio, recuperando le contrade

abbandonate, frequenti soprattutto nella parte alta dei versanti vallivi.

- la progettazione integrata degli *insediamenti lineari di fondovalle e dei sistemi reticolari d'altipiano*, dove i problemi delle zone produttive (industriali, artigianali, commerciali, turistiche, ecc.) devono trovare una soluzione che tenga conto di un razionale assetto intercomunale, specie per quanto riguarda la dotazione dei servizi.

Si tratta di "*filamenti*" da organizzare quali unità insediative, in quanto costituiscono la presenza urbana a sostegno delle valli (Agordo, Arsiero, Longarone, Pieve di Cadore, ecc.), oppure di organismi a rete d'altipiano (Asiago, Lessinia, Alpago, Baldo, ecc.);

- una attenta considerazione della *mobilità intervalliva interna ed esterna*, con iniziative ai diversi livelli, in modo da favorire l'accessibilità regionale sud – nord, una estensione della Rete ferroviaria regionale all'interno della montagna, le relazioni intervallive e il collegamento con le altre regioni attraverso l'attrezzatura dei passi alpini.

Si tratta di completamenti di rete e di connessioni storiche da ripristinare/valorizzare secondo le indicazioni del PRT proprio per assicurare la permeabilità delle frontiere e relazioni sinergiche delle aree alpine rispetto al contesto interregionale frontaliero;

- un *progetto energetico* che vada verso una tendenziale autosufficienza della produzione locale, ottenuta mediante sistemi alternativi sostenibili (biomasse, eolico, solare, idraulico, ecc.), tenendo conto, beninteso, dei criteri generali di tutela paesaggistica, sostenibilità e compatibilità ambientale;

- una definizione sostenibile degli *usi e delle infrastrutture* ammesse nei territori della cosiddetta "alta montagna", quella destinata all'uso turistico/sportivo, mediante una razionalizzazione dell'impiantistica invernale, dei sentieri/ferrate, dei rifugi/bivacchi del CAI (Club Alpino Italiano),

secondo un criterio di sostanziale rinaturalizzazione e protezione dei luoghi;

- la *tutela rigorosa dell'acqua* nelle sorgenti e nei corpi idrici superiori, per scopi di mantenimento integrale di una risorsa essenziale per la natura e per la società;

- un sistema di *servizi di eccellenza* che sia in grado di sostenere le attività produttive mediante l'offerta di attrezzature per la ricerca e l'innovazione (centri congressi, sedi di studio, documentazione, monitoraggio, delegazioni universitarie, ecc.);

- un progetto per la "città della Valbelluna" intesa come struttura portante per i territori del Bellunese e del Feltrino e quale tramite verso le aree regionali ed extraregionali poste a nord. Tale progetto, oltre alla dotazione di servizi e di attrezzature, dovrà puntare sul terziario avanzato e sulle altre attività a basso impatto ambientale ed alto valore aggiunto, secondo la tradizione e la vocazione dell'area (micromeccanica, occhialeria, ecc.);

- una nuova considerazione, sistemica, dei valori naturali che il territorio montano offre nel suo insieme, letto attraverso l'ottica dell'ecologia;

- la protezione della biodiversità, assai ricca proprio nelle zone montane e collinari della nostra regione, si ottiene infatti non solo mediante l'insieme dei siti individuati nella rete Natura 2000, ma anche attraverso il sistema dei corridoi ecologici che dal mare e dalla pianura risalgono le valli e si addentrano nei massicci alpini. Questo concetto di rete tende ad unificare la percezione della natura nella sua integralità ed a collegare le singole emergenze naturalistiche;

- l'*integrazione* tra il pedemonte prealpino e la sottostante pianura, tra il litorale gardesano e la montagna del Baldo, tra la collina e le città pedemontane;

- la valorizzazione di *occasioni locali* offerte da sistemi storici, come quello della Grande Guerra, le fortificazioni, le ville venete, i castelli, i santuari, i monumenti isolati, le contrade sparse, i "tabià", il

patrimonio geologico sulla Lessinia, l'Altipiano di Asiago, il Feltrino, il Cadore, l'Agordino;

- una nuova considerazione delle *aree a parco e riserva naturale*, nonché dei siti della rete Natura 2000, da riguardare come elementi dell'offerta di natura e non solo come delle semplici zone protette. Ciò consentirà di completare la disponibilità naturale considerando anche il Monte Baldo e il Bosco del Cansiglio, il Pasubio e l'Ortigara, siti di particolare importanza ai fini educativi e di indagine ambientale.

Molti dei temi sopra descritti costituiscono in realtà gli elementi di un possibile progetto di marketing territoriale da predisporre per la montagna veneta, al fine di indirizzare correttamente l'uso delle risorse, migliorare l'assetto insediativo e favorire una configurazione paesaggistica ottimale.

In tale prospettiva già si può disporre delle elaborazioni e delle rilevazioni effettuate con i Piani di Area già redatti (Vittoria Valle, Val Biois, ecc.), nonché con i Piani ambientali dei parchi da tempo approvati (Dolomiti Bellunesi, Dolomiti d'Ampezzo, Lessinia, ecc.)

In questo contesto di iniziative volte a sostenere la montagna nel triplice intendimento di conservarne la naturalità, di mantenerne il popolamento e di svilupparne l'economia, il PTRC appare lo strumento idoneo per indicare le azioni volte a proteggere la biodiversità ed insieme tutelare il paesaggio.

Lo stesso territorio, oltre ai caratteri naturalistici sopra indicati, conserva tuttavia forme ambientali, sistemazioni agrarie e configurazioni insediative, che costituiscono preziosi paesaggi storici, assai diversificati a seconda dei luoghi e delle culture locali che li hanno prodotti.

E' questo uno degli aspetti, forse il più evidente, di quella diversità e articolazione della montagna veneta che sopra si sono descritte.

Il PTRC fornisce a tale riguardo una chiave generale di lettura di questi paesaggi tipici, di cui la

collina e la montagna venete sono assai ricche, affinché nella redazione dei piani delle amministrazioni locali si provveda non solo al rilevamento dei singoli siti e manufatti, ma si proceda anche a definire nel dettaglio le norme d'uso e di trasformazione, nell'intento di conservare queste risorse, garantendo la loro vitalità assieme alla manutenzione del paesaggio che le circonda.

Questo complesso di azioni punta ad inserire la politica territoriale regionale in un processo già avviato di riconoscimento del nuovo ruolo delle montagne, quello di non essere più semplicemente dei territori svantaggiati, ma delle aree di elaborazione di modelli alternativi e innovativi dello sviluppo, delle aree dove la qualità della vita è alta e non imitativa di quella che caratterizza le metropoli.

Per avviare a soluzione contraddizioni dello sviluppo che hanno penalizzato da diverso tempo, le aree montane necessitano azioni ed interventi operativi.

In questa direzione il PTRC contribuisce non solo a rilevare i caratteri e le risorse, ma anche a svolgere una funzione di indirizzo, affinché processi razionali e virtuosi di riassetto e trasformazione dell'insediamento, dell'infrastruttura e dell'economia possano coesistere con le modalità di conservazione dell'ambiente, dei monumenti e del paesaggio, al fine di mantenere alla montagna veneta, assieme al popolamento umano, anche la sua funzionalità ed il suo straordinario volto figurativo.

Montagne

Temi e obiettivi di carattere generale

Il territorio collinare e montano del Veneto è distribuito lungo tutto il suo confine settentrionale e ricade entro i confini amministrativi di quattro province: quella di Belluno (interamente montana) e quella di Treviso, Vicenza e Verona che, oltre ai territori montani registrano ampie fasce collinari a contatto con la pianura. I due complessi isolati dei colli Berici e dei colli Euganei competono rispettivamente a Vicenza e a Padova.

Le risorse naturalistiche, ambientali, culturali e produttive dei territori montani e collinari sono trattati in altri capitoli; qui si mettono in evidenza i temi emersi nel lungo dibattito avvenuto nella fase di consultazione tra l'Ufficio Pianificazione del PTRC e le province, le comunità montane, gli Enti e Istituzioni interessate.

Sono rappresentate sia le molteplici criticità rilevate sia le linee di indirizzo che dovranno essere sviluppate per rispondere ad esse. Le proposte riguardano temi e livelli amministrativi diversi, coinvolgono le popolazioni residenti, i piani regionali di settore, le politiche urbanistiche e territoriali e richiedono una capacità nuova, anche da parte delle popolazioni, di collocare i problemi e le soluzioni in una visione di sistema.

Il punto di partenza di ogni valutazione sul futuro delle aree collinari e montane è il processo di abbandono di tanta parte di esse, degli insediamenti posti a quote alte e medie, con la discesa a valle o l'esodo della popolazione e la conseguente radicale modifica degli assetti insediativi e delle pratiche culturali.

L'obiettivo generale da perseguire riguarda, anzitutto, la necessità di rallentare ed arrestare questo trend intervenendo sulle cause e sulle conseguenze.

In questa prospettiva le indicazioni emerse riguardano:

- la assoluta necessità di meglio organizzare, conservare o integrare una serie di servizi che costituiscano la dotazione minima, a livello comunale e sovra comunale, per consentire la permanenza dei residenti in collina e montagna;

- interventi mirati, soprattutto nelle aree in cui si esercita la pressione turistica, volti a contenere i costi degli immobili, costi che allontanano le giovani generazioni, e le coppie in particolare, che pure possono mantenere la vitalità di quelle stesse aree;

- interventi mirati a riequilibrare la offerta turistica che oggi vede un declino dell'ospitalità alberghiera e la esplosione delle seconde case; quest'ultime sono costituite da investimenti che non si indirizzano prioritariamente al recupero del patrimonio edilizio storico dismesso o sottoutilizzato, ma alla realizzazione del nuovo, con il duplice esito di lasciare alla rovina documenti di antica civiltà insediativa e di modificare, in modo incongruo, equilibri ambientali e di paesaggio. Il turismo collinare e montano, invece, deve orientarsi verso una fruizione integrata delle risorse che coinvolga la popolazione residente e i valori incorporati nel territorio: socio-culturali, paesaggistici, ambientali.

- Per contro va considerata come variabile strategica, forse la più importante, la capacità della popolazione stessa di modificare l'approccio culturale alla gestione delle risorse che sono ad essa affidate; questo va favorito con una continua azione di discussione dei temi in campo e di formazione, anche orientata a nuove professionalità richieste da una visione integrata di ambiente, paesaggio, insediamenti e produzione;

- In questo contesto più generale di innovazione, rientra l'obiettivo di introdurre, per collina e

montagna, le forme più adatte di produzione di energia alternativa e rinnovabile; non solo la montagna è particolarmente ricca di forme e fonti alternative (idroelettrica diffusa, biomasse...) ma le energie rinnovabili appaiono particolarmente adatte a servire insediamenti diffusi (malghe, rifugi, abitazioni isolate...) per i quali la estensione di reti tradizionali appaiono costose in termini sia economici, che di impatto paesaggistico e ambientale.

- La manutenzione delle reti di comunicazione, infine, costituisce premessa di accessibilità ai territori e, pertanto, condizione necessaria a perseguirne la cura e il popolamento.

-Accanto a questi obiettivi e considerazioni di interesse generale, per i territori collinari e montani dovranno organizzare più azioni mirate.

Cultura, sport e turismo

In questa fase dello sviluppo della Regione - il tema dell'identità, nelle sue componenti legate al paesaggio e alla cultura, ha assunto valenza di risorsa strategica.

Il patrimonio dei Beni Culturali, nel senso lato del termine, ne è il riconosciuto fondamento.

È questa una ricchezza che segna tutto il territorio veneto, risorsa tanto più preziosa quanto più capace di ampie ricadute nei vari settori di sviluppo del territorio. La nostra generazione ha la responsabilità non solo di salvaguardare al meglio il patrimonio ereditato e quella di perpetuarne la trasmissione, ma deve anche garantire le condizioni per una sua fruizione ottimale e sviluppare le potenzialità dei contesti su cui insistono i beni aventi rilevanza territoriale.

All'interno del PTRC la Regione ha ritenuto di fissare, pertanto, alcuni punti cardine della propria politica in tema di governo del territorio, con specifico riferimento al patrimonio culturale.

Il patrimonio culturale

Il D. Lgs. 42/04 all'articolo 2, 1° comma, afferma che il *“patrimonio culturale è costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici”*.

Spetta quindi al PTRC la conservazione e la valorizzazione dei beni culturali singoli, costituiti dagli *“immobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico, ecc., aventi valore di civiltà”*.

Il PTRC deve assumere pertanto in sé e disporre che vengano inseriti nei piani di livello subordinato, i monumenti e gli altri oggetti meritevoli di tutela, che siano stati già compresi in elenchi tematici.

Vengono altresì considerate nel PTRC le *“reti territoriali”* comprendenti: i resti archeologici, le rocche e i castelli, le città murate, i centri storici, le ville venete, i parchi e i giardini, gli edifici religiosi, le opere fortificate, le strutture paleo-idrauliche, i complessi dell'archeologia industriale e della civiltà del lavoro, gli antichi manufatti stradali ed infrastrutturali in genere, ivi compresi quelli dell'ambiente rurale, gli edifici pubblici già oggetto di tutela.

Tra le fattispecie contenute negli artt. 10 e 11 dello stesso Codice *“Urbani”* esistono infatti altre categorie di oggetti aventi grande importanza, che meritano una particolare attenzione da parte del PTRC o dei piani di livello inferiore.

Tra queste conviene segnalare, per la loro estensione e qualità:

- le tipologie di architettura rurale aventi interesse storico od etnoantropologico quali testimonianze dell'economia rurale tradizionale;
- gli immobili che rivestono un interesse particolare a causa del loro riferimento con la storia politica, militare, della letteratura, dell'arte e della cultura in genere, ovvero quali testimonianze dell'identità e della storia delle istituzioni pubbliche, collettive o religiose;

- le opere dell'architettura e dell'ingegneria moderna e contemporanea di particolare valore storico e/o artistico.

‡ manufatti che sono stati introdotti nel cosiddetto *“immaginario collettivo”* da testi letterari, iconografie artistiche, pellicole cinematografiche, citazioni musicali o da importanti eventi storici, sono riconosciuti anch'essi quali componenti dell'identità regionale, cioè come valori della collettività. Solo per esemplificare, si pensi – ai luoghi citati da Goethe o di Hemingway, ai film di Visconti o di Antonioni, ai paesaggi di Cima o del Canaletto, ai luoghi risorgimentali o della prima guerra mondiale.

Di più complessa trattazione appare la categoria dei manufatti di architettura e ingegneria contemporanea, soprattutto per il fatto che il giudizio di valore e – il criterio di selezione non appaiono ancora del tutto consolidati. Il pericolo di rapida distruzione del patrimonio culturale del secolo scorso, tuttavia, come dimostra l'avvenuta demolizione di molti edifici novecenteschi, anche di rilevante interesse, ma sconosciuti o sottovalutati, induce ad effettuare una ricognizione, al fine di determinare una maggiore consapevolezza ed insieme una migliore protezione. Basta pensare che il Veneto custodisce opere di Terragni, Scarpa, Nervi, Gellner, Gardella, Stirling, Michelucci, Samonà, che costituiscono una vera e propria rete di capolavori della contemporaneità. Ma va riconosciuto altresì un patrimonio diffuso dell'ingegno di tanti autori che attendono un vaglio critico più attento ai valori dell'architettura contemporanea.

In questo senso l'operazione di ricognizione si pone in linea con l'obiettivo generale richiamato dall'Unione Europea, mediante la Risoluzione sulla qualità dell'architettura adottata il 12 gennaio 2001.

La Risoluzione afferma che l'architettura è un aspetto fondamentale della storia, della cultura e del sistema di vita, rappresenta una forma essenziale di espressione artistica nella vita

quotidiana dei cittadini, e costituisce il patrimonio di domani. Invita inoltre gli stati membri della Commissione a promuovere l'architettura, tenendo conto della qualità architettonica nelle proprie politiche, azioni e programmi.

Sistemi di valori

Con i Sistemi di valori si identificano alcuni temi ed elementi che, anche se non sempre sottoposti a tutela paesaggistica, sono particolarmente rappresentativi del paesaggio e dell'identità regionale, sono riconoscibili in maniera diffusa su tutto il territorio regionale e costituiscono dei valori da salvaguardare.

In particolare, nello specifico elaborato del PTRC "Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto" si è proceduto a una prima individuazione di beni e siti, prevedendo lo sviluppo della loro tutela e valorizzazione.

I Sistemi di valori preliminarmente individuati nel "Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto" al quale si rimanda per una puntuale trattazione, sono:

- I siti patrimonio dell'Unesco
- le ville venete
- le ville del Palladio
- i parchi e giardini di rilevanza paesaggistica
- i forti e manufatti difensivi
- i luoghi dell'archeologia industriale
- le architetture del Novecento

Sistemi culturali territoriali

Nell'ambito del PTRC riflettendo sulla capacità di costituire "rete" che alcune tipologie di beni possiedono, sono stati individuati alcuni "sistemi culturali territoriali", ovvero luoghi privilegiati, individuati come sistemi culturali, caratterizzati da identità culturale comune, dove costruire specifiche politiche basate sulle relazioni virtuose che intercorrono tra la componente culturale del territorio, i servizi alla fruizione e i settori ad essa

collegati, quali turismo, produzione artigianale, educazione scolastica, comunicazione, manifestazioni culturali. In tale ottica sono stati riconosciuti:

- percorsi archeologici delle vie Claudia Augusta e Annia e Popilia con le città antiche di Altino e Concordia Sagittaria, Adria e Padova e territori interessati dalla presenza dei segni della centuriazione romana
- città murate
- luoghi identitari della Patria
- insediamenti rurali, malghe e architetture alpine e dolomitiche
- paesaggi Agrari Storici e Terrazzati
- luoghi della Fede
- luoghi interessati dall'Arte Contemporanea o da strutture museali.

Parchi letterari

Si è ritenuto, altresì, come inizio esemplare di un percorso che potrà e dovrà avere ulteriori sviluppi, di dare rilevanza ai luoghi, agli edifici, alle strade e ai luoghi che hanno ispirato la vita e le opere di autori e figure culturali eminenti, promuovendo la creazione di Parchi culturali e letterari dedicati e destinati a far conoscere meglio i caratteri dei luoghi in cui sono nate le opere letterarie.

I paesaggi terrazzati del Veneto

Un patrimonio al bivio fra passato e futuro I muri a secco sono una componente discreta ma caratterizzante il paesaggio collinare e prealpino del Veneto. Prodotto di fatiche secolari per ottenere terre coltivabili da parte di una popolazione in crescita tra XVIII e XX secolo, sono opere capillari e diffuse a lungo trascurate dalla politica e dagli studi: una prima mappatura a scala regionale dei paesaggi terrazzati veneti è stata condotta nel 2007 dal Dipartimento di Geografia dell'Università di Padova. Il censimento ha documentato oltre 2700 ettari di aree terrazzate, un dato certamente sottostimato visto che estese porzioni di terrazzamenti in abbandono ormai invasi dal bosco non sono state incluse nel computo. I comuni interessati in maniera significativa dal fenomeno sono 123, quasi la metà dei 273 comuni alpini e prealpini. Il primato delle superfici terrazzate spetta alla provincia di Vicenza, dove insiste circa la metà dei terrazzamenti documentati. Tale provincia vanta, con quella di Treviso, il più alto indice di frammentazione delle aree terrazzate (1,2 ha di estensione in media), il che denota un terrazzamento capillarmente distribuito in piccole aree, spesso impervie, funzionale in primis alla sussistenza alimentare. Nell'area veronese prevalgono comprensori terrazzati più continui ed estesi, che si spiegano in parte con le più dolci morfologie collinari della Lessinia, in parte con il destino commerciale che ha stimolato la produzione. Il comprensorio della bassa Lessinia è l'area maggiormente interessata (oltre 1000 ha), seguita dal settore prealpino vicentino compreso tra valle dell'Agno e Altopiano dei Sette Comuni (che con il Canale di Brenta raggiunge i 1000 ha); segue il Monte Baldo veronese (oltre 200 ha). A scala comunale il territorio più ricco di terrazzamenti è quello di Valstagna (oltre 166 ha), seguito dai comuni di Malcesine, Verona, Arsié,

Castelgomberto e Crespadoro con valori superiori ai 100 ha. Le aree terrazzate sono concentrate nella fascia compresa tra i 200 e i 400 metri di quota (35% del totale), con l'aumentare di quota e pendenza si riduce l'incidenza e la dimensione del fenomeno, fino ad arrivare agli ultimi lembi terrazzati attestati in Lessinia intorno ai 1300 metri di quota. Dal punto di vista litostratigrafico, i muri di sostegno dei terreni appaiono sempre in stretto dialogo con il substrato: in Veneto i terrazzamenti "illuminano" i versanti con le tonalità chiare tipiche dei calcari (calcareni, calcari oolitici, marne, arenaria, dolomia), litologia dominante, ma non mancano terrazzamenti su rocce basaltiche (Lessinia orientale), rioliti, andesiti e trachite (Colli Euganei). La tipologia di terrazzamento dominante è quella a fasce parallele, o talora intrecciate, ma nel loro adattarsi alle forme del rilievo le terrazze possono assumere soluzioni particolarmente scenografiche, come nel caso delle fasce concentriche sommitali (Lessinia) o su doline (Colli Berici). Tipologia meno diffusa, caratteristica dell'oliveto o più raramente del castagneto, è quella a lunette (pocket terraces), con muro semicircolare attorno alla singola pianta per agevolare potatura e raccolta (Baldo ed Euganei). Se l'altezza dei muri è in genere compresa tra 1 e 2 metri (65% del campione), non mancano situazioni "ardite" o disperate di muri ciclopici che possono raggiungere i 7-8 metri di altezza in Canale di Brenta, per imponenza dei muri piccolo "Machu Picchu" veneto. Dal punto di vista dell'uso del suolo, oltre 2/3 delle aree considerate è caratterizzato da consociazione di più colture (vite, frutteto, olivo, frammiste a seminativi, orticoltura, prato-pascolo). Tra le colture arboree prevale la viticoltura seguita dall'olivicoltura, quest'ultima concentrata nel litorale gardesano e in Lessinia; più raro il frutteto misto e il castagneto da frutto. L'assetto policolturale che ne

deriva può essere considerato sinonimo di fragilità, arretratezza, scarsa specializzazione, ma può anche essere letto come opportunità di tutela ambientale e varietà paesaggistica per piccole aziende a conduzione familiare che alla coltivazione intensiva monospecifica oppongano una visione multifunzionale dell'agricoltura. La recente specializzazione vitivinicola, che riguarda circa il 30% delle superfici, tende a modificare pesantemente l'assetto ereditato per esigenze di meccanizzazione e intensivizzazione produttiva. Ma la più grande minaccia al patrimonio terrazzato ereditato, di segno opposto a quella dell'intensivizzazione, è l'abbandono e il ritorno della wilderness, che coinvolge oltre la metà delle superfici considerate, producendo degrado strutturale e vegetazionale.

La tenaglia intensivizzazione-abbandono, che stritola questi paesaggi di grande pregio e grande sapienza costruttiva, può portare nell'arco di pochi decenni alla progressiva scomparsa di tale patrimonio, oppure ad una consapevole "presa in carico" collettiva, almeno di alcuni ambiti più significativi: paesaggi rurali tradizionali in grado di rispondere ai bisogni del presente e del futuro, di restituire armonia e benessere alle persone che li contemplano e a quelli che li lavorano. È l'auspicio che ha guidato la candidatura del Veneto al III Incontro mondiale per i paesaggi terrazzati come scelta per il futuro. (*Paesaggi terrazzati veneti*, 2016 Regione del Veneto)



Marina Lorenzon, I colli del prosecco, Chiesetta di San Vigilio, Col San Martino, Treviso

Premio Regionale “Luigi Piccinato”

Il premio intitolato a Luigi Piccinato – è stata una occasione offerta a tutti per riflettere sullo spazio veneto e sui protagonisti delle sue trasformazioni, sugli obiettivi individuali e sociali che presiedono ad esse e, inevitabilmente, sulle nostre responsabilità.

E' stato anche un “luogo” che, crescendo nel tempo, ha consentito incontri per alimentare un dibattito permanente sulle questioni fondamentali della dignità del vivere e dell'abitare lo spazio, per confrontare interpretazioni e visioni diverse della città e del territorio, capaci di ricollocare il paesaggio veneto fra le questioni cruciali, non solo per noi ma per tutta la cultura italiana ed europea.

Ha contribuito, infine, a fondare i criteri e gli orientamenti relativi a cosa ragionevolmente, qui ed ora, intendiamo per “qualità” dei risultati di progetti e processi.

L'esito delle quattro edizioni è stato positivo, per numero di partecipanti e livello delle proposte. Sia le Amministrazioni che i progettisti hanno dato credito all'invito ed hanno impegnato tempo e risorse per rispondere ad esso; pur diverse per natura, per contenuti e obiettivi le proposte progettuali sono state di alta qualità, investendo lo spazio aperto, la città antica, gli spazi periferici, i grandi centri, le città turistiche, il tessuto territoriale diffuso, dando prova da parte della società veneta della capacità di individuare temi emergenti di scala e natura diversa e di dedicare a ciascuno un vivo e vero interesse. Cresce dunque la consapevolezza che la qualità è richiesta ovunque, deve permeare ogni azione pubblica e privata, costituisce un valore aggiunto irrinunciabile in ogni operazione di trasformazione del territorio. I materiali del Premio dovrebbero costituire il patrimonio iniziale di un “Osservatorio della Qualità” istituito presso la Regione, costantemente alimentato con la esplorazione delle nuove candidature, con la comparazione con esempi italiani e stranieri in

ordine alle diverse tipologie di questioni affrontate, con la discussione aperta fra amministrazioni e progettisti, con la definizione processuale e progressiva di quali siano i requisiti di un “progetto di qualità”.

La selezione di buoni esempi, di realizzazioni di successo, della soluzione di processi difficili potrebbe contribuire a consolidare e diffondere le buone pratiche particolarmente adatte alle nostre comunità, alla nostra cultura e al nostro territorio, in aperta e confidente continuità e sfida con la grande tradizione dell'urbanistica e della architettura europea.

L'esperienza "GEO-OIKOS": una rassegna espositiva dei progetti territoriali, urbanistici, edilizi e ambientali della città e del territorio

In un momento di grande trasformazione della società veneta, dove la mancanza di una "rete" di collegamento tra le diverse istituzioni e i centri di produzione e ricerca rischia di compromettere l'evoluzione del sistema policentrico veneto generando tante diverse "separatezze", l'ente Regione ha costruito delle iniziative, sulla base di analoghe esperienze europee, capaci di incentivare il confronto e il dibattito su temi di comune interesse e di realizzare forme efficaci di "multi-level governance".

La legge regionale urbanistica n.11 del 23.4.2004 con le novità introdotte in termini di criteri e procedure per la formazione degli strumenti di "governo del territorio", così come la realizzazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, evidenziano la necessità di ispirarsi al "metodo del confronto e della concertazione" come strumento per perseguire, in modo coordinato e condiviso, scelte strategiche di assetto del territorio coerenti con l'obiettivo di uno sviluppo sostenibile e durevole del territorio, come auspicato da tutte le politiche ai diversi livelli.

Esporre e valutare in una rassegna i lavori e i progetti territoriali, urbanistici, edilizi e ambientali più importanti del nostro territorio e delle nostre città, piccole e grandi, ha avuto lo scopo di offrire uno spazio di confronto con l'obiettivo di ricercare una identità generale della realtà territoriale veneta, oltre che offrirsi come vetrina aperta alle altre regioni e all'Europa.

La rassegna, che ha visto l'impegno collaborativo delle province venete, nell'attivare un dialogo tra le diverse istituzioni e i vari attori interessati, si è configurata come un'efficace iniziativa di marketing territoriale necessaria a comunicare e interpretare

le esigenze e gli obiettivi delle strategie di sviluppo della pianificazione urbana e territoriale.

Conformemente con la finalità di coordinamento delle dinamiche del territorio regionale con le politiche di sviluppo nazionali ed europee, individuata all'articolo 2 della legge urbanistica, è stata riconosciuta quindi l'opportunità di promuovere una specifica rassegna con azioni e politiche integrate che, confrontate con gli altri soggetti nazionali ed europei, sono in grado di esaltare la capacità competitiva della nostra regione.

La Rassegna denominata "Geo-Oikos" ha conosciuto tre differenti edizioni negli anni 2009, 2010, 2011 e 2013 occupandosi prevalentemente di progetti, iniziative, programmi rivolti al territorio ma secondo obiettivi diversamente orientati: il primo anno si è ritenuto di privilegiare in particolar modo l'innovazione sul territorio, il secondo la sostenibilità dei progetti, il terzo anno si è inteso privilegiare una visione trasversale e interdisciplinare, necessaria per interpretare la complessità contemporanea e stimolare il dialogo e la quarta edizione ha avuto come temi principali il risparmio energetico e lo sviluppo sostenibile del territorio. Tutte e quattro le edizioni della Rassegna hanno avuto un buon successo di partecipazione grazie alla presenza di operatori pubblici e privati che hanno esposto il "meglio" della loro attività, offrendo esempi concreti di operatività sul territorio, degni di una visibilità non solo locale ma di livello europeo. A testimoniare il significato dell'iniziativa si è provveduto attraverso la realizzazione di un volume, per ogni edizione, dedicato alla rassegna e contenente, in sintesi, tutti i progetti, gli interventi, le opere presentate in quell'occasione.

Lo sport

Lo sport moderno si manifesta sempre più come un vasto fenomeno di massa che coinvolge, a vario titolo, milioni di cittadini grazie al progressivo sviluppo spontaneo della domanda di partecipazione e dell'offerta di nuovi spazi e nuove opportunità per la pratica sportiva.

Altro fattore importante è costituito dal livello qualitativo della vita, che in Italia come negli altri Paesi europei è progressivamente cresciuto. La domanda di sport si è così dilatata ed è aumentata la richiesta di strutture dove praticare l'attività fisica, che spesso si indirizza verso sistemi sportivi meno strutturati. Crescono tanto l'aspetto agonistico che quello amatoriale, ma in ogni caso lo sport tende a coinvolgere sempre più la sfera sociale, in quanto si fonda su valori sociali, educativi e culturali essenziali quale fattore di inserimento, partecipazione, tolleranza, accettazione delle differenze e rispetto delle regole.

Anche l'Europa assume a pieno titolo la tematica dello sport nei diritti fondamentali dell'Unione.

La Regione si pone come soggetto deputato a offrire direttive e indirizzi nonché il quadro normativo e programmatico per perseguire un'armonica strategia finalizzata all'ulteriore sviluppo della pratica motoria e sportiva della collettività veneta.

Gli indirizzi riguardano:

- infrastrutture sportive, con il riequilibrio della loro distribuzione, l'adeguamento ed il miglioramento del sistema di spazi ed impianti;
- promozione e nella diffusione della pratica motorio-sportiva;
- attenzione alla domanda e nell'organizzazione dell'offerta in termini coerenti con i caratteri del territorio regionale, anche sulla base del monitoraggio del fenomeno sportivo e della programmazione degli interventi.

La Regione Veneto persegue tali finalità attraverso la nuova legge regionale in materia di sport n. 8 dell'11/05/2015.

La partecipazione sportiva

Il termine sport – così come viene adottato in ambito europeo –comprende oltre alle discipline sportive tradizionali ogni, altra attività fisico-motoria svolta nel tempo libero. I dati di tendenza evidenziano che tre cittadini veneti su quattro svolgono qualche attività sportiva. Il Nord-est è la ripartizione geografica con la quota più alta di sportivi e di persone che svolgono con continuità o saltuariamente attività sportiva (38%) inoltre, non solo è più diffusa la pratica sportiva, ma si praticano anche più sport e più assiduamente, con prevalenza all'aperto. Nel Veneto i praticanti abituali raggiungono il - 43,9% (il - 29,5% in modo continuativo, il - 14,4% in modo saltuario, Dati Istat 2016), superando notevolmente la media nazionale.

Lo sport all'aria aperta

Emerge negli ultimi anni un crescente interesse per gli sport all'aria aperta, associando la pratica sportiva ad una rinnovata attenzione per il patrimonio ambientale e culturale. Aumenta l'attenzione verso la distribuzione del tempo totale di vacanza in più tranches e stagioni, la moltiplicazione delle opzioni d'impiego del tempo libero, la diversificazione delle esigenze con la ricerca di occasioni di svago, di apprendimento e di coinvolgimento.

Il turismo sportivo infine è significativo anche per la capacità di promuovere il territorio, che acquista visibilità nazionale e internazionale, valorizzando così quel grande patrimonio di storia, cultura e natura della nostra regione.

L'impiantistica sportiva

Lo sport, non può prescindere, peraltro, da impianti che consentano risposte qualitativamente e quantitativamente adeguate alla vasta gamma di utenti, dai più giovani alla popolazione anziana.

La consistenza del patrimonio di impianti sportivi nel Veneto è cresciuta nel tempo e registra oggi la presenza di oltre 12.000 spazi, entro una offerta sportiva italiana che si muove su una dimensione di circa 149.000 strutture (ISTAT 2003).

Dopo anni di interventi rivolti soprattutto allo sport amatoriale, è stata rilevata l'esigenza di disporre anche di strutture che diano una risposta allo sport di alto livello, allo sport che oltre a fare spettacolo muova gli appassionati, crei indotto, interagisca con il turismo, il territorio, e soddisfi pienamente la specificità di una disciplina oltre ad una gestione ottimale del patrimonio disponibile, al suo recupero e continuo aggiornamento nel tempo, va perseguita una crescita mirata alla qualità ed alle aree territoriali carenti.

Si vanno definendo reti, inoltre, (ciclabili, navigabili, percorsi equestri) che debbono tendere sempre più a connettersi in percorsi lunghi, con capisaldi nella rete di centri storici minori o nella dotazione di impianti specialistici (dal golf alle palestre, ai complessi natatori e polifunzionali) nelle risorse paesaggistiche e sportive più estese quali i sistemi costieri, la collina, la montagna.

Natura e cultura trovano, nella pratica sportiva un terreno di incontro estremamente selettivo ed esperto, in grado di suggerire azioni sul paesaggio decisamente integrante dagli insediamenti al paesaggio e alle pratiche rurali.

Gli impianti sportivi di eccellenza

Si è inteso intervenire a favore degli impianti sportivi di eccellenza, in grado di qualificare il territorio regionale, rispondendo ad una vocazione sportiva della zona con strutture uniche, capaci di richiamare nel Veneto le più grandi manifestazioni

di livello mondiale, internazionale e nazionale, di costruire una grande attrazione per gli appassionati di specifiche discipline sportive, di rappresentare un volano per promuovere ed elevare ulteriormente l'offerta turistica.

Razionalizzazione, potenziamento delle strutture esistenti e inserimento di nuove strutture

Il turismo

Il Turismo nel Veneto è regolamentato dalla Legge Regionale – 14 giugno 2013, n.11 “Sviluppo e sostenibilità del turismo veneto” che disciplina l'organizzazione turistica, definendone le finalità, individuando i soggetti e distribuendo le competenze tra Regione, Province, Comuni e le altre Strutture competenti –; disciplina le attività degli operatori turistici e regola la classificazione delle strutture ricettive –; disciplina, infine, lo sviluppo dell'offerta turistica regionale prevedendo finanziamenti agevolati alle piccole e medie imprese turistiche e istituisce il Fondo speciale per le Dolomiti e la montagna veneta.

La Regione del Veneto esercita le funzioni di programmazione e coordinamento in materia turistica con il Programma Regionale per il Turismo (PRT), il Piano Turistico Annuale (PTA), nonché con il Programma Promozionale del Settore Primario (PPSP).

Il PRT contiene gli obiettivi dell'attività regionale e le misure necessarie per migliorare la qualità e la competitività delle imprese e dei prodotti turistici.

-Si introduce il sistema turistico tematico (STT), che sostituisce il sistema turistico locale (STL): l'STT è l'ambito territoriale omogeneo in termini di tipologie turistiche e specializzato in termini di presenza di risorse turistiche. Sono definiti i seguenti tematismi: Venezia e laguna; Dolomiti Mare e spiagge; Montagna veneta; Pedemontana e colli; Terme Euganee e termalismo veneto; Po e suo delta; Lago di Garda; Città d'arte, centri storici, città murate e sistemi fortificati e ville venete. A tale

riguardo la Giunta Regionale ha individuato per ogni Comune il tematismo di appartenenza.

Tenuto conto che le previsioni economiche indicano un'ulteriore crescita del sistema economico legato ai viaggi e agli spostamenti e, consci che, a medio termine, la concorrenzialità dipenderà in gran parte dalla sostenibilità nei diversi ambiti rappresentati, il turismo deve essere sviluppato armonicamente, mantenendo vivo il rapporto tra l'ospite, l'ambiente, il territorio e il paesaggio.

Nel panorama complessivo nazionale il Veneto continua a essere la prima regione turistica d'Italia e, considerata la consistenza riferita agli arrivi e alle presenze, è anche la regione leader del turismo internazionale. – In termini di ricettività il Veneto si conferma regione in grado di offrire molteplici tipologie di sistemazione che rispondono alle diverse esigenze dei turisti.

Il Veneto ha raggiunto nel 2016 il suo record storico per numero di arrivi, 17.856.567 ma anche per numero di presenze turistiche, 65.392.328, cifre che premiano la varietà dell'offerta turistica e l'attenzione alle esigenze di una domanda in continuo rinnovamento.

Grazie al nuovo Piano Strategico Nazionale del Turismo "PST 2017-2022 – Italia Paese per Viaggiatori" si punta al rafforzamento delle destinazioni emergenti – in particolare, città d'arte, borghi, parchi, montagne, aree protette ed aree rurali – in un'ottica di fruizione responsabile, sul rafforzamento degli elementi di sostenibilità del turismo e sull'innovazione e puntando a promuovere uno sviluppo turistico fortemente integrato con la valorizzazione delle altre risorse territoriali, ad esempio l'agricoltura e la cultura materiale dei luoghi.

Il PTRC relativamente alle politiche per il turismo ha come obiettivo primario la creazione di una offerta turistica integrata in grado di coinvolgere e far convergere le diverse varietà di segmenti turistici nei singoli ambiti territoriali, allo scopo di

proporre un'offerta diversificata di prodotti, anche creando un sistema di ricettività diffusa, comunque compatibile con il sistema della mobilità e rispettoso dell'ambiente e del paesaggio.

In particolare il piano dà indicazioni per lo sviluppo del turismo montano, delle eccellenze culturali e religiose, del turismo termale e di quello marino, lacuale e fluviale, del turismo naturalistico e delle forme di turismo emergente (fieristico, sportivo, enogastronomico, ecc.)

Al fine anche di massimizzare gli effetti socio-economici indotti dalle azioni di valorizzazione, il PTRC identifica nel Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto alcuni temi ed elementi che, anche se non sottoposti a tutela paesaggistica, sono particolarmente rappresentativi del paesaggio e dell'identità regionale, riconoscibili in maniera diffusa su tutto il territorio.

I sistemi di valore individuati sono i siti patrimonio dell'Unesco, le ville venete, le ville del Palladio, i parchi e giardini di rilevanza paesaggistica, i forti e manufatti difensivi, i luoghi dell'archeologia industriale e le architetture del Novecento.

Per questi "luoghi" privilegiati dovranno essere costruite specifiche politiche basate sulle relazioni virtuose che intercorrono tra la componente culturale e paesaggistica, la fruizione del bene e i settori ad essa collegati (ospitalità, educazione e comunicazione, manifestazioni culturali, produzione tipica).

Un ruolo importante va assegnato nel Veneto agli elementi storicamente caratterizzanti il sistema insediativo nelle diverse epoche, come i siti archeologici, i centri storici, le città murate, i castelli, ecc.; così pure i luoghi dell'agricoltura, con il riconoscimento degli ambiti nei quali la tradizionale vocazione agricola - perlopiù destinata a colture specializzate (vigneti, uliveti, orti, risaie) e/o promiscue, rivolta anche a produzioni agroalimentari di qualità certificata - nonché la componente storico-culturale (architettura e viabilità rurale, sistemazioni agrarie e/idrauliche, ecc) hanno disegnato in modo

così caratteristico il paesaggio (es. “paesaggio del vino”), tanto da creare un’immagine culturale di riferimento con forte valore identitario ed evocativo e quindi con un alto potenziale di attrattività.

Note sullo stato di attuazione della Legge Regionale n. 11/2004

Premesse

Lo sviluppo della legislazione regionale in materia di urbanistica, all'indomani delle attribuzioni fatte dalla Costituzione alle Regioni e attuate solo dopo il primo processo di delega degli anni '70, è avvenuta dapprima attraverso l'adozione di diversi provvedimenti legislativi di carattere settoriale per giungere ad una riforma organica nel 1980 con la legge regionale n. 40, sostituita a breve distanza dalla legge 27 giugno 1985, n. 61.

La L.R. n.61/1985 è stata, fino all'adozione della nuova legge urbanistica n.11/2004, legge fondamentale per accompagnare la lunga stagione dei processi di pianificazione urbanistica e territoriale che si sono concretizzati nella formazione di importanti strumenti territoriali quali: PTRC, Piani di Settore, numerosi Piani di Area, ma soprattutto ha consentito la copertura di tutto il territorio del Veneto con strumenti urbanistici comunali; ben 470, di questi ultimi, risultano codificabili in quelli di terza generazione, cioè adeguati alla L.R. n.61/1985 e formati secondo il percorso metodologico contenuto nel testo delle grafie simbologie regionali unificate.

Si tratta, infatti, di un tipo di strumento finalizzato a risolvere l'imperfezione costituita dalla non linearità delle relazioni tra "Piano" e "Territorio" e tra "Conoscenza" e "Progetto", attraverso un complesso sistema di codifica metodologica che ha posto al centro della sua azione una ricognizione sistematica ed integrata degli strati conoscitivi necessari ad ogni determinazione progettuale informata e consapevole.

Tutto ciò risulta comprensibile solamente se inquadrato all'interno di un'analisi davvero critica di ciò che è avvenuto nel passato. Infatti, bisogna ammettere che a partire dagli anni Sessanta, si sono delineati approcci disciplinari caratterizzati spesso da una lettura monoculare del territorio e delle sue tematiche, delineando una disciplina che in alcune occasioni può definirsi di carattere autoreferenziale, in quanto prodotto di una visione egocentrica dell'urbanistica e caratterizzata anche dalla reticenza culturale di divenire sintesi complessiva degli aspetti conoscitivi riguardanti il territorio, privilegiando, a fasi alterne, alcuni settori di conoscenza rispetto ad altri.

Conseguentemente sono riconoscibili "fasi generazionali" negli strumenti di pianificazione urbanistica, ora per le attenzioni disciplinari verso i temi dell'urbanizzazione, piuttosto che a quelli normativi o del territorio aperto, ora ai temi dei beni architettonici ed ambientali piuttosto che a quelli della sicurezza idrogeologica e forestale, ecc.

Sulla base di queste considerazioni e del dibattito culturale instauratosi attorno agli anni Ottanta nella Regione, si è pervenuti alla produzione di un apparato legislativo e di indirizzo che ha saputo interpretare le dinamiche esistenti sul territorio anche attraverso l'utilizzo di strumenti di coordinamento metodologico come il "manuale delle grafie e simbologie unificate".

Infatti, il manuale delle grafie e simbologie regionali unificate del Veneto per la stesura degli strumenti di pianificazione, sotto il profilo disciplinare, è stato uno degli atti più importanti compiuti dalla regione e precursore, se vogliamo, di quella tecnica relativa alla predisposizione di "atti di indirizzo" che normalmente oggi avviene con le leggi che sono riconosciute come "leggi di Principi" e necessitano per l'appunto di codifiche normative e regolamentari.

Si è trattato davvero della creazione di un metodo (risale a più di 30 anni fa), risultato anche di un'anticipazione di tipo culturale.

Infatti, il Manuale non ha rappresentato solamente una codifica grafica degli strumenti di pianificazione, ma si è dimostrato come il primo tentativo di costruzione di un monitoraggio sulla pianificazione, basato sulla condivisione di regole comuni per la costruzione di processi di analisi e progetto.

In pratica ha fornito un linguaggio formale (grafie) e un metodo per l'acquisizione del patrimonio conoscitivo (schedatura, stesura tavole di analisi, verifiche dimensionali, ecc), che consente oggi di poter sviluppare monitoraggi su basi extracomunali delle dinamiche intervenute in quanto metodi e dati sono raffrontabili.

-Tutto questo è stato fatto quando ancora le tecnologie informatiche non richiedevano espressamente la necessità di codificare, organizzare e sistematizzare i dati di analisi per la gestione delle banche dati territoriali. Tuttavia, la procedura di organizzazione dei dati contenuta nelle grafie rispetta criteri ancora oggi attuali, tanto che la concreta utilizzazione delle banche dati informatiche ha confermato, di fatto, la struttura delle grafie.

Quindi si può concludere che la Regione Veneto, nel momento in cui ha delineato le norme per la costruzione degli strumenti urbanistici con la L.R. n.61/1985, accompagnandola con strumenti di indirizzo, ha avviato un vero e proprio progetto per il proprio territorio e ciò è ampiamente dimostrato dalla "tenuta" nel tempo della pluridecennale legislazione urbanistica e dalla difficoltà dimostrata ad abbandonare tale approccio disciplinare.

Infatti, la Regione del Veneto, è pervenuta in ritardo rispetto ad altre regioni italiane ad una sostanziale revisione legislativa impostata su approcci disciplinari innovativi, anche perché gli strumenti di cui si è dotata non hanno dimostrato una particolare anacronisticità nel fornire risposte alle esigenze provenienti dal territorio, pur se ne vanno rilevati gli ovvi limiti che sono rinvenibili nell'enorme contenzioso generato dagli strumenti urbanistici,

nell'altrettanto imponente numero di varianti cui vengono sottoposti i PRG, oltre ad un sistema palesemente ridondante sia in termini legislativi che pianificatori: troppe leggi e troppi piani.

Tali limiti vanno associati anche all'inefficienza di un sistema pianificatorio a cascata dove il piano superiore comanda su quello inferiore contraddicendo quindi i principi di sussidiarietà previsti dai recenti ordinamenti e dove la ridondanza pianificatoria è rappresentata da ben 14 tipi di piano.

Un sistema quindi che non riesce a distinguere le questioni strategiche da quelle operative e coniugarle con il livello di competenza proprio di ogni ente territoriale, doveva necessariamente essere ripensato cosa che ed è avvenuta con la riforma urbanistica regionale introdotta con la L.R. n.11/2004, con la quale si è provveduto a sdoppiare il PRG in una parte strutturale ed una parte operativa.

Con tale nuova legge si è inteso fornire risposta ai seguenti temi:

- la lentezza dei procedimenti: la mancanza di flessibilità interna degli strumenti di pianificazione comunali rende i piani "rigidi" ad ogni mutamento. Infatti, anche per recepire le minime necessità di modifica, essi necessitano di onerose procedure di approvazione di livello comunale e regionale e spesso gli stessi PRG risultano già superati al momento dell'attuazione, atteso che dal momento dell'adozione dello strumento al momento dell'approvazione, passano alcuni anni e con ciò mutano di conseguenza anche le esigenze territoriali;
- l'eccesso di conflittualità con conseguente aumento del contenzioso amministrativo;
- la rigidità dello zoning che riduce e semplifica le componenti complesse degli insediamenti a elementi semplici e convenzionali, rendendone spesso rigida la struttura con un impoverimento complessivo delle relazioni spaziali urbane e territoriali e della qualità architettonica;

- la decadenza dei vincoli, l'eccessivo dettaglio dei piani, la flessibilità dei gradi di protezione nei centri storici, ecc.

- il mancato coinvolgimento dell'iniziativa privata nel soddisfare bisogni collettivi stante la carenza di risorse pubbliche;

- la complessità derivante dalla pluralità dei temi trattati a fronte di una carente e spesso inadeguata risposta progettuale.

Il percorso della nuova legge e i suoi effetti

Se queste sono state le premesse concettuali e i motivi che hanno indotto la Regione del Veneto a modificare la propria legislazione, introducendo una riforma che ha radicalmente mutato un'impostazione decennale attraverso la codifica di nuovi strumenti, metodi e linguaggi del "fare urbanistica", si possono riconoscere anche altre motivazioni e tappe che hanno determinato l'azione regionale.

Nei primi anni Novanta ha preso avvio il dibattito sulla revisione della legge urbanistica nazionale, nel corso del quale le Regioni hanno attivamente partecipato e contribuito alla definizione di una proposta di legge impostata sulla suddivisione dello strumento urbanistico in una parte strutturale e una parte operativa.

Sempre nel corso degli anni Novanta si è assistito all'avvio del processo di revisione legislativa con l'adozione delle prime riforme urbanistiche regionali, tutte impostate sui criteri enunciati nella nuova legge urbanistica nazionale. Tra le Regioni che hanno adottato la riforma si iniziano a confrontare i primi esiti, in particolare le esperienze di Lombardia, Toscana ed Emilia-Romagna costituiscono terreno di valutazione per le altre regioni.

Nella Regione del Veneto è iniziato un dibattito interno con affidamento di incarichi e studi propedeutici alla formulazione di proposte di legge urbanistica, ma non si è pervenuti ad una concreta

proposta di legge: la vecchia normativa sembrava comunque fornire risposte sostanzialmente adeguate alla realtà veneta e l'innovazione prospettata con la nuova riforma nazionale non sembrava sufficientemente testata.

- In quel periodo sono state comunque emanate alcune leggi regionali che per taluni aspetti anticipano i contenuti della riforma urbanistica:

- la L.R. n.21/1998 che ha attribuito ai Comuni la competenza di approvare varianti al proprio strumento urbanistico di limitata entità;

- la L.R. n.23/1999 - che ha introdotto i Programmi Integrati di Riqualificazione Urbanistica Edilizia ed Ambientale (PIRUEA) che prevedono il diretto coinvolgimento dei privati a supporto della pubblica amministrazione nella realizzazione di interventi di interesse collettivo.

Il 2001 è stato per il Veneto un anno fondamentale per abbandonare gli indugi ed avviarsi verso una riforma urbanistica. La spinta fondamentale in realtà è avvenuta sulla scorta dell'adozione del Decreto Legislativo 31 marzo 1998 n. 112 e delle modifiche al titolo V della Costituzione che definisce il "governo del territorio" come materia concorrente tra Stato e Regioni.

Infatti, con la legge regionale n. 11/2001 concernente il "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi alle autonomie locali" in attuazione del Decreto Legislativo 31 marzo 1998 n. 112 (Bassanini), la Regione del Veneto si è impegnata ad affrontare in modo sistematico la gestione delle competenze regionali in materia urbanistica. Con tale legge è stata definita l'attribuzione di competenze agli enti locali e precisato, per quanto riguarda l'urbanistica, l'obbligo di procedere alla disciplina dell'intera materia entro un anno dall'entrata in vigore della legge, stabilendo inoltre che qualora la Regione non fosse pervenuta alla disciplina dell'intera materia urbanistica, con l'individuazione delle funzioni amministrative di competenza regionale e quelle da ripartire tra gli enti locali, entro il termine previsto di un anno, alla

scadenza di tale termine, le funzioni previste dal penultimo comma dell'articolo 108 della L.R. n.61/1985 sarebbero state esercitate dalla Provincia.

Le funzioni definite al penultimo comma dell'articolo 108 della L.R. n.61/1985 riguardano le competenze relative all'approvazione di Piani Regolatori Generali e loro varianti che vengono esercitate dalla Regione fin dagli anni del conferimento delle deleghe sull'urbanistica dallo Stato alla Regione, quindi un periodo di tempo molto lungo (30 anni circa) che ha consentito lo sviluppo di un confronto istituzionale Regione/Comuni piuttosto collaudato da prassi tecnico-operative sulla valutazione dei progetti e supporto amministrativo nella gestione delle problematiche territoriali.

Quindi è la stessa Regione che si "obbliga" a provvedere rapidamente ad una riforma urbanistica, prevedendo, in caso di inadempienza, alla delega tout court delle funzioni regionali alla Provincia.

Ciò ha rappresentato, per la Giunta Regionale, uno stimolo a presentare il disegno di legge di riforma della materia, accompagnandola con un'attività di sperimentazione degli effetti della stessa legge, attività che non ha avuto precedenti nella prassi legislativa regionale.

Infatti il progetto denominato Plan2001 ha visto coinvolte realtà rappresentative di tutte le sette province del Veneto ed in particolare l'articolazione del progetto prevedeva la formazione di due Piani Intercomunali (Valsana e Lessinia) per complessivi otto comuni e ulteriori sei Piani Comunali.

La sperimentazione, al di là dei risultati progettuali comunque significativi, ha contribuito ad arricchire il contenuto della nuova normativa proposta con spunti e riflessioni che ben difficilmente sarebbero emersi con la semplice stesura "a tavolino".

È in questa fase che inizia la discussione in Consiglio Regionale della riforma urbanistica che approderà con l'approvazione l'11 aprile del 2004.

La discussione sulla legge urbanistica avvenuta in Consiglio Regionale ha messo in evidenza la complessità della materia anche per le intervenute disposizioni legislative di carattere nazionale e comunitario e con esse la necessità di adeguare la riforma a tali disposti e direttive. E pertanto, visto il protrarsi dei tempi per la sua approvazione, la Regione è dovuta intervenire negli anni 2002 e 2003 con legge, al fine di prorogare gli effetti della citata legge regionale 11 del 13 aprile 2001 ed in particolare degli effetti relativi alla delega di funzioni previste dal penultimo comma dell'articolo 108 della L.R. n.61/1985 senza che queste fossero precedute da atti di pianificazione intermedi (approvazione dei previsti Piani Territoriali Provinciali) o azioni di coordinamento disciplinari atte a rendere meno "traumatico" il passaggio di consegne da un ente territoriale ad un altro.

Ciò ha prodotto un'accelerazione di notevoli dimensioni nella produzione di varianti agli strumenti urbanistici da parte delle amministrazioni comunali che si è ulteriormente aggravata con le successive proroghe avvenute negli anni 2004 e 2005. Infatti, si è passati da una produzione media che fino all'anno 2000 si concretizzava in circa 400 strumenti urbanistici/anno inviati in Regione ad un numero di 668 strumenti depositati nel 2004, che rappresentano un aumento di quasi il 70%.

-: Sotto il profilo della produzione di strumenti urbanistici da parte delle amministrazioni comunali, la situazione si è aggravata ulteriormente con l'entrata in vigore della L.R. n.11/2004 che ha introdotto una fase di transizione fra l'attuazione della nuova legge e la vecchia normativa urbanistica (prorogata fino al 28 febbraio 2005), attraverso il divieto di adottare nuovi strumenti urbanistici di cui alla precedente normativa (L.R. n.61/1985) e seguita da un'altra disposizione legislativa del 2006 che obbligava i comuni ad inviare gli strumenti adottati con la vecchia normativa entro il 30 giugno 2006 pena la decadenza degli stessi.

È appena il caso di ricordare che l'ultimo Comune che ha provveduto a sostituire il vecchio Programma di Fabbricazione con il Piano Regolatore Generale ai sensi della L.R. n.61/1985, è stato il Comune di Nervesa della Battaglia (Treviso). Il Piano, adottato nel 2002, è stato definitivamente approvato dalla Giunta Regionale l'11 aprile 2006.

A partire dal 2009 le Province, ai sensi dell'art.48 della L.R. n.11/2004, hanno via via acquisito le competenze in materia di approvazione degli strumenti urbanistici in conseguenza della progressiva approvazione dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP). Nel 2015 si è completato il quadro della pianificazione territoriale di livello provinciale con l'approvazione di tutti i PTCP. In particolare le Province hanno assunto le competenze relative all'approvazione dei Piani di Assetto del Territorio (PAT) comunali ed intercomunali e delle varianti ai Piani Regolatori Generali ancora in itinere, rispettivamente dal 29 dicembre 2009 a Padova, dal 23 marzo 2010 a Belluno, dal 23 marzo 2010 a Treviso, dal 30 dicembre 2010 a Venezia, dal 17 aprile 2012 a Rovigo, dal 2 maggio 2012 a Vicenza e dal 3 marzo 2015 a Verona.

Frattanto con la L.R. n.14/2009, la Regione del Veneto ha introdotto il c.d. "Piano Casa", quale norma speciale a sostegno dell'economia in crisi, norma di 'carattere straordinario' che prevale sulle previsioni dei regolamenti comunali e degli strumenti urbanistici e territoriali, comunali, provinciali e regionali. La legge, più volte prorogata e che ha subito negli ultimi anni modifiche ed integrazioni, ha fornito gli strumenti legislativi per incentivare e promuovere la riqualificazione energetica degli edifici e il ricorso a fonti di energie rinnovabili, portando ad un miglioramento della qualità edilizia ed architettonica del patrimonio immobiliare.

Con la L.R. n.4/2015, è stata invece introdotta la possibilità, di approvare le cosiddette 'Varianti

Verdi'. Si tratta di un provvedimento innovativo, attraverso il quale, i proprietari di aree edificabili, possono chiedere al Comune di togliere la capacità edificatoria, con una significativa diminuzione delle imposte a carico dei proprietari e la restituzione all'uso agricolo o naturale di terreni edificabili. Quasi la metà dei comuni veneti ha utilizzato tale strumento legislativo anticipando, in qualche modo, le misure per il contenimento del consumo di suolo definite con la successiva legge regionale n.14/2017.

Tale legge segna l'inizio di un nuovo percorso che mira, nel breve periodo, a ridurre progressivamente il consumo di suolo non ancora urbanizzato in vista dell'obiettivo comunitario di azzerarlo entro il 2050, promuovendo da subito il passaggio dall'urbanistica dell'espansione, all'urbanistica della riqualificazione e della rigenerazione del tessuto insediativo esistente, dal consumo del suolo agricolo e naturale, al suo recupero e valorizzazione, nella consapevolezza delle funzioni ecosistemiche che lo stesso garantisce e del suo essere una risorsa limitata e non rinnovabile. La nuova disciplina inoltre attribuisce speciale rilevanza al recupero, riuso, riqualificazione e valorizzazione del patrimonio edilizio esistente.

In questa linea si colloca anche la legge regionale n. 14 del 4 aprile 2019, avente per oggetto "Veneto 2050: politiche per la riqualificazione urbana e la rinaturalizzazione del territorio e modifiche alla legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio", pubblicata nel BUR n. 32 del 5 aprile 2019.

"Veneto 2050" promuove misure finalizzate al miglioramento della qualità della vita delle persone all'interno della città e al riordino degli spazi urbani, alla rigenerazione urbana in coerenza con i principi del contenimento del consumo di suolo.

Tra gli aspetti rilevanti previsti da "Veneto 2050" è prevista la premialità correlata all'utilizzo di

elementi di riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, ponendo particolare attenzione all'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili e all'economia circolare.

Lo stato di attuazione della legge urbanistica regionale

La nuova legge regionale (l.r. 11/04) ha lasciato la facoltà ai comuni di redigere il PAT in forma copianificata con la Regione. Più di 500 amministrazioni comunali hanno avviato tale procedura – ai sensi degli art.15 e 16 della L.R. n.11/2004 – siglando l'accordo per la redazione del PAT e/o PATI, mentre i comuni che non hanno ritenuto opportuno perseguire tale strada sono stati una quantità residuale.

Le prime richieste di copianificazione – sono pervenute già a partire dal 2004, anno di approvazione ed avvio della nuova legge urbanistica.

Il primo comune dotato di un PAT è stato Camposampiero (Padova), che ha visto approvare il proprio strumento urbanistico nel corso della Conferenza di Servizi del 22 gennaio 2007, decisione poi ratificata dalla Giunta Regionale con la deliberazione n. 1164 del 24 aprile 2007.

Sono invece i Comuni di Belfiore, Caldiero, Colognola ai Colli e Lavagno (Verona), ad avere approvato il primo PATI, con la Conferenza di Servizi del 6 dicembre 2007 e successiva ratifica da parte della Giunta Regionale, con deliberazione n. 4152 del 18 dicembre 2007.

Per quanto riguarda gli strumenti avviati con la procedura ordinaria ai sensi dell'art. 14 della L.R. n.11/2004, va segnalato che il primo PAT approvato è quello del Comune di Rosà (Vicenza), con DGR n. 1409 del 15 maggio 2007.

Provincia	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Tot
Belluno	0	0	1	0	0	1	5	0	2	2	4	5	20
Padova	0	0	1	5	7	3	4	9	11	10	7	5	62
Rovigo	0	0	0	0	0	0	10	3	5	5	6	7	36
Treviso	0	0	1	2	6	10	8	12	16	6	7	5	73
Venezia	0	0	0	2	0	3	1	4	11	4	2	2	29
Verona	0	0	6	2	7	15	9	8	13	7	5	2	74
Vicenza	0	0	2	12	15	13	12	13	14	9	7	8	105
Totale	0	0	11	23	35	45	49	49	72	43	38	34	399

TAB.1 Il processo di adeguamento alla nuova legge urbanistica regionale - comuni con PAT/PATI approvati

Provincia	n. comuni	procedura solo avviata*	Totale comuni con PAT/PATI adottato	Totale comuni PAT/PATI approvati	totale comuni attivi	totale comuni inattivi (nessuna procedura avviata)
Belluno	64	6	19	20	45	19
Padova	104	14	21	62	97	7
Rovigo	50	4	7	36	47	3
Treviso	95	6	12	73	91	4
Venezia	44	8	6	29	43	1
Verona	98	7	10	74	91	7
Vicenza	121	8	2	105	115	6
	576	53	77	399	529	47

TAB.2 Sintesi complessiva dello stato di attuazione della L.R.n.11/2004 al 2016

* dato approssimativo desunto dall'avvio della procedura di VAS

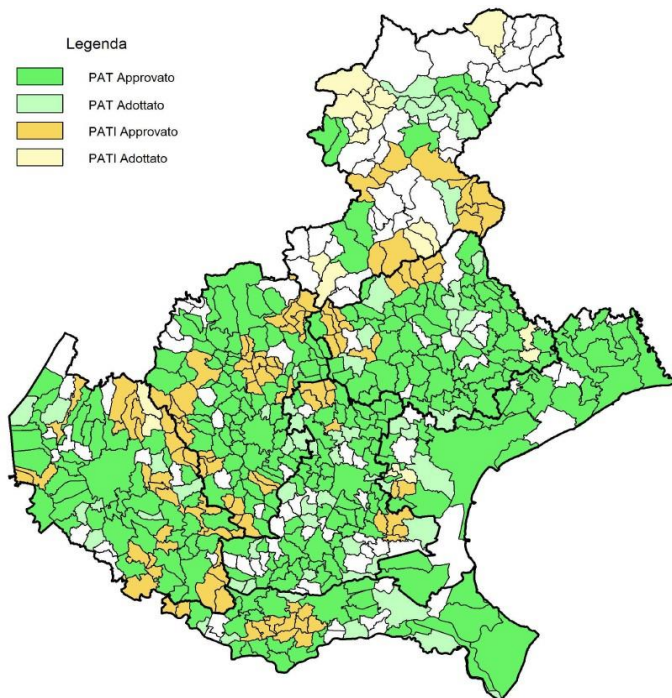


Fig.1 Stato della pianificazione di carattere strutturale in Veneto al 2016

Il risultato ottenuto nel primo decennio di applicazione della legge di riforma urbanistica è determinato sostanzialmente dai principi fondamentali contenuti nel testo normativo: responsabilizzazione delle amministrazioni comunali e contestuale riduzione delle possibilità di operare varianti ai vecchi PRG. Ruolo non secondario per il successo della riforma è da attribuire anche alla previsione di finanziamenti regionali mirati ad incentivare le iniziative intercomunali nella redazione dei piani e per l'implementazione delle banche dati alfanumeriche associate ai temi contenuti negli strumenti urbanistici.

Urbanistica e Pianificazione nel Veneto 1972-1992

Proprio perché il percorso della pianificazione regionale è in continua evoluzione, nell'ambito della redazione del PTRC è stata condotta una ricerca sulla storia dell'urbanistica in Veneto,

ricerca che è poi confluita nella pubblicazione "Urbanistica e Pianificazione nel Veneto 1972-1992"

tale ricerca non vuole essere solo una retrospettiva storica, ma vuole proporre un bilancio critico delle esperienze del passato che sia utile al tempo presente. Rappresenta quindi un'occasione per acquisire maggiore consapevolezza della nostra storia e collocarsi nel suo fluire per configurare efficacemente gli scenari futuri.

L'idea di ripercorrere, a distanza di quarant'anni, le vicende dell'urbanistica nella Regione del Veneto, a partire quindi dall'istituzione delle Regioni e dal trasferimento a queste delle funzioni amministrative in materia urbanistica, è nata nell'ambito della redazione del nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento: lo scopo era quello di promuovere una riflessione sugli aspetti e le questioni prioritarie che hanno determinato il modello di sviluppo territoriale del Veneto di allora e conseguentemente, alla luce delle trasformazioni avvenute, valutare opportunità e debolezze col fine di avviare processi decisionali coerenti ed efficaci per un buon governo del territorio.

A ben guardare la curiosità e l'interesse per un tale lavoro di analisi storica deriva in larga parte dalla vicinanza culturale con un'epoca, quella della formazione del primo PTRC che si trovava ad affrontare i problemi legati all'organizzazione territoriale di un Veneto che passava da una dimensione prevalentemente rurale ad una prevalentemente artigianale-industriale; oggi come allora, il Veneto sperimenta una fase di transizione, alla ricerca di una identità che sappia mettere a

frutto e armonizzare le energie propulsive di una realtà in forte trasformazione, turbata da difficoltà e interessi divergenti e animata da spinte culturali nuove e imprevedibili.

Ecco perché guardare indietro, al passato, e studiare il retroterra culturale che ha dato origine ad una serie di provvedimenti e decisioni politiche, oggetto del dibattito disciplinare di tutta una generazione, non può che essere utile a chi deve guardare al futuro e trarre da quella esperienza elementi di confronto e di riflessione per delle scelte di governo che sappiano rispondere ai nuovi bisogni e alle mutate condizioni socio-economiche e culturali con la consapevolezza critica della storicità di un percorso disciplinare che è lo specchio della nostra unicità.

Il bilancio di un lungo percorso di pianificazione: l'esperienza veneta

Un ruolo per il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

L'aggiornamento del PTRC costituisce l'occasione per ripercorrere, in modo critico, la vicenda della pianificazione urbana e territoriale del Veneto, anche allo scopo di indagare e interpretare la dimensione e il senso delle trasformazioni avvenute.

Dalle prime iniziative del Ministero dei Lavori Pubblici, quando furono redatti a cura del Magistrato alle Acque gli studi preparatori per il Piano Territoriale previsto dall'art. 15 della legge n. 1150 /1942, al Documento Programmatico Preliminare di assetto del Veneto, approvato nel 1974, al PRS – Programma Regionale di Sviluppo 1978/82, lungo tutta la successione delle iniziative di coordinamento delle politiche territoriali che la Regione ha assunto negli anni seguenti, si può osservare che gli strumenti di pianificazione, costantemente raccordati con la Programmazione, hanno adottato una forma coerente con l'estensione delle competenze assegnate al livello regionale.

Queste infatti, definite in modo assai restrittivo per quanto riguarda la materia urbanistica nei decreti delegati 5 e 8 del 1972, si sono andate via via ampliando, non solo per la delega di funzioni nel campo ambientale e in quello economico, sociale e infrastrutturale (particolarmente a seguito del DPR n. 616/1977), ma soprattutto per l'assegnazione di particolari compiti nel settore di tutela dei beni culturali, artistici e paesaggistici con la legge 431/1985 "Galasso", applicata nel Veneto con l'attribuzione al PTRC della cosiddetta "valenza paesaggistica e ambientale" (L.R. 9/86).

Questa attribuzione di competenze ha arricchito di contenuti il quadro delle politiche regionali, ma la crescente complessità ed articolazione dei saperi e dei soggetti coinvolti, ha indotto la Regione ad una notevole articolazione in settori distinti, il cui coordinamento richiede grande impegno e molte energie.

Si tratta di una tendenziale frammentazione degli studi e degli interventi per aree tematiche, cui si è inteso far fronte con lo strumento principale della programmazione regionale, cioè il PRS, il programma cui direttamente si correla, secondo il dettato di legge, il PTRC. La riunificazione dello spazio istituzionale, per quanto riguarda le materie territoriali, ora effettuata dalla modifica del Titolo V della Costituzione nella riforma del 2002, consente all'Ente Regione di riguardare il proprio ambito di competenza in modo unitario e quindi di ideare e sviluppare le politiche integrate di assetto e trasformazione.

La nuova ripartizione istituzionale definisce, inoltre, le modalità di inserimento dello spazio regionale, oltre che nell'ambito nazionale, anche in quello dell'Unione Europea, stabilendo le forme della cooperazione e dell'integrazione reciproca. L'evoluzione del quadro istituzionale è di interesse strategico per la nostra regione per la particolare "nodalità" del territorio veneto nel contesto continentale e mediterraneo, cioè per quel suo connaturato carattere di "terra di relazione", con cui veniva qualificato già nei documenti dei primi anni '70, carattere che ora viene esaltato e trova pienezza di significati con la caduta delle barriere che separavano l'Europa occidentale da quella orientale.

Compito del PTRC è descrivere e interpretare il ruolo del Veneto nell'ambito di questi rapporti, oltre ad assicurare il miglior funzionamento del sistema territoriale regionale.

Rispetto agli anni '70 lo scenario di riferimento appare radicalmente mutato, per il fatto che la pianificazione allora aveva il compito primario di favorire lo sviluppo, mentre ora si tratta di qualificarne gli indirizzi, ma anche perché la cultura urbanistica, all'epoca basata gerarchicamente sulle prescrizioni e sui vincoli da applicare ai livelli subordinati, punta ora sulla partecipazione, sulla cooperazione e soprattutto sulla capacità

gestionale di fare squadra con gli attori istituzionali e sociali che operano sul territorio.

Il rapporto con la Programmazione a tutti i livelli, inoltre, costituisce ora un'esigenza culturale ed operativa, da affidare a strumenti normativi e tecnici innovativi e, per loro natura, raffinati e articolati quali i "programmi integrati", la "conferenze dei servizi", le "conferenze di pianificazione" ecc.

I concetti di sostenibilità e di sussidiarietà, innestati dall'Unione Europea sul non sempre omogeneo sistema giuridico nazionale, superate le emergenze del primo avvio, consentono di procedere ad una più coraggiosa assunzione di responsabilità e di iniziative da parte delle istituzioni locali nell'ambito di una concorrente e più penetrante azione di coordinamento regionale.

A ciò si aggiunga il fatto che l'amministrazione pubblica dispone ora di una strumentazione analitica, di banche dati e di una cartografia un tempo impensabile; dotazione che permette di rappresentare, confrontare e integrare le informazioni relative alle diverse tematiche ambientali e insediative e, quindi, di meglio interpretare e governare i processi di trasformazione urbana e territoriale.

Lo stato di attuazione del PTRC vigente

Una ricognizione critica dello stato di attuazione del PTRC vigente, a diciassette anni circa dalla sua approvazione, appare opportuna non solo per individuare meriti e lacune di quel provvedimento, il primo di una Regione a Statuto Ordinario giunto all'approvazione, ma anche per migliorarne la qualità attraverso il processo di revisione che ora si è avviato.

Il piano territoriale, anzitutto, sembra avere svolto compiutamente la sua funzione di individuazione, rilevamento e tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali. Mediante l'azione combinata dei grafici e delle norme sono stati delimitati e protetti 68 ambiti per l'istituzione di parchi e riserve naturali e aree di tutela

paesaggistica e perimetrati, attraverso gli atlanti Provinciali, oltre 4500 centri e nuclei storici. Il PTRC approvato nel 1992, inoltre, integra le norme di tutela per sistemi di beni distribuiti in modo puntuale sul territorio (dalle ville venete, alle aree archeologiche, ai sistemi difensivi) con un vasto sistema a valenza storica e naturalistico-ambientale, per il quale sono state formulate direttive di tutela, ripristino e valorizzazione delle risorse, destinate ad orientare la successiva pianificazione di Regione, Province e Comuni.

Nella sua prima fase di applicazione il PTRC è stato vissuto dalle amministrazioni locali come "essenzialmente conservativo". Tale atteggiamento è risultato evidente con l'approvazione dei primi "Piani di area" e con l'istituzione dei Parchi naturali di interesse regionale, laddove è stata ravvisata un'identità tra la tutela dell'area protetta e una politica centrata sul vincolo e su altre misure di protezione giuridica, finalizzate a mantenere integro il patrimonio naturalistico e ambientale.

Già nella fase conclusiva di approvazione del Piano di area del Delta del Po, tuttavia, si è cominciato ad avvertire come decisiva per il successo del piano, l'esigenza di costruire una "condivisione" delle esigenze di tutela paesaggistica strettamente coniugate con un uso "dinamico" del territorio, abbandonando gli approcci settoriali in favore di una loro forte integrazione in uno scenario complesso e strutturato.

Con questa nuova visione si è affrontata la predisposizione degli strumenti di pianificazione delle aree naturali protette e la "seconda generazione" dei Piani di area regionali dopo il 1998. Alcuni dei più recenti sono nati, infatti, dalle volontà degli enti locali di superare il "vincolo" passivo imposto dal piano territoriale copianificando con la Regione e la Provincia le scelte di programmazione territoriale, nelle quali tutela e sviluppo non fossero termini contrapposti, ma obiettivi strettamente correlati.

Molte aree di tutela individuate nel PTRC del 1992 sono state così occasione di riflessione e di progetto, ricomprese in ambiti pianificati e disciplinati da Piani di area vasta, alcuni già approvati, altri adottati e altri ancora in corso di elaborazione. Al sistema delle aree di tutela paesaggistica individuato nel PTRC si è successivamente affiancato, come approfondimento o nuova conterminazione, il complesso degli ambiti individuati in seguito all'applicazione delle specifiche direttive comunitarie per la salvaguardia della biodiversità nel territorio degli Stati membri.

L'enfasi posta a livello internazionale sul tema della biodiversità, concretizzatasi nell'ambito dell'Unione Europea con l'emanazione della direttiva 92/43/CEE, ha arricchito il concetto di tutela degli ambiti più importanti dal punto di vista naturalistico.

La proposta relativa ai siti di importanza comunitaria (S.I.C.) e alle zone di protezione speciale (Z.P.S.), elaborata dalla Regione Veneto per il Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio, si configura come una integrazione coerente con le scelte operate allora dal PTRC.

La gestione a livello regionale del complesso dei siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciale, del resto, non può prescindere da un concreto rapporto con la pianificazione territoriale, quale importante strumento per garantire la coerenza della maglia ecologica europea e lo sviluppo di un sistema di reticolarità ambientale, elemento prioritario nelle scelte relative alle trasformazioni ed agli assetti territoriali.

La sinossi dei vari vincoli di settore e delle diverse tutele, rappresentata nei grafici in scala 1:50.000 del PTRC, costituisce tuttora l'Atlante imprescindibile per caratterizzare le normative per il buon governo dello spazio regionale e per conseguire un reale controllo delle trasformazioni, con particolare riferimento al territorio rurale. E' infatti nel territorio rurale, il più sottoposto alla pressione insediativa negli ultimi decenni, che si

decide una parte significativa dell'assetto spaziale del Veneto.

Su questo tema il PTRC non ha conseguito gli scopi che pur si proponeva, anche perché la sua azione di indirizzo e di qualificazione è stata contrastata da leggi settoriali, quale la LR n. 24/1985, dedicata alla edificabilità nelle zone agroforestali, o la LR n. 11/1987, che ha stabilizzato, se non addirittura incrementato, il "diffuso" produttivo situato al di fuori delle zone specificamente destinate.

Nello stesso tempo l'edificazione sparsa lungo la rete viaria, nei territori aperti e nelle aree periurbane, ha costruito un nuovo paesaggio, profondamente diverso e lontano da quello ereditato.

A fronte della buona salvaguardia di una consistente parte del patrimonio culturale e ambientale, che può essere annoverata tra i successi dell'azione di piano, dobbiamo riconoscere, dunque, che rilevanti parti del territorio, soprattutto nelle aree più dinamiche economicamente, hanno assorbito risorse ed accumulato problemi che sono davanti a noi, come temi per il nuovo PTRC.

Se il controllo costante e rigoroso da parte della Regione del dimensionamento dei PRG ha consentito di contenere le spinte verso il sovradimensionamento residenziale, non altrettanto efficaci sono stati la prevenzione e il controllo per le aree destinate all'industria ed in genere alle attività produttive, pur in presenza di una specifica normativa a contenimento delle stesse del Piano territoriale regionale vigente.

Con riferimento alle strutture insediative a grande scala, infine, pur nella sostanziale unitarietà di funzionamento dell'articolazione metropolitana regionale, si sono andate distinguendo, come ha ben previsto il PTRC, tre grandi aree di aggregazione insediativa, rispettivamente attorno alla cerniera veronese, lungo la direttrice pedemontana e nella zona centrale.

Si tratta di zone nelle quali le trasformazioni dell'assetto fisico si sono caratterizzate in modo particolare, tanto da richiedere una visione penetrante specifica, che la normativa indifferenziata non può consentire.

E' in queste zone che si è andata progressivamente concentrando la congestione in tutti gli aspetti della mobilità.

Il PTRC del 1992, assieme al correlato PRT, aveva previsto questo pericolo ed aveva coerentemente proposto un complesso di azioni di riassetto e sviluppo sia della rete ferroviaria (SFMR, AV, tram urbani, ecc.), che di quella autostradale e stradale in genere, affinché il sistema delle infrastrutture fosse in grado di rispondere alla crescente domanda.

I tempi di attuazione o di avvio dei diversi programmi, più lunghi del previsto e le viscosità determinate dall'edificazione sparsa e da problemi di impatto, hanno rallentato la realizzazione di molte delle opere previste, con effetti negativi spesso paralizzanti.

A conclusione si può rilevare che il PTRC vigente ha garantito la salvaguardia di ampi spazi aperti, anche attraverso i PRG che, disponendo di quadri di riferimento adeguati, hanno potuto indicare le necessarie azioni di protezione delle preesistenze di qualità; più limitata è stata la sua incidenza sul processo di trasformazione insediativa.

Ambiti corredati da disciplina attuativa	
Piani di Area approvati	6 Valli Grandi Veronesi 65 Palude del Busatello
1 Massiccio del Grappa 25 Massiccio del Grappa	
2 Delta del Po 24 Delta del Po 68 Foce dell'Adige (parte)	Parchi istituiti
3 Laguna e Area Veneziana (P.A.L.A.V.) 1 Altino 3 Le Mure 23 Laguna di Venezia 41 Medio Corso del Piave (parte) 44 Laguna del Morto (parte) 68 Foce dell'Adige (parte)	1 Parco Regionale dei Colli Euganei 18 Colli Euganei
4 Tonezza - Fiorentini 28 Altopiano di Tonezza-Fiorentini	2 Parco Naturale Regionale della Lessinia 15 Lessinia
5 Quadrante Europa 54 Palude del Feniletto 55 Sguazzo di Rivalunga 57 Palude Pellegrina	3 Parco Naturale Regionale delle Dolomiti d'Ampezzo 8 Dolomiti d'Ampezzo
6 Auronzo - Misurina 14 Antelao, Marmarole e Sorapis (parte) 29 Dolomiti di Sesto, Auronzo e Comelico (parte) 33 Bosco della Digola, Brentoni, Tudaio (parte) 47 Lago di Misurina	4 Parco Naturale Regionale del Fiume Sile 22 Fiume Sile
7 Fontane Bianche 63 Fontane Bianche di Lancenigo	5 Parco Naturale Regionale del Delta del Po 24 Delta del Po
8 Palude del Brusà 66 Palude del Brusà	6 Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi 11 Dolomiti Bellunesi
9 Transfrontaliero Comelico - Ost Tirolo 29 Dolomiti di Sesto, Auronzo e Comelico (parte) 45 Val Visdende	
10 Montello 41 Medio corso del Piave (parte)	Parchi e riserve di interesse locale approvate
15 Monti Berici 38 Colli Berici 38 Lago di Fimon	38 Lago di Fimon
18 Pianure e Valli Grandi Veronesi 4 Castello del Tartaro	43 Parco dei fiumi Reghena, Lemene e dei laghi di Cinto
	48 Serrai di Sottoguda
	53 Bosco di Gaiarine (ex Bosco Zacchi)
	58 Palù del Quartier del Piave
	62 Bosco di Dueville
	63 Fontane Bianche di Lancenigo
	64 Palude di Onara
	65 Palude del Busatello
	66 Palude del Brusà
	Ambiti privi di disciplina attuativa ma soggetti a tutela ambientale
	Rete Natura 2000
	9 Monte Pelmo

10 Monte Civetta
12 Marmolada Ombretta
14 Antelao, Marmarole e Sorapis (parte)
16 Pasubio, Piccole Dolomiti, Monte Summano
17 Bosco del Cansiglio (parte)
20 Medio Corso del Brenta
26 Laguna di Caorle (Valle Vecchia)
27 Altopiano dei Sette Comuni
29 Dolomiti di Sesto, Auronzo e Comelico (parte non ricadente nel PdA Comelico - Ost Tirolo e PdA Auronzo Misurina)
30 Monti Cridola - Duranno
31 Val Tovanello e Bosconero
33 Bosco della Digola, Brentonio, Tudaio (parte non ricadente nel PdA Comelico - Ost Tirolo)
34 Monte Dolada
35 Val Gadena, Calà del Sasso e Complessi di Ponte Subiolo
41 Medio Corso del Piave (parte non ricadente nel PdA Montello e P.A.L.A.V.)
42 Ambito fluviale del Livenza
44 Laguna del Morto (parte non ricadente nel P.A.L.A.V.)
46 Valli di Gares e S. Lucano
49 Masiere e Lago di Vedana
50 Torbiera di Lipoi
59 Bosco di Cavalier
60 Bosco di Cessalto
61 Bosco di Lison
Ambiti privi di disciplina attuativa
Ambiti di interesse archeologico
2 Le Motte
5 San Matteo al Castello
7 Antica strada d'Alemagna, Greola e Cavaliera

Ambiti di interesse naturalistico-ambientale
13 Monte Baldo (parte non ricadente in Rete Natura 2000)
17 Bosco del Cansiglio (parte non ricadente in Rete Natura 2000)
21 Ambito fluviale del Mincio
32 Val d'Assa
39 Anfiteatro morenico di Rivoli
40 Monte Moscal
41 Medio Corso del Piave (parte non ricadente nel PdA Montello, P.A.L.A.V. e Rete Natura 2000)
67 Laguna di Caorle (ad esclusione di Valle Vecchia), Valle Altanea, Valli e Pineta di Bibione (parte non ricadente in Rete Natura 2000)

L'esperienza dei piani territoriali di area vasta

L'esperienza dei piani territoriali di area vasta della Regione Veneto può essere letta come un percorso di pianificazione all'interno di un contesto in parte determinato – lo stesso PTRC ne consente e ne suggerisce l'applicazione – in parte connotato dalle esigenze manifestate dalle autonomie locali per dare risposta a domande emergenti e in continua trasformazione, oltre che per dare significato ad una progettualità volta a riconoscere ed esaltare l'articolazione e le specificità del contesto regionale policentrico.

Nel tempo si è andato evidenziando sempre più come uno sviluppo equilibrato e sostenibile del territorio si può coltivare solo attraverso una politica di alleanze con i soggetti istituzionali, e tutti gli operatori interessati, per organizzare e attuare progetti orientati da obiettivi condivisi. In particolare emerge la necessità di superare il concetto di gerarchia a favore di quello di cooperazione fra soggetti di pianificazione con competenze istituzionali diverse.

In tutti i casi si è cercato di favorire il riconoscimento delle identità dei sistemi urbani e territoriali e di confrontare tutti gli attori istituzionali in una logica di "competitività equilibrata" e di sostenibilità locale e complessiva.

L'opportunità densa di possibili aperture nei confronti dell'efficacia dei piani è stata rappresentata dal tentativo sistematico di "mettere in rete" vocazioni e risorse naturalistico-ambientali, culturali, produttive, infrastrutturali, turistiche, nella consapevolezza, maturata nel percorso, che solo il superamento dei confini, e un sistema di concertazione delle scelte, consentono di realizzare azioni di governo del territorio sempre più efficaci rispetto al soddisfacimento delle esigenze della collettività.

La co-pianificazione o "amministrazione condivisa" esalta il ruolo e la responsabilità delle autonomie locali, coinvolte direttamente e pariteticamente nella coalizione decisionale e, d'altro canto, porta al

superamento del ruolo gerarchico-istituzionale della Regione, chiamata a condividere esigenze e sollecitazioni di realtà territoriali, non sempre interpretabili con una "visione lontana".

In una prospettiva in cui il ruolo dei diversi soggetti istituzionali non è rigido, ma flessibile e non sempre predeterminato, il governo del territorio richiede nuovi approcci, che affrontino problemi e obiettivi in un'ottica di "mediazione" fra globale e locale.

E' all'interno di questa mediazione esperta che è stato creato lo spazio d'incontro e la definizione delle politiche di sistema territoriali, necessarie per dialogare e avere peso nei rapporti con lo Stato e la Comunità Europea.

Piani di area approvati		
1 Massiccio del Grappa	PCR 930 del 15/6/94	BUR n.63 del 02/08/94
2 Delta del Po Variante 1 Variante 2	PCR 1000 del 5/10/94 DCR 15 del 16/04/03 DGR 2354 del 08/08/08	BUR n.101 del 29/11/94 BUR n.49 del 20/05/03 BUR n.81 del 30/09/08
3 Laguna e Area Veneziana (P.A.L.A.V.) Variante 1	PCR 70 del 09/11/95 DCR 70 del 21/10/99	BUR n.8 del 26/01/96 BUR n.108 del 14/12/99
4 Tonezza - Fiorentini Variante 1 Variante 2	PCR 192 del 29/11/96 DCR 60 del 30/07/99 DGR 4233 del 29/12/09	BUR n.6 del 21/01/97 BUR n.77 del 07/09/99 BUR n.14 del 16/02/09
5 Quadrante Europa Variante 1 Variante 2	DCR 69 del 20/10/99 DCR 61 del 17/11/03 DGR 3446 del 07/11/06 DGR 3955 del 12/12/06	BUR n.103 del 30/11/99 BUR n.124 del 30/12/03 BUR n.102 del 24/11/06 BUR n.6 del 16/01/07
Variante 3 Variante 4	DGR 2927 del 19/09/06 DGR 828 del 15/03/10	BUR n.124 del 30/12/03 BUR n.31 del 13/04/10
6 Auronzo - Misurina	DCR 61 del 30/07/99	BUR n.77 del 07/09/99
7 Fontane Bianche	DCR 19 del 09/03/99	BUR n.37 del 27/04/99
8 Palude del Brusà	DCR 9 del 15/03/02	BUR n.41 del 23/04/02
9 Transfrontaliero Comelico - Ost Tirolo Variante 1 Variante 2 Variante 3	DCR 80 del 17/09/02 DCR 33 del 29/07/03 DCR 11 del 21/02/07 DGR 926 del 05/07/11	BUR n.105 del 29/10/02 BUR n.82 del 02/09/03 BUR n.30 del 27/03/07 BUR n.55 del 26/07/11
10 Montello Variante 1	DCR 36 del 31/07/03 DCR 1425 del 16/05/06	BUR n.82 del 02/09/03 BUR n.53 del 13/06/06
15 Monti Berici	DCR 31 del 09/07/08	BUR n.66 del 12/08/08
18 Pianure e Valli Grandi Veronesi	DCR 108 del 02/08/12	BUR n.68 del 21/08/12
Piani di area adottati con salvaguardia scaduta		
13 Prealpi Vittoriesi ed Alta Marca	DGR 3855 del 13/12/05	BUR n.7 del 20/01/06
17 Garda - Baldo	DGR 827 del 15/03/10	BUR n.28 del 02/04/10
19 Medio Corso del Piave	DGR 826 del 15/03/10	BUR n.28 del 02/04/10
Piani di area in elaborazione		
18 Variante 1 - Pianure e Valli Grandi Veronesi		

Piani Territoriali Provinciali: esperienze e prospettive

Le Province nelle esperienze di piano hanno dovuto definire, in via preliminare, quali politiche affrontare e il metodo più adeguato per trascriverle in termini efficaci sul territorio.

La redazione dei Piani Territoriali Provinciali, negli anni tra il '90 e il 2000, ha portato le Province a scelte che presentano delle costanti e delle varianti originali.

Tra le costanti si possono segnalare:

- la centralità delle tematiche paesaggistiche e ambientali, intese non come emergenza, ma come struttura e guida per la progettazione del territorio;
- il piano Provinciale come strumento di coordinamento della pianificazione comunale;
- le problematiche connesse ai servizi di scala superiore.

Più complessa risulta la definizione degli obiettivi specifici assunti da ciascuna Provincia; questi attengono essenzialmente:

- ai problemi di rivitalizzazione dei centri minori;
- alle modalità di alleggerimento della polarizzazione sui capoluoghi;
- alle problematiche infrastrutturali;
- al turismo;
- all'agricoltura e all'agroindustria;
- al rapporto industria/ambiente.

Il passaggio dalla definizione degli obiettivi e degli interventi, alla territorializzazione delle politiche, pone la questione a "quale territorio" le Province possano e debbano fare riferimento. Le recenti modifiche istituzionali, da un lato, e l'apertura dei mercati, dall'altro, fanno emergere nuovi protagonisti, rompendo logiche e gerarchie consolidate e facendo entrare in campo nuove aree e nuovi scenari geopolitici.

Questione certamente complessa se si considera l'evoluzione in atto tra il sistema Veneto e

l'orizzonte delle sue relazioni, "esterne" ed "interne".

La costruzione logica e istituzionale del piano può orientarsi allora non più secondo uno schema basato su verifiche, controlli e approvazioni, ma verso uno spazio comune di discussione e valutazione di obiettivi qualitativi, che possono e debbono essere perfezionati da ciascun attore istituzionale, secondo la propria competenza ed esperienza.

Queste procedure sono state sperimentate nel quadro del sistema di co-pianificazione attivato tra Regione, Province e Comuni relativamente alla pianificazione di area vasta e hanno certamente permesso di acquisire e sviluppare un metodo, un linguaggio, una credibilità e affidabilità e, in sintesi, un know how ampiamente riconosciuto.

La maturazione di scelte, avvenuta all'insegna di una responsabilizzazione condivisa, ha evidenziato come l'attenzione della comunità non sia rivolta solo alle grandi opere infrastrutturali o agli insediamenti produttivi e commerciali, ma anche, in generale, alle capacità di gestire la complessità di processi insediativi, concentrati o diffusi, di nuovo impianto o, più ancora, di trasformazione di tessuti dismessi o degradati.

In questa prospettiva non sono state solo le Province ed i Comuni ad avere spazio per proporre e promuovere progetti e iniziative, ma anche chi opera nella produzione di servizi e forniture di interesse pubblico dimostra di essere in grado di progettare e proporre.

Così come il progetto regionale deve nascere su orizzonti ampi, anche le strategie per il territorio della Provincia hanno la necessità di guardare oltre i propri confini e di cogliere, al proprio interno, i processi, le tensioni, i limiti, i fattori che condizionano lo sviluppo locale, pensando a progetti strategici che trovino coerenza ed efficacia entro uno scenario territoriale condiviso.

Le prospettive del PTRC

La redazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento è un percorso lungo, in cui ci sono state accelerazioni e pause dovute ai diversi momenti socioeconomici e politico-amministrativi che nel tempo si sono succeduti.

La "società liquida" non si adegua alla forma del piano, spesso come un'onda di piena la sommerge, altre volte si ritira e con la bassa marea fa emergere un territorio violato, ferito.

Il PTRC non può essere dunque uno strumento "perfetto", con una sola via da percorrere per raggiungere il "Veneto ideale", ma la traccia di molti sentieri che attraversano il territorio e mettono in relazione tra loro parti diverse della comunità veneta con l'obiettivo che la conoscenza e contaminazione dei luoghi e dei saperi trovi nella strategia della resilienza il metodo per procedere nello sviluppo armonico della regione.

In quest'ottica è la valorizzazione dell'identità storico-culturale, il concetto chiave del piano.

Questo percorso parte da lontano, dai racconti di Meneghello e Zanzotto, e il PTRC del 1992 ne è una traccia indelebile con la sua complessa struttura di tutele paesaggistiche articolate per competenze regionali, provinciali e degli enti locali e la sua complessa attuazione con oltre 20 piani d'area che coprono circa il 40% della superficie regionale.

Negli anni '80 la chiave di lettura del territorio in rapporto allo sviluppo socioeconomico era di tipo "ambientale", è questa la parola che il PTRC vigente utilizza come articolazione dei diversi sistemi morfogenetici e socioeconomici del Veneto.

È una analisi che si fonda sui principi dell'ecologia e che contaminandosi con la disciplina urbanistica importa i temi della naturalità/biodiversità dentro il linguaggio delle norme tecniche tipico del piano territoriale.

Questo processo tende a dare "certezze conformative" al piano ma non costituisce quel sistema di relazioni tra oggetti fisici e materiali e l'immaterialità della loro percezione.

Un mondo di separatezza tra i "vincoli" e i cittadini, tra la comunità e i suoi luoghi identitari.

Questo processo, appare spesso come una "sottrazione di valore" al territorio: dove non posso fare non ha valore. L'idea in quegli anni era di una crescita continua i cui limiti erano dati solo dalla capacità del fare.

La costruzione di una scena europea e un processo planetario di globalizzazione hanno indotto a riflettere su come il tema della pianificazione di area vasta, regionale, non possa utilizzare solo una disciplina fatta di regole e forme ma debba articolarsi per scenari e relazioni.

È così che prende forma il nuovo PTRC dal 2004 in poi. Supera la forma del progetto urbanistico territorialmente definito per approdare ad un sistema articolato di rappresentazione delle componenti della comunità veneta su cui la Regione ha titolo di governo, di indirizzo o di orientamento.

Essendo concepito, nella legge urbanistica regionale come il piano di coordinamento, il PTRC "parla" di tutti i piani regionali ma non è ad essi sovraordinato e quindi ne richiama i contenuti e le strategie, le tavole sono quasi un'allegoria della pianificazione, un documento che rappresenta senza essere cogente, che suggerisce di interpretare le "indicazioni normative".

È il percorso che si dichiara sin dal 2004 di voler intraprendere, quello del piano processo, ovvero di un piano di "scenari" che si realizzano con gli accadimenti ossia i progetti strategici, cioè le azioni competitive regionali.

Il PTRC adottato nel 2009 fa anche un salto di qualità ulteriore integrando la visione "ambientale" del 1992 con la valorizzazione paesaggistica degli

elementi identitari di cui la comunità territoriale intende avere cura.

È un cambio di prospettiva epocale, ma è un nuovo capitolo dello stesso racconto di pianificazione veneta.

A questo capitolo statutario il PTRC aggiunge due dichiarazioni di strategie territoriali:

- Montagna del Veneto;
- Città motore del futuro;

Porre al centro delle politiche territoriali regionali la montagna e la città è la dichiarazione di assumere le due grandi criticità venete come elementi fondativi del Veneto che verrà.

Operare perché la montagna veneta diventi un luogo di sviluppo socioeconomico ponendo a valore il suo ecosistema e il paesaggio patrimonio dell'UNESCO è la sfida che la ricca e laboriosa comunità veneta lancia con il PTRC sulla base delle seguenti indicazioni.

- lo sviluppo dell'attività economica industriale e turistica, mediante l'incentivazione dell'imprenditoria giovanile, anche al fine di assicurare la permanenza delle popolazioni, quale garanzia di presidio e tutela del territorio;
- la permanenza dei servizi e delle attività produttive quali elementi indispensabili alla vita della comunità e per assicurarne la competitività;
- la cura e la manutenzione del paesaggio agrosilvopastorale quale serbatoio di biodiversità ed elemento fondamentale dell'identità locale;
- la continuità delle espressioni culturali e materiali delle comunità.

Assumere la città come "motore del futuro" significa passare gradualmente da una visione policentrica del sistema insediativo ad una struttura a rete e nodi. Dichiarare che il Veneto senza metropoli è un modello territoriale unico costruito su una rete territoriale del sistema insediativo che ha più gerarchie ma in cui ogni singolo aggregato abitativo è in grado di dialogare, con propri percorsi, con tutti i livelli della rete.

È esattamente un modello materiale e sociale del web in cui tutti sono connessi o collegabili con itinerari e velocità diverse. Si sceglie dove stare, dove vivere e questo in una società "liquida" e sempre più globale è la risorsa più grande, ma pone anche la responsabilità del rispetto dei luoghi e delle relazioni, quindi il principio della resilienza.

Infatti anche la "dispersione" ha un limite e con la legge regionale 14/2017 si è avviato il processo di assunzione del limite che troverà applicazione con l'armonizzazione del sistema

programmatico-pianificatorio locale alle valenze paesaggistiche e al contenimento del consumo di suolo.

Ecco quindi che il PTRC diviene lo scenario di riferimento del progetto Veneto.

La revisione del PTRC punta a raccontare il Veneto che verrà, valorizzando i paesaggi e le identità, e indicare il quadro operativo su cui le comunità e i diversi attori economici e sociali dovranno relazionarsi fissandone le modalità e le tempistiche. Questa è l'occasione per mettere a sistema, in un unico documento e con una visione integrata, la tutela e lo sviluppo del territorio regionale, per prefigurare il Veneto in cui vorremmo vivere nel 2030.

Il nostro Veneto, oggi, è quello dei Belli, Buoni e Benfatti (BB&B): beni finali di fascia medio-alta dei settori alimentare, arredamento, abbigliamento e tessile casa, calzatura, occhialeria e oreficeria-gioielleria, che registrano una crescita di vendite all'estero del 6% con 17,2 miliardi di euro: il 30% dell'export complessivo.

Prodotti e territorio, mai come in questo momento, sono integrati in un processo di riconoscimento identitario e di valorizzazione economica attraverso una formula che vede al crescere della bellezza dei luoghi aumentare il valore (le richieste) del prodotto e contestualmente la ricerca stessa del luogo di produzione accresce la domanda di fruizione di quel territorio offrendo opportunità di sviluppo economico.

Il Veneto è un territorio che in poche decine di chilometri racchiude vette dolomitiche e lagune, entrambe riconosciute dall'Unesco come Patrimonio dell'umanità, lo spazio collinare pedemontano e le grandi estensioni agricole della bonifica, i grandi fiumi e i grandi laghi, in cui vivono cinque milioni di persone che ospitano 60 milioni di turisti ogni anno, in cui ci sono centinaia di centri storici e migliaia di antiche ville, ma anche centinaia di centri commerciali e di zone industriali, in cui il reticolo stradale che si sviluppa per migliaia di chilometri è un unico sistema insediativo che tiene assieme le case rade della zona rurale, i piccoli borghi, i paesi e le città.

Come investire, dunque, in questo territorio? È necessario che ogni risorsa sia spesa in un quadro coerente di obiettivi, questa "vision" è il Veneto che ci piacerebbe abitare. Un Veneto da vivere e da mostrare, un territorio in cui la produzione industriale (un terzo del valore aggiunto regionale) e quella agroalimentare (unico settore in crescita con un 1,4% di valore aggiunto nell'ultimo anno) sono inserite in un bel territorio, in un paesaggio di cui si riconosce l'identità, in cui si sta bene e si è orgogliosi di vivere.

Il Veneto come un parco: il "Veneto Parco" forse è una visione ambiziosa, ma sicuramente necessaria se si vuole pensare i grandi sistemi regionali con un'unica visione e regia. L'idea di Parco come sistema territoriale di relazioni economiche è già attivo in Regione con diverse tipologie: i parchi scientifico-tecnologici, i parchi agroalimentari, i parchi commerciali, i parchi turistici, i parchi naturali, i parchi letterari. Sono tutte iniziative che propongono di organizzare dei sistemi economici, ambientali e culturali, presenti nei territori, affinché traggano valore dalla loro integrazione attraverso la tutela e la valorizzazione delle specificità che li caratterizzano.

L'idea di Parco, dunque, può essere il modello di sviluppo sostenibile e di messa a valore del patrimonio culturale e ambientale veneto; ma

anche come motore di una diffusa rigenerazione dei territori e degli insediamenti urbani e industriali o commerciali. Il Veneto può essere raccontato per ambiti identitari territoriali: le Dolomiti, le Prealpi, lo spazio pedemontano, i colli, l'alta pianura, la pianura centrale, la bassa pianura e la costa.

Il Piano deve assumere i valori economici e sociali delle identità locali presenti nei singoli ambiti e sostenendone le relazioni su scala nazionale e internazionale, al fine di mettere in rete le diverse specificità territoriali, sia quelle agroalimentari, sia quelle manifatturiere, sia quelle culturali, turistiche e ricreative, perché tutte siano parte della vision del "Veneto Parco", una strategia di rigenerazione di tutto il nostro territorio.



I fondamenti del buon governo del territorio RIFLESSIONI DEI PROTO PER IL PIANO TERRITORIALE DEL VENETO

Assessorato al Territorio, Cultura e Sicurezza
Area Tutela e Sviluppo del Territorio
Direzione Regionale Pianificazione Territoriale



Assessorato al Territorio, Cultura e Sicurezza
Area Tutela e Sviluppo del Territorio
Direzione Regionale Pianificazione Territoriale

Copyright 2009@ Regione del Veneto
Tutti i diritti sono riservati















Nato ad Oderzo, l'antica Ob Terg venetica, nel 1937, è professore ordinario di Sociologia dei processi culturali nell'Università Ca' Foscari di Venezia.

Le sue ricerche riguardano il rapporto tra persistenza culturale e mutamento sociale. Ha applicato le sue analisi alle comunità locali nelle Venezie, e, con ricerche sul campo, alle presenze venete in Australia, America Latina, America del Nord, e vari Stati europei. Membro di numerose Istituzioni culturali, è presidente del Comitato scientifico della Fondazione Giuseppe Mazzotti per la Civiltà Veneta, e direttore della Collana sulle culture popolari venete per le cure della Regione Veneto e della Fondazione Giorgio Cini di Venezia. Per l'insieme delle pubblicazioni e il curriculum completo, si rinvia al sito: www.uldéricobernardi.it.



Ulderico Bernardi



per una valutazione globale dell'ambiente

Tra natura e cultura: significato d'una evoluzione

La storia della cultura umana è anche emancipazione dai vincoli posti dalla natura. Senza nulla concedere agli schemi deterministi, che in altri tempi pretendevano di stabilire un ordine gerarchico tra l'ambiente e i comportamenti umani, va tuttavia richiamato il vincolo di interazione tra l'agire degli uomini e l'ambiente cui appartengono. Nodo cruciale di un rapporto che necessita d'un approccio integrale. Dove lo scenario naturale, del tutto antropizzato nelle nostre realtà, è parte significativa del sistema culturale in esso insediato.

Ogni comunità locale investe le sue risorse simboliche nell'ambiente in cui si radica, accumulando nelle generazioni un patrimonio di riferimenti che delimitano il suo territorio: lo spazio dove esercita l'autorità e custodisce la memoria collettiva. L'uomo costruttore di cultura, in quanto tale non può comunque sottrarsi alla dimensione della naturalità, dove si manifestano le azioni e le reazioni autonome della natura. Tra questi due ambiti si rigenera o degenera la condizione umana. In ogni tempo.

Al presente, una pluralità di fenomeni sociali negativi, con l'emergere di situazioni di anomia e di angoscia esistenziale, denunciano da tempo il grado di sofferenza collettiva e individuale nei rapporti tra natura e cultura. La "normalità" dell'equilibrio necessario, continuamente riproposto e riconquistato, viene sostituita dall'arroganza di chi non accetta alcun vincolo, né sacro né profano.

Eppure, la consapevolezza di quanto sia inestricabile e vitale



l'intreccio di relazioni simboliche e materiali stabilite dall'umanità con l'ambiente fin dalle origini, accomuna sensibilità diverse. Filosofi, poeti, narratori, scienziati, non mancano di sollecitare a una visione meno arida e più profetica del rapporto tra culture e luogo d'insediamento.

Sembra opportuno raccogliere, tra molte, quella proposta da un grande studioso dei fenomeni legati alla dimensione del sacro, il romeno Mircea Eliade. Suo è il concetto di autoctonia, come sentimento di solidarietà mistica con la terra natale, da non confondere con il sentimento profano di amor di patria o per la provincia, né con l'ammirazione per il paesaggio familiare o con la venerazione per gli antenati sepolti da generazioni attorno alle chiese dei villaggi. Un'esperienza, sostiene lo storico delle religioni, avvertita nel sentirsi gente del luogo, un sentimento di struttura cosmica che supera di molto la solidarietà familiare ed ancestrale.

Una sensazione che riverbera ancora nelle pagine e nelle rime di scrittori e poeti, anche contemporanei, espressione della Venezia storica e del Friuli, come Fulvio Tomizza, Mario Rigoni Stern, Carlo Sgorlon, Ferdinando Camon, Giacomo Noventa, Andrea Zanzotto o altri. La forza vibrante delle loro rappresentazioni viene anche dall'immediatezza speculare che trasmettono nell'identificarsi con i contorni ambientali. Non lasciandosi imprigionare dall'autoreferenzialità dell'umano bensì allargando problematicamente i riferimenti all'insieme delle creature e alle esigenze dell'ambiente che è loro proprio, parte integrante di un'appartenenza segnata da specifici tratti naturali e storici. La visione di questi testimoni del tempo si applica in termini alti all'azione della Persona nella Comunità d'appartenenza, tra la radicalità del locale e l'universalità umanistica del senso di appartenenza, infine congiunte da una motivazione etica profonda. Quella stessa che agita molti movimenti giovanili, nella riscoperta del carattere sacro della vita, e più in generale del creato, opponendosi alla banalizzazione della storia e alla riduzione a conformità delle culture.

14

Vengono da questi autori, come da molti studiosi che applicano la loro intelligenza allo studio delle culture umane attraverso il tempo, suggestioni che rimettono in discussione molte certezze economiciste e tecnocratiche. Una nuova consapevolezza comparativa delle prospettive mondiali, resa possibile dall'avanzamento tecnologico e dalla tensione all'ideale, porta molti giovani contemporanei a ridiscutere le modalità e il senso dell'avanzamento collettivo, in favore d'uno sviluppo sostenibile, dove scelte economiche e progettazione scientifica sappiano maturare in sintonia con la valutazione della salvaguardia dell'ecosistema.

E l'agire politico dei governanti, a ogni livello, trovi il suo fondamento nei valori perenni che assicurano il soddisfacimento dei bisogni essenziali dell'umanità. Ora e sempre rappresentati, secondo scienziati sociali spiritualisti, dal pane quotidiano e dalla legge morale. Mai disgiungibili. L'uno conquistato secondo le diverse forme che l'intelligenza umana rende possibili nella successione delle generazioni, l'altra ancorata all'Origine e rispettata nella sua perpetuità. In altri termini, ricercando e restaurando l'equilibrio tra le opzioni offerte dal mutamento sociale e le aspettative antropologiche connesse alla persistenza culturale.

Solo in questo modo non viene azzerato il valore di continuità, alla base di ogni società stabile, dove si appaga anche il bisogno di fedeltà alla propria comunità di destino, il tradere non degenera in tradire, e l'identità personale, culturale, sociale, non viene stravolta e amputata dei suoi riferimenti comunitari, con tutti i costi umani e le pesanti conseguenze ecologiche che ne conseguono.

Le relazioni umane e l'ambiente d'appartenenza.

L'arcaico, ha scritto l'antropologo americano Victor Turner, può essere contemporaneo come la fisica nucleare. Proposizione molto efficace per richiamare aspettative umane su cui troppo spesso si sorvola. Ora, come nelle società remote, la persona desidera vivere in



un mondo saldamente ancorato a valori condivisi, partecipando ad azioni collettive che diano significato al suo esistere. Il disorientamento, l'inquietudine esistenziale, il vero e proprio sradicamento che tormentano le nostre comunità, sono altrettanti indici d'una condizione umana che sente aggrediti i meccanismi profondi delle sue culture. .

Non è affatto scontato che una società iper-tecnologica debba sempre avere un rapporto sconsiderato con l'ambiente. Si può fare l'esempio del Giappone, dove l'amore per la natura, nelle tante forme del contemplare boschi e singoli alberi in piena fioritura, nei colori autunnali delle foglie o quando sono spogli, palesa una consapevolezza profonda del divenire, della precarietà dell'essere, del sito come monumento culturale su cui orientare le generazioni, nella fedeltà alla propria cultura.

Il paesaggio costruito, conciliando natura e cultura, è un fattore culturale estremamente significativo. Nel mondo industrializzato, uno degli ambiti problematici di maggiore tensione, con riferimento alle prospettive di sviluppo è costituito dai problemi connessi, in via diretta e indiretta, all'uso dell'ambiente. Concetto complesso, dove confluiscono risorse naturali e valenze simboliche. Tutte indispensabili all'esistenza umana. Vale la pena, dunque, di dedicare sempre qualche riflessione alle ricadute ambientali dei fenomeni politici, economici e sociali, nel divenire tecnologico e comunicativo, nello scenario della complessa sollecitazione innescata dai processi di mondializzazione contemporanea.

Alle devastazioni ambientali corrispondono puntualmente disastri ecologici e degenerazioni nelle relazioni umane. Sia su piano locale che in quello globale. I due aspetti sono inscindibili, e in altri tempi questo vincolo era accettato pienamente, in una visione del fare dove le esigenze tecniche, le pratiche innovative, e i bisogni culturali legati alla tradizione, andavano soddisfatte insieme.

Prima di gettare il suo ponte tra l'una e l'altra riva, il pontifex romano sacrificava agli dei del

fiume, chiedendo perdono per la trasgressione che avrebbe compiuto. Lo imponeva una visione sacralizzata della natura. Che tuttavia non frenava le trasformazioni. Che troveranno sempre degli oppositori.

Quando, ventidue secoli fa, la Venezia conobbe la civiltà di Roma e il territorio venne riquadrato nelle centuriazioni, ci saranno certamente stati dei veneti che saranno insorti contro il mutamento del loro ambiente. Magari sostenendo che i legionari insediati nel graticolato cancellavano i loro territori di caccia. Un millennio e mezzo dopo, tra Settecento e Novecento, all'epoca delle grandi bonifiche, dai colli Euganei alla gronda lagunare, al Polesine, al basso Friuli, per aumentare le terre coltivabili, si sarà manifestata l'insofferenza di chi praticava ogni giorno la palude per cacciare e raccogliere. Dagli archivi dello Stato Veneto risulta un plurisecolare carteggio fra alcune comunità della Bassa Padovana e i Pregadi della Serenissima, ai quali si rivolgevano appelli perché le bonifiche venivano a compromettere antichi diritti di pesca, raccolta e pascolo vallivo. Ma da quelle scelte la terra veneta e le popolazioni ebbero migliore salute e bellezza.

Progettualità tecnica e fondamento di valori, per trovare una loro coerenza hanno bisogno di sapienzialità, non solo di professionalità. Il che significa considerare l'ambiente in tutte le componenti: arie, acque e luoghi, e nei suoi significati simbolici oltre che materiali. Applicando il concetto alle diverse realtà, secondo le loro caratteristiche geomorfologiche, dove si vengono accumulando le memorie e fissando i riferimenti al senso d'appartenenza d'una specifica comunità di cultura. Per cui il territorio diventa talmente importante nell'apprezzamento collettivo, da divenire più volte nella storia il principale motivo di conflitto tra popoli che ne rivendicano il possesso.

Nello scorrere del tempo, ambiente e storia concorrono a definire questo scenario spaziotemporale dentro cui agiscono gli attori, individuali e collettivi, nello sforzo continuamente rinnovato di soddisfare i bisogni materiali ed

esistenziali del gruppo. Un ambito dove natura e cultura s'incontrano, nel segno del lavoro e della spiritualità umana. Ma troppo spesso il territorio è stato svilito nel suo significato, considerandolo solo come terreno, spazio speculativo, merce da compravendita, area dove si appuntano le necessità funzionali all'attività produttiva, agricola o industriale che sia. Per altri, scade ad una considerazione ristretta esclusivamente alle esigenze del tempo libero. In ogni caso immiserendo il territorio entro una dimensione che di tutto tiene conto fuorché delle esigenze articolate dell'ambiente culturale, con le sue configurazioni urbane e rurali, le sue esigenze paesaggistiche, il suo valore simbolico.

Anche se oggi c'è molta più attenzione per i sistemi ecologici, spesso si continua a trascurare un principio importante: la valorizzazione e la tutela dell'ambiente non possono prescindere dalla conoscenza delle culture che lo hanno umanizzato. Questo significa in primo luogo chinarsi con amore e studio sulla storia di ciascuna comunità, per capire le modalità culturali con le quali ha cercato di soddisfare con le risorse locali bisogni universali (nutrirsi a sufficienza, disporre di un rifugio, vivere in comunità organizzate secondo giustizia, potendo contare su fondamenta morali) e fino a che punto le generazioni ci sono riuscite.

Per capire la storia universale è dunque necessario partire dalla conoscenza delle culture locali, in quanto non esiste un'astratta cultura dell'uomo bensì un concreto universo di culture locali che compongono il patrimonio dell'umanità, accumulato negli scambi di idee e prodotti tra tutti i continenti. Oggi più che mai, mentre l'accelerazione dei processi comunicativi investe tutta la rete di relazioni, entro una connettività complessa che disegna l'intreccio di realtà globale e di specifico locale. Così che ciascuna comunità di cultura viene acquisendo consapevolezza del suo essere glocalità (secondo la dizione proposta nella recente letteratura sociologica). Con tutto ciò che consegue all'assunzione di responsabilità davanti a tutte le al-

tre culture del pianeta e al suo essere "mondo vitale", nel dipanarsi in continuità di passato, presente e futuro.

Indispensabile, a questo punto, dotare la società d'una effettiva e diffusa educazione all'ambiente, in termini etici, antropologici, ecologici. Chiamando a questo impegno istituzioni centrali e periferiche, strutture produttive, corpi intermedi, dell'associazionismo spontaneo e del volontariato altruistico, per una rinnovata condivisione – una sorta di patto ambientale – riguardante l'essenziale delle relazioni fra natura e cultura, applicate a ciascuna specifica realtà territoriale. Con particolare attenzione per la formazione dei formatori: titolari d'impresa, uomini politici, funzionari degli enti pubblici, insegnanti, responsabili di associazioni. Per loro andrebbero predisposti corsi specifici finalizzati ad una corretta comprensione delle culture d'ambiente, nei loro contenuti materiali ed extra-materiali. Il paesaggio come bene culturale, l'architettura spontanea e la ritualità tradizionale, le tecniche di governo dell'acqua e del fuoco nelle coltivazioni, l'immaginario popolare, gli usi alimentari delle risorse vegetali e animali e la parlata locale, le vie di comunicazione e l'ornato, i toponimi. Sono solo alcuni rinvii ad un progetto formativo che andrebbe elaborato secondo le esigenze dei cittadini-"utenti", in modo da rendere efficace la conoscenza ed efficiente l'operatività.

Consapevolezza dell'identità veneta per lo sviluppo

E' su questa base che nelle singole aree interessate a prospettive non ripiegate sulla monocultura industriale, si potranno avviare progetti concreti di sviluppo, endogeno e autocentrato, quindi fondato sulle specificità e le risorse umane locali, autoctone e integrate. Valutando adeguatamente l'impatto ambientale e il possibile sradicamento culturale. In nome di uno sviluppo umano che, recuperando la definizione offerta dal Rapporto dell'United Nations Development Programme nel 1990, significa un processo che amplia il ventaglio delle possibilità

offerte alle persone: vivere a lungo e in buona salute, essere istruito e possedere risorse che consentano un livello di vita adeguato, potendo contare sulla libertà politica, il godimento dei diritti dell'uomo e il rispetto di se stessi.

Oggi, esiste certamente una maggiore coscienza nel rivendicare le ragioni dell'identità culturale. Si è sempre più consapevoli dei valori di aggregazione e di integrazione culturale, che stimolano l'intelligenza creativa dell'intero sistema produttivo, nell'industria a più elevato contenuto tecnologico, come nell'artigianato e in un mondo rurale, affinato nelle capacità di riproporre il valore dei prodotti tipici. Beni di grande interesse per il turismo, interno in primo luogo. Avvantaggiandosi della maggiore apertura alle differenze culturali territoriali, che stimolano a compiere un'esperienza più approfondita e diffusa, con la costruzione di percorsi, la guida al consumo dei prodotti locali, l'offerta di "icone turistiche" non banali.

Il Veneto è la regione italiana che negli ultimi trent'anni è passata da una condizione di povertà (fino al 1970 il reddito medio dei suoi abitanti era inferiore alla media nazionale italiana), da terra da cui si emigrava da un secolo, ai vertici europei per ricchezza diffusa, punto di riferimento di cospicui flussi d'immigrazione.

Con il tumultuoso sviluppo industriale, che ha steso un tappeto di fabbriche e laboratori artigiani dal Garda al Friuli - per poi cercare nella delocalizzazione delle imprese, nell'Est europeo, nel Mezzogiorno o in Cina, una via d'uscita alla limitatezza del territorio - il Veneto è ora una complessa realtà agropolitana.

Con tutti i vantaggi di una superficie costellata di piccoli e medi insediamenti urbani e rurali capaci di proporre suggestioni nient'affatto trascurabili, ma anche con tutti i problemi tipici dei vasti agglomerati metropolitani: intasamento della viabilità, crescita esponenziale della micro e macro criminalità, situazioni di sradicamento e di caduta del consenso tra le generazioni. Una realtà dove solo il 10 % dei Comuni supera i mille abitanti. Un tessuto residenziale delicato e prezioso, dove le relazioni umane mantengo-

no molte delle caratteristiche tradizionali, dentro a un paesaggio storicamente costruito che rispecchia e nutre di senso l'identità locale.

Un aspetto significativo di questo vincolo fra comunità locale e disegno territoriale è costituito dal fatto che, dove è stato possibile, la diaspora migratoria veneta ha ricostruito il paesaggio agrario e la tipologia residenziale originari nelle nuove terre d'insediamento, come è possibile verificare in alcuni Stati del Brasile del sud e anche in altri luoghi notevoli di massiccio trapianto interno, quali l'area delle bonifiche pontine e dell'Oristanese.

Nonostante tutti gli stravolgimenti, il Veneto resta tuttora la prima regione turistica d'Italia, per la pluralità unica di richiami che offre al mondo: soggiorni montani e marini, piccole e grandi città d'arte, luoghi termali rinomati da millenni, itinerari di devozione, percorsi enogastronomici, ville patrizie immerse nella campagna delle grandi case mezzadrili e dei borghi rustici, ora commista di nuovi edifici, artigianato artistico, suggestioni archeologiche, comodità di servizi sociali e sanitari, collegamenti aerei e navali internazionali.

L'impegno a cui è chiamata la comunità regionale riguarda in primo luogo la conservazione della sua specifica identità culturale, ricca di differenze e messa a rischio dalla conformità delle monoculture: da quella turistica per certe aree montane, a quella industriale per ampie porzioni della fertile pianura tra Po e Tagliamento. Un patrimonio da offrire al mondo nel gioco degli scambi, e da trasmettere alle nuove generazioni nonché ai sopravvenuti d'altre culture che desiderino integrarsi nella realtà veneta.

L'Organizzazione Mondiale del Turismo (WTO) ha più volte sollecitato nei documenti ufficiali la più attenta delle considerazioni per il complesso dei beni culturali in cui si definisce l'identità d'una specifica cultura. Definendo questo insieme nei termini seguenti: le opere dei suoi artisti, architetti, musicisti, scrittori e filosofi, delle sue creazioni anonime, sorte dall'animo popolare, e dell'insieme dei valori che danno un senso alla vita. Cioè le opere materiali e non materiali

che esprimono la creatività di quel popolo: la lingua, i riti, le credenze, i luoghi e i monumenti storici, la letteratura, le opere d'arte e gli archivi e biblioteche.

Nel Regno Unito, che può vantare la più consolidata esperienza turistica - dal Grand Tour europeo della nobiltà di tre secoli addietro, alla diffusione del turismo interno ed estero dei contemporanei - l'organizzazione gestionale del patrimonio ereditario ha disegnato una mappa dei siti d'interesse comunitario riuniti nel concetto di Heritage. Zona per zona, nelle diverse contee, si offrono al turista, nazionale e forestiero, percorsi che guidano alla conoscenza storica ed antropologica dei luoghi, comprendendo siti preistorici e testimonianze archeologiche, dimore aristocratiche con i loro parchi, paesaggi rurali ed aree verdi particolari, raccolte d'arte e di artigianato, musei all'aperto e non, il tutto considerato in una visione e cura unitaria, istruttiva e pedagogicamente efficace.

Significato e valore della realtà agropolitana veneta

Come tante altre volte nei secoli, il Veneto si trova ora ad affrontare complessi problemi di integrazione. In tempi diversi la società veneta storica è uscita da altre prove confermando storicamente la sua unità, pur con tutte le sue varianti - a cominciare da quelle linguistiche - realizzando una civile condizione interculturale, nella fusione e nell'ibridazione con altri popoli. La modernizzazione si è compiuta nella continuità, anche della tipologia insediativa. La metropoli non è mai nata nella terra dei paesi, delle contra' e dei colmelli. Anche nella più recente rivoluzione industriale sono cresciute le città medie, ma ancora più i centri minori di ogni dimensione. Sul sedimento rurale, nel progressivo dissolversi della contrapposizione tra città e campagna, la civiltà veneta si riconferma in una pluralità di elementi culturali, d'ordine materiale ed extra-materiale: dalla lingua ancestrale alla ritualità collettiva, da alcuni riferimenti valoriali essenziali alla creatività, alle capacità di adattamento.

Va preso atto di questa importante capacità di governare le trasformazioni senza distruggere quanto persiste nei tratti identitari. Rinsaldando il patto unitario con scelte progettuali in materia d'ambiente, di comunicazioni e di orientamenti urbanistici adeguati e coerenti ai bisogni del presente. Con un'azione restauratrice che si applichi in primo luogo alle situazioni di degrado. A cominciare dalle esigenze di un'agricoltura stressata e marginalizzata, di tempo in tempo indotta a subire logiche di mercato estranee alla specificità della regione. Come non ricordare con sconforto lo sprofonamento nella monocoltura del mais degli anni Sessanta e Settanta del Novecento, nel momento del grande esodo contadino. Una terra con vocazione alla differenziazione delle colture, con elevate capacità di proporre prodotti di buona e ottima qualità, venne mortificata nella conformità e messa in competizione con le coltivazioni di Paesi che potevano contare su immense superfici agricole. Dalla monocoltura del mais di mezzo secolo fa, all'anomala concentrazione di Porto Marghera, alla monocoltura dei capannoni, espressione della speculazione contemporanea, si ritrova la stessa logica di indifferenza allo specifico ambientale del Veneto, impreziosito dalle sue varietà geomorfologiche.

La diffusione delle fabbriche nel territorio costituisce il sigillo della ricchezza innovativa che, non dimentichiamolo mai, ha comunque tratto fuori dalla povertà milioni di Veneti. Ora bisogna che la straordinaria creatività imprenditiva si indirizzi a produzioni tecnologicamente meno invasive e devastanti, con un approccio sistemico globale all'ambiente, valutato nei suoi riferimenti naturalistici e culturali, perché il miglioramento delle condizioni di vita comprenda anche il superamento del rischio di sradicamento, che è la più grave forma di "inquinamento della comunità". Senza che vada disperso il benessere conquistato con l'emancipazione di milioni di uomini e donne. Risultato possibile solo con un impegnativo sforzo di riqualificazione delle professionalità, incrementando le conoscenze tecniche e scientifiche, dando vita a processi hi-

tech, e il ricorso a forme innovative di controllo socio-ambientale, al tempo stesso rendendo più consapevoli i Veneti - autoctoni e integrati - del valore inestimabile costituito dall'insieme del loro patrimonio naturale, storico e culturale.

La coscienza dei cittadini veneti è oggi maggiormente sensibile alla tutela dello scenario ambientale e alla salvaguardia dei contenuti culturali della civiltà veneta. Lo testimoniano, tra l'altro, l'interesse e le concrete azioni di recupero di molte tra le 3.477 ville venete, che tuttora hanno la necessità di venire apprezzate nel loro proprio contesto ambientale, impedendo l'amputazione del territorio circostante chiamato a dare senso alla loro realizzazione storica quali centri d'irradiazione innovativa e non solo di edifici per la ricreazione. Nello stesso tempo va sostenuto il recupero dei vecchi edifici rurali e dei fabbricati d'archeologia industriale, segni d'una identità che sa evolvere e avanza una forte domanda culturale, come dimostra la crescente partecipazione alle manifestazioni realizzate nel territorio.

L'individuazione dei luoghi d'identità, con le loro vocazioni, diventa un compito primario, per ricomporre la mappa unitaria di un territorio del senso che continui a produrre un'aperta e sostanziale veneticità, con i suoi tratti culturali riconoscibili nello spazio e nel tempo.

Erroneamente, l'orgoglio di appartenenza alla nostra realtà culturale viene confuso con la degenerazione del piccolo nazionalismo localistico. Comprensibile, ma non giustificabile, conseguenza di ben noti trascorsi storici della nazione italiana. Un atteggiamento che va contrastato, ritrovando il valore autentico dell'amore di patria, regionale e nazionale, per meglio contribuire ai processi di unificazione europea e affrontare in modo adeguato la mondializzazione. L'autostima è una componente di grande importanza delle iniziative finalizzate allo scambio tra culture coscienti del loro valore. Ed è garanzia di stabilità nel radicamento. L'attenzione ai luoghi della memoria, che continuano a nutrire di senso la veneticità, l'appartenenza

nazionale ed europea - posto che in queste terre si sono compiuti eventi estremamente significativi per l'Italia ed altri Paesi d'Europa, con particolare riferimento alle due guerre mondiali - diventa un dovere morale nei confronti delle generazioni.

Di qui la necessità di un disegno politico di vasto respiro, che comporta scelte lungimiranti. Con la correzione di errori indotti magari dall'inadeguatezza delle legislazioni. Com'è il caso dei Comuni, sollecitati a ricavare buona parte delle entrate dagli oneri di urbanizzazione e dall'ICI. Con conseguenze pesanti sul territorio, e un procedere concorrenziale che scalfisce la programmazione solidale mentre produce sperpero delle aree. Altro esempio negativo di politica urbanistica è fornito dalla realizzazione di grandi complessi residenziali privi di disegno relazionale, inadeguati a produrre lo spirito di comunità proprio ad un vicinato solidale. Tema di grande importanza nel momento in cui ci si trova di fronte all'urgenza d'integrazione nella società pluri-etnica, e si afferma la volontà di non creare ghetti, dove crescono l'estraneità, la separatezza e l'intolleranza, o non-luoghi, come effimeri punti d'incontro tra individui destinati a formare comunità virtuali, senza alcuna condivisione di valori.

La condizione umana nel Veneto agropolitano, evoluzione del policentrismo di sempre, si trova ad essere favorita storicamente dalla diffusione degli insediamenti residenziali e produttivi, almeno per quanto riguarda la produzione di senso d'appartenenza, costellato com'è di città e cittadine, di paesi, borghi e case sparse, dove il pendolarismo lavorativo o scolastico è pur sempre contenuto, dove a venti minuti da casa c'è sempre, almeno per l'area di pianura, un supermercato, un centro sportivo, un teatro, un circolo associativo, una chiesa, una multisala cinematografica, un ospedale generale. Con opportuni interventi per la fluidità dei trasporti e delle comunicazioni è ancora possibile ricomporre la dimensione comunitaria, e restituire all'identità veneta i suoi capisaldi, che comprendono fiumi e golene, rive collinari e cit-



tà murate, splendori della Venezia imperiale e paesaggi montani, canali e campi delle antiche partizioni fondiarie, minuta architettura urbana e tipologie di residenze sparse.

Un universo urbano e rurale, dove la distinzione tra i due ambiti non ha più senso, superata com'è dalle risorse tecnologiche accessibili ovunque.

Consideriamo i mutamenti in atto nel turismo, la maggiore industria al mondo, che vedono nuove tendenze, un diverso profilo del consumatore, sempre meno interessato alla routine e sempre più desideroso di sensazioni diverse, da cercare e individuare navigando in internet. A questo nuovo tipo di turista il Veneto può offrire molto, perché in una stessa giornata può soddisfare una pluralità di interessi: dalla passeggiata nel bosco a uno spettacolo di qualità nei grandi teatri, dal pranzo al ristorante tradizionale al raccoglimento in qualche abbazia medievale, da una seduta termale alla visita di musei straordinari. Purché il contesto ambientale non sia squilibrato paesaggisticamente da eccessi di urbanizzazione.

Il governo dell'ambiente, naturale, sociale, simbolico, richiama alla necessità di ritrovare quei valori comuni intorno a cui la società si organizza. Senza il consenso su questi grandi orientamenti di fondo non esiste possibilità di futuro. Questo significa comprendere, tutti insieme, come il senso di appartenenza non è un'opportunità per qualcuno, ma l'esigenza dell'intera comunità regionale che voglia confrontarsi validamente con le altre culture del mondo. A partire dalla cerchia ravvicinata delle realtà che per intrecci storici millenari concorrono a formare l'Euroregione tra le Alpi e l'Adriatico, per poi allargarsi a tutto il contesto dell'Europa delle oltre 330 culture regionali, tra Atlantico ed Urali. La vocazione al dialogo della cultura veneta non può che venire esaltata da questi confronti. Sempre che venga rispettato lo scenario che l'ha generata, di cui l'ambiente, come fattore culturale, è riferimento fondativo. Considerando che il degrado dell'ambiente, nella sua percezione simbolica ma anche nella sua

naturalità, stravolge e rende precaria ogni prospettiva esistenziale.

Il secolo che ci siamo da poco lasciati alle spalle ha conosciuto episodi clamorosi di indifferenza al valore della continuità, per tutte le culture. Ricordiamo il tentativo di Nicolae Ceausescu di distruggere i villaggi contadini per ricollocare gli abitanti in falansteri anonimi, veri monumenti allo sradicamento. O la ferocissima Arcadia di Pol Pot, con il folle progetto di realizzare in Cambogia un comunismo arcaico, con la cancellazione d'ogni segno di modernità a cominciare dalla vita urbana, per un impossibile ritorno generale alla campagna, costato la vita di un terzo della popolazione.



Nella nostra realtà veneta, dopo l'immane tragedia del Vajont, per l'insufficiente attenzione alle esigenze della natura, si è inflitto un duro colpo alla memoria dei sopravvissuti ricostruendo Longarone senza alcun rispetto della tipologia abitativa montanara. Ricorrendo al cemento armato, come per la diga, nella terra della chiara pietra di Castellavazzo.

In troppi casi poi la moneta cattiva della speculazione edilizia sul territorio ha cacciato quella buona del bene comune. Rendendo difficilmente governabili città popolate di residenti che non avvertono alcun orgoglio di appartenenza, ignorandone la storia e i valori essenziali di riferimento.


Il pericolo non viene dalle contaminazioni e dalle ibridazioni, normali nella dinamica delle culture. Piuttosto dall'erosione occulta dello spirito urbano, dalla mancata opportunità di realizzare reti di solidarietà.

Chi non mette a bilancio il valore dell'identità, mai data una volta per tutte ma indispensabile collegata all'origine, all'Arche che sostiene l'evolvere, carica di costi umani il futuro delle generazioni. E disegna una imperfetta proiezione urbanistica se dimentica l'esigenza di assicurare il necessario respiro alla relazionalità, che non si ferma ai confini amministrativi della regione attuale. La civiltà veneta possiede quel tratto di universalità proprio perché nei secoli ha ribadito il confronto all'interno della sua





area di dominio, valorizzando le culture locali, memore del principio antico per cui *communicatio facit civitatem*. Ora più che mai valido per la costruenda società interculturale.





il piave: monumento di natura e di cultura

Fissando gli occhi a monte, le spalle volte al ponte della Priùla che scavalca il Piave lungo la statale fra Treviso e Conegliano, s'intuiscono visioni d'altre epoche. Quando il fiume era un maestosissimo torrente, che in quel luogo offriva una delle più superbe vedute d'Italia. *Il vago selvoso Montello con Nervesa e altri ornati luoghi a sinistra, in mezzo al torrente uno sfondo di lontananza che un pittore non sa inventar di meglio; a destra l'ampio castello dei Collalto e i colli variati di palagi.*

Occorre però tenere lo sguardo al di sopra dell'eterna secca, che lascia all'acqua qualche modestissimo rigagnolo, lontano dalle sponde.

La descrizione, Settecentesca, si deve al Signor Abate Toaldo, accademico patavino. L'oggi è tutto nostro. Conseguenza d'una concezione della modernità immemore e oltraggiosa. Che ha spogliato l'alveo del suo corso costante, riducendo il fiume "Sacro alla Patria" a una soglia slabbrata, ciò che resta d'un limen, per secoli luminoso e luccicante.

Può cominciare da qui, in una località abbastanza prossima a quello che fu il più importante tra i passi barca sul Piave, quello dell'Ovadina, un percorso consapevole riguardante la natura e la cultura del fiume attraverso il tempo. Qui raggiungeva le sue sponde la via Ongaresca, una delle *viae barbarorum*, che conobbe il passo delle legioni romane, il rotolare dei carri di Attila, dei Longobardi, di re e imperatori in visita alla Serenissima, il devoto cammino di pellegrini Romei, la marcia delle armate napoleoniche, e ancora di soldati e soldati e soldati, nelle guerre

mondiali.

Il Piave come transito, via della pace e dei traffici, millenaria componente dell'identità, parte cospicua dei meccanismi profondi d'una cultura, dove si custodiscono i significati degli eventi che fanno di un popolo una *communitas*.

La nostra epoca ha per buona parte rimosso il valore simbolico, e non solo utilitaristico, dei corsi d'acqua. Non solo elementi del paesaggio.

Ricordava Nicolò Tommaseo che la civiltà segue il corso dei fiumi; e lo dicono quelli dell'Eden, il Nilo e l'Arno e il Tevere. Aggiungendo che *lad-dove più ne mette l'uno nell'altro o più mettono nel mare, da quella terra è da attendere più grandi cose*.

Così è per questa terra veneta, e per questo suo fiume mediano tra nove altri che solcano la pianura, scendendo dalle alte cime oppure sgorgando da vene risorgive.

Da Occidente a Oriente, il Po, l'Adige, la Brenta, il Sile, quindi il Piave, e all'est la Livenza, il Tagliamento, lo Stella, l'Isonzo e il Timavo. Rivi che hanno segnato confini, sostenuto i commerci, diffusa la conoscenza.

Ogni fiume, dal nascere al morire, è metafora di tante vite, entro una visione universale, dove la sorgente è l'interminabile fluire delle generazioni, il letto in cui scorre è il segno ch'esse lasciano sulla terra, depositando – come fa il fiume, con sabbie e ghiaie – la ricchezza delle loro vicende, esperienze e storie; e la foce, infine, è l'abbraccio con le culture del mondo, dove mescolare e ricevere il proprio apporto e l'altrui.

Il Piave si rileva, dentro a questo scenario acquatico delle Venezie, la chiave d'un sistema che tra i monti e l'Adriatico ha conosciuto un ribollire di mestieri, di confronti e di scontri, d'usi ed abusi, nella corrente del tempo.

Con stazioni d'un percorso integrale, che muove dal Peralba di Sappada/Pladen, dove natura e cultura, nella loro specificità alpina ed etnica, offrono l'opportunità di riflettere sulle origini dei territori e dei popoli. Poi la pietra e gli scalpellini di Castellavazzo, con le tradizioni del lavoro ar-

tigiano, che continuano e si ampliano sull'altra sponda del Piave, quasi in faccia, a Codissago, piccola patria degli zattieri, maestri nel far scorrere sui flutti, a volte impetuosi, le lunghe copule dei tronchi, tagliati nei boschi cadorini e ammassati alla griglia – il cidolo – di Perarolo, affidandosi alla protezione di San Nicolò e di Santa Barbara.

Con le dovute soste nei porti fluviali di Belluno, Nervesa, Ponte di Piave, località, quest'ultima, dove subentravano nella guida delle zattere verso la Città Dominante, i veneziani, esperti di spazi e ghebi lagunari.

Sulle provvisorie imbarcazioni salivano anche viaggiatori, e merci d'ogni genere. Non di rado, qualcuno dell'equipaggio e dei trasportati finiva la sua vita nelle acque turbinose del fiume. Lasciando pietosa memoria di sé nei *Liber Mortuorum delle Parrocchie rivierasche: Adi 2 giugno 1682, Antonio figlio di Bartolomino de Zan della Pieve di Castione da Civald de Belluno, venendo in zatta al governo della cura in la Piave martellata cascò fuori dalla zatta, et s'anegò d'età d'anni 22, et ritrovato nel detto fiume sotto questa mia cura, fu per me Carlo Mazzolenis hoggi fatto sotterrare in questo cemeterio*, nella scrittura del pievano di Bigolino.

Di quanto fosse infido il fiume avverte anche Giacomo Agostinetti, grande esperto di agricoltura, per aver trascorso quarant'anni della sua vita al servizio dei patrizi veneziani, tra il Polesine e il Friuli. Nativo di Cimadolmo presso Oderzo, scrivendo nel 1679 i suoi "Cento e dieci ricordi che formano il buon fattor di villa", consiglia chi desideri acquistare campagne nella zona di guardare alla natura dei fiumi, *che ove sono quieti, come la Brenta, Sil e Livenza, che non sono soliti a dannificar li confinanti si può accostarsi a quelli, etiam sopra l'istessa riva; fuggendo quanto sii possibile la pratica della Piave, Taiamento & simili, che sono fiumi rapidissimi, o più tosto impetuosi Torrenti, da quali devesi star lontano*.

Se poi è l'azione degli uomini a forzare la mano della natura, allora il fiume deve aggiungere alle sue storie quella delle povere vittime del

Vajont. Con la sua diga, che si è aggiunta ad altre, alzate nei primi decenni del Novecento, nel prosciugare il letto del fiume, già sfruttato per dissetare i campi lungo il suo corso.

Uscito dalla stretta montana di Quero, il Piave si dilata a formare vaste grave. Largo un chilometro e mezzo davanti a Pederobba, raggiungerà i quattro chilometri a Cimadolmo, comprendendo nell'alveo le più ampie grave di tutto il suo corso. Solo dopo l'ansa di Zenson – legata alle memorie della battaglia del solstizio, nel giugno 1918 – il letto si restringe tra sponde vicine, senza più ghiaie né sabbie, in un flusso compatto che fa tornare alla mente le barche fluviali da carico d'altri tempi, affaccendate nel risalire e scendere il fiume in ogni stagione dell'anno.

*Un giorno o l'altro mi tornarò/ No' vui tra zèn-
te strania morir./ Un giorno o l'altro mi tornarò/
Nel me paese – cantava Giacomo Noventa –
Carghi dei sogni dei me vint'ani,/ Vedrò i burci
partir ancora,/ Carghi dei sogni dei me vint'ani,
Dal Piave al mar.*

I burci sono scomparsi da tempo, e con loro i cavalli da tiro sulle alzaje, i porti fluviali, le osterie dei barcarì. Ora corrono i TIR sulle autostrade, e molti ponti scavalcano il fiume. Nel paesaggio piatto del basso Piave s'alza ancora il bastione verde dell'argine di San Marco, testimonianza d'una cura attenta, a protezione delle terre ch'erano la dispensa della Repubblica, nelle vaste proprietà dei Gritti, dei Grimani, dei Moro, dei Cappello, dei Foscarini, degli Zeno, dei Mocenigo, dei Giustinian, Corner, Contarini, Bembo, Manin. Le loro ville potevano essere raggiunte per via d'acqua, a partire da Venezia, attraverso il fitto reticolo di piccoli fiumi e canali che solcano la pianura alle spalle della laguna, e delle paludi bonificate in un giro di secoli. Ancora negli anni Trenta del Novecento, nel territorio del Veneto orientale si denunciavano migliaia di casi di malaria.

I quegli anni San Donà di Piave era la piccola capitale della bonifica integrale, mentre nuovi campi si aggiungevano per saziare la fame di terra e di polenta di fittavoli e braccianti.

Ma i percorsi sul fiume si affastellano di sto-

rie. Conquiste pacifiche e distruzioni immani. Il Piave e la guerra, che subito s'intende come la prima, la Grande, la più devastante in assoluto per questi territori rivieraschi che, oltretutto, si ritrovarono divisi da una linea di fuoco insuperabile. Per un anno quasi, dai tristi giorni seguiti a Caporetto, nel Novembre del 1917, al 26 di Ottobre del 1918, quando il fiume fu nuovamente superato dalle armi italiane e i territori sulla sponda sinistra nuovamente riuniti alla Patria. La pietosa testimonianza degli Ossari e dei cimiteri di guerra che seguono le sponde del Piave, da Pederobba, a Nervesa, a Fagarè, a Cortelazzo, e i tanti piccoli monumenti sparsi che ricordano assalti, strenue difese, eroi come Francesco Baracca, o il luogo dove fu ferito Ernest Hemingway, giovane volontario nella Croce Rossa americana, sono altrettanti capisaldi memoriali d'un Europa tentata una prima volta dal suicidio.

Gioventù di tante nazioni, che sul Piave ha conosciuto la morte, ed ora sollecita all'unità e alla concordia.

Giorni tremendi e stagioni di normalità, lungo il Piave. Sulle sue rive, nel frusciare dei pioppi, delle robinie, dei salici, di noccioli e biancospini, hanno trovato spazi di vita e risorse nei secoli animali e uomini.

Con tanti mestieri, d'acqua e di terra. La raccolta spontanea di erbe e frutti, di vimini da intrecciare, la caccia, la pesca. E ghiaia, e sabbia e grandi sassi da calce, per le costruzioni. Qui si sono formati artigiani di magistrale perizia, che sapevano scegliere ciottoli d'ogni sfumatura per i pavimenti alla palladiana. Qui, gli antichi cavallanti e carrettieri sono diventati, in continuità, trasportatori alla guida di grandi autocarri. Paesi interi sono vissuti della Piave, al femminile, come la madre. E' il modo in cui ancora si definisce il fiume nelle parlate locali, sulle due sponde.

Quando la forza primigenia delle acque correnti non era ancora sublimata nei cavi dell'energia elettrica, l'impeto torrentizio muoveva le roste di innumerevoli mulini, i magli dei fabbri, i folli da panni, faceva andare le lame delle tante

segherie che bordavano il Piave nel suo corso a monte, principalmente a Ospitale di Cadore per opera di Candido Coletti, attive fino ai primi del Novecento. Più a valle, a Vas, tra Seicento e Ottocento, per opera di una breve derivazione, l'acqua del fiume faceva girare le otto ruote della cartiera costruita dai nobili Gradenigo. Un'azienda ch'ebbe a gestori i celebri Remondini, gli stampatori di Bassano del Grappa che inondarono di stampe popolari, di carattere religioso e profano, l'intera Europa, dal Portogallo alle Russie, raggiungendo con i loro agenti anche le Americhe. Le grandi balle di carta scendevano il Piave sulle zattere, mentre gli ambulanti valsuganotti, i famosi Tesini con la *cassèla in spala*, distribuivano i frutti dei torchi – romanzi popolari, con le vicende dei fieri paladini di Francia e la storia compassionevole di Genoveffa di Brabante, giochi dell'oca, vignette umoristiche, immagini della Madonna e dei santi – ovunque portasse una strada.

Tutto è scomparso. Inaridite le acque e le anime, nella dimenticanza. Sul fiume vegliano ancora gli edifici e i ruderi di qualche abbazia che fu celebre tra gli umanisti e gli studiosi: a Vidor, a Nervesa, a Santa Maria del Piave. In questi complessi monastici il fiume suscitava pensieri elevati, accompagnava preghiere ed opere. Legava i giorni all'eterno. La terra, al cielo. La natura, con le sue esigenze, alla cultura degli uomini, che sempre hanno valori e bisogni.

Quando l'osservanza di questo vincolo essenziale s'allenta, è la malora. Un fiume si può uccidere, ma con le sue acque se ne va il senno delle generazioni. Senza rispetto reciproco natura e cultura si fanno nemiche. E la vita privata di senso. Dai millenni e dai travagli del Piave viene oggi un estremo appello a ritrovare la visione d'insieme.





PTRC: la buona battaglia per il paesaggio culturale

Ritrovare la consapevolezza storica nei capisaldi simbolici

La mano delle generazioni, sollecitata dalle culture sopravvenute nei secoli, ha plasmato la terra veneta in forme specifiche, disseminando ovunque segni e funzioni che la mente contemporanea può ancora cogliere come “buoni da pensare”, secondo la felice definizione degli antropologi.

Sono i capisaldi di un paesaggio che forma il volto dell'identità, aspro, dolente, ameno, comunque segnato dall'enorme sforzo dispiegato nelle ere per dare risposta ai bisogni essenziali, d'ordine materiale e morale.

Fisionomie di natura e segni impressi dalla storia, nel cammino inesausto delle comunità locali, sempre coinvolte nelle relazioni tra i popoli, e nell'affermarsi di differenti sovranità. Un processo che si rinnova, nel difficile compito, riproposto di generazione in generazione, di coniugare in armonia bellezza e mutamenti, persistenza e trasformazione. Che solo possono reggersi in equilibrio di senso se al cuore di ogni progettazione sta l'idea di bene comune. Vocata a respingere ogni tentativo di privilegiare una dimensione sull'altra, in ogni epoca. Ora è la volta della logica metropolitana, dove l'efficienza produttiva sembra volersi imporre ad ogni costo sull'efficacia delle relazioni comunitarie, e la coesione identitaria venire sottomessa all'accaparramento speculativo.

In sintesi, per questo motivo non costituisce solo una schermaglia verbale contrapporre la visione del Veneto come realtà agropolitana, a quella della regione intesa come “metropoli

diffusa". Sensibilità antropologica e consapevolezza storica ci restituiscono la memoria del ruolo che la civiltà rurale ha svolto nei millenni, nutrendo la stessa urbanità, nei suoi esiti migliori, come ricorda il grande Ruzante. Di questa concezione è simbolo la villa veneta, inconcepibile al di fuori della Villa, il paese e le campagne dei "villani" che la circondano. Una forte espressione architettonica, tra le cui mura trovarono dimora il pensiero innovativo, saldi principi di governo e piacevolezza necessaria della ricreazione a contatto con la natura.

Gran parte della vita odierna nel Veneto, scorre ancora tra cardi e decumani, lungo il graticolato romano, così importante per l'assetto fondiario e abitativo nel succedersi dei tempi. Segue i percorsi delle bonifiche volute da Venezia. Semina i campi e si avvantaggia dei vigneti che le abbazie benedettine hanno curato nei secoli, dalla Vangadizza polesana alla Certosa di Veduggia, dagli Eremiti Euganei, ai monasteri sul Montello.

E beve l'acqua di fiumi in altri tempi sapientemente regolati, e capaci ancora di fornire energia al presente. Mentre i boschi e le bellezze dolomitiche richiamano legioni di appassionati, garantendo, con due stagioni turistiche il sostentamento delle economie montane. Il primato di qualità di decine di prodotti tipici veneti è garantito dentro a questo scenario di continuità.

Salvaguardia per lo sviluppo

È questa prodigiosa mescolanza di natura e cultura che fa del Veneto non solo la prima regione turistica d'Italia, ma un luogo dove il radicamento nella propria appartenenza sostiene la persona nell'irrinunciabile spinta verso le innovazioni, nella disponibilità alle relazioni con l'altro, nell'adattabilità ai mutamenti e nell'apertura al mondo, che fu la dote dei coraggiosi mercanti veneziani, e tuttora appartiene all'agire degli imprenditori veneti alle prese con la globalizzazione.

Il Veneto morfologicamente policentrico è un complesso di bellezze specifiche, che oppone,

per quanto possibile, resistenza alle tentazioni antistoriche di ridurre a conformità un paesaggio tenuto in conto di merce. Ristretto a puro termine di superficie "utile", quantificabile ai diversi fini, talvolta celando lo sfruttamento lucroso dietro un accattivante prefisso "ecologico" Con l'impegnativo documento del PTRC, il governo regionale incontra sul terreno delle azioni propositive a tutela dell'identità l'opera dell'iniziativa privata (i progetti e le realizzazioni della Fondazione Benetton Studi e Ricerche, di Fondazione Cassamarca, della Fondazione Coin e d'altre, finalizzate al governo del paesaggio).

Frutti di una comune filosofia, si potrebbe pensare, consapevole di una magistrale intuizione agostiniana, riguardo alla necessità di ragionare sugli interventi in materia identitaria tenendo a mente il suo concetto di "presente dei presenti", dove l'oggi trova giusta considerazione solo nel rispetto che si deve congiuntamente a memoria, intuizione e attesa. In altri termini, nella concreta determinazione etica di riconoscere il valore di continuità dell'essere, nella tutela degli apporti dei predecessori, nella sollecitudine verso le necessità dei viventi e nella salvaguardia delle aspettative dei successori.

Che cosa possiedi, che non l'abbia ricevuto?
– domanda Paolo nella prima lettera ai Corinzi
– *E se l'hai ricevuto perché te ne vanti come se non l'avessi ricevuto?*

Un interrogativo che comincia a farsi strada tra le granitiche certezze dell'astratto razionalismo, convinto che il progresso consista nello spezzare i vincoli dell'esperienza accumulata da chi è venuto prima di noi, e in questa avversione sia la condizione per instaurare la libertà. A una secolarizzazione precipite, data per scontata in Occidente, è conseguita una deriva valoriale che trascina nel gorgo del nulla l'umanità intera. Il dramma dell'ambiente contemporaneo, senza distinzioni tra l'umano e il naturale, si evidenzia nei paesaggi stravolti. Dove la comunità barcolla senza guida, ebbra di se stessa. Il male sembra avere aggredito la stessa radice della tenace adattabilità al mutamento, che da

sempre ha caratterizzato la cultura dei Veneti. Svuotandola di lungimiranza. Eppure l'antidoto può essere fornito anche da uno spicchio appartato di territorio, che lascia intuire quanto residua di un'identità compromessa. Fuori da ogni Arcadia infingarda, simulacro che spesso cela odiosi privilegi d'altri tempi, infine andati.

Il paesaggio dell'Homo Sapiens

Il Veneto contemporaneo, stremato dall'urbanizzazione, tra reti viarie sempre insufficienti, proliferazione di centri commerciali, e aree industriali diffuse con larghezza, avverte il disagio che si manifesta in tante sue parti. Dai lidi adriatici ai colli trevigiani, dalle sponde del Garda ai pascoli montani inselvatichiti, ai villaggi di cintura di ogni capoluogo che non conoscono requiem nell'aggressione edilizia.

Questi insulti terminali al paesaggio che accoglieva i viaggiatori nordici del Grand Tour in cammino verso l'ex giardino d'Europa, estraneo ai grandi spazi francesi o tedeschi, pungono come uno sciame furioso d'api immemori, e costringono gli onesti a indispensabili comparazioni, evocando tempi e generazioni, fede e antropologia, storia ed economia, necessità di persistenza e bisogni conseguenti al mutamento planetario.

Ogni comunità locale, nel suo insieme di tradizioni e di appartenenze, è ormai chiamata in causa. Per conoscere, per riflettere, per mettere a bilancio il bene ricevuto e accantonare l'intoccabile.

Sempre che insorga un sussulto di consapevolezza intorno alla fatica dei predecessori, e si riveli alla coscienza collettiva dei presenti il dovere imposto dal divenire. Il teatro della rimembranza e della profezia spalanca le sue porte, al tocco amoroso, possente e lieve, di quanti non sono rassegnati alla disumanità. Per allestire un nuovo scenario è sufficiente il baluginare d'un riflesso artistico, un richiamo evocativo lanciato nel quotidiano, il disegno d'una nube dorata, alta sui fumi mefitici, un alito di vento profumato che spiri da direzioni consuete. A simili piccoli segni può schiudersi, luminosa, la

soglia che introduce alla volontà di ricomposizione memoriale.

Anche il verso d'un poeta, la pennellata d'un pittore, o la cura amorosa di una donna che mette a dimora qualche cespo fiorito ai bordi della strada pubblica, hanno valore perché un miracolo di consapevolezza si riveli.

I documenti ufficiali delle istituzioni hanno il dovere di raccogliere questi palpiti, per tradurli nella concretezza delle disposizioni normative. A guizzi di straordinaria intelligenza creativa degli artisti, e alla virtuosa gestione della quotidianità ordinaria, resta affidata la salvezza di quanto è già e non ancora. Mai perso, solo accantonato in un altrove che ha pur sempre le solide fondamenta nel profondo della speranza di uomini e donne consapevoli del creato, pietosi e ferrati custodi di icone paesaggistiche, in cui possano nuovamente riconoscersi le generazioni future. Nell'ostensione che chiama alla "buona battaglia", per condividere e combattere la sofferenza causata dagli sfregi che logiche distorte hanno arrecato alla nostra terra, all'universo vegetale, alle cose e alle case dotate di armonia, causando nelle comunità disagio dell'anima, irriverenza, ostilità e disunione. Un conflitto insensato contrappone *homo faber* e *homo religiosus*, nella dimenticanza dell'evento da cui scaturì la civiltà degli umani, che composero le loro intuizioni nell'emergere dell'*homo sapiens*, come a dire dell'essere infine dotato del talento per alzare gli occhi al cielo dello spirito senza per questo distoglierli dalle esigenze animali, coniugando bisogni e valori universali.

Unica è la terra degli uomini, e unico il dovere morale verso il pianeta, con i suoi paesaggi mutanti ad opera della natura e delle culture. Restando sempre, perenne, l'esigenza di soddisfare, nei diversi scenari d'identità, il bisogno di senso esistenziale. Il soccorso verrà sempre dalle risorse di natura e intelligenza, *visibillium omnium et invisibillium*, che vanno gestite amorosamente allo stesso modo, siano perfettamente percettibili o restino affidate al mistero, ma non per questo da considerare prive di

qualità.

Conclusioni

Tra gli obiettivi del PTRC, collocati a sistema, si fissa la “crescita sociale e culturale” del Veneto, con il proponimento di “sostenere la coesione sociale e le identità culturali”. Esplicita dunque nel documento, la volontà di restituire consapevolezza d’una appartenenza che si fonda sulla storia dei luoghi e sulla condivisione di valori essenziali nelle comunità.

A questi fini il mantenimento del paesaggio culturale, come scenario degli eventi e delle aspettative nelle generazioni, diventa il presupposto, non offuscabile, nella valutazione di ogni azione messa in atto dai poteri locali.

Conservando, dove ancora è possibile, o restaurando con opportuni interventi, l’intera rete di capisaldi di grande valore simbolico che già lo stesso Piano Territoriale individua in via generale, mentre stimola le realtà locali a indagare lo specifico del proprio ambiente per riconoscere altri.

Nella geografia morfologicamente variegata del Veneto, dove si sono venute configurando nei millenni differenti modalità d’uso delle risorse e di soddisfacimento dei bisogni, in un contesto di relazioni e di scambi tra culture diverse, tra ambienti montanari e di pianura, tra provenienze marine e terrestri, tra poteri locali e imperi stranieri, con apporti e conflitti di cui sono rimaste tracce importanti nel territorio, si pone con fermezza la decisione di provvedere alla cura e alla visibilità di questa fitta trama di significati che presiedono alla trasmissione delle identità nelle culture locali. Allo scopo, come ben si può comprendere, di agire politicamente per il mantenimento della coesione sociale, garanzia di radicamento delle persone in una società stabile.

32

Avendo bene in mente che il presente del Veneto pone con urgenza il tema dell’integrazione dei sopravvenuti, per effetto dei fenomeni migratori, e della trasmissione del patrimonio culturale alle successive generazioni, degli autoctoni e degli immigrati, in una programmazio-

ne d’interventi finalizzati alla persistenza di una visione del mondo che sia ancora dato connotare come veneta.

Ogni elemento di cultura materiale ed extramateriale rientra in questa mappatura antropologica. Così, il tenace lavoro contadino per rendere feconda ogni particella di terreno, con opere di bonifica, di terrazzamento, di livellamento, di canalizzazione, di recupero delle golene fluviali, di accorpamento fondiario, in pianura e nelle terre alte, per ottenere campi fertili, boschi a resa secolare, pascoli e coltivi, può essere reso mediante percorsi specifici. Insieme ad altri aspetti del lavoro tradizionale, quale è la pesca in mare, nelle lagune e nei numerosi fiumi della regione, a cui si sono applicati interi paesi costieri.

Come, del resto, è possibile documentare l’avvento dell’età industriale, e le testimonianze di una preziosa manualità artigianale, che trovano nell’Arsenale veneziano o nelle residue strutture manifatturiere di Schio, di Valdagno, di Mira o di Marghera, riferimenti architettonici e non solo, capaci di offrire un valido supporto all’analisi storica e sociale.

In un intreccio fra spirituale e materiale, si viene a porre anche un itinerario che percorra gli insediamenti monastici, dove *l’ora et labora* è stata per secoli la regola quotidiana: dall’abbazia della Vangadizza, in Polesine, all’abbazia padovana di Santa Giustina e agli eremi sui Colli Euganei, all’abbazia di Nervesa sul Montello, alla Certosa di Vedàna nel Bellunese, ai molti altri luoghi di intensa religiosità, dove Benedettini, Camaldolesi, Servi di Maria, hanno donato al Veneto preghiere e sistemazioni fondiarie, espressioni artistiche e melodie sacre tuttora apprezzabili.

Anche le guerre, che si sono abbattute numerose sul Veneto, hanno lasciato nel paesaggio i loro segni di morte. Dall’Altopiano di Asiago, alle cime dolomitiche, al corso della Piave nella Grande Guerra, dai campi di battaglia intorno al Quadrilatero asburgico all’epoca dell’annessione del Veneto all’Italia, alla guerra civile del secondo conflitto mondiale, esistono luoghi che

la memoria collettiva custodisce con pietà in cimiteri e sacrari dove sono raccolte a migliaia le vittime e i caduti degli eserciti contrapposti, da Pederobba a Nervesa, da Tezze a Cortelazzo. Monumenti e moniti, che rendono dolorosamente il senso di questa terra di relazioni, contesa e bramata.

Queste visioni, di pesantezza del lavoro, di grazia e di asceti, di conflitto, di mutamento e di tradizioni conservate, nei riti e nelle rappresentazioni storiche, trovano continue riproposizioni da parte dei gruppi di volontariato culturale che sono una caratteristica del Veneto: dai cori alle filodrammatiche, dalle associazioni ricreative a quelle culturali, alle Pro Loco, che spesso formulano i loro programmi e repertori attingendo all'opera di poeti e scrittori, radicati nell'appartenenza locale ma di grande valenza nella diffusione di quanto ha valore universale nell'esperienza delle comunità. Personaggi defunti o felicemente viventi, da Ruzante a Goldoni, da Ippolito Nievo a Berto Barbarani, da Ippolito Nievo a Giacomo Noventa, da Mario Rigoni Stern a Andrea Zanzotto. I loro luoghi, da cui hanno succhiato gli umori della conoscenza spaziando sul mondo, vengono a proporsi come ambiti dove va in scena lo spettacolo della vita quotidiana, con i caratteri e le psicologie di un popolo. Nella dizione corrente vengono definiti "parchi letterari", unendo gli aspetti della natura e dell'ispirazione culturale.

Nel cammino di iniziazione alle identità del Veneto vanno inseriti anche i luoghi dell'innovazione, numerosi e antichi. La loro importanza è centrale per la formazione dei giovani, in un processo di continuità di rapporto tra le generazioni. Università come quella patavina, tra le prime a sorgere in Europa, istituti di scienze lettere e arti, di illustre tradizione, Accademie e Atenei presenti nelle città venete da secoli, Fondazioni che producono ricerca e contribuiscono all'avanzamento del pensiero, con relazioni stabilite da tempo con il mondo intero, quali la Fondazione Giorgio Cini, la Fondazione Benetton, la Fondazione Mazzotti, le Fondazioni bancarie e altre di origine economica,

costituiscono altrettanti riferimenti di un percorso che conduce alla comprensione del ruolo assunto dal Veneto nella modernità.

Ma se si vuole conservare davvero il cuore della civiltà veneta, nella sua riconosciuta natura conviviale, è necessaria una diffusa disponibilità alla realizzazione di luoghi di socializzazione.

Per anziani e per giovani, per autoctoni e immigrati, nelle città e nei paesi. Dove sia possibile parlare, giocare, fare musica, pregare insieme, scambiare idee, conoscere le esperienze altrui.

Ciò che un tempo era possibile nelle piazze e nelle strade dei quartieri, prive del traffico convulso odierno, e senza soverchi timori per la sicurezza, va ripristinato in spazi adatti alla socializzazione, incoraggiando le iniziative di associazioni laiche ed ecclesiali, di corpi intermedi e di pubbliche istituzioni, perché non venga meno la produzione di spirito di comunità, indispensabile alla coesione sociale e realizzabile, nel dialogo delle intelligenze, alla formazione del consenso delle volontà.

In questa logica rientrano le analisi, le osservazioni, gli impulsi che vengono proposti agli operatori locali dal Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, quando richiama l'attenzione sul valore del paesaggio urbano e rurale. Non astrattamente considerato, bensì interpretato come luogo degli uomini, che vivono, lavorano, s'incontrano, si amano, accolgono i nati e i nuovi arrivati, seppelliscono i loro morti, ricordano chi è andato lontano portandosi nella mente e nel cuore la nostalgia dell'emigrante.

In tutti è l'aspettativa della pace sociale, cui pure questo documento del Governo Regionale vuole contribuire a raggiungere.



Nato a Trieste il 23.11.1935, è Professore Ordinario di Politica Economica Internazionale presso l'Università "Ca' Foscari" di Venezia.

Attualmente dirige il Centro Interdipartimentale su Cultura ed Economia della Globalizzazione (CEG) dell'Università Ca' Foscari di Venezia. Fa parte del Consiglio di Indirizzo della Fondazione Cassamarca di Treviso, dell'Istituto Internazionale "J. Maritain" e della Fondazione Etica ed Economia di Bassano del Grappa.

È stato docente di materie economiche nelle Università di Padova, Perugia e Udine e Visiting Professor presso l'Accademia delle Scienze di Mosca e Leningrado, l'Università di California (Berkeley) e l'Università del Western Australia (Perth).

Nel corso della propria carriera ha ricoperto alcuni incarichi accademici (Presidente di Corso di Laurea e Direttore di Dipartimento).

In qualità di esperto di programmazione economica, è stato membro della Commissione per la stesura dei Piani Regionali di Sviluppo e consulente per le Politiche Industriali della Regione Veneto, nonché del Comitato Scientifico dell'Unione Regionale delle Camere di Commercio. Già consulente per la redazione di Piani di Sviluppo e di Piani Territoriali di alcune Province e Comuni del Veneto, ha partecipato a "Team Internazionali" di studio per la redazione di Piani di Sviluppo all'estero.



Ferruccio Bresolin



città e territorio nella riqualificazione dello sviluppo

Premesse: continuità e discontinuità nel modello veneto di sviluppo

Lo sviluppo economico del Veneto nel secondo dopoguerra è senza dubbio una espressione paradigmatica del ruolo di un “ambiente” culturale nel promuovere una imprenditorialità diffusa e con essa una crescita autopropulsiva del sistema produttivo. Questo intrecciarsi di fattori antropologici ed economici di natura esogena ed endogena, ha spinto gli studiosi a definire “modello” il caso Veneto che negli ultimi cinquanta anni ha consumato i classici “stadi” dello sviluppo economico: dall’agricoltura all’industria, e quindi al terziario post industriale.

I fattori che hanno consentito lo sviluppo erano essenzialmente, come del resto in tutti i processi di avanzamento sociale e produttivo, fattori di carattere culturale ed istituzionale. Un “ambiente culturale” in cui erano presenti la voglia di fare, di apprendere facendo, i valori della responsabilità e della imprenditorialità (anche di sè), unitamente ad un forte senso di identità e di appartenenza, ha prodotto imprenditorialità diffusa, capacità di collaborazione ma anche di competizione in contesti economici che andavano globalizzandosi.

Per altro verso i contesti istituzionali locali si dimostravano interpreti di queste “vocazioni” sorreggendoli ora con “neutralità”, ora con politiche ed interventi atti a favorire lo sviluppo, nel mentre sul piano delle istituzioni informali le “reti di fiducia” diffuse sul territorio consentivano il contenimento dei crescenti “costi di transazione”. La versatilità e la flessibilità tipiche dell’economia

Veneta hanno costituito un punto di forza nel processo di integrazione Europea e in quello di globalizzazione, punto di forza che può ricondursi senza dubbio a quei fattori di "ambiente" sopra richiamati.

Ma anche la cultura del lavoro, del fare, la cultura di impresa, raggiunge dei limiti, ovvero dei fattori di discontinuità quando le risorse umane, territoriali e infrastrutturali tendono ad esaurirsi e quando l'obiettivo della produzione condiziona l'uomo e lo fa diventare ad "una dimensione" (quella del lavoro e del consumo), compromettendo così le capacità di promuovere lo sviluppo su basi qualitative nuove e soprattutto in termini di qualità della vita. Paradossalmente l'esaltazione di alcuni valori (come appunto quello del produrre) tende a riproporre un modello di crescita oggi difficilmente sostenibile in termini sociali e ambientali deformando il concetto stesso di benessere della collettività. Benessere che, concepito prevalentemente in chiave reddituale e di lavoro, trascura altri elementi, quelli culturali e della qualità della vita ad esempio, che sono la premessa per l'avvio di una riqualificazione dello sviluppo. Il raggiungimento della piena occupazione unita ad una struttura produttiva che richiede soprattutto lavoro a scarsa qualificazione, contribuisce infatti ad abbassare il livello di scolarizzazione e quindi le premesse per una evoluzione del sistema.

Il processo di produzione moderno esige invece la disponibilità di una gamma diversificata di fattori materiali ed immateriali. Accanto agli "input" tradizionali, capitale, lavoro e progresso tecnico, ci sono componenti umane come il "learning by doing" e la conoscenza, ovvero "input" di lavoro corredati da investimenti in istruzione ed addestramento.

38

Non solo ma il raggiungimento di quelli che potremmo definire i "limiti dello sviluppo", rischia di impoverire anche quel complesso di circostanze "residuali" spesso trascurate nella letteratura, che vanno sotto il nome di "capitale sociale" e che comprendono conoscenze diffuse, valori condivisi, capacità di coordinamento,

fiducia e rispetto delle regole che solitamente animano un'organizzazione a "sistema" e che sono in grado di formare istituzioni atte a governare la crescita e la competizione.

Emerge sempre più l'esigenza di una nuova forma di integrazione e coesione sociale basata non solo sulla capacità di reddito attuale, ma su una riqualificazione di quello che chiameremo "capitale sociale", premessa indispensabile per un rilancio della crescita accompagnata da un miglioramento della qualità della vita e del benessere.

I nodi dell'occupazione e della competitività

Il Veneto per conseguire gli obiettivi di riprendere un percorso virtuoso di crescita economica e di benessere "sostenibile", deve compiere un salto di qualità atto a superare le numerose strozzature e rimuovere i nodi strutturali che di fatto si rivelano pericolosi fattori di discontinuità. Questi nodi strutturali riguardano molti aspetti dell'economia, del territorio e della società veneta. L'interdipendenza dei mercati dei prodotti, dei servizi, dei capitali e dei fattori di produzione in genere, pone in concorrenza non solo le imprese ma anche le istituzioni politiche ed amministrative, i sistemi educativi e di relazione sociale, gli ordinamenti giuridici e i regolamenti che governano i mercati, i contratti e le attività di impresa. Di fatto questi fattori di "contesto" diventano un elemento essenziale del vantaggio competitivo di un paese e di una regione aperta come il Veneto.

Il ritardo italiano e veneto nell'affrontare alcune rigidità strutturali, nel compiere la necessaria progettazione e realizzazione di nuove opere nel contesto infrastrutturale stradale, autostradale e ferroviario, così come in quello della difesa ambientale e nel settore delle "utilities" costituiscono altrettanti punti nodali nella competitività di sistema. Così come, a scala microeconomica, gli alti costi dell'energia e le complessità burocratiche frenano la competitività delle imprese.

La competizione sui mercati globalizzati non

si esplica infatti solo nella capacità di esportare o di saper ridurre i costi delocalizzando, ma anche nel saper attrarre capitali ed investimenti dall'estero, capacità di attrazione oggi gravemente compromessa, dalla carenza di infrastrutture sul territorio e dagli altri fattori di rigidità.

La forte accelerazione impressa dal progresso tecnologico in questi anni impone all'economia della regione una sorta di transizione verso nuovi paradigmi di sviluppo. Ciò che si vuole qui affermare è che il Veneto sembra aver esaurito la sua spinta ad una crescita "estensiva" nell'impiego delle risorse (di lavoro umano a bassa qualificazione, non solo ma anche nell'uso del territorio e delle infrastrutture) e dovrà affrontare una difficile transizione verso uno sviluppo "intensivo" nell'uso di ricerca, tecnologia, innovazione e capitale umano più qualificato. In altri termini, è giunto il momento per la regione di ripensare al proprio modello di sviluppo, sia per affrontare su basi nuove la competitività internazionale, sia per non incorrere nei rischi che il proseguire lungo questo sentiero di crescita potrebbe comportare. Certamente il Veneto è all'avanguardia in molti settori sia per qualità delle innovazioni introdotte sia per capacità lavorative ed imprenditoriali, tuttavia alcuni segnali fanno dubitare non tanto e non solo della persistenza della competitività del sistema produttivo regionale, quanto soprattutto della "sostenibilità" sociale, ambientale e territoriale del proprio modello di sviluppo.

Infatti non va dimenticato che a determinare l'andamento della competitività totale concorrono anche fattori esogeni o esterni all'impresa, quali le infrastrutture, la qualità e l'efficienza della Pubblica amministrazione e della spesa pubblica ovvero quel complesso di esternalità, che hanno grande influenza nella cosiddetta competitività di sistema.

Così se prendiamo degli indicatori più sofisticati della produttività totale, che prendono in considerazione, accanto agli investimenti e al lavoro, alcune variabili significative come inflazione, peso del bilancio pubblico sul PIL, etc.

..., come hanno fatto i ricercatori dell'OECD, otteniamo risultati che pongono l'Italia sotto un profilo piuttosto deludente .

Al di là di questi elementi che si riferiscono alla capacità di competere in mercati globalizzati, ai nostri fini appare più importante il rapporto tra crescita del PIL e crescita della produttività come indicatore del tipo di "sentiero di crescita" che un'economia sta percorrendo, soprattutto se confrontato con quello di altre economie.

In Veneto la produzione (PIL) è cresciuta più della produttività del lavoro (intesa nella sua formulazione più semplice ovvero di rapporto tra produzione e occupazione) causando un aumento progressivo dell'occupazione, e quindi dell'immigrazione secondo un sentiero di crescita che abbiamo definito "estensivo" .

La competitività dell'economia veneta, come prevede anche il principale documento di programmazione regionale (il PRS), andrà pertanto sorretta con politiche di "contesto" volte a migliorare le infrastrutture esistenti o a costruirne di nuove, a stimolare la ricerca e l'innovazione, a formare "capitale umano", a valorizzare il patrimonio storico, artistico ed ambientale, il tutto come premessa per l'avvio di una nuova cultura della crescita e della integrazione sociale.

I "limiti" dello sviluppo veneto e le strategie per superarli

Queste considerazioni portano con se un problema politico-economico di grande rilievo. Ha ancora senso proseguire lungo un sentiero di crescita che abbiamo definito "estensivo" nell'uso delle risorse, in particolare di quelle umane e territoriali?

Sul piano aziendale, il proseguire lungo un modello di sviluppo che basa la propria competitività su strutture produttive pur efficienti, ma orientate alla flessibilità ovvero alla prevalenza del capitale circolante, rispetto all'investimento in capitali a più alto contenuto innovativo, tenderà ad accentuare i fenomeni immigratori e di carenza di lavoro, spesso poco qualificato, cui stiamo assistendo. Sono infatti le stesse associazioni di categoria che sottolineano il cre-



sciente fabbisogno di manodopera, fabbisogno la cui risposta è stata finora l'immigrazione con i conseguenti problemi di integrazione e di inserimento sociale. Problemi che non sono venuti meno neppure con il massiccio processo di delocalizzazione che il Veneto ha attivato per esempio in Romania ed in altri Paesi dell'Est europeo.

Inoltre il raggiungimento della piena occupazione in una struttura produttiva flessibile richiede soprattutto lavoro a scarsa qualificazione, contribuendo così ad abbassare il livello di scolarizzazione e quindi le premesse per una evoluzione del sistema.

La flessibilità ha costituito un potente fattore di competitività in un contesto produttivo, quale quello del decennio precedente all'introduzione dell'Euro, dominato da forti incertezze e da instabilità nei tassi d'interesse, nel livello dei prezzi e nei cambi, per cui le scelte imprenditoriali erano necessariamente legate ad orizzonti temporali brevi e con rapidi ritorni degli investimenti..

I nuovi scenari aperti dall'introduzione dell'Euro (con i maggiori gradi di stabilità nei prezzi, nei cambi e nei tassi d'interesse) e dall'avvento di una competizione sempre più "globale", potrebbero e dovrebbero imporre alle imprese scelte di investimenti innovative caratterizzati da "ritorni" più differiti nel tempo. In altri termini, alla strategia legata alla flessibilità avrebbe dovuto sostituirsi una strategia di "adattabilità" strutturale, in cui la competizione sarebbe dovuta essere conseguita mediante innovazioni incorporate in investimenti e progetti di più ampio respiro.

Si ha quasi l'impressione che la ricerca di "strategie di efficienza" a corto respiro, volte ad una competizione fondata sull'abbattimento dei costi nei settori maturi, in luogo di strategie di "efficacia" a più lungo termine, basata sulla ricerca di nuovi prodotti e nuovi mercati, condanni il sistema veneto a riprodurre sé stesso.

Riteniamo che questo processo di sviluppo abbia raggiunto i suoi limiti di sostenibilità:

- in termini sociali, in quanto i flussi di mano-

dopera dall'estero comportano politiche di integrazione e di inserimento costose (non solo in termini finanziari ma anche umani), ma soprattutto dall'esito incerto, nel caso l'economia Regionale fosse colpita da recessione;

- in termini ambientali e territoriali in quanto il processo "estensivo" di crescita sperimentato dalla nostra Regione è tipicamente un processo diffuso, "consumatore" di territorio, con esigenze di mobilità crescenti, in presenza di capacità infrastrutturali-viarie che, in molti casi, hanno superato il limite della saturazione;

- in termini culturali, in quanto non vi può essere sviluppo economico senza crescita culturale. La cultura sta diventando, infatti, sempre più l'elemento centrale delle società moderne, non solo come fattore di strategia comunicativa o espressiva della capacità di creazione e conservazione della memoria e del patrimonio di valori di una comunità, ma anche come fattore di mediazione tra i diversi aspetti della vita contemporanea e quindi tra crescita economica e crescita civile.

La programmazione economica, in sostanza, dovrà orientare i suoi sforzi verso l'investimento in capitale umano in grado di affrontare, non solo le innovazioni legate all'ingresso delle TAC, ma anche e soprattutto a riqualificare professionalità, capacità manageriali ed imprenditoriali verso nuovi settori e nuovi mercati. Ma tutto ciò comporta soluzioni nuove in termini di "governance" territoriale e del sistema economico.

Attualmente si ricorre al termine "governance" per indicare un nuovo stile di governo, distinto dal modello di controllo gerarchico e caratterizzato da un maggior grado di cooperazione e di fiducia e dall'interazione tra Stato (ed enti locali) e attori non statuali all'interno di reti decisionali miste pubblico-privato. La "governance" intesa come alternativa al controllo gerarchico è stata studiata sul piano della formulazione delle politiche a livello nazionale e sub-nazionale, sia nell'area europea che nell'ambito delle relazioni internazionali, ed è destinata ad esplicitare la propria validità soprattutto nel sostenere l'orga-



nizzazione “reticolare”, sia delle imprese che del territorio.

Il termine “network” è diventato il nuovo paradigma per l’architettura della complessità comparato con la gerarchia, che ne rappresenta il vecchio paradigma. Per rete si intende una nuova forma di organizzazione sociale che nasce anche da un cambiamento più ampio della scienza.

E’ questa la via che un sistema locale deve percorrere per dominare un cambiamento evitando che la globalizzazione ne mortifichi le specificità e le potenzialità ed evitando altresì che l’esaltazione del localismo emargini il sistema locale nell’attuale fase dell’economia globale detta anche “economia della conoscenza”. La conoscenza è l’elemento fondamentale che caratterizza il processo di sviluppo di questi ultimi anni e costituisce la base di quella forma di apertura e relazione con l’esterno, che potremmo definire di internazionalizzazione dei saperi, e che ha permesso il legame tra gli “specialisti” nell’ambito della divisione internazionale del lavoro.

La maggior parte delle conoscenze è frutto di un processo di apprendimento influenzato dal contesto locale: questo tipo di conoscenza, spesso tacita, può essere definito contestuale ed è per lo più frutto di un processo di apprendimento adattivo, spesso inconsapevole, sviluppato con l’esperienza. La conoscenza che si sviluppa in un contesto locale deve essere rielaborata attraverso un processo di codificazione che solo in parte può essere trasmesso attraverso reti d’impresa (in particolare operanti nei distretti) ma è soprattutto attraverso collegamenti più stretti tra università, istituzioni di ricerca e di formazione, e imprese che l’economia del localismo e della piccola impresa può vincere la sfida.

Il ruolo del capitale sociale e della “governance” nello sviluppo

E’ ormai consolidato anche nella teoria economica il ruolo che hanno le istituzioni nello sviluppo economico, siano esse istituzioni “for-

mali” come forme di governo, amministrazioni centrali e locali leggi, decreti, regole, etc. sia le istituzioni “informali” come le reti di fiducia, la tutela dei contratti e la correttezza dei comportamenti tra operatori.

E’ altresì vero che nell’era della globalizzazione si verifica sempre più il fenomeno di una società che si riarticola dal basso e che cerca nuove forme di auto-organizzazione svincolandosi dalla sterile contrapposizione tra Stato e mercato. Tutto ciò ha esaltato di fatto quel fondamentale principio di sussidiarietà che è entrato a far parte dell’ordinamento delle maggiori comunità nazionali ed internazionali anche se forse non è ancora del tutto percepito dalla nostra cultura politica. Il principio di sussidiarietà ovvero la possibilità che una comunità affronti i problemi che può risolvere al proprio livello delegando alle istituzioni superiori (Provincia, Regione, Stato, Unione europea) la soluzione dei problemi e gli interventi a scala superiore, è stato interpretato e applicato finora nell’accezione di sussidiarietà verticale ovvero come delega di poteri dall’alto e, meno frequentemente, come istanze che provengono dal basso sottraendo poteri ai livelli superiori di governo.

Non va dimenticato che i paesi (e al loro interno le Regioni) più sviluppati nell’adozione di nuove tecnologie sono quelli caratterizzati sia da mercati forti ed in espansione ma anche da una “densità istituzionale” (che non significa, beninteso, densità legislativa), che si esplica attraverso reti di interconnessione tra organizzazioni e istituzioni nelle quali spiccano Camere di commercio, Fondazioni, Istituzioni finanziarie, Università, Associazioni di categoria, Centri per l’innovazione, Agenzie di sviluppo e di formazione, Organizzazioni professionali e, non da ultimo, i Governi locali. Questi processi di istituzionalizzazione hanno consentito ove si sono verificati, (California, Inghilterra) di non disperdere ma anzi di valorizzare un “capitale sociale” fatto di conoscenze, di capacità tecnologiche e di tutto un patrimonio di “learning by doing” che è tipico, ad esempio, dei nostri distretti industriali.



Le politiche tese a far compiere al Veneto il salto di qualità nel suo sviluppo devono perciò interagire con quello che abbiamo definito “capitale sociale”, cioè l’insieme delle conoscenze diffuse che si creano e si propagano nelle comunità, delle capacità collettive di stimolo, coordinamento e regolazione ed in genere di quell’insieme di istituzioni formali ed informali che non transitano per il mercato ma che favoriscono l’organizzazione dei sistemi e riducono i costi di transazione.

Tutto ciò assume una valenza anche maggiore nel caso delle politiche sociali e in tutte quelle azioni volte a promuovere il benessere della comunità, così come richiesto dal documento degli obiettivi del nuovo Programma Regionale di Sviluppo. Le politiche sociali devono porre al centro la persona e il suo benessere e quindi, da un lato valorizzare i diritti di cittadinanza come diritto di accesso ai servizi ed ai beni base, ovvero come elemento di sicurezza e di “pari opportunità” di fronte alle incertezze del mercato, dall’altro valorizzare le identità e l’appartenenza ad una comunità. Se così è, sempre più si dovrà far riferimento a questo importante tessuto di relazioni per agevolare la crescita del volontariato e di altre forme di aggregazione sociale, parimenti le politiche dell’integrazione sociale e culturale, volte ad evitare i fenomeni degenerativi legati alla conflittualità in un’area a forte immigrazione, avranno bisogno di relazionalità e di iniziative per una migliore conoscenza della propria e dell’altrui identità culturale.

La popolazione del Veneto sta invecchiando sia per effetto del crescere della probabilità di vita che per il calo della natalità e ciò aumenterà il già elevato indice di dipendenza (ovvero la percentuale di popolazione giovane e anziana sulla popolazione in età lavorativa). Questo comporterà una maggiore attenzione alle politiche di sostegno agli anziani che costituiscono sempre più “classe debole” e che tra l’altro, stanno alimentando in misura crescente le fasce di povertà, soprattutto urbana.

Di fronte a queste sfide le Pubbliche Amministrazioni hanno davanti a sé due opzioni abba-

stanza nette: o quella di adeguare l’offerta finanziando progetti di riqualificazione della stessa, o quella di finanziare la domanda di servizi puntando sulla responsabilizzazione dell’utente ed eventualmente sulla competizione tra pubblico e privato. Il “finanziamento dell’offerta”, come noto, può produrre sprechi ed inefficienze e può causare forme di deresponsabilizzazione dell’utente che si sono manifestate in molti comparti dei servizi pubblici. E’ peraltro vero che essendo alcuni servizi, come sanità, assistenza ed educazione, dei beni pubblici, essi hanno le caratteristiche di non competitività nell’accesso e quindi dovrebbero essere forniti in via prioritaria dalla mano pubblica. Ma l’esperienza recente dimostra che deresponsabilizzazione ed inefficienza conducono spesso a forme di spreco e cattiva allocazione delle risorse.

Questa impostazione induce a privilegiare forme di finanziamento dei bisogni e quindi della domanda come strumenti sia di responsabilizzazione sia di controllo della spesa. Tale tema, ovviamente, non riguarda ad esempio solo i cospicui stanziamenti della sanità (che ormai superano il 60% della finanza regionale), ma dovrebbe riguardare qualsiasi politica di interventi volti a riqualificare il modello di sviluppo. Così, nel campo delle politiche di innovazione, delle politiche industriali in generale, nelle stesse politiche di formazione del capitale umano, occorrerebbe puntare anche su forme di finanziamento della progettualità, anziché sull’esclusivo finanziamento di strutture di offerta.

Ciò non significa un ritorno alle politiche di stampo keynesiano di sostegno della domanda, che pure erano indifferenziate e che comportavano un passivo adeguamento delle strutture dell’offerta (politiche del welfare), ma significa porre accanto al riconoscimento di alcuni diritti fondamentali l’idea base che i diritti non sono disgiunti dalla responsabilità allorché si tratta di utilizzare risorse pubbliche scarse.

In definitiva, un processo di “governance” fondato su queste caratteristiche avrebbe anche il vantaggio di porre insieme risorse pubbliche e private nella realizzazione di opere pubbliche



di tipo infrastrutturale (nel campo della viabilità, dei trasporti, della cablatrice informatica, ecc.), attraverso la finanza di progetto. Non solo, ma tale strategia porrebbe il privato, con le forme di imprenditorialità che le sono proprie, nelle condizioni di offrire a condizioni competitive e con standard qualitativi prefissati, servizi in grado di soddisfare i bisogni di una comunità, lasciando al singolo la scelta che ovviamente dovrà essere garantita da un adeguato finanziamento della stessa.

La città nell'economia della conoscenza

Si è detto che l'obiettivo per il Veneto è quello di mutare modello di sviluppo, introducendo nei suoi processi produttivi più ricerca, innovazione e riqualificazione del suo capitale umano. Ma quali sono gli aspetti territoriali più rilevanti di questo obiettivo strategico?

Non vi è dubbio che lo strumento principale è la valorizzazione del patrimonio di città che il Veneto possiede, perché la città si trova al centro delle relazioni tra ricerca, innovazione e formazione del capitale umano. Se il sistema di città venete acquista in competitività, allora tutto il Veneto potrà recuperare produttività e competitività, ma soprattutto potrà riqualificare il proprio sviluppo.

La città costituisce perciò un patrimonio di storia, di cultura, di scienza e di conoscenza che diventa strategico nel processo di mutamento del modello di sviluppo veneto. Non va dimenticato che le città europee nascono con l'Europa e in un certo senso fanno nascere l'Europa e continueranno a caratterizzare la civiltà europea.

La città, come noto, ha subito nel corso della storia un ciclo di vita; nel Medioevo era città murata deputata alla difesa e al comando di un territorio circostante ma ben presto con lo sviluppo della borghesia la città rinascimentale diventa luogo non solo di istituzioni (città stato) ma anche centro di cultura, di arte e di finanza. Con la rivoluzione industriale la città diventa sede delle produzioni industriali, i suoi sobborghi tendono a proletarizzarsi, la disponibilità di

manodopera, la vicinanza con i mercati e con le fonti di approvvigionamento delle materie prime o con le vie di comunicazione rappresentano potenzialità per la creazione di nuove città o il potenziamento di quelle già esistenti.

Nell'era post-industriale la città subisce un restyling, una nuova forma di "filtering" localizzativo nel senso che la rendita urbana tende a espellere le produzioni a basso valore aggiunto per attrarre produzioni ad alto contenuto di tecnologia e di progresso.

La città riscopre un nuovo rinascimento e riscopre il suo ruolo di centro direzionale e, centro di relazioni, luogo centrale per le relazioni economiche, finanziarie e istituzionali. Ma anche in questo nuovo ruolo la città rischia un declino, il rischio è legato alla capacità della città di essere non più e non solo luogo centrale rispetto ai fattori materiali dello sviluppo ma centro di formazione e diffusione del sapere, nodo di scambi relazionali e di comunicazioni. In altri termini la competitività della città si riscopre su nuove dimensioni economiche che, però, hanno un più stretto legame con le dimensioni culturali.

Essa diventa "località centrale" per tutte le funzioni di rango superiore, ovvero attività direzionali, culturali e di servizio, luogo privilegiato per lo scambio delle informazioni e per la progettazione e la programmazione delle attività produttive e finanziarie. Gli abitanti della città di trovano a contatto con coloro che la "usano" per questi servizi o per il turismo.

Oggi queste funzioni della città, essenzialmente legate al terziario di servizio alla produzione ed alla residenza, stanno diventando al tempo stesso fonte di ricchezza ma anche di problemi di accessibilità e di mobilità del tutto nuovi.

Il Veneto ha un patrimonio costituito da una rete di città che va valorizzato attraverso una gerarchizzazione dei ruoli ed una specializzazione delle funzioni. La diffusione delle attività produttive e della residenza nel territorio porta all'aumento vorticoso dei movimenti pendolari non solo delle persone ma anche delle merci, secondo un processo produttivo di decentramento che vede la filiera produttiva articolarsi

lungo le arterie di traffico e la viabilità ordinaria. In sostanza l'intensificazione dei movimenti pendolari fa scomparire la gerarchia dei ruoli esaltando i costi pubblici delle infrastrutture, i costi sociali della congestione del traffico, i costi ambientali del risanamento ma soprattutto conduce all'irreversibilità del costo sociale legato alla caduta della qualità della vita.

Oggi non vi è più il rischio, paventato già negli anni novanta, della concentrazione di gran parte della popolazione in grandi megalopoli ovvero in grandi città metropolitane contigue, bensì quello di una città diffusa che, di fatto, non darebbe luogo ad un sistema "metropolitano" bensì ad un sistema "necropolitano", ovvero alla morte della città. Ma la morte della città significa anche, come detto in permissa, la morte di una civiltà. Occorre recuperare questo patrimonio fornendo un quadro di riferimento e un disegno strategico anche usando gli strumenti del mercato ovvero incentivi e disincentivi per combattere i tre nemici della città:

- il costo delle aree - le difficoltà di accesso - l'incapacità decisionale.

La città è un sistema complesso, una comunità di attività direzionali, culturali, di ricerca e residenziali e poichè non esistono metodi semplici per governare sistemi complessi, il termine più idoneo a gestire la progettualità in una città è il termine di "governance" rispetto all'altrettanto efficace termine anglosassone di "government". Gli spazi urbani vanno quindi disegnati attraverso l'accordo pubblico-privato per guidare i processi di mercato verso forme di integrazione e di mediazione tra i due estremi: quello di una specializzazione funzionale spinta e quello di una distribuzione indifferenziata della residenza e delle altre attività.

In questo contesto di spinte tendenziali vi sono due problemi fondamentali per le città venete. Il primo problema è quello relativo alla specializzazione funzionale ed ai ruoli che le città dalla regione dovranno assumere. E' evidente che in una logica di "sistema di città" o di città metropolitana policentrica, la specializzazione di ogni centro in una rete integrata di funzioni

esalterebbe al massimo l'efficienza di tutta la rete, mentre la ripetizione delle funzioni in tutti i centri e la conseguente omologazione avrebbe invece l'effetto di esaltare il ruolo di ancoramento delle città nel proprio territorio, evitando così di disperdere un patrimonio di cultura e di tradizioni, ed esaltando invece le capacità di propulsione dello sviluppo locale. Questo è tipicamente un problema della nostra regione che dovrà trovare un compromesso tra le esigenze di efficienza connesse con la specializzazione e le esigenze di conservazione di un modello, culturale ancor prima che territoriale, dalle elevate potenzialità di crescita articolata. In questa ricerca di compromesso tra accentramento e diffusione e tra specializzazione e omologazione la soluzione sta nella definizione di gerarchie di ruoli in cui, tra l'altro, le moderne tecnologie decentralizzanti e le economie di piccola scala potranno essere d'aiuto.

Non vi è dubbio che alcuni problemi-obiettivo appaiano prioritari in un sistema di città come quello veneto, problemi che possono così sintetizzarsi:

- organizzare e gestire la mobilità territoriale delle persone, delle merci e delle informazioni all'interno dell'area regionale e col suo esterno al fine di integrare la regione non solo e non tanto nell'asse mediterraneo est-Ovest ma soprattutto in quello europeo Nord-Sud;

- organizzare e gestire l'accessibilità ai centri urbani fornitori di quei servizi definiti avanzati o comunque alle località centrali, sedi dello scambio e dell'elaborazione delle informazioni (oltre che delle così dette decisioni strategiche in tema di programmazione e progettazione dei fatti produttivi) e di definizione delle scelte politico-amministrative di natura pubblica;

- immettere il sistema delle città venete nella rete dei grandi sistemi urbani europei affinché il livello qualitativo dei servizi "metropolitani" si elevi e si diffonda a tutto il Nord-Est;

- coordinare competenze e poteri dei vari livelli di governo locale in un disegno programmatico unitario pur tenendo conto di risorse e specificità locali diverse e articolate;

- assegnare alle città che compongono il reticolo urbano veneto gerarchie di ruoli e funzioni in modo da massimizzare l'efficienza dell'intero sistema regionale;

- gestire i problemi di conservazione e tutela ambientale in modo da rendere "sostenibile" in termini ambientali la continuità della crescita economica regionale.

Nella nuova economia della conoscenza la città, quindi, può diventare un nuovo fattore di competitività per tutta la Regione e per tutto il sistema del nord-est italiano.

Come si è detto gli scenari futuri smentiscono le più catastrofiche visioni formulate negli anni novanta circa la concentrazione della popolazione nella città, ovvero l'idea di una suburbia caratterizzata dalla diffusione e dalla mescolanza della residenza e delle realtà produttive, in cui fenomeni di "sprawl" insediativi si intersecano con la città telematica attraverso un processo di dematerializzazione della città attraverso reti di comunicazione.

Il vero rischio che corre la nostra regione e con essa tutto il territorio, è di ritrovarsi con una "non città" e una "non campagna". In effetti sono entrate in crisi anche le stesse interpretazioni analitiche care ai geografi o ai cultori dell'economia del territorio. La teoria dei luoghi centrali vedeva nella città un antidoto all'incertezza e la metropoli come struttura portante dello sviluppo.

L'evoluzione economica e tecnologica in atto ha posto la centralità della conoscenza e dell'apprendimento come fattori chiave non solo della crescita ma anche dello sviluppo economico.

L'evolversi delle produzioni immateriali su quelle materiali, gli stessi processi di produzione centrati sul lavoro meccanico ed elettronico piuttosto che sulla forza lavoro, unitamente alla globalizzazione dei mercati, hanno liberato gli insediamenti produttivi dal vincolo localizzativo ma, al tempo stesso, hanno fatto emergere l'importanza dei punti nodali nella rete delle conoscenze.

La città si trova al centro di questa apparente contraddizione, da un lato l'emergere dei loca-

lismi frutto anche di un processo culturale che puntava a valorizzare le specificità dei singoli territori, dall'altro la globalizzazione e le innovazioni connesse con l'introduzione delle tecnologie della "Information Communication Technology" che rendevano meno pregnanti i vincoli di prossimità ai mercati di sbocco o ai centri di creazione del sapere. Ma la conoscenza ha l'esigenza d'integrarsi su dimensioni multidisciplinari, soggetta non tanto e non solo ad "economie di scala" ma anche ad "economie di scopo".

La visione tradizionale, tipica della rivoluzione industriale, considerava la città come un luogo dotato di esternalità positive a favore delle imprese ma anche di vantaggi localizzativi legati ai fenomeni di agglomerazione, di prossimità spaziale e, comunque, ad economie locali di rete. In questa visione prevalente nella letteratura fino agli anni ottanta, le città erano viste come centri di attività economiche ed organizzative che godono di vantaggi dati dalla vicinanza al mercato, dalla dotazione di infrastrutture e dalla disponibilità di competenze, "know how" e tecnologie specializzate.

Oggi, in un'economia cresciuta in termini di organizzazione e di globalizzazione, le città possono non essere più al centro di queste nuove forme di allocazione delle risorse nel territorio. La contiguità spaziale dei mercati non è più la norma, mentre la produzione è organizzata globalmente rendendo possibile accordi e contatti su scala mondiale quasi a prescindere dalla localizzazione. La specializzazione e la divisione internazionale del lavoro diminuiscono i costi di produzione ma aumentano i costi di transazione legati alla spersonalizzazione dei rapporti di scambio. La necessità di contenere le "asimmetrie informative" accrescono le regole e quindi i costi di transazione atti a far funzionare i mercati così aumentando la complessità del sistema.

La vita economica è oggi organizzata entro una molteplicità di reti nelle quali la città è destinata ad avere un nuovo ruolo che non necessariamente sarà un luogo centrale nella concezione

tradizionale dell'economia urbana, ma potrebbe essere nodo centrale di un insieme di relazioni cognitive. Quindi più che luogo centrale nella disponibilità di fattori produttivi materiali o di lavoro fisico, la città potrebbe essere al centro non solo di una serie di relazioni legate alla ricerca, all'innovazione ed alla formazione di capitale umano, ma anche come luogo tradizionale d'incontri tra persone, di comunicazione diretta e, quindi, di relazionalità sociale.

In sostanza quello che si vuole sottolineare è che la competitività di una città e di un territorio non si misura nella capacità di attrazione legata ai vantaggi ubicazionali di tipo materiale, (costi di trasporto, accesso alle materie prime, accesso ai mercati di sbocco), ma soprattutto alla capacità delle città di fornire i servizi e di creare le conoscenze di cui la nuova economia ha bisogno.

Occorre, cioè, concepire la città non come spazio urbano centrale ma come funzione istituzionale e di innovazione.

I nodi dell'impatto territoriale

L'organizzazione dello spazio è funzionale al ritmo e al tipo di sviluppo economico e discende in gran parte dai modi di organizzazione economica ovvero dalle dimensioni, dalle specializzazioni e dal grado di integrazioni produttive che in esso si realizzano, ma sviluppo e organizzazione spaziale conseguono e interagiscono a loro volta con l'ambiente "culturale" e con quello socio-politico di un territorio.

Esse possono essere lasciate alle libere forze del mercato, o venir gestite da una pianificazione che ne preveda scenari possibili e auspicabili; in questo caso il processo pianificatorio deve portare alla realizzazione di una organizzazione funzionale agli obiettivi generali di sviluppo e di crescita equilibrata. In questo senso, se l'obiettivo è far compiere al Veneto un salto di qualità nel suo "modello" produttivo, insediativo e culturale onde conseguire livelli di benessere e di qualità della vita più elevati, anche la gestione del territorio si deve uniformare a tali obiettivi. Lo strumento tradizionale della pianifi-

cazione normativa dovrà essere territorialmente articolata ed affiancata da strumenti "flessibili" di programmazione indicativa usando sia azioni incentivanti, sia di "compensazione" tra privati e tra enti locali.

Il Veneto, come si è detto, ha consumato negli ultimi cinquant'anni i classici stadi dello sviluppo economico, dall'agricoltura, all'industria e infine alla preminenza del settore terziario. Questo rapido cambiamento ha avuto enormi riflessi territoriali, legato com'era ad alcuni mutamenti "epocali" che sono avvenuti nell'economia e in alcuni scenari che appartengono alla sfera dello sviluppo tecnologico e scientifico, oltre che a quella dei comportamenti umani e sociali.

In particolare l'innovazione scientifica e tecnologica, ha reso più importante la prossimità informatica rispetto alla prossimità fisica, tipica delle tecnologie meccaniche, mentre le innovazioni "organizzative" che hanno introdotto forme più flessibili e decentrate di produzione hanno creato le premesse per la diffusione dell'imprenditorialità, la creazione di microimprese e quel fenomeno territoriale di grande rilievo definito come "localismo".

Il decentramento produttivo e il localismo hanno favorito infatti il riemergere dei piccoli centri come luoghi in cui abitare e in cui produrre.

Il localismo e il decentramento hanno reso più evidente la necessità di prevenire e dominare un impatto ambientale di sempre più difficile controllo e monitoraggio, rispetto ad una realtà accentrata e concentrata tipica dello sviluppo industriale. Per altro verso il decentramento, il localismo, la terziarizzazione della città e la reindustrializzazione della campagna tipiche dell'era postindustriale hanno portato ad esaltare i fenomeni di interdipendenza produttiva e quindi le componenti costituite dalla mobilità territoriale delle persone, delle cose e delle informazioni. L'agricoltura, che ha compiuto un'evoluzione da agricoltura a prevalente autoconsumo ad agricoltura specializzata, legata però ancora alle fasi produttive e non tanto a quelle trasformatrici e commerciali dell'agribusiness e dell'agroindustria, esercita sull'am-

biente effetti nuovi e di più difficile controllo. Il territorio Regionale, con l'avvento dell'integrazione europea e con la sua prossima estensione ad est, sarà sempre più interessato a direttrici di traffico est/ovest e nord/sud che se da un lato rappresentano una sorta di "servitù" territoriale, dall'altra consentono il necessario grado di apertura dell'economia regionale. Accanto a queste direttrici esistono reti di scambio locale sempre più fitte date dai fenomeni di frammentazione dei processi produttivi. Ambedue questi flussi hanno oramai esaurito la capacità di servizio della rete autostradale e viaria nel mentre i trasporti ferroviari non sono all'altezza di costituire una valida alternativa. Il tentativo di porre la portualità dell'alto Adriatico e comunque il sistema aereoportuale, in competitività con quelli d'oltralpe, si scontra con il sottodimensionamento di questi assi. E' pertanto tutto un sistema territoriale che rischia di perdere in competitività. Tra l'altro va notato che una rete di assi infrastrutturali viari, spesso articolati secondo modelli a "raggiera" intorno ai centri maggiori diventano anacronistici rispetto ad un aumento delle interdipendenze strutturali tra le produzioni. Ma è soprattutto l'organizzazione del territorio in termini più localistici e diffusi, ovvero reticolari, che si evidenzia la validità di schemi viari di tipo "ortogonale" la cui realizzazione appare lenta. Non solo ma il modello insediativo (delle abitazioni e delle imprese) diffuso e spesso in fregio agli assi viari dovrebbe indurre a prendere in considerazione scelte edificatorie, soprattutto abitative e di servizio alternative ovvero in altezza piuttosto che in estensione, anche se tale scelta potrà passare attraverso forme intermedie di "addensamento insediativi".



In definitiva il modello veneto, che a partire dalla fine degli anni '70, si è andato caratterizzando per la massiccia presenza di innovazioni organizzative che si sono tradotte in decentramento, in flessibilità operative, ha costituito sul territorio un impatto totalmente diverso e contraddittorio con quello prevalente negli anni '60, impatto che negli anni '90 ha subito un'acce-

lerazione anche perché la diffusione degli insediamenti produttivi si è accompagnata con il recupero urbano dei centri minori, in specie di quelli prossimi alle città.

Questi mutamenti verificatisi nell'arco di poco più di dieci anni, hanno costituito per la loro velocità e per la loro capacità d'urto, un contraccolpo e un impatto notevole sulle strutture su cui si basava l'organizzazione territoriale e la gestione del territorio fino a quel momento prevalenti. Mai come in questo campo la contraddizione fra le diverse velocità con cui procedeva il cambiamento economico e sociale rispetto alla rigidità delle strutture burocratico-amministrative, appariva evidente mettendo in crisi anche le stesse capacità di sintesi delle "leadship" politico-amministrative. La stessa "cultura" di pianificazione economica e urbanistica non è stata immune da questo impatto. Da un'assenza di interventi, o meglio, da una neutralità dell'azione amministrativa prevalente nella ricostruzione post bellica, si è passati ad una "cultura" dagli incentivi allo sviluppo ed alla industrializzazione degli anni '60, per approdare ad un insieme di atteggiamenti e a logiche di natura conservatrice territorialmente non differenziate, tali comunque da rischiare la cristallizzazione di alcuni fenomeni.


La filosofia dell'intervento e della gestione del territorio deve quindi considerare la logica di questi mutamenti non per assisterli passivamente ma per guidarli, gestirli e possibilmente introdurre una forma di sinergia tra pubblico e privato (governance) al fine di conseguire un obiettivo di sviluppo equilibrato nelle sue componenti umane, culturali e ambientali.

Questa nuova cultura della programmazione e della pianificazione urbanistica deve sempre più considerare il territorio non come oggetto statico di vincolo, bensì come componente essenziale e dinamica di un processo di cambiamento, processo da non lasciare comunque alla spontaneità dei fatti economici. In questo senso anche la cultura economica deve approdare ad approcci legati alla logica dei sistemi più che alle logiche dei grandi poli metropolita-



ni, delle aggregazioni di aree o della contrapposizione di centro e di periferia prevalenti nell'ambito di scenari ormai obsoleti. La logica dei sistemi punta al concetto di rete, di interdipendenza funzionale, di integrazione di tutti i nodi che compongono il sistema pur nella necessaria gerarchizzazione dei ruoli.

Se l'obiettivo del Veneto è di riqualificare il proprio sviluppo avendo come obiettivo il benessere e la qualità del vivere da un lato, e l'innovazione produttiva in tutti i suoi aspetti dall'altro, occorrerà affrontare il tema del rapporto tra accessibilità ed efficienza dei servizi alla persona ed all'economia. Come è noto un'esigenza sociale fondamentale imporrebbe la prossimità fisica dei servizi onde renderli facilmente accessibili alla popolazione, nel mentre esigenze di efficienza esigono dimensioni e organizzazione dei servizi concentrate o comunque gerarchizzate.



Compito di una politica regionale per il territorio è quello di fare sintesi tra queste istanze di tipo "statico" con quelle "dinamiche" di riqualificazione dello sviluppo e della competitività. Le città e la loro valorizzazione dovranno trovarsi necessariamente al centro di questa sintesi per migliorare la competitività del sistema regionale in questa "economia della conoscenza" nella quale siamo immersi.





i riflessi territoriali della smaterializzazione della produzione

Dallo sviluppo estensivo allo sviluppo intensivo: il ruolo del capitale umano e dell'innovazione tra continuità e discontinuità

Per diversi anni si può ritenere che le imprese venete, e del Nord-est più in generale, si siano riconosciute in alcuni concetti espressi da Leibniz, uno dei maggiori pensatori del seicento. Il filosofo di Lipsia infatti sosteneva che ogni essere vivente possiede un principio vitale dominante che è l'anima. Questa, a sua volta, può essere considerata come entelechia, ovvero come la piena realizzazione del proprio fine. Ma le entelechie sono anche le sostanze semplici, le quali traggono autonomamente la forza di esistere, non abbisognano di altri fattori se non la loro propria esistenza. Da ciò deriva che l'entelechia rappresenta una forma di perfezione autosufficiente. Così è stato anche per le aziende venete per le quali l'anima dominante ha rappresentato un fondamentale vantaggio competitivo, nutrito e rafforzato per lo più in carenza di interventi esterni. Il modello di sviluppo basato sulla piccola dimensione e sulla flessibilità ha rappresentato una mirabile risposta alle esigenze di una domanda mutevole così come alle esigenze di contenimento dei costi di produzione. Un modello che ha trovato nel territorio e nella società locali il luogo ideale di sviluppo, dove l'attecchimento dei processi di auto-organizzazione ha consentito la trasformazione di un aggregato di imprese in un sistema governandone successivamente l'evoluzione.

Dopo anni di incessante crescita economica, anni di boom pro-



duttivo, occupazionale di espansione internazionale, l'economia locale si trova ad affrontare un periodo di stagnazione economica, di rallentamento, dal quale si evidenziano le difficoltà del sistema imprenditoriale ad adattarsi al nuovo contesto competitivo. Se, da un lato, ogni fase di trasformazione comporta inevitabili disagi sociali ed economici così come ogni area sviluppata ha vissuto processi di ristrutturazione aziendale conseguenti a mutamenti nei modelli di sviluppo e a nuove formule imprenditoriali di tipo "cost saving", ovvero volte a ridurre i costi di produzione, dall'altro questa fase presenta una caratteristica in parte nuove rispetto al passato.

La storia ci insegna infatti che lo sviluppo spesso è avvenuto in stretta continuità con le attività precedenti: nel caso del Veneto gran parte dello sviluppo dell'industria è avvenuta in settori dove la nostra regione aveva già una conoscenza di base, delle competenze distintive, il riferimento è ai settori legati all'attività primaria come a quella commerciale. Nelle fasi precedenti la transizione, il vecchio si è evoluto portando al nuovo e si è assistito ad una crescita economica senza precedenti, soprattutto considerando il livello di sviluppo di partenza. In questa fase, viceversa, si nota una discontinuità, un salto vero e proprio nel processo di crescita. Ciò è stato determinato dalla rivoluzione connessa all'applicazione su larga scala delle nuove tecnologie. Queste ultime hanno consentito, e consentono tutt'oggi, nuove modalità di organizzazione dell'attività imprenditoriale che prima non era concessa. Laddove un tempo prevaleva, come nel caso dei distretti, un sistema relazionale basato su reti corte, che presuppone una forte prossimità geografica, oggi le imprese più evolute tendono a riorganizzare la propria attività su reti lunghe, che presuppongono invece una prossimità informatica. Tutto ciò mette in discussione i vecchi legami, le regole di fiducia, da sempre vero e proprio collante del sistema distrettuale. Con l'adozione di tecniche di produzione sempre più "labour saving", risparmiatrici di forza lavoro,

unitamente ai processi di delocalizzazione, si sconvolgono i vecchi equilibri, che per anni hanno contraddistinto il legame tra impresa, società e territorio, sui quali si è basata la forza competitiva della nostra regione.

Ecco allora come risulti di estrema attualità ciò che scriveva uno dei più grandi economisti del '900, Schumpeter, il quale nella Teoria dello sviluppo economico afferma: «Attenzione che il nuovo non nasce dal vecchio, ma il nuovo si affianca al vecchio, lo combatte e lo distrugge». Mentre prima i passaggi erano soprattutto il frutto di un'evoluzione, dove c'era un rigido filo conduttore e la transizione era dolce, oggi il nuovo si affianca al vecchio e lo combatte, originando una sorta di spiazzamento, proprio per via delle nuove attività che prevedono l'utilizzo di tecnologie, dall'informatica alla telematica, ai sistemi di comunicazione e informazione, che prima non esistevano (o non erano diffusamente applicate) e che rendono queste stesse attività diverse, più efficienti rispetto alle precedenti, ma anche più complesse nei linguaggi utilizzati.

Questa discontinuità si evidenzia anche in termini di modello di sviluppo nel quale gli elementi di produttività prevalgono su quelli della produzione. Da un modello estensivo si passa ad uno intensivo, il quale nonostante alcune ritrosie rappresenta oggi la risposta maggiormente compatibile di fronte alla scarsità di risorse disponibili, così come dinanzi all'elevata commissione, in termini territoriali, raggiunta con il precedente modello di sviluppo. Da un'economia materiale si vira verso una soft-economy, sempre più intrisa di elementi immateriali, nella quale la componente dei servizi rappresenta il principale attributo di ogni attività economica. Laddove è prevalso l'elemento produttivo oggi prevale quello ideativo-creativo, quello relazionale, quello logistico, nell'ambito di un processo di revisione delle fasi all'interno della catena del valore, che evidenzia un crescente orientamento internazionale accanto ad una indispensabile maturazione reticolare dei legami intra ed interaziendali.



E' tutto il sistema capitalistico che si modifica e la conoscenza si va affermando sempre più quale fattore produttivo alla base della competitività. Mentre un tempo si pensava alla conoscenza come un fattore esogeno, un dato, oggi essa rappresenta un fattore pienamente endogeno in grado di spiegare differenze nella produttività e nello sviluppo dei vari sistemi economici. E' il capitalismo della conoscenza che si diffonde su scala planetaria, un capitalismo che tende ad oscurare le altre forme che l'hanno preceduto. In realtà la conoscenza è sempre stata un elemento cruciale della competitività di ogni sistema imprenditoriale e distrettuale in particolare. Un fenomeno questo riconosciuto anche a livello europeo allorché al consiglio europeo di Lisbona (marzo 2000) è stato lanciato l'ambizioso obiettivo per l'Europa di "diventare l'economia basata sulla conoscenza più competitiva e dinamica del mondo, in grado di realizzare una crescita economica sostenibile con nuovi e migliori posti di lavoro e una maggiore coesione sociale". Prima ancora di essere ambizioso questo obiettivo riconosce soprattutto la discontinuità del processo di sviluppo, in quanto si vuole raggiungere nel medesimo tempo un sistema economico che, diversamente dal passato, sappia coniugare crescita economica, sostenibilità sociale e territoriale nonché favorire nuove e migliori opportunità occupazionali al fine di una maggiore "socializzazione" dei benefici.

Da un'economia distrettuale ad un'economia globale: fattori di crisi e impatto sulle formule imprenditoriali

In questo contesto l'emergenza di un'economia della conoscenza presenta non poche complessità per il sistema produttivo locale, soprattutto perché una delle caratteristiche della conoscenza "attuale" è, rispetto al passato, quella di non essere incorporata in macchine o prodotti. Quindi tanto la sua produzione quanto il suo trasferimento si svincolano dalla produzione materiale, dalle merci, per assumere una piena autonomia. Nella nostra regione l'esempio

dei distretti ha evidenziato come ciascuna area distrettuale abbia un patrimonio di conoscenze contestuali (o di struttura) fortemente radicate nell'ambiente, che ogni attore trova disponibili e può consumare, ma al tempo stesso, a volte inconsapevolmente, contribuisce alla loro reintegrazione. Ecco allora come i distretti si comportino come "strutture dissipative" à la Prigogine, ovvero strutture in grado, spontaneamente e continuamente, di generare ordine dal disordine. I processi ordinatori prevalgono su quelli entropici, al di là di ogni volontà ordinatrice e razionale, secondo un processo evolutivo di apprendimento. La pressione competitiva, il mercato, che si sostituisce sempre più alla gerarchia, contribuiscono a rendere compatibili, talora financo sinergici, le singole strategie dei vari attori coinvolti.

Tutto ciò mette bene in luce come lo sviluppo abbia presentata finora una forte connotazione evolutiva, un forte legame con il passato e come i successi odierni abbiano potuto spiegarsi in una prospettiva "path dependent", ovvero collegata alle risorse ed ai risultati precedenti. Proprio questa connotazione viene oggi messa in discussione, poiché se è vero che la "storia conta" è altrettanto vero che essa può essere fonte di inefficienze e di rallentamenti allorché inibisce od ostacola nuove scelte o nuovi percorsi di crescita. La rivoluzione indotta dalle tecnologie ICT comporta una rielaborazione di tutto il paradigma competitivo, cui non si può rispondere solamente mediante l'esperienza, le vecchie regole, i vecchi comportamenti. La conoscenza stessa presuppone nuovi codici, nuovi linguaggi, del tutto diversi nel contenuto e nei meccanismi di trasmissione rispetto al passato. Se nella nostra regione non si è mai sentito fino in fondo il problema della transizione dal fordismo al post fordismo, per la sostanziale assenza del primo, nondimeno si sentono oggi le difficoltà insite nella transizione da un sistema microimprenditoriale e distrettuale ad uno globalizzato e tecnologicamente avanzato. Questo soprattutto in quanto si tratta di governare una discontinuità e tale compito

risulta difficile applicando processi e strumenti tipici dei processi evolutivi e cumulativi.

La discontinuità presuppone nuove strategie ma soprattutto nuovi meccanismi di rigenerazione e di governo delle interdipendenze sistemiche non più ancorate solamente su base locale. In passato la conoscenza era trasmessa per lo più in modo tacito, "on the job", ora essa richiede la condivisione di un processo di codifica e decodifica che non può basarsi sui vecchi meccanismi. L'esperienza della delocalizzazione rompe i vecchi legami che univano certe fasi produttive con il territorio locale, ma al tempo stesso consente la creazione di nuove formule imprenditoriali che potranno trovare proprio nel territorio locale nuovi vantaggi competitivi e differenti specializzazioni. Per anni la flessibilità produttiva è stata assicurata localmente tramite un elevato turnover imprenditoriale, con tassi di nati-mortalità aziendale ben superiori alla media, che se ha consentito al sistema un'elevata competitività, ha altresì consumato molte risorse prima fra tutte quella territoriale. All'origine del decentramento produttivo vi è stata anche la necessità di contenere i costi di produzione, così molti costi fissi sono stati trasformati in costi variabili, attraverso quel processo di "Taylorismo imprenditoriale", di "spinoff", di "down-sizing" (flessibilità, diminuzione della dimensione media aziendale) che ha trovato nella cultura e nel territorio il terreno ideale su cui diffondersi. La riduzione dei costi di produzione, del lavoro in particolare, è stata talmente elevata che ha compensato i maggiori costi di trasporto ed i più elevati costi di transazione connessi ad un sistema produttivo multilocalizzato.

Oggi la mobilità imprenditoriale avviene su contesti territoriali più estesi e rappresenta il frutto di una strategia che ancora separa nettamente le imprese a vocazione internazionale da quelle orientate ancora prevalentemente all'interno. In particolare emerge la netta divisione tra fattori mobili, generalmente quelli finanziari e manageriali, e fattori cosiddetti "embedded", maggiormente ancorati al contesto locale, dal lavoro alle istituzioni locali, alle infrastrutture,

alle microimprese.

In questo contesto gli stessi processi di "learning by doing" ("imparare facendo") à la Arrow vengono messi in discussione a fronte di processi di "learning by using" ("imparare con l'uso") à la Rosenberg. Questi ultimi risultano infatti fondamentali per il successo dell'attività economica in tutte le aree interessate della nuove tecnologie. Il learning by using rappresenta un elemento rilevante per moltissimi beni strumentali, soprattutto per quelli caratterizzati da una elevata complessità sistemica. Ma il learning by using esige, capitale umano, conoscenza e che gli attori sappiano dialogare efficacemente con le nuove tecnologie, altrimenti il processo di "feedback" si inceppa e così pure l'apprendimento e lo sviluppo della tecnologia. Come si vede la discontinuità presenta molte sfaccettature, non ultima quella relativa alle caratteristiche della competitività. Nella nuovo contesto competitivo alla competitività tra aziende si sostituisce infatti quella di sistema, nella quale sono i territori e le istituzioni (non solamente le imprese) ivi localizzate a competere. Questo significa che il criterio dell'efficienza deve permeare e guidare i comportamenti di tutti gli attori in gioco. Infatti in un'economia globalizzata la competizione tra aree regionali, al contrario di quella tra nazioni, avviene in base al principio dei vantaggi assoluti e non dei vantaggi comparati. Di conseguenza aree in ritardo, aree in declino oppure aree che non sono in grado di rinnovare continuamente il proprio vantaggio competitivo corrono il rischio della marginalizzazione. Infatti in una prospettiva più dinamica non conta tanto la dotazione iniziale dei fattori quanto piuttosto la capacità di adattabilità e la qualità degli stessi. Ma efficienza e competitività richiedono sistemi altamente innovativi, i vecchi distretti devono evolvere maggiormente in senso innovativo, verso veri e propri "milieu innovateur" (sistemi, ambienti innovativi). Un concetto questo, inizialmente elaborato dal GREMI di Parigi per porre l'attenzione sui processi innovativi che contraddistinguono sistemi locali di piccole e medie impre-

se, successivamente utilizzato per identificare i fenomeni innovativi relativi ad interi contesti territoriali, incluso le aree urbane.

Reti di imprese e ruolo del “capitale sociale” all’interno del nuovo capitalismo relazionale

Dopo il periodo in cui la nostra regione ha sperimentato una crescita estensiva del sistema produttivo (oltre che di quello residenziale), l’attuale fase di transizione si apre con l’obiettivo principale di un recupero di competitività per l’intero sistema economico. Questo recupero rappresenta infatti la condizione sine qua non affinché si avvii un nuovo processo di sviluppo che sia non solo endogeno ed autopropulsivo come in passato ma, soprattutto, maggiormente sostenibile sotto l’aspetto del consumo delle risorse, da quelle ambientali-territoriali a quelle sociali e finanziarie. Negli ultimi anni il Veneto ha vissuto una rilevante fase di rallentamento economico, caratterizzato da un calo degli investimenti e da un modesto aumento dei consumi. L’apprezzamento dell’Euro assieme alla forte concorrenza dei paesi a basso costo del lavoro hanno reso evidenti le difficoltà del nostro sistema economico e ridotto la domanda estera. Domanda estera che, per altro, sconta anche una bassa dinamica del reddito dei principali paesi dell’area Euro, che rappresentano gran parte del nostro interscambio commerciale. Domanda estera in calo e modesti investimenti rappresentano le due facce della stessa medaglia, ovvero del declino competitivo del tessuto imprenditoriale locale.

Siamo di fronte ad una crisi strutturale, non solo congiunturale, che vede il tasso di crescita regionale arretrare rispetto a quello nazionale (di per se deludente) e rispetto al passato quando si registrava invece un differenziale positivo. In questa situazione le attività tradizionali, quelle nelle quali il nostro sistema è maggiormente specializzato, sono le più penalizzate in quanto presentano una bassa produttività accanto ad una elevata intensità di lavoro. Avendo queste inoltre un forte orientamento all’export risulta-

no maggiormente vulnerabili dinanzi alla concorrenza internazionale, soprattutto di quella dei paesi in via di sviluppo. Lo scenario attuale vede inoltre un sistema imprenditoriale che presenta un basso grado di utilizzo degli impianti e questo a sua volta si ripercuote negativamente sul processo di accumulazione e quindi sugli investimenti in una sorta di circolo vizioso che, alla fine, compromette la competitività dell’intero sistema economico. La crescita si dimostra ben al di sotto dei valori potenziali, non solo ma questo “Pil gap” tende ad espandersi.

Questo circolo vizioso è stato evidenziato anche di recente dal Governatore della Banca d’Italia Fazio, il quale nelle sue Considerazioni finali sottolinea come “la bassa crescita e la ridotta competitività fanno emergere difficoltà in un numero sempre più ampio di imprese anche medio-grandi” (Banca d’Italia, 2004). Imputando tali difficoltà anche ad una eccessiva frammentarietà del tessuto produttivo, egli mette in luce un problema relativo alla ridotta dimensione aziendale del nostro tessuto produttivo. Questo rilievo, ben noto agli studiosi, va comunque bene inteso. L’esperienza attuale relativa alla crisi di alcune grandi imprese nazionali testimonia infatti come in un’economia globalizzata ed ipercompetitiva, la dimensione dell’impresa vada misurata non tanto, o non solo, in termini di addetti bensì in termini di relazioni. Laddove queste ultime sono intense, “pregiate”, ad elevato contenuto di conoscenza e di innovazione, nonché articolate su di un orizzonte internazionale la piccola impresa può raggiungere elevati livelli di integrazione, di networking e di competitività. Nell’ottica di un capitalismo delle relazioni, si evidenzia vieppiù la presenza di una forte interdipendenza tra ambiente esterno, inteso come insieme formato dal quadro giuridico, istituzionale e fattori interni di natura, economica sociale e politica. Ciò rende necessario esaminare i fattori che spingono al cambiamento e quelli che lo ostacolano. L’interdipendenza dei mercati dei prodotti, dei servizi, dei capitali e dei fattori di produzione in genere, pone in concorrenza non solo le imprese ma

anche le istituzioni politiche ed amministrative, i sistemi educativi e di relazione sociale, gli ordinamenti giuridici e i regolamenti che governano i mercati, i contratti e le attività di impresa. Di fatto questi fattori di “contesto” diventano un elemento essenziale del vantaggio competitivo per un’area aperta quale quella del Veneto.

Il ritardo nell’affrontare alcune rigidità strutturali nel mercato del lavoro e nel sistema formativo, nel compiere la necessaria progettazione e realizzazione di nuove opere nel contesto infrastrutturale stradale, autostradale e ferroviario, così come in quello della difesa ambientale e nel settore delle utilities costituiscono altrettanti punti nodali nella competitività di sistema. Così come, a scala microeconomica, gli alti costi dell’energia e le complessità burocratiche frenano la competitività delle imprese.

La competizione sui mercati globalizzati non si esplica infatti solo nella capacità di esportare o di saper ridurre i costi delocalizzando, ma anche nel saper attrarre capitali ed investimenti dall’estero, capacità di attrazione oggi gravemente compromessa dalla carenza di infrastrutture sul territorio e da altri fattori di rigidità. La forte accelerazione impressa dal progresso tecnologico in questi anni impone all’economia provinciale una sorta di transizione verso nuovi paradigmi di sviluppo ed un riposizionamento competitivo. Nel passato le politiche keynesiane di sostegno della domanda (e della spesa pubblica) hanno favorito l’occupazione e la crescita della produzione ha superato quella della produttività. Ciò è stato interpretato come segno di benessere in quanto comportava un aumento dell’occupazione, lasciando tuttavia in secondo piano gli aspetti di limitato progresso tecnologico che ciò poteva comportare. In seguito con la diffusione delle politiche dell’offerta, di matrice monetarista, tese a far intervenire lo Stato sui cosiddetti “fattori di contesto” o precondizioni dello sviluppo (infrastrutture, formazione, fiscalità, etc.) e in cui il processo di globalizzazione dei mercati tende ad esaltare i valori della competitività, l’attenzione si sposta dal rapporto produzione-occupazione a quello

tra produzione e produttività. Nel senso che se l’andamento della produttività supera quello della produzione, quindi con una stazionarietà, se non caduta, dell’occupazione, la conclusione (che poteva apparire pessimista sul piano del Welfare) diventa positiva per quanto attiene ad investimenti, innovazione tecnologica e quindi a “posizionamento” di un sistema produttivo in un contesto globalizzato. Laddove a livello nazionale produzione e produttività quasi si sovrappongono segno di una relativa stazionarietà occupazionale, nelle aree avanzate del Veneto vi è una sorta di “ritorno al passato” nel senso che la crescita della produzione sovrasta quella della produttività con un divario che tende ad allargarsi. Nella nostra regione quindi la crescita della produzione ha portato con sé cospicui aumenti occupazionali ma inevitabilmente, dato il modello di sviluppo, anche una forte dipendenza del sistema dall’offerta di lavoro straniera. Questo in un contesto nel quale la società locale ha visto aumentare il proprio indice di invecchiamento e con questo il grado di dipendenza sociale al proprio interno.

Allora il riposizionamento competitivo deve avere una caratteristica fondamentale ovvero deve coinvolgere non solo il sistema economico-imprenditoriale ma anche quello sociale e culturale. Ovvero il riposizionamento deve interessare il territorio nel suo complesso. Si tratta in sostanza di riproporre in chiave nuova il vecchio connubio tra società ed economia che è stato alla base del lungo ciclo di sviluppo economico della nostra regione. In una economia globalizzata dove esistono tanti ambienti locali in competizione tra loro, rimane ancora fondamentale l’ancoraggio al contesto locale. Questo ancoraggio va però inteso in senso dinamico ed aperto alla sfida globale. Ciò significa che l’ambiente locale deve continuamente evolvere verso nuove specializzazioni e nuovi saperi al fine di mantenere e rinnovare il vantaggio competitivo. In questo processo assumono sempre più un ruolo chiave gli elementi costitutivi del “capitale sociale” di un territorio. Questi sono rappresentati dall’insieme di regole, istituzioni,

reti di relazioni e valori che sono condivisi da una comunità. Il capitale sociale è fondamentale per lo sviluppo economico e per la produzione di benessere collettivo. Grazie alla sua azione volta a ridurre l'incertezza collegata alla probabilità di comportamenti opportunistici esso implica minori costi di transazione per le imprese e consente di raggiungere maggiori livelli di produzione.

Il ruolo del capitale sociale sullo sviluppo economico è stato evidenziato da molti studiosi (si pensi ai lavori, seppure differenti per approccio, di Fukuyama, Coleman, Becker, Putnam, North, Akerlof, Solow, Romer, solo per citarne alcuni) e tra questi alcuni hanno messo in luce come la struttura sociale ed istituzionale eserciti una forte influenza sulla performance di un'economia. In particolare essi dimostrano che quanto maggiore è la dotazione di capitale sociale tanto maggiore è l'efficienza dei mercati e questo consente di raggiungere livelli di crescita economica più elevati. Questo è anche spiegabile in quanto il capitale sociale favorisce una maggiore informazione e con questa minori problemi conseguenti a comportamenti di moral hazard e adverse selection.

Dal lato istituzionale merita sottolineare il contributo di Douglas North secondo il quale le istituzioni rappresentano le regole del gioco, i vincoli che una società si è data al fine di disciplinare le proprie attività. Al riguardo egli propone la distinzione tra istituzioni formali, ossia regole politiche, economiche, giuridiche, ed istituzioni informali, ovvero regole che derivano dalla cultura locale, che hanno una forte componente ereditaria, che sorgono in modo spontaneo, che rappresentano norme di comportamento e sono il vero e proprio collante tra società ed economia. Con ciò egli dimostra come il quadro istituzionale influenzi quello economico e come il cambiamento del primo contribuisca alla dinamica del secondo. Al riguardo un recente lavoro di Paldam e Svendsen dimostra come il collasso economico subito dai paesi ex comunisti dell'Europa dell'est, con il passaggio all'economia di mercato, sia dovuto non tanto

alla scarsa dotazione di capitale fisico od umano ma alla scarsità di capitale sociale. Lo studio in particolare sottolinea come la rigida pianificazione economica dei regimi comunisti (ed in generale di tutti i sistemi nei quali il mercato è "sotto tutela") abbia distrutto il "capitale sociale normale" (quello "buono") ed alimentato quello "cattivo".

Questo è un punto importante anche per la nostra economia attuale. Ovvero se da un lato il capitale sociale risulta fondamentale, al pari di quello fisico, finanziario e di quello umano, dall'altro, affinché possa esercitare positivamente il suo ruolo sulla crescita economica, esso deve essere disponibile in quantità sufficiente e, soprattutto, essere di adeguata qualità. Va comunque osservato che il suo contributo può mutare nel corso del tempo. Se ad esempio consideriamo il ciclo di vita di un'impresa, forti legami e solidarietà familiare possono rappresentare una risorsa sociale all'atto dell'avvio di un'attività e così nel periodo di successiva crescita. Tuttavia, in seguito, essi possono rappresentare un ostacolo rispetto ad ulteriori evoluzioni societarie (si pensi al problema del passaggio generazionale) e quindi rallentare o inibire processi che servirebbero ad assicurare la continuità dell'impresa oppure un suo rilancio.

Il processo di riposizionamento competitivo della nostra economia allora va allargato anche al contesto sociale-culturale ed istituzionale. Se dal punto di vista economico questo riposizionamento prevede nuove specializzazioni imprenditoriali in attività a maggiore valore aggiunto, a maggiore contenuto tecnologico ed informatico, in settori sempre meno "price competition" e a maggiore qualità, dal lato sociale è necessario che vi sia una trasformazione del capitale accumulato. Si devono cioè sviluppare nuove forme organizzative e istituzionali che consentano di valorizzare il nuovo modello di sviluppo. In sostanza il riposizionamento competitivo economico deve fondarsi su una nuova piattaforma sociale, nella quale si attui una nuova sintesi tra capacità innovativa locale,



fiducia (credibilità) e cooperazione collettiva, solo così il sistema può appropriarsi dei benefici prodotti e svilupparsi ulteriormente. Lundvall in uno dei suoi maggiori contributi ha proposto la distinzione tra conoscenza e informazione, nella quale la seconda è parte della prima.

Mentre l'informazione può essere facilmente trasmessa attraverso vari canali, tra cui le reti informatiche, la conoscenza risulta molto più orientata e ancorata al contesto e quindi meno mobile. Da questa distinzione deriva in seguito quella tra economia della conoscenza ed economia dell'apprendimento. Quantunque le due definizioni siano strettamente connesse, si deve considerare come una "learning economy" si caratterizzi soprattutto per l'attenzione posta sul processo di rigenerazione della conoscenza, di creazione di nuova conoscenza. In questo senso il rinnovamento dell'economia deve essere parte integrante di una trasformazione sociale sempre più "knowledge", o meglio "learning oriented" à la Lundvall nella quale la conoscenza è il prodotto sia degli sforzi delle istituzioni allo scopo presenti, sia di quella vasta attività di routine presente all'interno delle organizzazioni (Nelson e Winter). In questo contesto va rivisto il ruolo delle varie istituzioni incluse nella competizione sistemica. L'attenzione va posta non più solamente sulle singole organizzazioni operanti in base a criteri autonomi di razionalità limitata, ma sull'intero quadro istituzionale in cui le organizzazioni stesse operano.

Ecco allora come rispetto al passato vada colmato quel gap che ha sempre contraddistinto il rapporto tra impresa ed organizzazioni volte alla diffusione ed elevazione del sapere, della formazione, del capitale umano, della conoscenza. Ci si riferisce in particolare all'anello debole della nostra economia, ovvero alla scarsa contaminazione tra mondo imprenditoriale e mondo culturale e della formazione. Nell'attuale fase di evoluzione del capitalismo non bastano più le conoscenze tacite, l'imparare "facendo" od "usando", per ottenere elevati livelli di produttività e di competitività. Occorre una crescente attività innovativa e questa presuppone

maggiore capitale umano e finanziario assieme ad una maggiore attività di ricerca e sviluppo. In questi tre ambiti si gioca la sfida del futuro della nostra economia e si evidenzia l'esigenza fondamentale di una piena collaborazione tra organizzazioni ed istituzioni della formazione, l'Università in primis, e quelle imprenditoriali. L'ambiente innovativo si costruisce mediante networks all'interno dei quali si possano condividere informazioni, risultati, dati, applicazioni, linguaggi comuni, a partire dalla consapevolezza che maggiore è la diffusione di queste relazioni maggiore è il valore aggiunto della rete.

In questo contesto va poi osservato come l'attività innovativa e quindi il "bene" innovazione rappresentino sostanzialmente un bene "quasi pubblico", nel senso che presentano una limitata appropriabilità. Nella misura in cui questo è percepito dalle aziende può generarsi un clima negativo verso gli investimenti in innovazione sintetizzabile nella domanda: perché mai dovrei investire se anche altri, magari diretti concorrenti, possono fruire dei benefici derivanti dalla mia attività innovativa? E questo è tanto più vero nel caso della ricerca di base. E' chiaro come in un simile scenario il ruolo delle istituzioni votate all'innovazione e alla formazione del capitale umano esercitano un ruolo fondamentale.

Dall'individualismo/localismo alla competizione di sistema: nuove sfide per le strutture imprenditoriali e per il territorio

Una delle caratteristiche principali che contraddistingue l'attuale sistema economico è che le imprese operano in un ambiente vieppiù complesso e dinamico, nel quale il rapido progresso tecnologico e i repentini cambiamenti in campo socioeconomico ed istituzionale rappresentano al tempo stesso un effetto ed una causa del processo evolutivo. La complessità ambientale può essere spiegata in molti modi e dipende fondamentalmente dalla contestuale influenza generata da diversi fattori, dalla rivoluzione indotta dal crescente progresso tecnologico all'interconnessione e interdipendenza tra i fe-



nomeni, dalla smaterializzazione dell'economia alla velocità con cui avvengono i cambiamenti. Ognuno di questi elementi contribuisce a generare "movimento" e complessità nell'ambiente, a renderne difficilmente prevedibili le dinamiche future, influenzando altresì, con pressioni e sollecitazioni, i comportamenti delle imprese. Globalizzazione dei mercati e iperconcorrenza, riduzione del ruolo dei vantaggi comparati, abbreviazione del ciclo di vita dei prodotti, aumento delle difficoltà di previsione e di programmazione, sono tutti fattori che alimentano la complessità ambientale e mettono sotto pressione le attuali formule imprenditoriali. Formule imprenditoriali che in molti casi sono state ideate qualche decennio fa e poi via via adattate, più o meno efficacemente, alle cangianti esigenze del mercato.

Mercati sempre più competitivi unitamente alla riduzione dei margini di profitto, divisione internazionale del lavoro, globalizzazione economica e crescente ruolo della conoscenza quale fattore produttivo, inducono tuttavia un processo di revisione del vantaggio competitivo locale. Questa revisione deve avvenire a più livelli contestualmente, da quello microeconomico (a livello d'impresa) a quello macroeconomico (a livello della domanda), a livello sistemico (a livello di politiche di "contesto").

Per quanto attiene al livello microeconomico il problema principale è quello dei requisiti imprenditoriali, ovvero delle caratteristiche che devono contraddistinguere le strutture imprenditoriali al fine di poter competere in un ambiente complesso come quello attuale. Dal punto di vista organizzativo in futuro ogni impresa dovrà sempre più essere in grado di coniugare innovazione e creatività, quest'ultima intesa come la "capacità o attitudine dell'impresa ad evolvere, a cambiare le forme della sua autopoiesi". E' questa un'esigenza imprescindibile dato che il nostro tessuto imprenditoriale ben difficilmente potrà competere con quello dei paesi emergenti sulla base della leva del prezzo. Inoltre l'accorciamento del ciclo di vita dei prodotti induce l'azienda a perseguire un processo

di innovazione continua, pena l'obsolescenza tecnologica, la marginalizzazione e la rapida fuori uscita dal mercato. Ecco allora come innovazione e creatività rappresentino sia un obiettivo in sé sia una strategia di competitività aziendale forte. Ma questa scelta esige a sua volta un preciso orientamento dell'azienda e un'adeguata dotazione di risorse culturali all'interno dell'azienda stessa. Esige in particolare l'adozione di un modello di competizione fondato sulla differenziazione, à la Porter, piuttosto che strategie volte unicamente al controllo dei costi di produzione. Un orientamento, questo, incompatibile con gli attuali budget ristretti di gran parte delle aziende, l'attività innovativa presenta infatti un elevato rischio di insuccesso dei nuovi progetti, soprattutto quando questi progetti esplorano nuovi campi di attività e/o nuovi prodotti e si caratterizzano per un crescente contenuto di immaterialità.

Dal lato finanziario ogni impresa dovrà quindi affrontare con maggiore decisione il problema di come finanziare l'attività innovativa e creativa. Gli elevati livelli di competizione riducono i margini di profitto, mentre la moneta unica ha eliminato vantaggi artificiali di competitività e ridotto quindi quella parte di export "gratuito" che ogni impresa poteva aggiudicarsi. Gli effetti sono tanto più gravi soprattutto se l'impresa deriva il proprio reddito dal volume produttivo, da un eccessivo orientamento all'export e da politiche di "cost saving". Dunque le risorse proprie, nella forma dei risparmi familiari e degli utili reinvestiti, risultano in netta erosione, laddove invece le esigenze di finanziamento dell'attività innovativa ne richiederebbero un cospicuo aumento. In questo contesto il ricorso al credito bancario presenta luci e ombre. Se da un lato l'azienda può sfruttare l'effetto leva, dall'altro si impone un attento (ri-) equilibrio tra fonti di finanziamento (nonché degli affidamenti) in relazione al tipo di impiego del denaro. Come noto il fattore leva risulta positivo per l'azienda in presenza di una redditività elevata e crescente, altrimenti il "leverage" risulta negativo ed esige una riduzione del peso del capitale di debito

all'interno della struttura finanziaria.

Si sottolinea inoltre come vada maggiormente studiata anche la relazione tra struttura dei finanziamenti e ciclo di vita dell'azienda, di modo che in ogni fase dello stesso l'azienda disponga del giusto rapporto quali-quantitativo di risorse per l'attività, per la ricerca e per la programmazione. Come noto le esigenze finanziarie dell'azienda si modificano nel corso del tempo a causa della dinamica del processo di accumulazione, il quale a sua volta riflette il dinamismo dell'economia sotto vari aspetti, da quello dei profitti attesi al costo del capitale.

Va poi osservato come l'entrata a regime degli accordi di Basilea indurrà inevitabilmente, negli istituti bancari, una maggiore "attenzione" al rapporto tra credito concesso e "fondamentali" posseduti da parte dell'azienda richiedente. Nel complesso si presenta uno scenario di fronte al quale l'attività innovativa e creativa potrebbe essere rallentata, se non inibita, da una sorta di "razionamento finanziario". Secondo alcuni potrebbe anche esserci però una selezione degli investimenti, che premierà i progetti migliori, quelli veramente innovativi, quelli con un maggiore ritorno economico.

Come noto, questo razionamento tende tuttavia a colpire maggiormente le strutture imprenditoriali piccole, sia perché presentano mediamente una maggiore sottocapitalizzazione sia perché sono quelle che più difficilmente riescono ad accedere a finanziamenti esterni pubblici, sia infine perché, ritenute ad elevato rischio di insolvenza, sono costrette a sopportare un onere finanziario, un servizio del debito, in proporzione superiore a quello sopportato dalle aziende maggiori.

La formula imprenditoriale complessiva va dunque rivista, dedicando maggiore attenzione all'equilibrio finanziario ed al suo "timing" con il processo di sviluppo dell'impresa, con un maggiore orientamento al capitale di rischio piuttosto che a quello del debito, con un ripensamento organizzativo e culturale che investa tutti i soggetti dell'impresa, con l'adozione decisa delle nuove tecnologie, con una revisione

dei legami e delle relazioni di rete finora attuati. In futuro il terreno sul quale le nostre imprese dovranno prestare una crescente attenzione e dedicare maggiori risorse sono i network sui quali si attuerà la divisione del lavoro e la riorganizzazione produttiva, nonché si attingeranno informazioni atte a generare nuova conoscenza. Va dunque ripensato l'intero sistema relazionale dell'impresa e vanno attentamente riviste le strategie organizzative da sempre ruotanti attorno al dilemma del "make (ovvero lo "faccio io") or buy" ("acquisto da altri"). Questo significa valutare in chiave nuova, ovvero in base all'evoluzione e agli scenari attuali, le opportunità offerte dal mercato o dalla gerarchia, oppure ancora da forme ibride di entrambi, al fine di ridefinire i confini d'impresa ed agevolare le scelte strategiche del management.

Laddove un tempo le nostre imprese si concentravano prevalentemente sulla produzione, oggi diventa strategico investire maggiormente sull'intero processo di "governance" dato che da esso derivano poi le performance economiche dell'impresa. In un lavoro di inizio anni '90 Chandler afferma che "la cooperazione tra imprese (...) rappresenta uno dei più fruttuosi e possibili percorsi di sviluppo del capitalismo moderno". Questa cooperazione finisce con il modificare continuamente il sistema di governance imprenditoriale e al tempo stesso contribuisce a ridefinire i confini del mercato. Essa rafforza e incrementa le risorse a disposizione di ciascuna azienda e ne agevola le scelte, o meglio le decisioni, che sottendono ad un modello di comportamento di razionalità limitata come ha ben sottolineato Simon in uno dei suoi più noti contributi. In un ambiente complesso come quello attuale il paradigma neoclassico razional-massimizzante risulta infatti inadeguato a descrivere le relazioni che si instaurano all'interno dei sistemi economici e sociali, non essendo in grado di spiegare comportamenti che esulano da quelli di natura meramente "contrattuale" (come ad esempio lo spirito collaborativo, la fiducia, l'invidia, ecc.) e che invece rappresentano elementi fondamentali per com-

prendere la realtà, le relazioni tra i vari attori del mercato. Come ha sottolineato quasi un secolo fa Coase, ogni organizzazione ha come obiettivo quello di ridurre al minimo i costi di transazione e l'impresa, prima ancora di assolvere ad una funzione produttiva, ne assolve una di coordinamento degli scambi, essendo l'impresa anzitutto una rete di transazioni all'interno di un sistema gerarchico e la fabbrica (dove si assolve alla funzione produttiva) è parte dell'impresa ma non ne esaurisce il concetto.

In seguito alla diffusione del nuovo paradigma delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, la sfida per il sistema imprenditoriale si estende dal campo produttivo a quello organizzativo, da quello della trasformazione a quello della gestione della fitta rete di relazioni che devono sempre più contraddistinguere l'impresa del futuro. Dal punto di vista delle formule imprenditoriali allora va superato il vecchio dualismo tra grande impresa e piccola impresa, ben sapendo che entrambe le formule presentano vantaggi e costi. Non è cioè dalla contrapposizione dimensionale che si potrà trovare una soluzione al deficit di competitività che evidenzia il nostro sistema. Volendo rivisitare uno slogan del passato (recente) se "il piccolo non è più tanto bello" è altrettanto vero che molti vedono le difficoltà di una transizione da tale modello ad un altro imperniato sul ruolo e sulle virtù "divine" della grande impresa manageriale di Marris.

Nel nuovo capitalismo della conoscenza, la competitività del tessuto imprenditoriale e della singola impresa non va misurato in termini dimensionali, ma in termini di "networking", di relazioni, di qualità, di capitale umano, di ricerca, di innovazione. Quindi il vecchio dualismo tra piccola e grande impresa va superato in termini qualitativi e in futuro la competitività dipenderà soprattutto dalla capacità di gestire crescenti gradi di complessità ambientale e, soprattutto nel caso del nostro tessuto imprenditoriale, dalla capacità di coniugare la flessibilità produttiva con la forza della struttura e con l'organizzazione e le capacità previsive tipiche della gran-

de impresa. Va da sé che in questa evoluzione delle formule imprenditoriali, sono possibili molteplici varianti, lungo un continuum che vede agli estremi il mercato e la gerarchia secondo una brillante intuizione di Coase, che evidenziò come il mercato e la gerarchia rappresentino due alternative di governo delle transazioni. In mezzo esistono poi tutte quelle forme alternative (o ibride) che in sostanza corrispondono alle reti d'impresa. Se, come noto, i costi di transazione sono rappresentati dai costi d'uso e da quelli di controllo del mercato, allora il ricorso alla gerarchia diventa conveniente quando i costi esterni (del mercato) sono maggiori di quelli da sostenere per il coordinamento interno. Al riguardo Williamson, nella sua teoria dei costi di transazione sottolinea come siano proprio questi costi ad originare la crisi del mercato, e identifica tre fattori che consentono di comparare l'efficienza del mercato e della gerarchia, così come delle forme ibride (reti): l'incertezza previsionale, la frequenza con cui si ripetono le transazioni e la specificità degli investimenti. Nella scelta tra forme organizzative si evidenzia in particolare come la variabile cruciale sia rappresentata dalla specificità degli investimenti, ovvero quanto più sono richiesti investimenti in risorse specifiche tanto più sono elevati i benefici delle forme tendenzialmente gerarchiche e tanto meno quelle tendenzialmente riferenti al mercato. Più in generale si è dimostrato come i benefici del mercato, e quindi delle forme di organizzazione ad esso maggiormente orientate, vadano scemando man mano che aumentano anche l'incertezza e l'intensità delle transazioni. E' chiaro come la scelta della forma organizzativa possa poi dipendere da elementi quali la tecnologia, oppure l'ampiezza, non solo in senso smithiano, del mercato. Non esiste quindi una formula imprenditoriale preconstituita, una formula entro la quale ingabbiare la struttura dell'azienda, ma esiste una organizzazione che presenta un rapporto "organico" con la dinamicità del sistema competitivo.

Ciò detto, se da più parti si è sottolineato come le nostre imprese soffrano di un certo nanismo



e siano inadatte ad affrontare la sfida della globalizzazione, è da chiederci quali saranno in futuro le possibili ed auspicabili evoluzioni delle formule imprenditoriali. Lungi dal fornire ad una tale domanda una risposta esaustiva si può tentare di darne una, sia sulla base della considerazione degli elementi appena sottolineati, sia in base ad una constatazione ulteriore. Ovvero in futuro è probabile che date le caratteristiche di un'economia globale aumentino di intensità tutti e tre i fattori individuati da Williamson e quindi che ciò spinga le imprese maggiormente verso la gerarchia e meno verso il mercato. Tuttavia esiste un dato di fatto che ci sembra importante, ovvero in una realtà dove la globalizzazione e l'uso delle nuove tecnologie rende l'ambiente viepiù dinamico e complesso, la soluzione gerarchica pura risulta impossibile, poiché la gestione di un simile ambiente richiederà sempre un mix di mercato e gerarchia. Inoltre la sola considerazione dei costi di transazione non può bastare a giustificare le scelte organizzative. In un'ottica, resource-based, vanno infatti sottolineati come esistano anche altri fattori, interni all'azienda, che possono contribuire a spiegare scelte e performance della stessa. In sostanza ogni impresa presenta un patrimonio di risorse, capacità e competenze distintive che la rende competitiva ma allo stesso tempo complementare ad altri partner. Questo spinge alla creazione di accordi e quindi alla realizzazione di strutture reticolari. Tutto ciò porta alla considerazione della rete come strumento fondamentale di cooperazione e sinergia tra imprese anche e soprattutto in futuro. Rispetto al passato tuttavia alle reti tradizionali potrebbero affiancarsene altre di natura più innovativa, almeno per il nostro contesto ambientale e culturale. Ovvero alla tradizionale rete distrettuale si potrebbero affiancare reti olonico-virtuali, soprattutto in alcuni rami di attività e professioni. Queste reti presentano rilevanti vantaggi di flessibilità ed una mutevole leadership tra i partecipanti alla rete, in quanto quest'ultima si misura sulla effettiva competenza specifica che il soggetto

presenta in base all'oggetto della cooperazione. Non solo ma nella versione più compartecipata e virtuale, queste reti consentono una collaborazione "just in time" di più soggetti incluso i clienti, per i quali si aprono nuove prospettive di co-progettazione dei prodotti. Naturalmente queste sono reti che presuppongono un forte orientamento alla tecnologia, ed una spinta cultura di rete, ben sapendo che ciascun olone (nodo della rete) troverà vantaggioso parteciparvi solamente se possiede competenze distintive per offrire un certo valore aggiunto al cliente. Come si vede il concetto di azienda che ne esce è ben diverso da quello cui siamo normalmente abituati a confrontarci, tanto che nei nuovi modelli di sviluppo aziendale, accanto alla tradizionale dicotomia interno/esterno si affianca il concetto di confine e con esso delle "strategie di confine" per delineare nuove evoluzioni della struttura aziendale.

In futuro dunque il nostro tessuto imprenditoriale dovrà confrontarsi sempre più con una maggiore esigenza di coordinamento degli scambi, che nasce proprio dall'evoluzione dei sistemi economici. L'internazionalizzazione dell'economia non fa altro che accentuare questa esigenza e le imprese necessitano di strumenti e cultura nuovi per adattarne le strutture.

Gli aspetti territoriali delle trasformazioni in atto

Criticità emergenti: competitività, sostenibilità, ruoli funzionali e vocazioni produttive

Sotto l'aspetto della competitività è noto a tutti il declino della produttività del nostro sistema economico. La competizione di sistema, che sempre più caratterizza lo scenario attuale e influenzerà quello futuro, esige la massima attenzione ai fattori locali di sviluppo, logistica "in primis". Un elemento che in futuro è destinato ad accrescere ulteriormente il suo ruolo sulla competitività dei sistemi produttivi, data l'irreversibile tendenza alla delocalizzazione produttiva, alla divisione internazionale del lavoro. Ecco allora come la costruzione delle nuove



opere infrastrutturali (passante di Mestre, Pedemontana, Romea commerciale, completamenti di alcuni tratti autostradali, ma anche la previsione di nuovi nodi infrastrutturali e spazi dedicati ad attività di servizio di tipo logistico quali interporti, depositi, piattaforme logistiche nonché il sistema regionale metropolitano di trasporto pubblico) rappresentino tutti fattori che contribuiranno a far recuperare competitività al sistema produttivo locale. In termini di sostenibilità ambientale, è nota a tutti la mappa degli insediamenti produttivi a livello regionale e i costi, anche sociali, che tale organizzazione ha prodotto sul territorio. Questa situazione va, nella misura in cui ciò è possibile, corretta, programmando ed orientando i nuovi insediamenti in senso maggiormente compatibile. Vanno considerati tutti gli elementi di vincolo oggi esistenti, i corridoi ecologici ed in particolare quelle aree in cui l'equilibrio e la biodiversità del sistema ambientale presentano forti elementi di complessità e di fragilità al tempo stesso.

Osservando la realtà attuale alla luce delle tendenze future dal modello territoriale di sviluppo produttivo affiorano alcuni elementi critici. Come noto la formula distrettuale di divisione del lavoro su scala locale presenta evidenti difficoltà dinanzi alle sfide ed alle pressioni competitive indotte dal crescente processo di globalizzazione. L'entrata sui mercati mondiali di nuovi grandi "competitor" (come la Cina e l'India) nonché il salto tecnologico che si è verificato negli ultimi dieci anni in svariati settori, a partire dall'informazione e dalla comunicazione, vanno ad erodere i margini competitivi sui quali per anni l'economia locale, e i distretti in particolare, hanno costruito il cosiddetto "miracolo economico" del Nord-est. Gli effetti sono evidenti anche a livello territoriale dove il processo di delocalizzazione produttiva, frutto di una revisione radicale e strategica della formula imprenditoriale, sta ridefinendo le tradizionali vocazioni distrettuali, ridisegnando la geografia effettiva degli insediamenti imprenditoriali sul territorio, e mettendo in discussione i tradizionali equilibri intradistrettuali tra le imprese "lea-

der" e la galassia di imprese "follower". Se fino ad ora nella programmazione e nella localizzazione dei distretti sono prevalse spontaneità e autoselettività, questi attributi oggi non sono più sufficienti da soli ad assicurare un'ulteriore fase di sviluppo dei sistemi produttivi locali, sia per ragioni di competitività sia per ragioni di sostenibilità ambientale.

Altro elemento critico attiene alle caratteristiche delle vocazioni produttive locali tipiche della realtà attuale, ovvero di una specializzazione in settori maturi nei quali la domanda è differenziata e variabile (questo vale in generale per tutto il made in Italy). Si devono tener conto altresì delle trasformazioni in atto in tali specializzazioni, ovvero sia la tendenza alla smaterializzazione delle produzioni (che vedono un maggiore contenuto di servizi) sia il processo di frammentazione territoriale della produzione su scala internazionale (delocalizzazione, collaborazioni, accordi, ecc.) ed il contestuale orientamento verso fasi di produzione a maggiore valore aggiunto (progettazione, design, prototipazione, marketing, amministrazione). Trasformazioni che si manifestano anche nella struttura di molte aree industriali, le quali stanno mutando in parte la loro destinazione verso attività di servizio più che di manifattura. Si devono inoltre considerare i ruoli dei differenti contesti territoriali, ovvero le gerarchie tra aree subregionali e le loro complementarità funzionali. Questo ad esempio vale soprattutto per quelle aree che includono al loro interno centri di ordine superiore, quali i capoluoghi di provincia, oppure per quei contesti in cui vi sono centri intermedi che rivestono un elevato ruolo territoriale, sociale ed economico. Il tutto, inoltre, all'interno di un quadro normativo regionale che interpreta i distretti come nuove realtà progettuali (riconosciute previa l'elaborazione del Patto di Distretto), nelle quali l'aspetto territoriale tende in parte a sfumare rispetto alle tradizionali definizioni di distretto.

Elementi per una nuova programmazione territoriale

Quanto osservato fino ad ora comporta necessariamente un ripensamento della territorializzazione dello sviluppo produttivo/distrettuale che tenga conto tanto dei fattori di competitività delle imprese quanto del rispetto dei vincoli ambientali e dei ruoli funzionali. Tradotto in termini di policy, tutto ciò impone sia un contenimento sia una razionalizzazione degli insediamenti produttivi, anche in considerazione della abbondanza di spazi produttivi liberi rispetto alla domanda attuale e di quella stimata per il futuro. Tale orientamento risulta in linea con gli indirizzi della legge urbanistica regionale¹ la quale prescrive, inter alia, che le nuove aree produttive siano individuate in contesti che rispondano a criteri di sostenibilità ambientale e di funzionalità rispetto alle reti infrastrutturali principali. Inoltre esso contribuisce alla realizzazione di una visione strategica della pianificazione territoriale, visione per altro sottolineata di recente in un lavoro del QUAP di Treviso, nel quale si sostiene che è «necessario lavorare per migliorare l'accessibilità delle aree produttive alle infrastrutture della mobilità ed ai servizi»². In questo contesto si deve considerare come in futuro l'industria sia destinata inevitabilmente a ridurre il suo peso sul totale delle attività economiche, una tendenza questa in atto da oltre cinquant'anni, non solo nel nostro paese ma, in misura ancora più accentuata, in tutti i paesi OCSE. Inoltre l'apparato industriale del futuro sarà del tutto diverso da quello attuale con imprese sempre meno manifatturiere e sempre più luogo di produzione di servizi (progettazione, design, marketing, ecc.). Si andrà verso un mercato del lavoro in cui prevarrà una richiesta personale con un elevato livello di conoscenza (nuovi colletti bianchi della conoscenza) da inserire in processi sempre più ingegnerizzati. Dinanzi a ciò la quota dell'industria nell'economia regionale risulta oggi troppo elevata se confrontata con questi scenari e con le tendenze in atto in tutti i paesi avanzati. Oggi troviamo un eccesso di offerta di aree produttive di circa il 30% rispetto alla domanda potenziale del prossimo decennio. Un dato questo su cui è neces-

sario riflettere e che ci dice come in futuro l'eccesso di offerta di aree produttive permarrà anche nel caso in cui si favorisse lo sviluppo di nuovi settori industriali. Naturalmente, aumenterebbe in misura rilevante se nel modello di sviluppo futuro dovesse continuare a prevalere una specializzazione in settori a basso valore aggiunto nei quali si accentuano i fenomeni delocalizzativi.

Ecco allora come lo sviluppo locale esiga di essere governato ed accompagnato in un processo di sviluppo "intensivo" piuttosto che "estensivo" (quest'ultimo caratterizzato da un elevato consumo di risorse, territoriali in primis) come accadrebbe se il "policy maker" non riuscisse a leggere adeguatamente le trasformazioni in atto. Per il decisore pubblico il tema centrale oggi è il seguente: valutare l'opportunità di assecondare il trend attuale, oppure propendere per uno sviluppo più "intensivo" ed invertire la rotta rispetto al passato. I fautori della seconda opzione sono sempre più numerosi, giacché l'effetto indiretto di tale scelta sarebbe quello di un uso più moderato ed efficiente del territorio. A parità di valore aggiunto si potrebbe conseguire un modello di sviluppo con maggiore qualità delle produzioni e un superiore tasso di innovazione. Questi strumenti rappresenterebbero inoltre un freno al crescente processo di delocalizzazione, il quale, se contenuto entro certi limiti, può avere effetti positivi sulla generazione di nuove specializzazioni locali e sul mercato del lavoro, dando in particolare nuove opportunità ai giovani. Da recenti studi si evince come tali limiti siano rappresentati dalla soglia, variabile da area ad area, oltre la quale il processo di delocalizzazione comporterebbe il depauperamento del vantaggio competitivo locale, ovvero delle risorse indispensabili all'alimentazione della competitività del tessuto produttivo.

E' evidente che i problemi da affrontare siano molteplici e complessi: una delle domande che tutte le amministrazioni pubbliche si pongono oggi è cosa fare delle aree industriali in eccesso non edificate e dei capannoni dimessi, oppure

non utilizzati. Le risposte e le soluzioni teoricamente sono molteplici, dal recupero ai fini agricoli, alla riconversione terziaria, alla definizione di nuovi spazi dedicati alla logistica integrata. In pratica le fattibilità di ogni soluzione rischia di fallire dinanzi ai crescenti vincoli di bilancio delle amministrazioni pubbliche, vincoli reali che inducono il soggetto pubblico a trovare nuove forme di collaborazione con il privato (in una rafforzata prospettiva di sussidiarietà orizzontale) per la valorizzazione in chiave nuova di tali aree. In futuro la nuova programmazione dovrà essere lo strumento di un disegno strategico che sappia promuovere:

- La competitività dei territori e del tessuto imprenditoriale;
- L'equilibrio nei rapporti tra città e campagna;
- L'equilibrio nelle funzioni e nei ruoli tra differenti centri urbani;
- La sostenibilità ambientale, ed ecologica in particolare (soprattutto nel rispetto dei corridoi ecologici);
- La concentrazione dei nuovi insediamenti produttivi nelle aree più grandi, maggiormente servite e facilmente accessibili;
- La coerenza nello sviluppo di un terziario "esterno" con quello tradizionalmente presente nei centri storici;
- L'utilizzo della logistica quale chiave per aprire le porte ad un decongestionamento dei centri urbani dal traffico di merci e persone;
- L'innovazione e la creatività.

E' chiaro come rispetto alla situazione attuale si dovranno prevedere nuovi assetti agglomerativi del tessuto imprenditoriale, mediante una revisione degli insediamenti industriali. L'intervento di policy dovrebbe individuare per il settore produttivo differenti aree obiettivo: aree di intensificazione agglomerativa, in cui è utile favorire una crescita produttiva, aree di contenimento agglomerativo, in cui è utile contenere gli insediamenti produttivi ed aree di riconversione agglomerativa, in cui è utile ridurre gli insediamenti produttivi.

Nel rapporto tra città e campagna è indispensabile, se non proprio ricostruire un paesag-

gio nel quale si possano leggere i confini dei due contesti, almeno favorire una nuova sinergia accanto ad una complementarità di ruoli. Questo equilibrio va riferito anche ai nuovi processi di sviluppo terziario. Processi che devono essere tali da aumentare le opportunità di acquisto, di socializzazione, di scambio senza tuttavia produrre una sorta di depauperamento del terziario tipico dei centri storici delle città. Dal lato della logistica questa rappresenta in futuro la pietra angolare sulla quale si potrà misurare effettivamente la sostenibilità del futuro modello di sviluppo e gli effetti delle trasformazioni in atto sul territorio. Ecco allora come tutto il comparto, a partire dalle nuove opere in progetto, debba essere inserito all'interno di un nuovo programma strategico della mobilità regionale che dia alle persone ed alle imprese nuove opportunità.

¹ Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11, *Norme per il Governo del territorio*.

² QUAP, *Atlante delle Attività produttive e Linee guida per gli interventi nelle aree produttive*, 2005, volumi editi da Provincia di Treviso e Un industria di Treviso.

ALCUNI RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- AKERLOF, G. (1970), The Market for Lemons: Qualitative Uncertainty and the Market Mechanism, *Quarterly Journal of Economics*.
- BECKER, G. (1974), A Theory of Social Interactions, *Journal of Political Economy*, 82, n. 6, pp. 1063-1093.
- BORRÁS S., LUNDVALL B.A., (1997), The Globalising Learning Economy: Implications for Innovation Policy, DG XII, Commission of the European Union.
- CHANDLER, A.D. 1990. Scale and scope: The dynamics of industrial capitalism. Cambridge, MA: Belknap Press.
- COLEMAN, J. (1988), Social Capital in the Creation of Human Capital, *American Journal of Sociology* 94, pp. 95-120.
- JL CHRISTENSEN, J.L., LUNDVALL, B.A., (2004) Product Innovation, Interactive Learning and Economic Per-

formance, *Research on Technological Innovation, Management & Policy* v. 8 - Elsevier.

NORTH, D. (1990), *Institutions, Institutional Change And Economic Performance*, Cambridge, Cambridge University Press.

PUTNAM, R. (2001), *Social Capital: Measurement and Consequences*, in *The Contribution of Human and Social Capital to Sustained Economic Growth and Well-Being*, International Symposium Report edited by the OECD and HRDC.

ROSENBERG, N. (1982), *Inside the black box*, Cambridge University Press, Cambridge.

FUKUYAMA, F. (1999), *Social Capital and Civil Society*, Paper prepared for delivery at the IMF Conference on Second Generation Reforms, November 8-9, 1999, IMF Institute and the Fiscal Affairs Department, Washington, D.C.

LUNDVALL B.A., (2005), *Interactive learning, social capital and economic performance*, *Advancing Knowledge and the Knowledge Economy*, Washington January 10-11, 2005 - Conference organized by EC, OECD and NSF-US.

LUNDVALL B.A., (1992), *National System of Innovation: Towards a Theory of Innovation and Interactive Learning*, Pinter, London.

NELSON, R.R., Winter, S.G. (1982), *An Evolutionary Theory of Economic Change*, Harvard University Press Cambridge (Mass.).

PALDAM, M. (2000), *Social Capital: One Or Many? Definition And Measurement*, in *Journal of Economic Surveys*, 14, 5, pp. 629-653.

SVENDSEN, G.L.H, Svendsen, G.T. (2005), *The Creation and Destruction of Social Capital*. *Entrepreneurship, Co-operative Movements and Institutions*, Cheltenham, UK, Edward Elgar Publishing.





verso nuovi rapporti tra economia e territorio

Territorio e società nella globalizzazione

Con la rivoluzione industriale l'assetto del territorio diventa funzionale all'evoluzione dell'economia. Così è stato per il Veneto. Con l'avvento dell'industria manifatturiera alla fine del secondo dopoguerra sono mutati i rapporti centro-periferia, città-campagna, usi agricoli ed extra agricoli del territorio, ruoli e funzioni delle città. Oggi è in atto una nuova trasformazione delle attività del modo di produrre e dei fattori coinvolti nella produzione.

L'economia della conoscenza si afferma con l'introduzione delle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione e con l'investimento in capitali immateriali destinati alla produzione ed alla implementazione delle conoscenze stesse. Ma conoscenza è diverso da informazione: essa consente di comprendere, elaborare ed assimilare le informazioni al punto di dare all'individuo capacità di prefigurare possibili "stati del mondo". Conoscenza e capacità cognitiva sono un processo dinamico con il quale l'informazione viene accumulata, compresa ed elaborata. La diffusione della conoscenza tacita attraverso l'apprendimento è un processo associabile all'interazione interpersonale. Nell'accumulazione di conoscenza "tacita" oltre all'attitudine al "learning by doing" vi è la necessità di avere un contesto territoriale dotato di capacità relazionali e quindi di capitale sociale. È questo il fattore che ha consentito al veneto di avviare un processo virtuoso di integrazione di produzioni materiali con produzioni immateriali, di fasi di produzione con fasi più creative di progettazione di innovazione di processo di prodotto.

I distretti industriali che fino a dieci anni fa guidavano i processi di sviluppo, oggi si aprono e si articolano in meta distretti, in filiere lunghe mentre le performance del Veneto sono determinate sempre più da una nuova rivoluzione imprenditoriale fondata sulla singola azienda e capace di sfruttare i vantaggi competitivi tipici della globalizzazione come tecnologia, logistica, finanza, marchio, reti distributive, organizzazione manageriale.

Nell'economia della conoscenza si assiste da un lato al fatto che la produzione materiale si terziarizza, ovvero tende ad incorporare crescenti dosi di produzione immateriale, dall'altro ai servizi che si industrializzano attraverso l'incorporazione di produzioni materiali. In sostanza i sistemi produttivi si riorganizzano in filiere "lunghe" e complesse alle quali partecipano attività di produzione e di servizio nelle quali le attività strategiche sono quelle ad elevato contenuto di conoscenze e di competenze.

Tutto ciò non ha mancato e non mancherà di avere riflessi importanti sul territorio e sul suo assetto a cominciare da un ridotto fabbisogno di aree industriali diffuse e ad una crescente esigenza di luoghi centrali in cui l'elaborazione e la diffusione della conoscenza è più facile. Per altro verso il recupero di competitività impone l'introduzione della qualità e dell'innovazione a loro volta derivanti dalla conoscenza. In un sistema costituito per oltre il 90% di PMI è facile intuire come la conoscenza "tacita" sia il fattore trainante della competitività, ma è altrettanto intuitivo che questa trae la sua linfa da quella "codificata". In particolare l'innovazione necessita di un sistema della ricerca che poggi su tre pilastri: l'università, i centri di ricerca, le imprese

Se la storia recente insegna che l'economia ha guidato gli assetti territoriali, in questa fase di rapidi cambiamenti e di tecnologie produttive in cui stiamo vivendo sembra che a rischiare di più sia proprio il territorio e le risorse non solo ambientali, ma anche umane di un sistema. Un tempo il grande dibattito della politica economica era tra giustizia sociale e libertà: in questo

dibattito si vedrebbe nel ruolo dello stato e delle istituzioni il mediatore di queste istanze, ovvero l'ente che ha il compito di tutelare il bene pubblico. Oggi con l'avvento dell'Europa, il "mediatore" chiede coesione ed integrazione economica, sociale e territoriale: l'antico dilemma della politica territoriale tra sviluppo ed equilibrio, tra crescita e tutela dell'ambiente, per conseguire il così detto sviluppo sostenibile, deve venir integrato da questi nuovi obiettivi europei. Questi obiettivi europei possono sintetizzarsi, da un lato, nell'obiettivo di coesione ed integrazione, dall'altro nel promuovere l'economia della conoscenza e la competitività (Lisbona 2002). Su queste basi l'Unione Europea disegna un assetto territoriale che valorizza specificità, che delinea anche assi, poli di sviluppo, ma che lascia trasparire il contrasto tra l'orientamento teso a privilegiare una visione dell'Europa monocentrica (a cerchi concentrici sull'asse Parigi-Berlino) e uno volto a sostenere una visione policentrica.

In questo disegno il Veneto si trova ad avere un ruolo di crocevia nord - sud ed est - ovest e l'arco alpino diventa una cerniera importante in questo disegno strategico. Veneto terra di relazioni quindi, ma anche importante nodo produttivo e distributivo di un sistema, quello Centroeuropeo che, per essere competitivo con altri sistemi emergenti, deve puntare su efficienza e competitività unite a qualità della vita e tutela e valorizzazione delle risorse.

Il territorio perciò non deve subire passivamente lo sviluppo, ma proprio perché è parte integrante di questo deve essere partecipe di un progetto unitario. Anzi, poiché il territorio è forse il fattore più sensibile dello sviluppo, il suo assetto e la sua difesa sono le premesse di una crescita sostenibile e competitiva. Ecco dunque che il Piano Territoriale di Coordinamento (PTRC) deve porsi in sinergia e simbiosi con gli altri strumenti di programmazione in un'ottica di riorganizzazione e ammordamento del territorio attraverso la definizione del suo assetto.

Il sistema produttivo veneto, che ha affrontato con successo il tema dell'internazionalizzazio-

ne e della globalizzazione dei mercati, ha fatto negli ultimi anni un salto di qualità puntando sulla qualità dei prodotti più che sulla quantità, conquistando mercati avanzati ma dibattendosi anche, come sta succedendo in Germania ed in altre realtà economiche avanzate d'Europa, sul dilemma tra insourcing e outsourcing, su delocalizzazione e rilocalizzazione, in definitiva sul riproporre sul proprio territorio produzioni competitive anche in presenza di elevati costi del lavoro.

Le contraddizioni della globalizzazione si fanno sentire anche nella nostra regione; queste contraddizioni, come è noto, stanno alimentando un dibattito che, da un lato, vede i sostenitori del mercato globale (liberisti) esaltare i suoi vantaggi in termini di prezzi dei beni e quindi di beneficio per i consumatori, dall'altro i detrattori (protezionisti) preoccupati per gli effetti di spiazzamento delle attività manifatturiere da parte dei paesi emergenti con evidenti contraccolpi sull'occupazione. Questo conflitto tra quello che viene definito anche "capitalismo del consumatore" e "capitalismo del produttore" non è solo teorico, ma ha profondi risvolti nella realtà economica e sociale dei paesi avanzati tra i quali la nostra regione, che vedono aumentare i divari nella distribuzione funzionale del reddito tra profitti e salari e tra le classi sociali, accrescendo il disagio economico ed il rischio di povertà soprattutto per quelle fasce di lavoratori anziani meno dotati professionalmente e occupati in lavori a bassa qualificazione.

Cosa c'entra tutto questo con il territorio? La coesione e l'integrazione del nostro sistema sociale, economico e territoriale passa attraverso un'accelerazione dell' "upgrading" del suo sistema produttivo, ovvero sul riposizionamento su produzioni di qualità, con maggiore innovazione, ma soprattutto con l'uso più intenso di conoscenze, di competenze e quindi di investimento in capitale umano. È una trasformazione difficile, ma così come il territorio ha sofferto nel recente passato di una esplosione dell'attività industriale manifatturiera, così oggi il territorio deve consentire una riconversione adatta alla

sfida competitiva. Non va dimenticato che se da un lato lo sviluppo industriale ha ridato ai centri ed alle città un nuovo ruolo nel loro ciclo di vita, dall'altro ha disseminato il territorio di insediamenti che ne hanno compromesso la competitività e la qualità con i connessi costi della logistica e dell'impatto ambientale.

Occorre, quindi, ripensare il modello di sviluppo, cosa che le imprese stanno facendo operando una trasformazione verso la qualità formando reti in cui alcune tradizionali distorsioni (sviluppo ritardato del terziario industriale, polverizzazione della piccola impresa ecc.), si ricompongono positivamente, come molte analisi economiche e sociologiche hanno dimostrato.

All'arresto dello sviluppo del settore manifatturiero tradizionale, che imporrà ai comuni problemi di riconversione di molti insediamenti produttivi, le imprese rispondono con una riqualificazione e rilocalizzazione per economizzare sui costi della logistica e per offrire un'immagine ed un ambiente di lavoro più idonei.

Il cambiamento degli stili di vita crea però anche nuove emergenze sul territorio: così lo sviluppo delle grandi aree commerciali e di distribuzione, che da un lato contribuiscono all'appesantimento e congestione della rete viaria, dall'altro pongono problemi di competizione con le città ed i centri minori nel loro tradizionale ruolo di centri dello scambio.

Queste emergenze, quella territoriale e quella sociale devono essere affrontate a nostro avviso con gli stessi criteri che guidano la mediazione politica a livello europeo, cioè il principio di coesione ed integrazione. La coesione sociale è compito di una nuova politica di "welfare" e di nuovi ruoli dell'assistenza; la coesione territoriale e l'integrazione sono compito di un assetto territoriale che veda il Veneto come una regione metropolitana reticolare, con una ben definita gerarchia di ruoli tra i vari nodi.

I nodi di questo reticolo hanno bisogno di essere innervati da una rete infrastrutturale in cui i flussi di informazioni, così come i flussi di persone e merci, devono trovare un livello di flui-

dità almeno comparabile con quello di altri sistemi europei, problema questo estremamente complesso stante il compenetrarsi nella nostra regione di flussi locali e di flussi internazionali di traffico.

Le trasformazioni in atto

Crisi energetica, calo dei consumi, inflazione "importata" tramite i rincari delle materie prime, bassa crescita, evocano scenari di "stagflazione" che si ritenevano superati, alimentando comportamenti dettati da insicurezza ed incertezza sul futuro. L'affacciarsi sui mercati globali di oltre 1,5 miliardi di lavoratori/consumatori inevitabilmente sta creando scarsità nei mercati delle commodities e dell'energia.

Ma alcuni fatti erano prevedibili. Oggi l'economia mondiale esce dall'onda lunga di un ciclo che ha visto bassi prezzi dell'energia e delle materie prime, bassi prezzi che da un lato hanno frenato la crescita di capacità produttiva delle commodities (ma non la produzione) dall'altra hanno stimolato la domanda dei paesi emergenti. Questa fase del ciclo si è conclusa: materie prime ed energia, sotto la pressione della domanda, diventano scarse e quindi il loro prezzo aumenta aiutato in ciò anche da incontrollabili fenomeni speculativi. Il lungo dibattito che ha visto contrapposti il "capitalismo del consumatore" favorevole alla globalizzazione, per i vantaggi che questa dava in termini di prezzi bassi, e "il capitalismo del produttore" avverso alla globalizzazione per la competizione senza regole dei paesi emergenti, oggi cede il passo all'economia della scarsità che vedrà coinvolti produttori e consumatori. Scarsità di risorse che ci costringono a rivedere il modello di sviluppo e di consumo. Anche l'Europa e le sue regioni dovranno impostare strategie di risparmio energetico che inducano a minor mobilità e minori sprechi e strategie di recupero e valorizzazione delle risorse in particolare agricole. Le risorse del Veneto da valorizzare e tutelare non sono solo quelle legate alla terra e alle produzioni agricole, ma anche quelle del suo ambiente naturale, del suo patrimonio arti-

stico-storico e delle sue città/risorse che danno alla regione un vantaggio competitivo scarsamente contendibile.

La globalizzazione infatti è un processo diverso dallo scambio in quanto non si limita a internazionalizzare le merci ed i servizi prodotti ma ad internazionalizzare lo stesso organismo produttivo, le imprese dovranno confrontarsi con mutamenti continui dei loro modelli di approccio ai mercati dei beni e dei fattori.

Inoltre la frammentazione internazionale della produzione implica la trasformazione della mappa delle specializzazioni, non più basata sui beni finiti ma su fasi di produzione caratterizzate da differenti livelli di skill, di conoscenze e di intensità capitalistica. Ecco allora come l'internazionalizzazione rappresenta non più una mera strategia di recupero di competitività per mezzo della riduzione dei costi di produzione, ma tende a diventare un'espressione del dominio cognitivo e progettuale.

Così le imprese venete e soprattutto le piccole imprese hanno saputo mantenere un elevato livello di competitività sui mercati internazionali puntando su innovazione e tecnologia, appropriandosi delle fasi di lavorazione a più alto valore aggiunto, nella catena del valore delle nostre produzioni.

Se le sfide derivanti da processi "globali" o comunque "esterni" al nostro sistema produttivo sono stati o si stanno affrontando con successo, vi sono rischi che sono "interni" alla nostra regione così come in molte aree avanzate d'Europa. È il rischio di declino incombente in molte economie mature in cui il benessere porta ad offuscare gli "animal spirit" e le inefficienze e complessità del sistema rischiano di disincentivare lo spirito di iniziativa. In altri termini ciò potrebbe privilegiare gli orientamenti alla "rendita" anziché al "profitto", l'adagiarsi cioè su comode posizioni di passivo sfruttamento del proprio patrimonio piuttosto che investire sul futuro "in primis" nel capitale umano.

Certamente siamo in presenza di un sistema complesso. Il termine complessità definisce in ambito scientifico il nuovo paradigma che sostit-

tuisce quello deterministico e lineare dell'economia classica. Questo ultimo assumeva di poter prevedere con un sufficiente livello di approssimazione le dinamiche del mondo reale e di poter predire gli sviluppi di un sistema una volta conosciute la posizione iniziale e le regole di evoluzione. La teoria della Complessità nasce dalla constatazione che nei sistemi complessi l'imprevedibilità non deriva solo dall'insufficienza dei nostri mezzi di conoscenza, ma è una caratteristica intrinseca della "non linearità".

Le città e le infrastrutture

Cambiamento e dinamiche caratterizzano la città. Tutti i maggiori studiosi del fenomeno urbano hanno evidenziato la metamorfosi della città, talora cogliendo delle uniformità di comportamento storico per cui si è coniato il termine di "ciclo di vita". La città come sistema di componenti fisiche e sociali in stretta simbiosi tra loro consentiva un dinamismo che rendeva estremamente vitale il contesto urbano. Oggi l'aspetto più preoccupante che in generale mette in crisi il ruolo della città come fonte dello scambio culturale, della formazione dei saperi e dell'apprendimento è l'eccesso di specializzazione. Dai centri direzionali ai quartieri dormitorio si creano fenomeni di entropia legati ai movimenti pendolari con costi sociali ben superiori ai vantaggi economici privati. Viceversa la diversità delle funzioni, la varietà degli usi hanno creato una "complessità organizzativa" fonte di dinamismo. Talora è stata la stessa pianificazione urbanistica ad incentivare queste forme di specializzazione, altre volte sono spinte antagonistiche che portano a costruire isole super specializzate, come nel caso dei grandi centri commerciali che impoveriscono le città senza arricchire le periferie.

Crea più vantaggi la specializzazione o la diversità delle funzioni? Non vi è dubbio che la varietà è fonte di vantaggi quanto più la città è grande. Ora il Veneto non possiede città grandi, ma si potrebbe dire che esso è "una grande città" dotata di quella varietà di funzioni, di quelle sinergie e interdipendenze che fanno crescere

il sistema. Il problema è legare assieme queste varietà di funzioni con modalità di trasporto metropolitano per rendere "sostenibile" la mobilità sia in termini ambientali che in termini economici e sociali. Solo così può rendersi competitivo il modello del policentrismo veneto.

Nel "capitalismo della conoscenza" il vantaggio competitivo dipende dal formarsi di attività ad alto contenuto di conoscenza e di competenze, attività che tendono a smaterializzarsi ed includere quote crescenti di servizi e che perciò tendono a localizzarsi nei centri urbani.

Le sfide dell'attrattività sono evidenti, ma i vantaggi competitivi di una città in un mondo dinamico come l'attuale non sono irreversibili e tali da garantire uno sviluppo stabile. I processi di filtering non valgono solo all'interno di una città, ma anche tra città. È un problema che non riguarda solo le grandi, ma anche le piccole e medie città (come nel caso del Veneto in cui la "gerarchia" delle città muta velocemente in rapporto alle strategie perseguite o trascurate dai vari centri). I fattori competitivi che determinano l'attrattività e quindi la competitività delle città sono, da un lato, la domanda di servizi forniti dalla città stessa e dall'altro il livello e la qualità delle relazioni (networking) che alle città fanno capo. Un'importanza fondamentale riveste perciò la connettività (reti di trasporto di merci, persone ed informazioni).

Il Veneto è caratterizzato da una rete di città in cui la gerarchia non è piramidale ma piuttosto funzionale - reticolare. L'apertura dei sistemi nazionali ad una dimensione globale ha rivoluzionato le gerarchie urbane in particolare tra medie città dinamiche ad elevata qualità della vita e grandi concentrazioni urbane in ristagno. Le città medie del Veneto potranno caratterizzarsi certamente per alcune eccellenze di nicchia o per elevati livelli di qualità della vita, cura dell'ambiente urbano, ma difficilmente potranno entrare in competizione con grandi aggregati urbani europei a meno di non "fare sistema".

Il sistema urbano del Veneto, in continua evoluzione, si articola in poli ed assi, sia di agglomerazione che di scorrimento, che così possono



descriversi:

- i poli urbani di Verona e Vicenza a grande vocazione culturale, produttiva e relazionale- logistica.

- il polo urbano di Padova, con elevate capacità attrattive nei servizi finanziari, nella ricerca e innovazione che, in virtù delle relazioni con Rovigo, il Polesine e quindi con l'Emilia Romagna è in grado di sviluppare potenzialità elevate anche nei settori agroalimentare e turistico.

- L'asse Venezia – Treviso, asse della cultura e dell'ospitalità turistica, ma anche della ricerca e dell'innovazione.

A questi poli ed assi bipolari si contrappongono a nord:

- un corridoio o asse pedemontano che collega città di dimensione medio-piccola (secondo lo standard veneto) tra le più dinamiche della regione;

- un asse bipolare Feltre – Belluno per la penetrazione nell'arco alpino;

Su questi poli ed assi deve innestarsi l'innervatura di centri minori di cui il Veneto è ricco e che contribuiscono a quell'idea di regione metropolitana policentrica.

In definitiva, più che di una "città metropolitana" il Veneto necessita di disporre di servizi accessibili a scala metropolitana.

La capacità di attrazione di una città anche di medie o piccole dimensioni dipende perciò dal proprio progetto urbano e dalla sintesi che esso saprà fare tra economia, cultura e socialità. Tuttavia in un'epoca di benessere diffuso la sfida non è solo quella della competitività tra territori o sistemi locali, ma soprattutto quella della qualità della vita. Non solo storia, tradizione, architettura e arte quindi, ma anche capacità di scambio interpersonale, di integrazione sociale sono fonti di attrattività e di vantaggi competitivi. Accanto alla domanda tradizionale di turismo legata all'arte e all'ambiente si affianca quella legata alla voglia di conoscere nuovi "modi di vivere" frutto del "nuovo rinascimento" che le città stanno vivendo.

Le città della nostra regione sono quindi alla base della produzione, dell'innovazione, della

creatività e della cultura, ma due sono le condizioni necessarie per consentire loro di mantenere questo ruolo: una economica, l'essere in "rete" attraverso adeguate infrastrutture di trasporto e logistiche, l'altra sociale, cioè possedere un elevato grado di coesione sociale oggi messo in pericolo da disuguaglianze ed emarginazioni implicite in questa nostra crescita condizionata dall'incertezza e dalla competizione globale.

L'attenzione che sicuramente va data alla così detta "economia della conoscenza" non significa rilegare ai margini la produzione materiale in favore della produzione immateriale. Paradossalmente un'economia centrata sui servizi ha bisogno di supporti materiali forse ancor più di un'economia fondata sui beni, per cui la creazione, l'utilizzo e la distribuzione della conoscenza, per quanto strategiche, non esauriscono i temi dei rapporti tra città e territorio. Una caratteristica delle economie terziarizzate e internazionalizzate, come il Veneto, è infatti il crescente fabbisogno di mobilità sia di persone che di merci.

Per concludere, in un contesto competitivo come l'attuale e con le trasformazioni che abbiamo descritto, le condizioni per valorizzare il patrimonio di città e quindi le potenzialità di sviluppo e qualità della vita della regione imporrebbero di:

- investire la tendenza alla dispersione sul territorio delle attività produttive manifatturiere e la conseguente dispersione della residenza nei piccoli comuni e nelle frazioni dei vari "hinterland";

- ridurre, riqualificare e ricompattare le aree industriali (che oramai si rivelano in eccesso rispetto al fabbisogno);

- dotare il Veneto di una rete infrastrutturale articolata su direttrici europee ed assi ortogonali inter ed intraregionali al fine di realizzare un sistema urbano policentrico e gerarchizzato.

Il paesaggio

L'interpretazione che il PTRC dà al paesaggio è, da un lato, funzionale all'azione politica reale



e dall'altro contingente a quella ideale o "utopistica" volta all'armonizzazione dei fondamentali bisogni dell'uomo che del paesaggio e nel paesaggio è contemporaneamente attore/creatore e spettatore/osservatore.

Questa lettura e le proposte conseguenti hanno portato ad un piano finalizzato ad una corretta gestione-fruizione e conservazione-tutela non avulsa dalla valorizzazione economica di uno dei patrimoni/risorsa più ricchi della nostra regione, nonostante i saccheggi e le trasformazioni. Grazie a politiche di tutela e valorizzazione il paesaggio diventa risorsa anche economica. Ciascuna società e cultura locale interagisce dinamicamente con il paesaggio, in quanto lo produce e lo trasforma con le sue azioni, vi si riflette e gli attribuisce valori. Il paesaggio è quindi una sorta di bene pubblico, di qui l'esigenza di una presa di coscienza della specificità dei valori dei luoghi, sia per orientare coerentemente il governo delle trasformazioni territoriali, che per evitare gli scollamenti tra cultura ed economia. Troppo spesso si è verificata una discrasia tra tutela/valorizzazione e politica urbanistica, per cui lo stesso Consiglio d'Europa invita a tener conto sistematicamente del paesaggio nelle politiche urbanistiche, culturali, ambientali, agricole, sociali ed economiche.

Salvare un paesaggio risultante da una dinamica storica non significa museificarlo con un'operazione artificiale, ma più semplicemente indirizzarne l'antropizzazione proponendosi di eliminarne le conseguenze peggiori.

Un tempo etica ed estetica erano due facce della stessa medaglia, quella della qualità e della bellezza che veniva ad acquistare anche una connotazione morale. Questi due aspetti consentono all'arte di gareggiare con la natura però rispettandola. E' così che si è formato il paesaggio veneto fatto di città lungo i fiumi in pianura, paesi e colmelli incastonati nelle colline o nei fondovalle montani.

La rottura tra etica ed estetica avviene a seguito della rivoluzione scientifica in cui la scienza, la tecnica e l'economia prendono il sopravven-

to. Il paesaggio si deforma in funzione delle esigenze del produrre a loro volta dettate da quelle della tecnologia.

Ciò avviene non solo in termini di qualità, si pensi alla bruttura di molte costruzioni di edilizia abitativa e produttiva in fregio alle nostre strade, ma anche in termini quantitativi. Anche l'arte, che aveva il compito di educare e formare l'uomo allargandone i confini della conoscenza, cede il passo alla scienza o ne usa il metodo: quello sperimentale. Così nel costruire, viene spesso perso il senso della bellezza per cui il manufatto, sia esso abitazione o edificio industriale o centro commerciale, perde il requisito dell'estetica per diventare solo funzionale allo scopo per cui è costruito.

La disseminazione di capannoni pressoché tutti uguali, la proliferazione di case e villette spesso omologate su standard tecnici hanno così compromesso un paesaggio complici anche regole insufficienti e assenza di etica, intesa come regola morale per il rispetto di un bene comune. All'etica del bello e quindi all'inscindibile rapporto tra etica ed estetica si è sovrapposta un'etica fatta di regole tecniche e di parametri più funzionali alle pur legittime esigenze del produrre e dell'abitare che a quelle della sostenibilità ambientale dello sviluppo. Occorre ricondurre ad unità la frattura tra etica ed estetica attraverso nuove regole ed un rinnovato senso del bello che si armonizzi con la natura e con la natura rientri in competizione: solo così il paesaggio e l'ambiente diventeranno fruibili dalle generazioni future ed il capitale "naturale" da noi ereditato potrà essere riconsegnato integro a chi verrà dopo di noi. Nuova etica nel senso anche di nuove regole ed una nuova estetica come riscoperta del bello potranno rendere sostenibile ambiente e paesaggio nel Veneto.

La governance

Le spinte centrifughe alimentate dal progressivo affermarsi del principio di sussidiarietà nelle politiche pubbliche e nell'azione amministrativa, associate al prolungarsi della crisi della finan-

za pubblica, sono all'origine della legislazione, anche di rango costituzionale che in Italia ha ridisegnato la distribuzione dei poteri normativi ai vari livelli di governo del territorio e gli ambiti della potestà amministrativa ed organizzativa dello Stato, Regioni ed autonomie locali, prevedendo un più ampio apporto dei soggetti privati nella conduzione della cosa pubblica (attraverso formule partecipative come il Project Financing). Da questa nuova articolazione istituzionale e funzionale che vede la presenza di privati ed istituzioni (si pensi al ruolo delle fondazioni bancarie) sono scaturiti cambiamenti non solo nei contenuti e nelle modalità di intervento pubblico a livello centrale e periferico, ma anche nella scala delle priorità sociali che tali interventi devono fronteggiare.

Come si è detto all'inizio "coesione economica, sociale e territoriale..." costituiscono un principio di riferimento che concilia i criteri del liberismo e della giustizia sociale, ovvero tra diritti di proprietà e diritti di cittadinanza, con norme e regole fissate dallo Stato e dalle Regioni.

Come conciliare, però, questo criterio con il principio di sussidiarietà, ribadito con altrettanta forza dal trattato dell'Unione Europea? Se lo Stato (o la Regione) deve intervenire solamente quando l'autonomia della società risulta inefficace, affermando così il diritto di iniziativa della persona e la valorizzazione della creatività dei singoli e delle organizzazioni sociali secondo il principio di sussidiarietà orizzontale, allora occorre il ricorso ad una nuova stagione di pianificazione che coordini le soluzioni che scaturiscono tra le componenti della società. In questo modo si attribuisce anche alla società la responsabilità di una sintesi verso il "bene comune" della cui definizione Stato e Regione non hanno il monopolio.

76

Liberismo e sussidiarietà implicano la realizzazione di un processo di piano concertato volto a coordinare le trasformazioni territoriali con regole di compensazione degli interessi penalizzati dalle trasformazioni realizzate, in base a valutazioni strategiche condivise.

Le attività economiche, come noto, sono coor-

dinate o dal mercato (di concorrenza) o dalla gerarchia (grandi imprese). Applicando questi paradigmi al problema delle governance del territorio, tra la soluzione gerarchica e quella di mercato (o competitiva) la soluzione "concertata" che affida al dialogo tra istituzioni pubbliche (province e comuni) e private (associazioni di categoria) appare la soluzione più idonea al coordinamento. Un esempio per tutti, è il rapporto tra la Fondazione Cassamarca di Treviso e le istituzioni pubbliche del trevigiano. Tutto ciò avviene in un contesto in cui l'aumento del contenuto di conoscenza nelle relazioni economiche e di mercato e la crescente consapevolezza della responsabilità sociale di impresa modifica sia la demarcazione lavoro - capitale, sia i rapporti "stock holder - stake holder", portando tutta la collettività ad una maggiore condivisione di rischi e responsabilità.

Tutela vuole dire sviluppo perché l'ambiente è una risorsa produttiva le cui potenzialità vanno non solo conservate, ma anche valorizzate nel tempo. In molti casi però lo scenario che stiamo vivendo appare conflittuale piuttosto che di cooperazione. Così ad esempio nella nostra economia montana vi è una specie di "asimmetria" di interessi tra chi vive nelle città e vede nella montagna un "polmone" da usare come pura risorsa naturalistica e chi vive nella montagna e vuole migliorare la propria "qualità della vita" introducendo maggiormente l'effetto città. Non sono elementi insanabili ed al piano e alle istituzioni chiamate ad applicarlo spetta il compito di operare la sintesi tra questi interessi. La sintesi tra contrapposti interessi non è sempre facile e la "montagna" spesso è costretta a subire le scelte della "pianura" perché è quest'ultima che detiene il potere.

La montagna possiede risorse che potrebbe autonomamente valorizzare, ma che spesso vengono sacrificate ad un superficiale concetto di efficienza economica o a priorità altrove definite. Si pensi all'agricoltura di montagna troppo spesso abbandonata perché considerata "marginale" ed inefficiente mentre invece oltre a produrre alimenti di qualità avrebbe un riflesso

di valorizzazione ambientale, di difesa idrogeologica e di tutela del territorio, con benefici che verrebbero soprattutto percepiti a valle.

La governance del territorio deve accompagnarsi perciò anche ad un disegno di gestione di quelle importanti risorse regionali quali le risorse idriche, forestali e dei materiali da costruzione, risorse il cui uso va razionalizzato e disciplinato.

Come si è visto i sistemi locali d'impresa di fronte alla sfida competitiva tendono ad elevare il livello delle proprie funzioni facendo progressivamente perdere il legame con il "locale" che aveva tradizionalmente costituito la base dello sviluppo. Questo innalzamento sulla scala dell'innovazione e della competizione esige una nuova "governance" del territorio in grado di offrire a queste rinnovate reti di imprese (industriali, commerciali, turistiche e della filiera agroalimentare) servizi (ricerca) ed infrastrutture (viarie e logistiche) di scala e respiro più elevati. Ma al tempo stesso questa governance dovrà essere in grado di affrontare le sfide di un crescente "sradicamento" dal locale di gran parte delle attività più innovative e i conflitti derivanti da contrapposti interessi. È questo, tra gli altri, il caso della riconversione di molti siti produttivi così come quello della rivitalizzazione dei centri storici.



Nato a Ponte di Piave (TV) il 03/11/1953, si laurea in Scienze Politiche presso l'Università di Padova con il massimo dei voti e la lode. Nel 1992 ha vinto il concorso a cattedra di seconda fascia in scienza della politica. Dall'anno accademico 1996-97 è titolare della cattedra di "Scienza dell'amministrazione" presso la Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Trieste.

Inoltre, insegna "Teoria dell'organizzazione" presso la Facoltà di Giurisprudenza della stessa Università e tiene regolari seminari di "metodologia della ricerca" presso il dottorato in scienza politica dell'Università di Firenze. Tra le precedenti esperienze accademiche si ricordano quelle presso le università di Firenze, Padova, Catania, Bologna. Ha tenuto seminari l'Istituto universitario Europeo, il Seminario di studi parlamentari (promosso dalle presidenze di Camera e Senato), la Scuola superiore di pubblica amministrazione di Roma (dove ha vinto il concorso per la cattedra in Scienza della politica), le università di Madison e di Berkeley (Usa).



Paolo Feltrin



la seconda modernità veneta e il territorio: alcune riflessioni

La ridefinizione del PTRC, a vent'anni di distanza dal primo, deve tener conto della complessa realtà territoriale esistente nel Veneto, che negli ultimi anni è stata attraversata da mutamenti rapidi, bruschi e tali da modificare in profondità i rapporti tra i cittadini, le risorse proprie del territorio e gli stili di vita. L'esigenza di riscrivere questo documento prende l'avvio, quindi, dalla presa di coscienza di una realtà che necessita di essere governata con strumenti differenti da quelli adeguati al passato, prossimo e remoto.

La revisione del PTRC passa, giustamente, attraverso un pluralismo di voci: scegliere voci monocordi sarebbe un grave errore. La pluralità è un segnale positivo per l'abbandono della mitologia dell'architetto demiurgo, il quale, simile a Dio, definisce un progetto sulla carta a cui adeguare la realtà. Ritengo sia da evitare una logica di potere "assoluto" degli urbanisti, come anche una logica di "sapienti" al chiuso dei loro santuari di sapere. La logica alla base del piano dovrebbe essere quella dell'incontro e dibattito partendo dagli interessi, dalle aspirazioni, e dalle volontà degli attori.

Dal mio punto di vista, i cambiamenti che hanno interessato le nostre zone hanno generalmente carattere di discontinuità o frattura. Le fratture, forse più che le continuità, necessitano di essere governate: un approccio eccessivamente focalizzato sul mantenimento di ciò che è continuità rischia di non saper valu-

tare nella giusta prospettiva questi fenomeni.

Come ho già detto, il Veneto è molto differente da 20 o 30 anni fa, e spesso queste diversità non sono state governate: si è verificato un aumento della popolazione, pari a 700.000 abitanti in 40 anni. Questo aumento è avvenuto nel cuore metropolitano della regione: qui, la densità abitativa è, attualmente, superiore a qualsiasi altra area settoriale europea che si voglia prendere a paragone. Allo stesso tempo esistono aree della stessa regione, a breve distanza da queste, dove si stanno verificando fenomeni consistenti di spopolamento: la provincia di Belluno e quella di Rovigo, parte della provincia di Venezia, l'area montana in provincia di Vicenza ed il basso vicentino, le zone più marginali di Verona e di Padova.

Il paesaggio urbano veneto, attualmente, si presenta come un'amalgama variegata in cui le aree residenziali, di servizi, produttivi si intersecano e convivono spesso fianco a fianco senza soluzioni di continuità e con stridenti fratture funzionali. Da questo punto di vista si osserva che, se per quanto attiene le aree residenziali il risultato è stato il caratteristico disordine paesaggistico, relativamente alle strutture produttive le conseguenze si configurano come vere e proprie diseconomie con pesanti esternalità negative per tutto il territorio circostante. E' evidente – e qui anticipo quanto dirò in seguito – che solo un approccio d'area vasta può consentire un adeguato coordinamento fra localizzazione delle aree produttive e rete infrastrutturale.

Tuttavia sono identificabili alcuni elementi diffusi in tutto il territorio, di cui cito solo alcuni:

1. L'onnipresenza di complessi del tipo villetta a schiera;
2. I condomini edificati in palazzotti, di tre, quattro piani;
3. La crescente diffusione dei mall sul modello americano (centro commerciale, cinema multi-

sala...);

4. La diffusione nel territorio di molti centri storici di grandi, medie e piccole dimensioni svuotati delle funzioni di "centro" che avevano in passato.

A mio parere è necessario da un lato verificare cosa ha funzionato finora e cosa è positivo delle tradizioni, ma anche, dall'altro lato, sperimentare soluzioni per il futuro. Il rischio è di trovarsi nuovamente di fronte a situazioni di criticità grave, tra cui cito la Valle del Chiampo, l'area tra Padova e Bassano, e situazioni di consumo del territorio, come Mestre e Vittorio Veneto.

Quella della densità abitativa è ormai una realtà di fatto, come è una realtà che tale sviluppo sia avvenuto in maniera poco controllata e razionalizzata. La prima domanda da porsi, attualmente, è: quali spinte possiamo immaginare realisticamente, per il prossimo futuro, in queste aree?

Vanno ribaditi in questa sede le linee di tendenza demografiche per il prossimo futuro, che sono già in larga parte visibili: il progressivo invecchiamento della popolazione e il calo della natalità nei prossimi anni lasciano prospettare una popolazione sempre più vecchia (anche se il miglioramento della qualità della vita implica comunque il mantenimento fino a tarda età di uno stile di vita giovanile), in cui la popolazione giovane vedrà sempre più forte la componente immigrata. L'andamento della popolazione veneta va dai circa 3.850.000 residenti nel 1961, cresce ai 4.200.000 del 1981 e arriva ai 4.500.000 del 2001. Le prospettive per il 2020 sono di una popolazione di circa 5.000.000 di persone; di queste, all'incirca 1.000.000 sarà immigrato (nato da genitori immigrati o immigrato egli stesso).

* Una prima spinta per il futuro, che giunge dall'osservazione della realtà di fatto, è che dal punto di vista abitativo la domanda continuerà ad essere rivolta prevalentemente verso una

casa individuale, una bifamiliare, o una villetta a schiera. La domanda di individualizzazione, a mio parere, è insopprimibile. Si tratta di una domanda così forte perché, relativamente alle abitazioni, la gente la pensa in maniera diversa da architetti e urbanisti. È una tendenza diffusa in tutto il mondo, non solo veneta. A mio parere, le strategie di governo del territorio non possono prescindere da questo dato di fatto. L'uguaglianza contemporanea è "tutti uguali ma nella piccola diversità della propria casa". A mio avviso, un Ptrc deve dunque porsi il problema della villettopoli, che in cinquant'anni non è mai stato affrontato in Regione. La villettopoli è un termine utilizzato dagli urbanisti con un intento polemico; ma a mio parere si tratta di una realtà che non va, come principio, accettata o rifiutata: esiste e dunque va governata. Alla villettopoli va data una forma: chiunque vada in Germania, Inghilterra, in Olanda, vede villettopoli con una forma. Va anche detto che la polemica sull'assenza di spazio per gli insediamenti si scontra con il fatto che, attualmente, la nostra regione ha ancora un 60/70% di territorio rurale, a fronte del fatto che il lavoro agricolo occupa una percentuale degli occupati tra il 3% e il 5%. Non si tratta quindi, a mio parere, di un'assenza di spazi, ma di una disorganizzazione e caoticità di fondo che danno l'idea di spazio saturo.

Dal punto di vista delle politiche abitative, a mio parere andrebbe anche verificata la questione dell'ICI, con azioni di coordinamento tra i Comuni.

* La seconda spinta che mi pare di poter individuare è quella verso la centralità delle reti di collegamento. Le strade, le autostrade, e in generale la questione della viabilità e dei trasporti, devono essere il primo problema. Collegare meglio le reti al territorio: è su questo che abbiamo fallito di più, dunque è su questo che va portata l'attenzione. Le reti dei trasporti, tra qui e il 2015, dovranno incrementare da un aumento del 25 – 30%, fino ad ipotizzare un + 50%. Questo perché, indipendentemente

dalla nostra volontà, l'ipotesi è che il traffico tra vent'anni sarà il doppio di quello attuale, che già rappresenta una situazione caotica. Le direttrici principali del traffico sono quella Nord/Sud, e quella Est/Ovest. Quindi, partendo dal Corridoio 5, passando per la Venezia Monaco fino alle questioni relative all'alta velocità e alla metropolitana di superficie, il ridisegno e l'integrazione tra il territorio e le reti deve essere una componente essenziale del PTRC. Esiste una vastissima area metropolitana, che si è costruita da sola, in maniera spesso caotica ed accidentale, e che attualmente presenta problematiche di congestione ed intasamento non compatibili con la qualità della vita futura e lo sviluppo della zona.

* Questo porta al terzo punto della riflessione: i nuovi nodi della rete su cui strutturare l'assetto del Veneto sono le aree di interscambio, in primis i caselli autostradali. Si tratta, anche in questo caso, di governare una tendenza naturale: attorno ad un casello autostradale si crea quasi sempre un nodo, attorno al quale le strutture del terziario tendono a stabilirsi. Un esempio è il casello di Padova Est, attorno al quale è visibile la concentrazione di strutture, come i call center. Diventa importante scegliere tra questi nodi quelli adeguati e puntare su questi; altrimenti, la tendenza sarà ad una loro moltiplicazione informe.

* Il quarto punto su cui vorrei porre l'accento è quello delle altezze dello sviluppo: l'orizzontale contro il verticale. In precedenza, io mi sono schierato a favore dei veneti che preferiscono la villetta al condominio, ma a mio parere si dovrebbe fare un distinguo tra spazi abitativi e spazi lavorativi. Questi ultimi (sostanzialmente gli uffici del terziario) dovrebbero essere collocati in prossimità dei nodi, con edifici sviluppati in altezza. Da questo punto di vista, non ritengo che edificare in verticale risulti deturpante per un territorio comunque segnato da uno sviluppo caotico: risparmiando spazio sulle strutture lavorative si opera – in realtà – per la salvaguar-

dia del territorio. Nel futuro, con il cambiamento nelle modalità d'occupazione, è prevedibile un incremento degli spazi industriali, terziari e produttivi tra il 20% e il 40% al 2015. Diventa quindi necessario capire come contenere il consumo di territorio relativo a questo sviluppo: la verticalizzazione degli spazi produttivi, a mio parere, rappresenta una soluzione.

* Un'adeguata pianificazione territoriale deve tener presente l'attuale distribuzione caotica degli spazi. In particolare, è evidente la forte presenza di spazi industriali produttivi dismessi, spesso collocati in mezzo alle aree abitative periferiche e semiperiferiche: si tratta, in buona parte, di ferite e cicatrici derivate dell'industria diffusa, ovvero di un modello di sviluppo in cui il benessere non è arrivato dalle città, ma dalle campagne. In questo senso risulterebbe indispensabile un'attenta opera di ricucitura del territorio, sanando queste ferite, cercando di realizzare una più razionale distinzione tra gli spazi abitativi e gli spazi lavorativi. Obiettivo per raggiungere il quale è indispensabile uscire dalla logica di una regione in cui il potere pianificatorio delle province non trovi adeguati meccanismi di raccordo e coordinamento, anche attraverso vincoli normativi.

* Uno specifico discorso va fatto poi per quanto riguarda la montagna: l'area montana va salvaguardata, in un'ottica di rivalutazione delle sue specificità (turistiche, ma anche dei prodotti agroalimentari di pregio), con attenzione alla sostenibilità ambientale delle politiche ma anche e soprattutto con una forte attenzione alle reti e ai collegamenti, che evitino l'isolamento proprio delle zone.

84

* Sottolineo inoltre un ulteriore nodo cruciale nella valorizzazione del territorio: la questione dei centri storici e della loro rivitalizzazione. L'attuale desertificazione dei centri, infatti, discende da una serie di problematiche: gli affitti e i prezzi degli immobili, troppo cari; l'assenza di attrattività, dal punto di vista commerciale,

culturale, e ricreativo, di questi centri rispetto alle aree commerciali e di divertimento di periferia. Per evitare la museificazione dei centri, oltre ad opportune politiche di calmierazione sui costi degli immobili, risulta importante quanto già accennato sulla definizione di nuovi nodi in cui trasferire le funzioni terziarie, che tipicamente alzano il costo degli immobili; la rivitalizzazione del commercio, nell'ottica che, allo stato attuale, è sempre più frequente che il piccolo commercio venga gestito da immigrati, e che questa propensione, allo stesso modo delle evoluzioni demografiche, segnerà in maniera anche rilevante gli scenari futuri su cui andremo a muoverci.

* A chiusura, vorrei ricordare come, già nel precedente PTRC, fosse previsto l'Osservatorio territoriale, la cui importanza per monitorare lo sviluppo risulta evidente, quanto meno, dagli effetti di disordine di una sua non applicazione.

Vengo ora ad un ulteriore approfondimento dei temi fin qui trattati.

Le politiche per i trasporti e la mobilità

Il costante succedersi di situazioni di stallo totale della viabilità ed il drammatico accrescimento dei tempi medi di transito fra i principali centri urbani della regione hanno di fatto palesato l'incidenza delle esternalità negative di una mobilità critica.

Come già evidenziato nei documenti preparatori al PRS¹, il Veneto si configura come punto di intersezione fra le direttrici Nord – Sud ed il corridoio Barcellona – Kiev. Questa sua collocazione spinge a ricondurre il problema a due ordini di fattori:

1. un evidente squilibrio fra l'incremento del traffico² e la capacità di assorbimento della rete in termini dunque di rapporto fra superficie di scorrimento e numero/tipologia³ di veicoli in transito.

2. La sostanziale coincidenza fra direttrici di transito dei flussi d'attraversamento ed il reticolo viario percorso dalla mobilità intraregionale. In altri termini, la mancanza di collegamenti interni fra i nodi urbani del territorio veneto.

Da qui discendono tre riflessioni: una prima pone l'accento sulla necessità di far fronte con nuove infrastrutture allo squilibrio fra ricettività complessiva del sistema viario e domanda di trasporto, sia essa intraregionale che di attraversamento.

La seconda evidenzia la necessità di una ridefinizione più generale del sistema viario di collegamento interno alla Regione finalizzato a congiungere i nodi urbani lungo collegamenti circolari interni, altri rispetto ai corridoi di attraversamento.

La necessità infatti, non è solo quella di fluidificare la viabilità di attraversamento, ma fornire in primis alla viabilità interna dei percorsi alternativi ai corridoi, più efficienti nel consentire il transito fra nodi urbani ed in generale sul territorio.

La terza riflessione infine riguarda lo sviluppo di una rete di trasporto pubblico caratterizzata in primis da un elevato grado di coordinamento fra modalità, gestori e territorio.

E' evidente che questi tre piani di intervento che potremmo indicare come Incremento quantitativo dell'offerta, Riorganizzazione dei flussi e Redistribuzione modale operano in quanto tali congiuntamente e si caratterizzano come interventi di area vasta, che richiedono una programmazione economica di lungo periodo ed un approccio multidisciplinare.

Nelle pagine che seguono vengono presentate alcune proposte, spunti di riflessione ed idee a cui dare un maggiore grado di organicità con il contributo tanto di urbanisti che di ingegneri.

A conclusione di questa premessa si richiama

l'attenzione su di una essenziale dissonanza fra i tempi della programmazione e la quotidiana emergenza della mobilità regionale.

Gestire l'emergenza

Da qui la necessità di riflettere su cosa è possibile fare, basandosi, per quanto riguarda le infrastrutture, sull'esistente, sviluppando invece differenti metodologie o organizzazione della logistica e metodi alternativi di gestione dei flussi di traffico.

Un primo intervento è finalizzato a sperimentare un sistema di incentivi per lo svolgimento notturno delle attività di trasporto e logistica delle merci. In sostanza, si tratta di recepire alcune indicazioni del Piano Generale dei Trasporti⁴ il quale suggerisce una "rimodulazione delle tariffe autostradali capace di riequilibrare il carico sostenuto dai veicoli leggeri rispetto a quelli pesanti e di incentivare un utilizzo efficiente della rete da parte del traffico pesante (che dovrebbe impegnare le autostrade di interesse metropolitano al di fuori degli orari di punta"⁵.

Un secondo intervento è finalizzato invece ad informare i viaggiatori e richiede la realizzazione di un sistema in grado di fornire un quadro completo ed in tempo reale della situazione del traffico su autostrade ed arterie principali.

Progettare il futuro

Sviluppo delle circolarità ovvero garantire la mobilità interna.

E' necessario riflettere sulle esigenze di mobilità intraregionale, minimizzando i tempi di spostamento fra i nodi regionali (chiusura dei cerchi), integrando ed in taluni punti separando la mobilità intraregionale dalle direttrici o corridoi di attraversamento sulle quali transitano i flussi merci Sud-Nord ed Est- Ovest.

Integrazione modale e sistema metropolitano

Accanto allo sviluppo di circolari interne, un obiettivo prioritario deve essere la creazione di

un sistema di trasporto pubblico di tipo metropolitano con un forte grado di integrazione dei mezzi di trasporto. Questo deve accompagnarsi, in particolare in corrispondenza dei principali centri urbani, ad interventi infrastrutturali atti a favorire lo scambio modale in primis fra mezzo privato e mezzo pubblico.

E' quindi ipotizzabile la creazione di aree di "Posta" nelle quali il viaggiatore possa parcheggiare l'auto e salire su metropolitana o autobus. Tali aree possono però più proficuamente assumere funzioni ulteriori ed accompagnarsi ad una ridestinazione d'uso dei centri urbani.

Creazione di Porte Polifunzionali

Al fine di disincentivare l'accesso delle vetture ai centri storici delle città, è necessario intervenire creando aree utili per il passaggio dal mezzo privato al mezzo di trasporto pubblico collettivo.

Le porte divengono dunque l'area in cui si localizzano parcheggi, stazioni di autobus e metropolitana nonché i punti di accesso della rete autostradale e delle circolari di mobilità interna.

Tali aree devono configurarsi dunque come punti accessibili rapidamente con più mezzi di trasporto.

Ma la rapidità di accesso rappresenta un vantaggio competitivo per le porte polifunzionali. E' dunque ipotizzabile una duplice destinazione d'uso, rendendole al contempo nodi di intermodalità e nodi di servizi.

Le attività di servizi del terziario avanzato, i centri direzionali, attualmente concentrate all'interno dei centri storici delle città, possono trovare collocazione in tali aree. In queste aree è opportuno concepire uno sviluppo verticale, al fine di ridurre l'impronta a terra e dunque il consumo di territorio, concependo ad esempio una distribuzione di funzioni ai diversi livelli⁶.

Ridefinizione delle destinazioni d'uso dei centri storici

Al contempo, per quanto attiene il reticolo urbano, si propone da un lato, una modifica delle

destinazioni d'uso dei centri città, che devono dismettere il ruolo di centri direzionali e di servizi all'industria e recuperare la loro funzione abitativa e residenziale con il necessario supporto di servizi alla persona (principalmente commercio al dettaglio). Dall'altro, recependo nuovamente le indicazioni formulate nel Piano Generale dei Trasporti, favorendo la creazione di distripark, per una razionalizzazione del trasporto merci in contesto urbano.

Riequilibrio dei corridoi

Si suggerisce inoltre una riflessione sul rapporto fra il territorio veneto e corridoi internazionali. In particolare si pone il problema di una attenta valutazione del rapporto costi benefici di lungo periodo, l'impatto sul territorio e sulla rete viaria, le necessità del sistema economico locale, le modalità di transito⁷ attraverso il territorio veneto.

E' dunque importante pesare, al fine di una possibile trattativa, i desiderata derivanti dai corridoi (per l'accesso alla rete, per il finanziamento all'infrastrutturazione, per l'indotto legato alla logistica, ecc.) con i costi intesi come esternalità negative generate da un incremento nei volumi di traffico pesante.

Le politiche per il territorio

Diversi ordini di considerazioni devono concorrere a definire una corretta politica per il territorio, intendendo per essa la pianificazione di forme di utilizzo della risorsa "suolo" nella maniera più efficace ed efficiente possibile in relazione ad obiettivi prefissati.

Che il territorio sia una risorsa nella accezione economica del termine – ovvero un "bene scarso" – è un dato assodato, soprattutto in un contesto a forte urbanizzazione quale quello del Veneto. Parimenti, a fronte dell'accentuarsi di situazioni di crisi dovute a fenomeni di congestione, è ormai diffusa la consapevolezza che si debba ricorrere a forme innovative di gestione dello stesso.

A partire dalla fine degli anni sessanta una trasformazione continua del tessuto economico e sociale regionale ha condotto ad un aumento costante della pressione esercitata sul territorio, di cui una urbanizzazione “disorganica” e quasi senza soluzione di continuità rappresenta l’esito più evidente.

Il modello diffuso, che caratterizza il sistema insediativo dell’area veneta ha pertanto generato situazioni complesse e avanzate di consumo del suolo, di ingiustificata sottrazione di aree all’attività agricola e ambientale e di disordine insediativo, determinando in definitiva un’usura eccessiva delle risorse naturalistiche non riproducibili che, oltre a provocare come conseguenza uno scadimento del livello generale di vita nel territorio, hanno messo in crisi l’efficacia del modello produttivo esistente.

Le linee guida per il governo del territorio regionale nel quinquennio 2000 – 2005, preso atto delle difficoltà nella gestione di un territorio così de-strutturato, promuovono un processo di revisione sostanziale della disciplina urbanistica, ispirata ad una nuova coscienza delle risorse territoriali, ad una maggiore partecipazione dei cittadini al governo del territorio, alla necessità di una più efficace cooperazione tra i diversi livelli e soggetti istituzionali e ad una concreta programmazione degli interventi.

La risorsa territorio

Nella definizione degli obiettivi di sviluppo del territorio e, conseguentemente, delle politiche, tre sono gli ordini principali di considerazioni da tenere presente.

Il territorio è primariamente una risorsa “sociale”, in quanto variabile interna di una funzione di “qualità della vita” degli individui. Una corretta gestione del territorio deve pertanto garantire un livello accettabile di qualità della vita a tutti i soggetti che lo abitano.

Il territorio è una risorsa “economica” ed in

quanto tale concorre a definire la funzione di produttività di tutti gli attori economici che agiscono in un determinato contesto (imprese ed individui).

Il territorio è una risorsa “ambientale”, che deve essere tutelata nel pieno rispetto del principio della sostenibilità ambientale dello sviluppo.

I costi di una “cattiva gestione”

Una organizzazione territoriale inefficiente riversa a cascata sul sistema economico – sociale tutta una serie di costi principalmente imputabili a:

- eccessiva dispersione nel territorio degli insediamenti produttivi con conseguente difficoltà di creare economie di scala, in particolare nella organizzazione di infrastrutture e nella erogazione di servizi ed aumento nel traffico per il trasporto delle merci;
- difficoltà di reperire aree organizzate per lo sviluppo di insediamenti produttivi;
- eccessiva dispersione nel territorio delle attività del settore terziario, generalmente ubicate nei centri storici - e quindi lontane dai principali fruitori (le imprese) – con conseguente incremento del traffico urbano e determinazione di fenomeni di “rendita edilizia”;
- impoverimento e spopolamento dei centri storici urbani, a causa, da un lato, della costante contrazione delle attività commerciali e di servizi alla persona; dall’altro, del progressivo innalzamento dei costi delle abitazioni e degli affitti;
- riduzione progressiva delle aree a destinazione agricola a favore di insediamenti di carattere industriale con conseguente impoverimento di tale risorsa produttiva;
- riduzione delle aree “verdi” sia all’interno delle città sia nelle aree limitrofe a discapito di altre destinazioni d’uso.

La programmazione degli interventi

Una corretta gestione del territorio regionale dovrebbe, pertanto, essere finalizzata a:



1. **Promuovere una organizzazione razionale delle zone industriali**, tale da favorire la creazione di economie di scala, di ridurre i costi di costruzione di una rete di infrastrutture - principalmente viarie - e di servizi terziari alle imprese, da consentire una gestione efficiente del traffico merci, tale da ridurre l'impatto ambientale.

2. **Localizzare i centri direzionali e del terziario all'esterno dei centri storici urbani**, in prossimità dei grandi nodi di comunicazione, al fine: di agevolare il collegamento, nel senso spazio - temporale con le imprese, principali fruitrici del servizio, di ridurre la pressione del traffico all'interno dei centri storici urbani, di restituire i centri storici alla loro originaria funzione abitativa.

3. **Favorire lo sviluppo verticalizzato dei centri direzionali** e, più in generale, di tipologie edilizie a maggior risparmio di suolo.

4. **Rilanciare e sostenere le funzioni commerciali dei centri storici urbani**, replicando all'interno degli stessi, quei fattori che determinano la superiore competitività dei centri commerciali: disponibilità di parcheggi gratuiti, sicurezza personale, disponibilità di aree di ristoro e di svago, ecc. Al limite, incentivando uno sviluppo edilizio verticalizzato, in modo da trasferire all'interno del centro urbano il centro commerciale tout-court.

5. **Rilanciare la funzione residenziale dei centri urbani**, restituendo gli edifici alla loro funzione abitativa primaria e garantendo più elevati standard di qualità della vita in termini di sicurezza personale, disponibilità di aree verdi e di spazi pedonali, riduzione del traffico urbano, disponibilità di servizi alla persona, ecc.

6. **Tutelare il territorio agricolo e favorire la specializzazione delle produzioni.**

7. **Incentivare, tanto a livello di impresa che**

a livello di amministrazione locale, l'adozione di sistemi di gestione ambientale e di programmi di sviluppo sostenibile del territorio, quali la certificazione territoriale EMAS e Agenda XXI.

¹ Cfr. Infrastrutture e la Mobilità – Gilberto Dall'Agata per il PRS

² A titolo esemplificativo si consideri che il traffico complessivo di veicoli pesanti nella rete autostradale veneta è cresciuto di oltre il 150% nel corso degli ultimi 15 anni (con alcune tratte più che raddoppiate, Verona-Modena, Mestre-Belluno, Vicenza-Piovene).

³ Per tipologia si intende in essenza la distinzione fra autovetture e mezzi pesanti adibiti al trasporto merci.

⁴ Ministero dei Trasporti e della Navigazione, gennaio 2001.

⁵ Pag. 12, cap. 15 – Gli interventi per la riduzione degli impatti ambientali e uno scenario possibile derivante dalle proposte del PGT.

⁶ Parcheggi, stazioni metropolitane, stazioni di autobus, nei piani interrati; attività commerciali ai piani inferiori; servizi ed attività del terziario avanzato, direzionali ai piani superiori.

⁷ In particolare per questo ultimo aspetto si richiama l'attenzione sulle linee guida dell'Unione, ovvero sul forte ritardo italiano nello sviluppo del trasporto ferroviario delle merci.







gli iconemi del paesaggio veneto contemporaneo

La decisione di attribuire valenza paesaggistica al PTRC è opportuna, corretta e condivisibile. Non tanto per evitare l'ulteriore incremento degli strumenti di piano a rischio della loro efficacia - cosa della quale nessuno avverte la necessità - quanto piuttosto per il riconoscimento in essa sotteso allo stretto legame esistente tra territorio e paesaggio. La definizione di paesaggio fornita dalla Convenzione Europea rende infatti impensabile scindere la pianificazione territoriale, ovvero la pianificazione dell'uso del suolo, da quella del paesaggio, ovvero di ciò che attiene la dimensione del percepito. Farlo significherebbe adottare una concezione distorta ed "elitista" di paesaggio con il rischio di replicare gli errori fino ad oggi commessi. Una definizione secondo la quale paesaggio è ciò che assume una valenza particolare o presenta un valore eccezionale e va dunque tutelato, vincolato e il resto è..."solo" territorio. Ma il territorio è il supporto fisico sul quale si svolgono le necessarie attività dell'uomo e si dipanano tendenze e fenomeni demografici, economici e sociali incontrollabili o controllabili solo in parte. Farlo equivarrebbe a continuare ad operare come fatto fino ad oggi: concentrati sui "beni paesaggistici" da salvaguardare, senza fissare alcun criterio di priorità e con la pretesa di salvare tutto affidandosi ad un sistema di vincoli, si è perso di vista l'insieme, il paesaggio - territorio.

Risultato: un gioco a somma negativa su entrambi i fronti. Quello complessivamente considerato con la creazione di un pae-

saggio ibrido e disordinato ormai ampiamente descritto; quello del singolo bene paesaggistico, sia esso villa, borgo o “scorcio naturale”, divenuto una sorta di isola nel caos metropolitano con perdita di buona parte della propria bellezza in quanto impossibilitato ed incapace di entrare in relazione con quanto lo circonda.

Il Veneto del terzo millennio deve elaborare invece un nuovo modo di considerare il paesaggio, meno idealistico e più pragmatico. Pragmatica è una prospettiva che attribuisce pari dignità, usando un linguaggio volutamente eccessivo, alla villa veneta così come al capannone, alla villetta a schiera, al centro commerciale. Questo perché non si tratta di negare la bellezza o il significato storico e culturale della prima, quanto di affrontare concretamente il tema della convivenza tra i segni, i paesaggi, del passato e le spinte della modernità.

Per prima cosa è necessario demolire il mito del paesaggio come “dato di natura”: è l'uomo, infatti, che ha modellato e modella i territori nei quali ha vissuto e vive modificando i “contorni” del paesaggio circostante, che assume così il carattere di un “manufatto”; solo l'alta montagna e l'oceano possono essere considerati naturali in senso stretto. A seguire questa prima questione viene il problema della differente concezione che si ha dell'intervento umano nelle diverse epoche (vi sono alcuni luoghi, come il centro storico di Roma, che testimoniano in maniera drammatica questa tensione tra conservazione e modernità): si tende infatti a considerare l'opera contemporanea dell'uomo sulla natura come un'“offesa ad essa” o come necessariamente deturpante, dimenticando che, al di là degli eccessi, la costruzione di case, strade e infrastrutture è ciò che l'umanità ha sempre fatto lungo il corso della storia.

Il paesaggio è storia, nel senso che su di esso si sedimentano gli avvenimenti – anche quelli in atto - e i segni che organizzano lo spazio per qualità, dimensione, unicità e familiarità sono

le coordinate che ci guidano nella sua lettura. Abbandonando un atteggiamento improntato al rifiuto del presente, una riflessione sul paesaggio deve muovere da un ragionamento in merito agli elementi percettivi – gli iconemi – a partire dai quali i veneti e i visitatori costruiscono la rappresentazione di questa terra.

Il problema può essere posto in questi termini: pretendiamo di salvare il paesaggio mettendo al centro delle preoccupazioni paesaggistiche tutte le ville, tutte le chiesette, tutte le collinette o costruiamo il (nuovo) paesaggio mettendo al centro della riflessione la casa, il capannone, il centro commerciale e l'infrastruttura? Se si focalizza l'attenzione esclusivamente sui primi elementi perseverando con la pretesa di salvare tutto si continuerà come è stato fatto finora, ovvero: trovare tutti i modi possibili per aggirare la selva di vincoli tutti ugualmente rigidi andando a mettere ciò di cui inevitabilmente c'è bisogno laddove sembra fare meno danno possibile al paesaggio tradizionale. Se invece, nel parlare di paesaggio si inizia a discutere anche dei secondi, non solo demonizzandoli, allora ci può essere la possibilità di qualche positivo cambiamento. Perché e come è illustrato di seguito.

Parlare dei secondi significa innanzitutto affrontare la questione del dove collocare queste funzioni residenziali, produttive, commerciali. E di cosa si ragiona dunque se non di pianificare, governare l'utilizzo del suolo, del territorio? Ecco perché è opportuno un PTRC a valenza paesaggistica e non ha senso fare un piano paesaggistico. Perché fare un piano a valenza paesaggistica significa – o quantomeno dovrebbe significare – porsi il problema di come inserire nel contesto - rappresentato di volta in volta dal centro storico, dalla campagna, dalla montagna - ciò che serve alla modernità rispettando al contempo i valori naturali, ambientali, storici circostanti. L'insegnamento che si può trarre guardando fuori dal finestrino è che ci si occupa di paesaggio prima di tutto occupando-

si della distribuzione delle funzioni sul territorio, impedendo che ciò di cui c'è bisogno (case, capannoni) si disponga a casaccio. Al contrario, elaborare un piano del paesaggio farebbe correre il grosso rischio di perdere di vista la complementarità delle due questioni e di voler "imbalsamare" natura, ambiente, manufatti storici producendo un piano completamente slegato dalla realtà.

E la realtà oggi è quella dei capannoni (vecchi e nuovi), delle aree industriali, dei caselli autostradali, dei centri commerciali, dei multisala, di una grande area centrale del Veneto vissuta in termini metropolitani da una componente sempre crescente della popolazione regionale. A solo titolo esemplificativo: la presenza di ville venete e di centri commerciali sul territorio regionale è ormai pressoché equivalente e la loro distribuzione territoriale sostanzialmente analoga.

La realtà di domani sarà fatta ancora di crescita demografica concentrata e di crescita economica che, contrariamente a quanto si crede, richiederà nuovi – anche se diversi – capannoni. Ma sarà caratterizzata anche da un accentuazione di quei comportamenti sociali già oggi visibili e riassumibili nell'esperienza metropolitana dell'area veneta centrale: abitare a Treviso, lavorare a Padova, andare a fare la spesa all'Auchan di Mestre, andare a teatro a Vicenza e al cinema a Bassano. E dunque anche più di oggi sarà centrale la questione della mobilità e dell'inserimento delle infrastrutture necessarie a garantirla nel contesto naturale, antropizzato, ambientale.

Qualsiasi discussione sul tema del paesaggio in Veneto deve quindi essere preceduta da una seria riflessione sul modo più opportuno di impostare e risolvere il rapporto tra passato – presente – moderno. E' evidente infatti il disagio provocato dalla modernità nelle relazioni tra i veneti e la propria terra; un disagio che, come testimoniato dalla quantità di pubblicazioni de-

dicato al "Veneto di ieri", si cerca di superare attraverso un ritorno al passato tramite la cura e la riscoperta di tutto ciò che è tradizione. Gli "abusi della memoria" sono da evitare: del passato, più che il recupero è importante l'utilizzo. C'è bisogno di una lettura allegorica di ciò che è stato: l'evento, il segno (l'iconema) recuperato può essere letto tanto in modo "letterale" quanto "allegorico". Nel primo caso rimane chiuso in sé stesso e non ne ricaviamo alcuna lezione per oggi. Nel secondo caso, invece, il ricordo viene vivificato in quanto decidiamo di utilizzarlo e di servircene come di un modello per capire e affrontare situazioni nuove.

Interpretando questa rincorsa al passato come il sintomo dello spaesamento che ha colto una comunità sorpresa dalle conseguenze del proprio successo e della ricerca di una identità che avverte perduta, va sottolineato che l'identità non si basa solo sul ricordo, sulla storia, sull'"essere figlio di", ma è anche ricerca di individualità, di specificità. È necessario andare oltre la conservazione, reinterpretando creativamente la relazione tra il patrimonio ereditato e le attese verso il futuro, aperto a nuove combinazioni tra funzionalità e forme dell'ambiente fisico.

La valenza paesaggistica del piano non deve dunque tradursi nel disperato tentativo di salvare i segni di un'identità passata. Al contrario, l'obiettivo principale dovrebbe essere quello di dare indicazioni e idee che aiutino a fare i conti con la modernità e le esigenze della contemporaneità, favorendo l'emergere di nuovi simboli identitari nel contesto reale contemporaneo.

In termini di "politiche", si tratta di limitare il ricorso a strumenti regolativi con finalità vincolistiche e protezionistiche elaborando invece politiche attive che vadano ben al di là della tradizionale tutela. L'efficacia del piano sotto il profilo paesaggistico dipenderà dunque dalla sua capacità di interpretare le necessità e i fenomeni del presente quali elementi strutturali e

non accidentali offrendo indirizzi e orientamenti congruenti a tale rappresentazione e utili, anche sotto il profilo fisico – architettonico, al governo della realtà.

I fenomeni del presente e, verosimilmente, le necessità per il futuro vengono di seguito illustrati.

La demografia

Il Veneto è alle soglie dei 5 milioni di abitanti. Si tratta solo di vedere tra quanti anni, sicuramente non decenni, li raggiungerà, tenendo in considerazione che forse il traguardo è già stato raggiunto con le presenze irregolari. Oggi siamo a 4.800.000. Nel 1961 eravamo 3.800.000. Le cifre dell'andamento demografico degli ultimi 40 anni dicono che è la regione che è cresciuta di più (1.000.000 di abitanti in più del 1961) rispetto ad altre regioni più grandi come la Toscana, l'Emilia Romagna o il Piemonte (che sono rimaste più o meno stabili laddove non hanno addirittura perso abitanti); l'unica regione che compete col Veneto è la Lombardia (da 7.500.000 a 9 milioni di abitanti), ma in proporzione il Veneto è cresciuto di più. Nonostante ciò, il Veneto si percepisce come se fosse abitato da circa 2,5 milioni di abitanti (addirittura meno che nel 1960) e come un territorio ancora in gran parte rurale, anche se le analisi a livello di comuni e di fasce territoriali rivelano che, mentre in Lombardia e Piemonte lo sviluppo si è concentrato attorno alle grandi aree urbane (Torino, Milano) e lungo le principali linee commerciali (l'autostrada e la ferrovia Venezia-Milano) vedendo spopolarsi il resto del territorio, in Veneto invece c'è stato un allargamento della fascia territoriale dello sviluppo che, se si escludono le aree lungo le linee del Brennero e quella del Po, si estende ormai da Verona a Pordenone, includendo ovviamente le aree di Vicenza-Treviso-Padova e Venezia; una macro-area grande quanto quelle di Milano e Torino ma con tassi di sviluppo ancora più rapidi. Nel 1961 risiedeva infatti nelle province di Belluno e Rovigo rispettivamente il 6,1% e il

7,2% dell'intera popolazione regionale mentre nel 2001 i valori sono scesi al 4,6% e al 4,8% con una tendenza alla diminuzione che è proseguita anche negli ultimi 5 anni. Viceversa, le province centrali si sono addensate, in particolare nelle aree di pianura: quelle di Vicenza e Treviso hanno visto un incremento del 40% tra il '61 e il '01. Nei prossimi anni le quattro province centrali supereranno tutte prima o dopo il milione di abitanti e si porrà il problema della "grande Padova" della "grande Treviso" così come della "grande Vicenza" e della "grande Verona" e di tutti i territori intermedi.

Queste analisi e queste cifre dovrebbero servire a far capire la discrepanza che c'è tra la percezione sociale e culturale della popolazione (quanti veneti hanno realmente coscienza di abitare in una regione paragonabile a quella di Parigi o Londra?) e la reale situazione del territorio; una discrepanza che deve assolutamente essere ridotta e cancellata se si vogliono affrontare le sfide del futuro.

Non si può nemmeno trascurare inoltre l'effetto sulla residenzialità indotto dalle nuove configurazioni familiari e personali: più famiglie con separazioni e divorzi, più single, più persone che cambiano residenza per lavoro, più immigrati. Tutte componenti che determinano un incremento della domanda di residenza.

La pressione abitativa cui siamo e saremo sottoposti: questa è dunque la prima questione che la contemporaneità pone al territorio. Ecco perché bisogna porre la casa al centro del tema del paesaggio.

Dal momento che la risposta a questa domanda non può essere affidata alla ristrutturazione delle abitazioni vecchie, tante vuote, per il fatto che si trovano laddove la gente non vuole più abitare – nelle province venete che sono in calo demografico – appare inevitabile un ulteriore aumento dell'edificato. Inevitabile, non c'è scelta.

La scelta può invece essere sul come. È su questo fronte che si gioca la partita della costruzione di nuove identità paesaggistiche. E c'è bisogno di criteri guida, di idee forti, di indirizzi funzionali se non anche estetici che guidino l'insediamento di ciò che è necessario.

Le ragioni dello sviluppo

A trainare questo sviluppo demografico è stato ed è ancora lo sviluppo economico, uno sviluppo che in Veneto è proseguito anche negli anni (2001-2005) in cui l'economia a livello nazionale ha subito un rallentamento, tanto che nel 2006 il numero di occupati superava i 2 milioni, con il tasso di sviluppo più alto dell'intero paese. Questo sviluppo si è concentrato quasi totalmente nell'industria e nel terziario ad essa connesso (si parla di almeno 100.000 occupati in più negli ultimi dieci anni), mentre l'agricoltura ha visto ridursi ancora la sua già esigua quota di occupati (70.000 lavoratori contro i circa 120.000 di dieci anni fa).

I numeri ci aiutano a tracciare un quadro più chiaro e reale della situazione veneta e a demolire le false convinzioni di chi presagiva la fine dell'economia veneta. Spiegazioni in buona fede ma spesso ancorate ad una valutazione delle prime evidenze empiriche piuttosto che ai nessi di causa ed effetto in una logica necessariamente di medio – lungo periodo, l'unica utile per una corretta valutazione dei comportamenti economici. Ampio e variegato il ventaglio delle ragioni di un declino presentato come inevitabile: calo generalizzato della produttività, trasversale a tutti i comparti produttivi tradizionali, la minaccia rappresentata dalle economie emergenti cui le nostre produzioni difficilmente sarebbero riuscite a fare fronte, la mancanza di voglia di lavorare dei giovani, i limiti infrastrutturali, il basso contenuto tecnologico delle produzioni manifatturiere.

Se le spiegazioni "decliniste" non hanno funzionato, altre spiegazioni possono più adegua-

tamente fornire una chiave interpretativa della ripresa del sistema economico regionale.

1) In primo luogo, gli attori del territorio hanno saputo reinterpretare la tradizione manifatturiera, arricchendola di elementi di innovazione (di prodotto, di processo, di servizio) e coniugandola con le esigenze di una economia allargata. Ne consegue che la specializzazione industriale del Veneto non viene messa in discussione, con una quota di addetti all'industria in senso stretto che passa dal 30,6% del 2005 al 30,2% dell'anno appena concluso.

2) Il sistema produttivo ha reagito alla sfida della internazionalizzazione più velocemente, e con minori difficoltà, rispetto a quanto immaginato. Ed ha dimostrato una rinnovata capacità di intercettare le opportunità economico-commerciali derivanti sia dal tradizionale corridoio che sale a nord verso la Germania e la Scandinavia, quanto dal nuovo corridoio orientale in via di consolidamento. La sfida del Far-east si sta rivelando una ulteriore opportunità per realizzare semilavorati e prodotti finiti da smerciare nei nuovi mercati orientali e mondiali.

3) Sono aumentate le dimensioni medie di impresa, quale risposta emergente alla internazionalizzazione delle aziende che le obbliga a diventare più grandi: di sedi estere, di fatturato, di personale, di capannoni. Un dato per certi aspetti contro-intuitivo. A prima vista, le dimensioni medie aziendali sembrano diminuire. Ma non si tratta, come si potrebbe pensare, di una ulteriore contrazione delle dimensioni d'impresa, anzi l'esatto contrario. L'effetto ottico è determinato dall'aumento delle aziende con zero addetti e di quelle con un solo addetto, dovuto a ragioni fiscali, finanziarie, commerciali, oppure alle trasformazioni nelle convenienze societarie dei lavoratori autonomi. Prendiamo il caso della provincia di Treviso che, sotto questo profilo, rappresenta uno dei più significativi a livello regionale. Se in generale calano le aziende e i dipendenti nella fascia da 2 a 9 addetti, au-

mentano le aziende e i dipendenti nelle fasce dimensionali sopra i 10 addetti, che nel periodo tra il 1991 ed il 2001 sono cresciute in provincia di Treviso del 23,4%. Ricerche attualmente in corso indicano che questi processi si sono ulteriormente radicalizzati negli ultimi cinque anni: aumentano le fusioni e le incorporazioni si alimentano a vicenda, i venture capital si diffondono a macchia d'olio.

4) Il processo di riposizionamento della produzione verso i segmenti medio alti, in nicchie di mercato meno attaccabili dalla concorrenza, è avvenuto con minori difficoltà e frizioni rispetto a quanto inizialmente previsto. Parimenti, tale processo ha portato con sé sia un aumento della produttività media per addetto sia un orientamento della produzione ispirato alla gestione di lotti brevi.

5) Infine, in concomitanza al rafforzamento del comparto manifatturiero, è accresciuto il peso del terziario nella economia, quest'ultimo inteso sia come aumento delle attività di servizio che si sviluppano all'interno dei processi produttivi aziendali sia come quantità di servizi che le imprese acquistano all'esterno.

Le nuove esigenze della produzione

Una delle frasi che si sente ripetere in continuazione in Veneto è che ci sono "troppi capannoni". La frase è indicativa di una sorta di soffocamento indotto da una diffusione caotica dell'edificato della quale si è acquisita coscienza.

Bisogna fare attenzione: se si dà seguito a queste "sensazioni" senza osservare razionalmente la realtà, si rischia di sbagliare nuovamente. Se si tratta di affrontare le sfide poste dalla modernità, non si tratta di discutere se i capannoni sono tanti, pochi, troppi. Ancora una volta questa sarebbe solo la manifestazione di un rimpianto per un passato che non torna più: "abbiamo rovinato l'eden". Necessario è invece riflettere sulle caratteristiche dimensionali, sul-

la localizzazione e sulla qualità dei capannoni, ovvero sulla loro capacità di rispondere alle esigenze delle imprese.

L'interrogativo è semplice: se si scoprisse che quelli presenti non sono in grado di soddisfare le esigenze delle imprese, non se ne realizzerebbero altri? Mettere dei vincoli, indistintamente, alla realizzazione di nuovi capannoni servirebbe effettivamente a salvare, riordinare il paesaggio? E' evidente che i vincoli si sono rivelati insufficienti e aggirabili. Ancora una volta ci si troverebbe piuttosto di fronte alla necessità di coniugare le esigenze del paesaggio con quelle della funzionalità, della modernità cui non possiamo rinunciare. La cosa da fare è pensare a come affrontare il problema nella consapevolezza che si potrà sbagliare, questo sì, ma che non farlo significherebbe sbagliare di sicuro.

I numeri dimostrano che i capannoni che abbiamo sono già in difficoltà nel soddisfare le esigenze delle imprese: il Veneto è infatti disseminato di cartelli "vendesi" e "affittasi". Le aziende oggi chiedono spazi coperti tra i 10.000 e i 50.000 metri quadri mentre le aree produttive hanno capannoncini inferiori ai 5.000 mq., spesso suddivisi al proprio interno in unità da 500 – 1.000 mq. La spiegazione sta nelle distorsioni delle informazioni che arrivano agli operatori. Si è ripetuto all'infinito che la piccola impresa e il lavoro autonomo erano il motore dello sviluppo veneto e gli operatori economici si sono fidati. Il risultato è che oggi il Veneto si trova nella paradossale condizione di poter dire di avere "troppi capannoni" e "pochi capannoni": troppi di piccola taglia, in aree asfittiche e in posizioni marginali; troppo pochi di dimensioni grandi, adeguati alle nuove esigenze delle imprese, localizzati in posizioni geograficamente strategiche e insediati in aree adeguatamente attrezzate da un punto di vista logistico e infrastrutturale. In più, troppi anonimamente brutti e troppo pochi di un qualche valore architettonico.

I nuovi magazzini automatizzati, le piattaforme logistiche, il terziario di coordinamento abbisognano di nuovi spazi coperti in cui insediarsi. In molti casi richiedono, inoltre, linee di produzione per montare e/o arricchire i prodotti che arrivano dalle unità delocalizzate all'estero o dalle catene di fornitura internazionale. Queste aziende di terza generazione sono molto più grandi, occupano spazi maggiori per ogni addetto occupato, vogliono essere visibili, dialogare con il mondo che le circonda. Ed ecco che il capannone non è – non dovrebbe essere – solo la scatola grigia in cui, nell'anonima uguaglianza con tutti gli altri capannoni, si produce a testa bassa. Al contrario acquista sempre più un valore simbolico, uno strumento di identificazione e di dialogo con fornitori, clienti intermedi, consumatori finali dislocati in tutto il mondo. Accanto alle esigenze dimensionali si registrano quelle localizzative. Già oggi, infatti, la loro localizzazione si concentra attorno ai nuovi nodi infrastrutturali, divenuti strategici nel definire una nuova nozione di "centro" diversa, ma se programmata, non alternativa a quella dei "centri storici".

Criteri per la costruzione del nuovo paesaggio e una tutela intelligente del tradizionale

Le considerazioni precedenti illustrano brevemente l'approccio che sembra utile seguire nell'affrontare la questione del paesaggio e le dinamiche demografiche, economiche e sociali che sarebbe saggio tenere in considerazione dal momento che si rifletteranno su di esso per effetto dell'azione dell'uomo. Tutto ciò nella convinzione che si tratti da un lato di garantire una adeguata tutela dei paesaggi di pregio ancora oggi presenti in regione e, dall'altro, di rigenerare paesaggi compromessi da anni di sviluppo caotico. Come fare? Quali politiche adottare?

Per i primi, che a grandi linee possono immaginarsi coincidenti con particolari zone montane, fluviali o lagunari o specifici monumenti storici, può ancora essere valida una politica di natura fondamentalmente conservazionista

centrata sull'uso del vincolo e su altre forme di protezione giuridica. Ciò a patto che si stabiliscano dei criteri di priorità di salvaguardia degli elementi paesaggistici e conseguentemente si crei un elenco rigoroso di quei beni, naturali o manufatti, che devono essere salvaguardati in via assoluta. I vincoli hanno senso e funzionano solo se applicati ad un numero limitato di casi. All'interno di questo elenco dovrebbe cadere ciò che ha una sorta di "rilevanza universale" regionale, volendo utilizzare l'espressione della convenzione dell'Unesco, sottratta dunque alla dimensione della percezione e/o dell'importanza culturale locale; in altri termini, quella definizione elitaria che applicata in modo indiscriminato ha evidenziato tutti i suoi limiti al fine di una efficace salvaguardia del patrimonio paesaggistico.

Oltre che sul numero di vincoli si potrebbe riflettere anche sull'opportuna dimensione del loro ambito spaziale di applicazione. Dal momento che la significatività di un paesaggio si alimenta anche, in larga parte, del contesto in cui si trova inserito e che contribuisce a determinarne quei caratteri di unicità che lo rendono meritorio di particolare tutela, potrebbe essere più opportuno estendere le fasce di rispetto riducendo il numero dei vincoli. In questo modo si potrebbe aumentare l'efficacia diretta dei vincoli laddove opportuni ed evitare i comportamenti "trafficoni" indotti in passato dalla necessità di mediare tra i limiti imposti da lacci e laccioli e le esigenze "umane".

Paesaggi da costruire o ri-generare sono invece quelli della quotidianità - i cui iconemi sono rappresentati dalla casa, la fabbrica, il centro commerciale, le infrastrutture - e quelli dell'abbandono: la montagna, gli spazi rurali, i centri storici.

La questione dei paesaggi della quotidianità va considerata da due punti di vista: il primo è quello della funzionalità, il secondo della qualità estetico - architettonica. Ciò che si tratti di

residenza, di produzione, di commercio o tempo libero.

Dal primo punto di osservazione costruire il paesaggio della quotidianità significa dare ordine a ciò che fino ad oggi si è sviluppato in modo caotico senz'altro criterio che quello dettato dalla ormai satura rete viaria determinando la perdita dei tradizionali confini città – campagna e la sensazione di aver consumato tutto il territorio a disposizione. L'ordine può derivare tanto dall'applicazione di (nuovi) criteri insediativi alle funzioni residenziali, commerciali, produttive che chiederanno ospitalità in futuro, quanto da una attenta opera di ricucitura del territorio. La seconda prospettiva vuole invece focalizzare l'attenzione sulla qualità architettonica dei manufatti.

Attenzione, tuttavia: affinché le azioni, ordinarie ed estetica, abbiano successo bisogna che non pretendano di applicare alla realtà dei criteri o dei modelli ideali ma che scaturiscano dalla stessa realtà che sono chiamate a governare. A questo è chiamato il piano: a dare indirizzi precisi per coordinare e migliorare le tendenze espresse dai cittadini e dalle imprese.

Per ciò che concerne la residenza, nuovi possibili criteri da seguire sono rappresentati dalla densificazione dei centri storici, dall'aumento delle volumetrie dei quartieri residenziali, dall'incentivazione alla formazione di quartieri abitativi infrastrutturati di rango intercomunale, dalla ricucitura del territorio tramite compensazioni e riconversione delle micro aree industriali e artigianali ad aree residenziali.

Criteri di riordino funzionale si rendono ormai necessari anche per il governo dei paesaggi della quotidianità rappresentati dai centri commerciali e dal terziario di consumo, compreso quello per il tempo libero e il loisir. Si tratta in questo caso di prendere atto del fallimento dell'atteggiamento nostalgico che si è tradotto nella condanna della grande distribuzione e che ha avuto come unico risultato quello di

provocare il caotico insediamento lungo gli assi viari. Dal momento che la preferenza si indirizza chiaramente verso i centri commerciali, verso i multisala va presa come dato strutturale e bisogna esplicitare chiaramente la necessità di densificare le aree commerciali e di loisir secondo una logica dettata dall'accessibilità della loro localizzazione. Ma significa anche, se si parla di paesaggio urbano, di dare nuova vitalità ai centri storici rendendoli apprezzabili non solo per il fatto di essere vecchi, cosa che ha portato al progressivo spopolamento di questi anni, ma attraverso un sapiente restauro. E restaurare, nel caso dei centri urbani, significa individuare ciò che va attentamente conservato, ciò che può essere recuperato per differenti destinazioni d'uso attribuendogli nuovo significato funzionale, ciò che va trasformato radicalmente con l'impiego di architetture che esprimano la presenza del nostro tempo in armonico accostamento con i segni del tempo passato.

Un ragionamento va condotto anche in relazione al tema dei nuovi paesaggi che vanno strutturandosi attorno ai principali nodi infrastrutturali. L'esperienza mostra che attorno a questi, per esempio ai caselli autostradali, tende a concentrarsi l'insediamento degli edifici ad uso direzionale per i quali va rivista l'opposizione allo sviluppo in altezza. Si tratta di valutare il peso relativo: si danneggia di più il paesaggio favorendo il proliferare e la dispersione degli edifici o realizzando strutture moderne che inizino a disegnare una nuova skyline, diversa da quella del condominiotto di 3-4 piani, che incidano sul paesaggio con architetture apprezzabili che siano il segno delle esigenze del nostro tempo e diventino nuovi riferimenti identitari? Qual'è la spiegazione che sta alla base del rifiuto ad uno sviluppo verticale laddove sembrerebbe ragionevolmente e consigliabile? Potrebbe essere quella della conservazione del paesaggio com'era. Ma il paesaggio com'era...non c'è più. Dunque.

C'è poi la questione architettonica. La percezione di disordine non sembra essere dovuta

solo alla dispersione degli edifici sul territorio, ma anche ad una disarmonia estetica che colpisce l'osservatore. Più che discutere se villettopoli piace o meno (problema degli architetti più che della gente che nei fatti già esprime il proprio giudizio), più che demonizzare i centri commerciali, c'è da dare indicazioni perché questi aumentino la loro qualità estetica e architettonica. Più che demonizzare villettopoli c'è da domandarsi come renderla gradevole e riconoscibile: si riesce a dare un'identità precisa alla casa a schiera? Analogo ragionamento va fatto per i centri commerciali e per i capannoni accantonando l'idea che il moderno sia brutto e che non si integri con gli elementi tradizionali, a fronte di brutture, il mondo è pieno di esempi di architettura moderna apprezzabile.

E' evidente la mancanza sul territorio di una cultura architettonica del progetto e alle richieste provenienti dalla committenza privata si risponde con il linguaggio fermo, ricorrente e tranquillizzante della casa rurale in miniatura, sempre forzatamente uguale a sé stessa. Ed altrettanto evidente è stata da 20 anni a questa parte l'incapacità delle amministrazioni di esprimere un governo del territorio che sapesse osare lasciando segni e architetture, preferendo invece sempre soluzioni anonime e mediocri che andassero a soddisfare il comune senso del bello e del brutto.



E' giunto il momento di dare delle chiare indicazioni che siano espressione di una idea architettonica progettuale per la villetta, il condominio di medie dimensioni, il grattacielo, gli spazi direzionali e commerciali. L'opzione allo sviluppo verticale avrebbe un alto valore simbolico esprimendo la volontà di sganciarsi dalla nostalgia del passato per dare una forma scelta alla contemporaneità. Esempi non ne mancano e si stanno iniziando a diffondere anche in regione. Il Veneto di oggi presenta già significativi esempi di architetture industriali di ultima generazione: si tratta di diffondere queste esperienze, prima ancora questa cultura, svincolandola

dalla lungimiranza di qualche singolo privato.

I "paesaggi dell'abbandono" sono quelle porzioni di territorio che o per effetto dello spopolamento demografico o a causa del trasferimento di funzioni ed attività precedentemente insediate finiscono per essere dimenticati e trascurati. Si tratta da un lato della montagna e dell'alta collina, così anche come di "brandelli di campagna", dall'altro di aree industriali dismesse o di singoli fabbricati inutilizzati. Salvare questi paesaggi significa pensare a nuove destinazioni d'uso che consentano loro di acquistare un significato nuovo nella modernità.

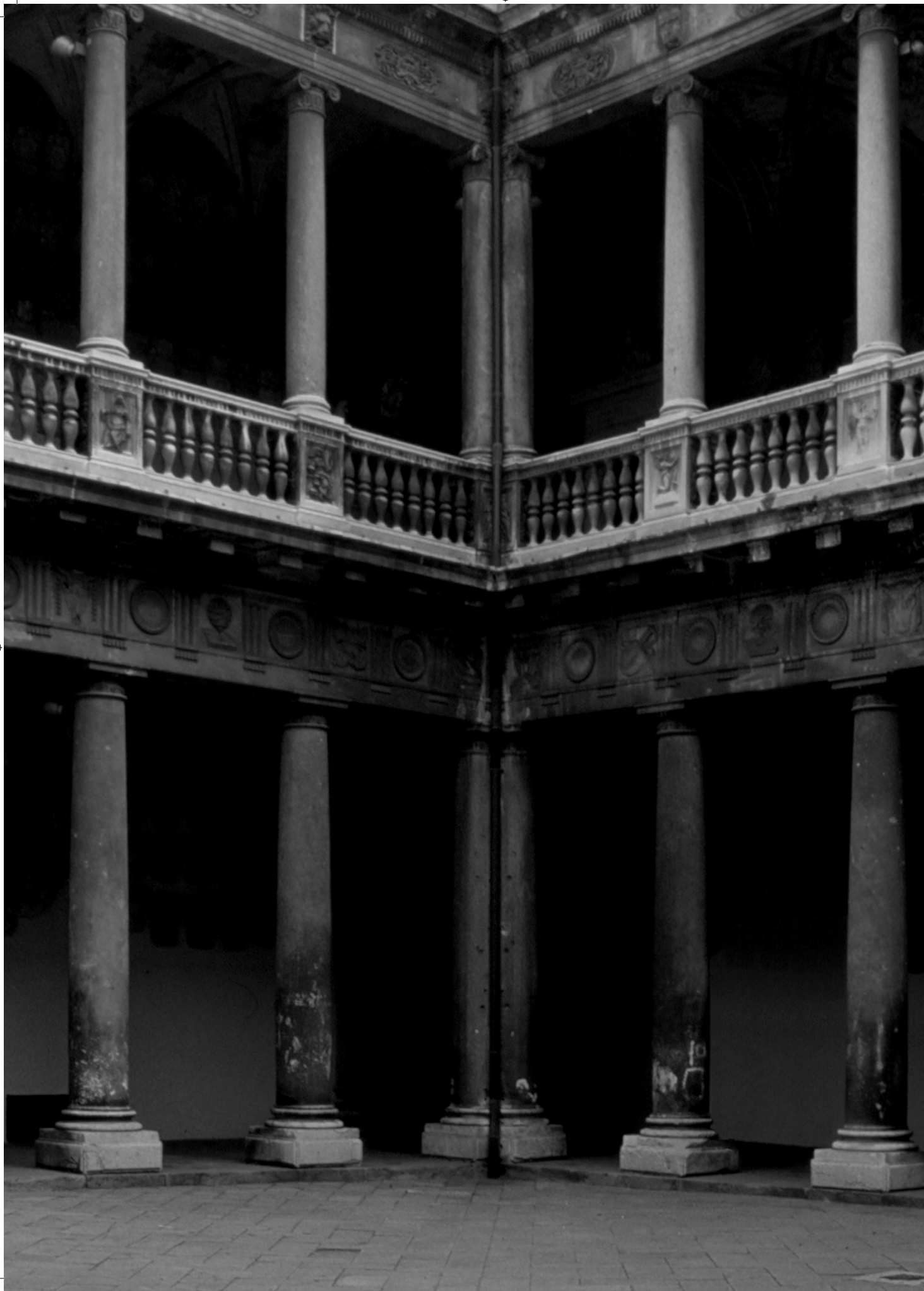
Nel caso della montagna significa ricusare un atteggiamento improntato alla pura salvaguardia e mantenimento dello status quo che conduce solo ad un inselvaticamento incontrollato convincendosi invece della necessità di accettare e favorire alcuni cambiamenti. Tra questi la realizzazione anche di infrastrutture, che evitino lo spopolamento e incentivino l'insediamento di attività economiche. Anche in questo caso sembra opportuno ragionare in termini di alternative: è più conveniente continuare a procedere con vincoli che riducendo le possibilità economiche producono spopolamento e mancata cura di quello stesso bene alla cui salvaguardia è istituito il vincolo o intervenire, pur con le dovute cautele, accettando dei cambiamenti controllati?

Per quanto riguarda le aree dismesse si possono osservare fenomeni distinti e concomitanti rappresentati dalla presenza di edifici e/o gruppi di edifici nel tessuto urbano o immediatamente a ridosso (si pensi a Verona, ad esempio) oppure in generale nel territorio diffuso. Inoltre, c'è una rilevante quantità di capannoni vuoti in aree di recente realizzazione. Queste aree costituiscono oggi una risorsa incredibile per la rigenerazione del paesaggio dal momento che, liberate e trasformate tramite adeguate soluzioni perequative, offrono margini di manovra a quelle azioni di riconversione e ricucitura



del territorio cui accennavo prima. Il paesaggio veneto oggi può essere trasformato e riordinato con il coraggio di intervenire su quegli spazi interstiziali ad uso produttivo che distribuiti a macchia di leopardo sul territorio si stanno liberando a causa della crisi della piccolissima azienda e che possono essere destinati al soddisfacimento della crescente domanda residenziale.





dopo la grande crescita, prima di un nuovo balzo. alcune sfide per le politiche del territorio in area veneta

La (volontaria) dismissione di ruolo delle città venete

Incominciamo con un esercizio storico-quantitativo (vedi Appendice). In Veneto ci sono 35 centri urbani con una popolazione superiore ai 20.000 abitanti. In parte, almeno in un passato lontano, prima della “grande trasformazione” della seconda metà del secolo scorso, essi hanno funzionato da poli di riferimento per un territorio circostante abbastanza esteso, grazie alla presenza di attività economiche, di polarità commerciali e logistiche, poi di funzioni amministrative e/o collettive come preture, carabinieri, guardia di finanza, vigili del fuoco, Enel, Sip, presidi socio-sanitari e scolastici, ecc. Non a caso molti di questi poli urbani erano capoluoghi di provincia o di mandamento.

A partire dalla loro dimensione è possibile suddividere i 35 centri urbani in 3 classi: 7 polarità di primo livello con più di 50.000 abitanti (i capoluoghi di provincia, ad eccezione di Belluno, più Chioggia), 6 polarità di secondo livello con una popolazione compresa tra i 35.000 e i 50.000 abitanti (Belluno, Conegliano, San Donà di Piave, Bassano del Grappa, Schio, Mira), 22 polarità di terzo livello costituite dai comuni tra i 20.000 e i 35.000 abitanti (Feltre, Vittorio Veneto, Montebelluna, Castelfranco, Paese, Mogliano, Portogruaro, Iesolo, Martellago, Spinea, Mirano, Vigonza, Selvazzano, Albignasego, Adria, Legnago, San Giovanni Lupatoto, Villafranca, Arzignano, Montebelluna Maggiore, Valdagno, Thiene). Si osservi l'evoluzione demografica di questi comuni e delle loro cinture nel lungo periodo, dal 1871

ad oggi. I poli urbani più densi, cresciuti ininterrottamente dalla fine dell'800 a metà del secolo scorso, proprio negli anni della ripresa demografica interrompono la loro espansione. Dal 1961, anno del loro massimo popolamento, la crescita si blocca e si sposta nei rispettivi comuni di cintura, che talvolta assumono dimensioni molto rilevanti: si pensi a Mogliano Veneto, rispetto a Mestre; oppure a Paese rispetto a Treviso. Le polarità di secondo livello continuano a crescere ancora per qualche lustro con ritmi più sostenuti rispetto ai loro territori limitrofi; ma a partire dagli anni ottanta, anche queste arrestano la loro crescita, replicando la storia dei centri maggiori: aziende e residenti non prediligono più il comune principale e vanno ad occupare le zone esterne limitrofe. Anche se in modo meno evidente, analoga tendenza riguarda le polarità di terzo livello.

Per quanto riguarda i poli maggiori, si tratta di dinamiche comuni a tutte le città di grandi dimensioni, sia in Italia che in Europa; per i centri di medie dimensioni non si può dire altrettanto. O meglio, lo si può dire solo in riferimento ad altre regioni caratterizzate da simili fenomeni di urbanizzazione diffusa. Risultato dell'esercizio: in Veneto, proprio nei decenni di più intensa crescita demografica, è venuto a mancare un ruolo propulsore e ordinatore dei centri di medie dimensioni che intercettasse gli incrementi di popolazione entro i propri confini comunali attraverso i tradizionali processi di densificazione urbana. Le medie città venete hanno rinunciato – quasi sempre in modo consapevole – al loro ruolo di “capitali di area vasta”, hanno declinato l'onere di pensarsi come centri maggiori, di tipo polifunzionale, al servizio di una rete di comuni circostanti. Certo, non mancano le spiegazioni: il declino della strutturazione amministrativa secondo mandamenti, il fallimento dei comprensori, la scomparsa di qualsiasi prospettiva di governo di area vasta sovracomunale, l'illusione della stazionarietà economica, e così via.

Nessuno ha dichiarato pubblicamente questa dismissione di ruolo, non per questo la sua coerenza è stata meno pregnante. Prova ne è il fatto che negli ultimi cinquanta anni a svilupparsi di più sono stati i comuni di minori dimensioni – in particolare quelli che nel 1961 avevano tra i 5.000 e i 10.000 abitanti – mentre la crescita demografica dei comuni con più di 10.000 abitanti è stata nettamente inferiore, quella superiore ai 20.000 abitanti inesistente (vedi Appendice). Negli anni della grande crescita, anziché concentrarsi in un certo numero (anche numeroso) di poli intermedi, i nuovi residenti si sono sparpagliati sull'intero territorio del Veneto centrale, con le conseguenze ben note. Di nuovo: è il mito del “piccola e bello” innalzato a criterio urbanistico dalle decine di medie città ad essere il primo responsabile della crescita più che proporzionale delle centinaia di piccoli comuni del Veneto centrale. Non cementificare, stava scritto sulle bandiere immacolate degli eserciti posti a salvaguardia dei borghi antichi; una buona intenzione che ha salvato l'anima (e la rielezione) degli amministratori locali, ma che si è rovesciata come un fiume in piena – di cemento democratico, soddisfatto e pasciuto, con il massimo del consenso da destra a sinistra – su un territorio rurale intessuto da una fitta trama di piccoli paesi, borghi, contrade, case sparse.

Un classico caso di omissione di soccorso involontaria: le centinaia di piccoli comuni veneti erano desiderosi di ammalarsi (di crescita), avevano l'ambizione di liberarsi dalla sudditanza nei confronti dei comuni vicini più grandi (spesso proprio i capoluoghi di mandamento), pensavano fosse giusto garantire a tutti i loro cittadini le stesse opportunità di accesso ai beni collettivi superiori di livello urbano. I mancati soccorritori – i medi centri urbani – si lamentavano invece di essere già troppo cresciuti, convinti dell'impossibilità di qualsiasi “nuovo balzo”, come pure di una supposta ingiustizia nel doversi accollare gli oneri di funzioni sovracomunali non desiderate. Le città infinite non

nascono sotto i cavoli né dal destino cinico e baro, ma sono la conseguenza non voluta della somma dei comportamenti individuali delle classi dirigenti – un caso molto particolare (da studiare) di azione collettiva priva di coordinamento e di consapevolezza.

Poi, ad eventi accaduti, è iniziato il futile lamento sul destino ingrato, la laudatio dei bei tempi andati, la nostalgia del “si stava meglio quando si stava peggio”. Gli assetti del territorio che si erano nel tempo consolidati facevano affiorare un grumo di effetti indesiderati. Invece di pensare la nuova struttura urbana che in modi del tutto casuali ci si era ritrovati tra le mani; invece di riconoscerla, accettarla, di conseguenza darle un nome, un disegno, una organizzazione in forma di città – no, niente da fare, si è preferito rincorrere l’illusione di un ritorno indietro, per sognare un futuro ricalcato sulle distese verdi, puntinate di contrade rurali, che fecero la fortuna dei vedutisti ottocenteschi.

E’ iniziata in questo modo, quarant’anni fa, nei primi anni settanta, la grande corsa verso la campagna. Associata alla preferenza per la soluzione abitativa individuale o bifamiliare, priva di un modello architettonico omogeneo, con riferimenti sempre più fantasiosi all’estetica di un presunto canone rurale, la dispersione abitativa non ha più incontrato freni di sorta. Distrutta la nozione di confine urbano, il Veneto si è avventurato in modo inconsapevole, più e meglio che in qualsiasi altra regione europea, verso la frontiera della modernità americana. E’ arrivato prima di tutti dove non voleva assolutamente andare: allo sprawl in salsa statunitense.

Nulla di grave se questo destino fosse stato accettato, e di conseguenza rielaborato in un senso comune coerente e in politiche pubbliche adeguate. In fin dei conti, la città diffusa ha moltissimi pregi: piace a chi ci vive, rappresenta un modello non disprezzabile di democrazia insediativa, indica una “terza via” popolare al dilemma tra elitismo avanguardistico (degli ar-

chitetti) e populismo nostalgico (dei geometri). Ma anche lo sprawl può esser buono o cattivo, migliore o peggiore, a seconda delle capacità organizzatorie e delle scelte strategiche che le amministrazioni pubbliche sono in grado di perseguire o meno.

I guai cominciano se lo sprawl viene rielaborato in termini di ideologia negativa, che ne vede solo l’utilizzo irrazionale del suolo, la percezione di disordine insediativo, la rottura delle unità paesaggistiche ed ambientali, l’ingolfamento delle reti di comunicazione. Senza progetto anche la città diffusa soccombe sotto le migliori intenzioni. Riflettiamo. Un sistema insediativo diffuso conduce ad un incremento della mobilità delle persone. Al contempo sono impensabili saturazioni sufficienti dei mezzi che consentano di raggiungere soglie minime di efficienza economica del trasporto pubblico locale. L’auto appare il mezzo obbligato per spostarsi tra i vari punti della città diffusa, oltre ad essere quello preferito in ragione della sua flessibilità (solo ora comincia a palesarsi un trade-off spinto dai costi crescenti dei carburanti). Parte un circolo vizioso: l’aumento della domanda di infrastrutture viarie, di strutture di servizio, di parcheggi al di fuori dei centri urbani rende apprezzabile abitare in zone ancora più periferiche, alimentando per questa via i processi dispersivi di tipo random. Ma al contempo i servizi locali – alle famiglie, alle imprese, agli occupati – non ce la fanno a reggere il peso della frantumazione territoriale.

Prima conclusione: la mancanza di limiti all’espansione insediativa si accompagna alla crescita dell’insoddisfazione popolare per l’insufficienza dei servizi. Le parole d’ordine della protesta sono sempre le stesse: “basta capannoni, basta case, basta traffico”. Dare loro risposta attraverso una rappresentanza governante obbliga ad indicare dove costruire più capannoni, più case, più strade. Percorso difficile. Meglio una rappresentanza vocante che si identifica immediatamente con la pro-

testa, senza assunzione di responsabilità per le conseguenze, con lo sfogo ben collaudato delle varianti eretta a sistema. Questo il collo di bottiglia in cui il Veneto si è cacciato.

A partire dai fatti: le derivazioni della prudenza politica

Proviamo a vedere la stessa storia da un altro angolo di visuale. La crescita economica e demografica del Veneto a partire dagli anni '60-'70 ha lasciato tracce ben visibili sul territorio della regione: dispersione degli insediamenti produttivi e residenziali prima, spolverio commerciale e terziario poi. I fenomeni tipici della "città diffusa" si osservano in modo particolare nella fascia centrale della regione, idealmente confinata tra le pendici pedemontane e il limite settentrionale delle "basse" (veronese, vicentina, padovana, veneziana). Al suo interno si distinguono due polarità: da un lato, il tratto Verona-Vicenza, lungo il corridoio autostradale e ferroviario, dall'altro lato, il quadrilatero ricompreso tra Padova, Venezia, Treviso e Bassano.

Siamo all'attualità. Da circa un quindicennio queste stesse aree sono soggette ad una nuova ondata insediativa, che in larga misura si presenta come una second wave, una replica delle logiche insediative che in passato hanno dato forma allo sprawl di marca veneta – secondo la ben nota catena composta da strade, più capannoni, più case, più negozi. Ciò di cui siamo spettatori è la riproposizione della dispersione/frantumazione di un trentennio fa aggiornata e rivisitata nella nuova generazione di spazi terziari, direzionali e di loisir (palestre, multisala, centri congressi, alberghi ecc). In parte, attraverso processi di estensione, integrazione, sostituzione delle vecchie aree industriali e artigianali; in parte, sotto la spinta delle scelte di lungo periodo degli operatori immobiliari attenti alla valorizzazione di nuovi spazi strategici, il più delle volte collocati in prossimità di nuovi "nodi", all'incrocio dei fasci di linee di comunicazione sorti dopo l'ammodernamento

infrastrutturale degli ultimi lustri.

Il disordine insediativo che ha accompagnato la "grande trasformazione" del Veneto genera la percezione di saturazione del territorio, con annesso luoghi comuni sui "troppi pieni speculativi" e sui "pochi vuoti (ancora) da salvare". La conseguenza è l'avversione generalizzata alle attività edificatorie e la tentazione di bloccare qualsiasi ulteriore espansione degli spazi costruiti. Ad alimentare tali posizioni anche alcune congetture – sbagliate – sulla contrazione degli spazi produttivi a seguito delle difficoltà dell'economia regionale e dei processi di de-localizzazione e internazionalizzazione.

Se guardiamo ai dati a nostra disposizione, bisogna invece concludere che, fatte salve le difficoltà congiunturali, la crescita economica della regione proseguirà anche nei prossimi anni, sostenuta – in particolare – dalla crescente domanda proveniente dai mercati dell'est e dei paesi emergenti, che viene intercettata proprio dal Veneto perché del tutto coerente con le specializzazioni produttive regionali. A est, centinaia di milioni di nuovi consumatori si affacciano per la prima volta all'affluenza e chiedono per prima cosa un prodotto migliore per arredare la casa (un mobile, un elettrodomestico, una cucina, un bagno, ecc.), un capo di vestiario alla moda, una possibilità di distinzione attraverso gioielli, borse, scarpe, accessori di qualsiasi tipo. Il made in Italy, molto del quale realizzato in Veneto, sembra progettato su misura per questi nuovi mercati emergenti, ma, a certe condizioni, pare anche in grado di mantenere elevata la sua capacità competitiva spingendosi sempre più avanti, prima degli altri concorrenti, lungo la frontiera della distintività, delle competenze esclusive, della capacità di fare tendenza.

Di conseguenza la specializzazione industriale della regione non viene messa in discussione e i cambiamenti – che pur ci sono stati, specie attraverso l'ibridazione tra manifatturiero e

terziario – si sono sovrapposti senza particolari forzature al precedente tessuto produttivo, alterandolo ma non distruggendolo. Un esempio. La piccola impresa è in affanno e i piccoli capannoni sono invenduti. Ma, al contempo, crescono le aziende di medie e grandi dimensioni e, assieme a loro, la domanda di nuovi, più ampi spazi produttivi. In questi vent'anni le dimensioni medie di impresa sono aumentate in modo inatteso, quale risposta all'internazionalizzazione che le obbligava a diventare più grandi: di sedi estere, di fatturato, di personale, di nuovi spazi (magazzini, capannoni, attività logistiche). In concomitanza con il rafforzamento del comparto manifatturiero, è cresciuto anche il peso del terziario nell'economia: si ampliano le attività di servizio che si sviluppano all'interno dei processi produttivi aziendali e i servizi richiesti all'esterno, con la conseguenza di ulteriori esigenze di nuovi spazi lavorativi.

Le dinamiche economiche continueranno dunque ad alimentare una domanda di fabbricati per attività produttive, logistiche, terziarie, commerciali. Una domanda che avrà tuttavia caratteristiche differenti rispetto al passato e che deve trovare risposta in un'offerta di aree più aderenti alle nuove esigenze delle imprese e delle persone: di maggiori dimensioni, suddivise internamente in lotti più grandi, ad elevata accessibilità, localizzate in prossimità dei grandi assi viari della viabilità primaria, con una maggiore dotazione di servizi alle imprese e alle persone che vi lavorano.

Come si è detto, un'economia in salute continuerà a trainare lo sviluppo demografico, come del resto accaduto nell'esperienza veneta degli ultimi venticinque anni. Non guardiamo alle turbolenze congiunturali del qui e ora, legate come sono al trend economico mondiale o al ciclo speculativo del mercato immobiliare. Se si allunga lo sguardo al medio e lungo periodo, in un Veneto sopra quota 5.000.000 di abitanti, non è difficile immaginare ulteriori incrementi della domanda di residenza, principalmente

laddove si concentrano le attività economiche, in quella fascia centrale della regione a cui abbiamo già fatto cenno.

Detta in modo sintetico: crescere ancora, questo è il tema; come farlo costituisce il problema. Con la consapevolezza che sfuggire a questo interrogativo significa arrendersi al *lassaiz-faire* come criterio guida di politica del territorio. Affrontarlo necessita di una capacità inedita di dare conto agli attori locali – opinione pubblica, in primis – di un disegno metropolitano regionale al quale ispirare le politiche pubbliche territoriali. Non è un problema di parole – metropoli, città infinita, città diffusa, *sprawl* urbano sono etichette che ai nostri fini si equivalgono - ma di accettare il destino del proprio territorio, specie quando questo si allontana in modo irreversibile dalle sue radici rurali alle quali nessuno sembra volere rinunciare.

Gettare lo sguardo oltre i confini comunali, rendere più cogenti i Patti

Una lezione di questa storia potrebbe essere così declinata: senza poteri e competenze distintive a scala sovracomunale, nessun disegno gerarchico del territorio ha fiato e gambe per dispiegare le sue potenzialità.

In Veneto, l'elaborazione dei piani urbanistici e delle politiche territoriali hanno seguito per decenni un doppio criterio: il primo, di tipo *incremental-distributivo* vedeva nel riequilibrio tra le diverse aree della regione, delle province, finanche all'interno dei mandamenti, il principale fine a giustificazione dell'azione di governo del territorio; il secondo, di tipo strutturale, era fondato su di un rigido sistema di vincoli alla cui base stava l'ideologia degli standard. Tutti i segmenti del territorio regionale, finanche i comuni-spolverio, avrebbero dovuto essere come gocce d'acqua: ognuno con la propria area residenziale, industriale, commerciale, senza tenere in considerazione le caratteristiche del tessuto produttivo, le dinamiche demografiche, le direttrici di mobilità.

Nonostante la buona volontà, obiettivi di riequilibrio e vincoli a base standard non potevano non fare a pugni. Ovvero, convergere nella legittimazione implicita degli atteggiamenti “pratticoni” delle amministrazioni locali, le quali, di fronte ad una selva di vincoli tutti ugualmente invalicabili, hanno semplicemente proceduto in una logica derogatoria, interstiziale ed incrementale. Deroga entro i confini del proprio comune (più rifiuto di guardare a cosa faceva il vicino) hanno completato l’opera. La volontà di salvare tutto si è tradotta in un buon senso diffuso secondo il quale si concede ciò che “sembra” distruggere meno il paesaggio tradizionale. E’ in questa tensione tra la massimizzazione del precetto della salvaguardia e la massimizzazione della spinta alla libertà del fare, tassativamente entro i confini di ognuno dei 581 comuni veneti, che si trova la spiegazione più semplice per comprendere perché il paesaggio veneto è così com’è.

Qualsiasi sia la direzione che intende prendere il governo del territorio, a questo punto la precondizione è che la scala sia sovracomunale. Politiche che si pongano concretamente l’obiettivo della densificazione devono per definizione ragionare in termini di area vasta, differenziando e specializzando gli interventi a seconda delle diverse vocazioni territoriali. Si tratta di intervenire – contro la tradizione – con obiettivo il disquilibrio territoriale, rinunciando alla facile omogeneità degli indici urbanistici (mc/mq, altezza degli edifici...) a favore di standard “variabili” che consentano di aumentare l’offerta abitativa dove serve, di inibirla dove si vuole. Solo a partire da un impianto di questo genere il sistema dei crediti edilizi acquista significato: laddove si vuole limitare lo sviluppo edificatorio, questo può essere consentito come contropartita alla dismissione e riconversione di altri comparti. Affinché funzioni, il sistema dei crediti necessita di regole che, limitando in modo significativo la libertà di edificare, ne renda altresì conveniente il ricorso.

Tutte queste misure hanno nel Pati il loro riferimento ideale, nella speranza che il rafforzamento dei centri intermedi avvenga all’interno di un più ampio e complessivo “progetto di territorio”, caratterizzato da una sorta di specializzazione funzionale dei diversi segmenti dell’area vasta. Ciò presuppone una ripresa del tema di ambiti territoriali sub-provinciali come “unità di progetto”, per ora convenzionalmente identificabili con gli ex-mandamenti o con i vecchi comprensori, oppure ancora con gli attuali distretti delle Aziende locali socio-sanitarie (Alss). In questa ottica il Pati rappresenta uno strumento strategico, a patto che se ne preveda l’obbligatorietà (almeno) per i centri urbani intermedi, i quali dovrebbero concordare con i comuni limitrofi non solo i tematismi “facili” (acqua, aria, verde, piste ciclabili, etc.), come capita in questo momento, ma anche le scelte controverse a partire da quelle sulle aree residenziali e industriali, sulle destinazioni commerciali, sulla viabilità di area vasta. Solo in una logica intercomunale appare appropriato pensare in modo non retorico a ricucire il territorio attraverso il riordino delle aree improprie mediato da adeguati strumenti di compensazione territoriale.

Il contenimento della dispersione territoriale richiede perciò almeno tre livelli di intervento: a) fissare un numero massimo di mq. per le aree polifunzionali (industriali, direzionali, terziarie) in ogni area vasta, senza preoccuparsi della loro singola dimensione: più grandi sono meno sono – e l’obiettivo primo è raggiunto; b) introdurre dimensioni minime per queste aree, poi sperimentare strumenti di compensazione territoriale tra i comuni che favoriscano la dismissione e la riconversione delle aree sottosoglia e/o che non possono essere adeguate ai requisiti minimi richiesti; c) proporre indici urbanistici “a geometria variabile”, con lo scopo di favorire modelli di specializzazione flessibile dei segmenti di territorio interni all’area vasta.

Come crescere ancora: densificare, ricucire, verticalizzare

Una nuova ondata di sviluppo può affacciarsi all'orizzonte. Non è dunque possibile pensare a blocchi o limiti generalizzati delle aree produttive, direzionali, terziarie, commerciali, residenziali. Sia perché – come si è detto – le dinamiche economiche e demografiche muovono in direzione opposta, sia perché le aree esistenti e non ancora sature non presentano le caratteristiche richieste dal mercato così come oggi è in via di orientamento. Un argomento che vale tanto per le aree produttive – piccole, suddivise in micro-lotti con capannoni sottodimensionati rispetto alle nuove esigenze delle imprese – quanto per le abitazioni, vuote nei territori dove nessuno vuole abitare, oppure invendute perché del tutto incoerenti con le caratteristiche della domanda contemporanea.

Si tratta, dunque, di dare risposta tanto alle tradizionali domande di aree produttive, direzionali e residenziali, quanto a quelle derivate dalla contemporaneità: aree commerciali di grandi dimensioni, centri congressuali e alberghi, spazi multifunzionali per il tempo libero (cinema multisala, auditorium, cittadelle dello sport, centri benessere, ecc). Insomma: la richiesta di suolo non diminuisce, anzi accade il contrario; ma le politiche di contenimento rischiano di produrre come unico effetto l'ulteriore dispersione a macchia d'olio dello sprawl in salsa veneta. Il blocco edilizio nelle porzioni di territorio già antropizzate ha come effetto immediato la crescita della rendita immobiliare, rendendo conveniente l'investimento periferico. La parola d'ordine "basta costruire" si traduce nell'implicito invito a costruire un po' più in là – ennesima conferma di come le vie dell'inferno siano lastricate di buone intenzioni.

Si possono immaginare tre linee di azione coerenti con l'obiettivo di ridurre le tendenze edificatorie di tipo centrifugo a forte impatto sulle aree verdi residue:

1. densificare le aree urbane dando loro obiettivi importanti di sviluppo demografico come unica delle poche strade possibili per consumare meno territorio; ribaltare l'accusa di cementificare su chi impedisce di dare una forma compatta, più grande, alle medie città venete e accelera per questa via la distruzione di ogni confine urbano.

2. ricucire gli spazi residenziali entro i perimetri urbani - spesso disegnati dalle nuove circoscrizioni - attraverso una politica compensativa e riorganizzativa delle superfici improprie, anche sperimentando lo strumento dei crediti edilizi. Senza strumenti più "interventisti" questa opzione non ha gambe per camminare, è a rischio continuo di ineffettualità da buone intenzioni senza forza negoziale. Certo, il pericolo del "sindaco immobiliare" può intravedersi, ma senza strumenti di governo fine del territorio rimane solo il "sindaco notaio" che registra il disordine delle pressioni degli interessi.

3. verticalizzare, quando è possibile, ripensando la logica invasiva della villettopoli veneta a favore di una nuova generazione di standard urbanistici che consentano di costruire a larga scala almeno 4-6 piani fuori terra. Il problema non è, o non è soltanto, la singola torre di tipo monumental-rappresentativo alla quale si stanno affezionando i sindaci che intendono passare alla storia (si fa per dire...), ma il riorientamento di una cultura popolare ostile anche solo alle medie altezze, da secoli caratteristiche dei borghi e delle città venete – persino delle vallate alpine (lì a causa della penuria di spazi piani).

Linee di azione come queste sono sensate solo se si accetta la sfida, quarant'anni dopo il tentativo proposto dall'Irsev, di proporre un futuro del territorio veneto ancorato ad struttura gerarchica delle sue città. Forse all'epoca era troppo in anticipo, oggi non è detto che sia troppo tar-

di. Cambia la prospettiva, il senso dell'intervento: non l'utopica costruzione di una gerarchia urbana in un landscape agricolo-rurale, ma la connessione tra nodi funzionali di una metro-poli a maglie larghe.

Infrastrutturare i nodi, limitare la dispersione di terza generazione

La realizzazione di nuovi tracciati stradali o il potenziamento di quelli esistenti offre l'opportunità di addensare alcuni punti della città infinita, dando loro la dignità di poli su cui riorganizzare i flussi di persone e cose. Dopo le aree industriali e dopo le aree artigianali fatte comune per comune, i nuovi poli direzionali-commerciali tendono a situarsi in prossimità di nodi infrastrutturali, in prossimità delle intersezioni tra le grandi vie di comunicazione, presso svincoli, caselli, stazioni (aeroportuali, ferroviarie, marittime). Proprio l'elevata accessibilità di questi segmenti di territorio suggerisce la funzione di magneti che tendono ad assolvere, con l'idea di agglutinare la dispersione naturale e governare i flussi che ne vengono generati: Padova est docet; ma anche Verona sud, Marcon, la zona del nuovo Ospedale di Mestre, o l'area delle Piramidi alla periferia di Vicenza; oppure, ancora, i progetti di Marco Polo city e di Veneto City.

Si tratta di poli vestiti come contenitori metropolitani, entro cui convivono grandi mall terziari, strutture sanitarie, auditorium, centri congressi, complessi commerciali, centri direzionali, aree produttive, centri logistici e simili. Non sono i non luoghi della retorica apocalittica contro la contemporaneità, ma un modo realistico di organizzare gli addensamenti della città diffusa. Chi li vorrebbe dentro i centri storici deve spiegare quale prezzo iconoclasta è disposto ad accettare per ficcarceli dentro a forza; chi non li vuole da nessuna parte sta solo predicando una terza, ancora più grande, ondata di sparpagliamento insediativo ad altissimo consumo di territorio rurale. Un governo ragionevole del territorio dovrebbe invece porsi l'interrogativo

di questi poli in termini di quanti, dove, di quali dimensioni, con quali specializzazioni, e così via.

Un progetto strategico dei poli direzionali-commerciali (previsto dalla L.U.R. 11/2004 art. 24, comma 1, lettera f), contornato dalle relative previsioni dell'obbligo di procedure concertate e accordi di programma con comuni e province: questo, forse, un modo per tenere assieme la riscoperta delle polarità urbane, i nuovi nodi occupazionali (e di tempo libero), la maglia delle infrastrutture. Dare forma alla città diffusa: a prima vista un ossimoro; ma uno sguardo meno distratto potrebbe intravedere qui un compito degno di una moderna ambizione politica.

Non solo aree edificate: programmare anche gli spazi aperti

Accanto alla pianificazione delle aree edificabili va riconosciuto uno statuto specifico alla progettazione degli spazi aperti, un modo per porre su un piano sensato la questione delle politiche ambientali e paesaggistiche. Altrimenti non se ne esce. Ogni qual volta si è di fronte ad una proposta per la realizzazione di grandi aree - produttive, direzionali, commerciali che siano - il riflesso condizionato guarda alla pagliuzza (cementificazione, distruzione del paesaggio, ecc.), non pone l'unica domanda in cerca di risposta: meglio concentrare o disperdere? La prima opzione colpisce il senso comune, è più "impattante" - per usare il dialetto della valutazione ambientale - ma la seconda è davvero meno invasiva?. Di più. La prima, concentrando, non frammenta gli spazi aperti. La seconda sì: associa alla frammentazione dell'edificato anche la frammentazione dello spazio aperto che diventa residuale, interstiziale. Concentrare diventa una strategia, un modo per salvaguardare gli spazi aperti, il verde, il paesaggio, l'ambiente: addensare in alcuni punti equivale a preservare il resto del territorio ad una specifica vocazione di spazio aperto.

Si è detto in precedenza del fallimento di un

regime di salvaguardia fondato su un rigido sistema di vincoli indifferenziati, senza alcun ordine di rilevanza e criterio di priorità. Se si vuole tutelare il sistema ambientale e il paesaggio appare opportuno operare in discontinuità con il passato, sostituendo al sistema vincolistico una adeguata scelta di gerarchie e di priorità. Si tratta di non relegare la questione ambientale e paesaggistica limitatamente alle aree di pregio, ma di preoccuparsi, pianificandole, anche di quelle della quotidianità. Lo spazio aperto è un bene comune, diffuso, non una infinita casistica di beni esclusivi da proteggere.

Per le aree di pregio tradizionali, a grandi linee coincidenti con particolari zone montane, fluviali o lagunari o specifici monumenti storici, può ancora essere valida una politica fondamentalmente conservativa, ancorata all'uso del vincolo e di analoghe fattispecie di protezione giuridica. Ciò a patto che si stabiliscano dei criteri di priorità di salvaguardia degli elementi paesaggistici e conseguentemente si crei un elenco rigoroso di quei beni, naturali o manufatti, che devono essere salvaguardati in via assoluta. All'interno di questo elenco ristretto dovrebbe cadere ciò che ha una sorta di "rilevanza universale" a scala regionale, volendo utilizzare l'espressione della convenzione dell'Unesco, sottratta dunque alla dimensione della percezione e/o dell'importanza culturale locale; in altri termini, quella definizione elitaria che applicata in modo indiscriminato ha evidenziato tutti i suoi limiti al fine di una efficace salvaguardia del patrimonio paesaggistico. Quanto più selettivo è questo elenco, tanto maggiore sarà la sua forza cogente. Se invece prevale la tradizione dell'all inclusive, propria dell'ambientalismo storico, allora è ancora una volta alla dea bendata che vengono consegnate le sorti della salvaguardia dei beni ambientali.

Per gli spazi della quotidianità si tratta di inserire gli spazi aperti all'interno del disegno del territorio, programmandoli né più né meno di come si fa per le aree edificate. Ovvero un si-

stema regionale di corridoi rurali, di spazi aperti, di polmoni verdi –fruibili, organizzati, disegnati. Hyde Park a Candelù non è una battuta, ma una linea strategica per il governo della città diffusa (come insegnano le esperienze dei parchi padovani e veneziani non solo quelle straniere). In questa prospettiva, gli spazi aperti vanno progettati esattamente come i nodi e i poli urbani – vere e proprie infrastrutture per la sostenibilità ambientale del contesto metropolitano. Andrebbero considerate come opere pubbliche volte a fornire prestazioni ludiche, igienico-sanitarie, ecologiche, paragonate alle reti della mobilità ed alle altre reti tecniche: opere pubbliche, cioè, che richiedono impegni collettivi di spesa ma che forniscono in cambio servizi pubblici a fruizione disgiunta.

Si tratta volutamente di una forzatura funzionalista, quasi parodistica, ma utile alla contrapposizione con la retorica dell'ambiente – ovviamente naturale – e del paesaggio intatto per definizione. Una metropoli diffusa invoca, per sue stesse esigenze interne, strutturali, spazi aperti ben definiti: se la città perde i suoi confini, è il terreno aperto a segnare il limite tra le diverse porzioni di spazio edificato; rinunciarvi significa consegnare il territorio all'informe, all'indistinto. Insomma: il destino dello sprawl va vissuto come sfida per una città (diffusa) migliore, non contemplato come alimento alle proprie depressioni.

Collegamenti adeguati tra le polarità urbane intermedie

In parallelo con il processo di diffusione territoriale degli spazi costruiti è andato avanti lo sfruttamento intensivo della viabilità ordinaria locale. Le relazioni tra centri urbani di primo, secondo e terzo livello sono state scaricate su una trama di strade pensata per le connessioni dell'antico paesaggio rurale. Rallentamenti, code, incidenti sono stati l'inevitabile conseguenza di uno sprawl involontario, privo di orgogliosa consapevolezza progettuale, dunque incapace della necessaria durezza rivendicati-

va verso le istituzioni centrali.

Guardiamo al Veneto dall'alto delle fotografie satellitari. La carenza di strade interne a scorrimento veloce ha imposto un utilizzo improprio dell'autostrada A4 quale asse viario di collegamento tra i principali centri urbani della regione: di fatto, una sorta di tangenziale tra i capoluoghi di provincia e le polarità urbane di primo livello. Si aggiunga che la conformazione "lamellare" delle province del Veneto invita a scaricare sul corridoio centrale Verona-Trieste, anche una porzione molto ampia dei trasferimenti che si svolgono, per così dire, lungo le diagonali, da un punto all'altro del poligono regionale. Inevitabile l'intasamento tanto dell'autostrada A4 quanto della viabilità di secondo livello utilizzata quale rete di adduzione all'asse autostradale principale.

Come correggere e migliorare la mobilità veneta? Tre le possibili strategie di intervento:

1. Potenziare il corridoio 5 che attraversa da ovest a est la regione mediante il suo inasprimento ferroviario e il completamento del sistema delle complanari, parallele alle corsie autostradali, con l'obiettivo di separare i diversi flussi di traffico a lungo, medio e corto raggio. Ma anche immaginare una nuova forma per il fascio di linee di comunicazione centrale, una forma a spina di pesce, in grado di connettere in modo sistematico gli spostamenti est-ovest (dorsale) a quelli nord-sud (spine). Pensare il futuro significa di conseguenza integrare la storica direzione ovest-est con una solida trama di costole che dal nord e dal sud della regione consentano un veloce accesso alla dorsale principale.

2. Un disegno trasportistico di tipo davvero metropolitano assume coerenza se sovrappone alla "dorsale principale centrale a spina di pesce" un reticolo di assi paralleli e di assi ortogonali in grado di connettere in modo fluido quantomeno i 35 centri urbani discussi nel pri-

mo paragrafo. Sulla dorsale principale centrale confluiscono: a) l'autostrada A4; b) il sistema ferroviario ad alta capacità e la linea principale del Sfmr; 3) le complanari venete; il sistema passante-tangenziale di Mestre; 4) la camionabile Padova-Venezia. Lungo gli assi paralleli alla dorsale principale centrale si realizza, in alto, una dorsale secondaria settentrionale (Pedemontana+A28), a sud, una dorsale secondaria meridionale (Transpolesana). Lungo gli assi ortogonali, accanto a quelli esistenti: la spina occidentale (Mantova-Brennero), a ovest, e la spina orientale (Venezia-Belluno-Carnia), vi è l'assoluta necessità di completare le spine in progetto (la spina Vadastico sud; la spina Romea; la spina Padova-Bassano-Trento) e disegnarne almeno una di nuovo conio all'interno del quadrilatero Padova-Bassano-Treviso-Mestre e un'altra nel vicentino.

3. Vi è poi il tema del Sistema ferroviario metropolitano regionale (Sfmr). Pur in presenza di una fitta rete ferroviaria e di stazioni, incrementi nell'uso del treno non riescono ad essere influenzati significativamente da miglioramenti nell'offerta (cadenzamento, frequenza, parcheggi scambiatori) quando per quote rilevanti della popolazione permangono distanze consistenti tra abitazione/destinazione e stazione di riferimento. Le evidenze empiriche dimostrano ad abundantiam la scarsa propensione all'uso combinato treno/altro mezzo pubblico, ma anche l'incidenza decisiva della distanza tra stazione di arrivo del treno e destinazione ultima dello spostamento. Ne consegue che il Sfmr costituisce un'effettiva alternativa all'auto privata solo se si riesce a ridurre non solo la distanza tra stazione e abitazione in origine ma, soprattutto, la distanza da coprire tra stazione e meta finale dello spostamento. Ciò suggerisce di privilegiare la localizzazione di poli terziari e direzionali in prossimità delle stazioni ferroviarie, alla stregua di quanto proposto per i nodi infrastrutturali, anche prevedendo, eventualmente, per i poli di maggiori dimensioni, la creazione di nuove fermate, distinte dalla stazione

centrale, da collocare alle porte delle città e in prossimità dei nuovi magneti occupazionali.

Reti di collegamento, nodi, spazi aperti, centri urbani compatti: non si tratta di tornare indietro all'ideologia del "grande piano" e neppure di illudersi su nuove stagioni di politica forte, ma, più modestamente di offrire una cassetta degli attrezzi un po' più aggiornata agli amministratori locali a cui viene dato pomposamente il compito di occuparsi del "governo del territorio".

Tra Padova, Mestre e Porto Marghera: una, due, mille capitali

Nell'area centrale della regione, le strategie finalizzate alla concentrazione territoriale e al governo dei nodi infrastrutturali devono porsi l'interrogativo: quale Veneto dopo le grandi opere?

Nell'arco del prossimo decennio saranno completati il Passante di Mestre, il raccordo tra A27 e A28, la Pedemontana, il sistema delle complanari venete, il Grande Raccordo Anulare di Padova, la Valdastico sud. Nell'area maggiormente interessata a queste opere infrastrutturali, si pone il problema dei rapporti funzionali tra Padova, Venezia e Treviso. La "banalizzazione delle distanze", conseguenza della riduzione dei tempi di spostamento, modificherà in modi difficili da decifrare le convenienze individuali e gli interessi allocativi. Di certo è lecito attendersi l'ulteriore incremento degli spostamenti all'interno del quadrilatero Vicenza-Treviso-Venezia-Padova. Proprio alla luce della riduzione dei tempi di spostamento tra i principali nodi urbani, si dovrebbe operare in direzione di una complementarità di funzioni e ruoli all'interno dello spazio metropolitano centrale. E' ancora pensabile avere, all'interno di un territorio di 50 km quadrati, due o più fiere, realizzare quattro auditorium, due parchi scientifici, due...?

Il passante di Mestre e il GRA di Padova lasciano prefigurare diversi possibili scenari di sviluppo per le due città. Se guardiamo a Mestre, il

Passante potrebbe essere interpretato come una nuova, più ampia cinta muraria, il nuovo confine di una diversa città con ambizioni di capitale regionale. In questa prospettiva, la convergenza delle strategie di densificazione con la capacità di dare soddisfazione alla domanda di capitale andrebbero nella direzione di processi di densificazione degli spazi compresi tra il nuovo passante e la vecchia tangenziale di Mestre. Secondo i criteri prima proposti: incrementare l'offerta abitativa e realizzare zone produttive e direzionali di dimensioni e caratteristiche tali da indirizzare qui la domanda. Grossomodo tra Dolo e Marcon, tra Mestre e Preganziol, c'è un politico disposto a immaginare molte decine di migliaia di abitanti in più? Vale dire, se non si hanno in mente esercizi urbanistici di questo tipo cosa mai si avrà in mente quando nei documenti di piano si usa ad ogni piè sospinto il mantra del "governo del territorio"?

Una seconda prospettiva guarda a Padova e all'analoga situazione in cui il centro patavino si verrà a trovare dopo la costruzione del Grande raccordo anulare: una "grande Padova", definita dai nuovi confini viari, potrebbe ambire ad un analogo ruolo di capitale regionale. Grande Venezia e grande Padova possono essere viste in competizione o in cooperazione a seconda del disegno più ampio del Veneto centrale su cui si intende portare la riflessione. C'è infine il terzo polo trevigiano. Non ha senso qui esprimere una preferenza tra le diverse ipotesi, quanto segnalare che se la politica latita, la forma della città diffusa è consegnata nelle mani del gioco degli interessi. Nulla di male, per carità: a volte lo sguardo lungo del calcolo economico vede più lontano dei crampi della politica. Basta essere consapevoli tanto degli antecedenti quanto delle conseguenze.

Un altro punto sul quale manca una posizione riguarda il destino funzionale di Porto Marghera. L'incertezza sta determinando un atteggiamento di prudenza negli investimenti sul porto di Venezia da parte degli operatori marittimi. Le

strategie per un rilancio delle attività portuali e per una loro più stretta integrazione con il sistema economico territoriale non mancano: la disponibilità di spazi, il posizionamento rispetto al nuovo quadro infrastrutturale e ai corridoi europei, la mancanza di una piattaforma logistica avanzata in regione, in grado di fungere da elemento di interscambio fra diverse modalità di trasporto e da anello di congiunzione fra industria e servizi. Tutti questi elementi suggeriscono l'opportunità di farne un grande polo regionale per la logistica. All'estremo opposto vi sono le speranze di trasformare Porto Marghera in un green park più sviluppo soft, campi da golf più hi-tech. Quale la posizione della politica di piano a questo proposito? Quale Veneto si prefigurano in filigrana dietro queste due opzioni? Nel primo caso la scelta va in direzione di considerare strategico per il proprio sistema economico un grande porto e il relativo polo logistico nelle sue immediate vicinanze. Nel secondo caso, l'idea implicita è quella di un ruolo ancillare rispetto alla Venezia vetrina del turismo mondiale, attraverso una riqualificazione del waterfront sulla laguna, il risanamento delle aree interne, la rilocalizzazione altrove delle attività industriali e commerciali (finanche di quelle portuali).

Anche qui non si tratta di dividersi tra guelfi e ghibellini per sposare aprioristicamente una delle due soluzioni, quanto di aprire una discussione all'altezza del problema del destino funzionale dell'area. La prospettiva non può che essere quella di lungo periodo, consapevoli che la scelta di compattare nei prossimi anni il principale polo logistico a Porto Marghera non è incompatibile con quella di una dismissione e riconversione delle banchine tra un secolo. Per convincersene basta guardare a cosa sta accadendo a Rotterdam, dove è in corso la realizzazione di una nuova area portuale attraverso la parziale trasformazione del vecchio porto, e, al contempo, già si programma una ulteriore e diversa localizzazione di tutte le strutture portuali con orizzonte al 2050, con annessa rifunziona-

lizzazione delle opere in costruzione in questo momento.

Di nuovo e ancora: programma e junkspace non sono in conflitto perché a cambiare non è il profilo generale dello sprawl urbano, all'apparenza e da lontano più o meno simile in ogni parte del mondo, ma i mille dettagli che definiscono cosa significhi qualità urbanistica e di distintività territoriale nel tempo della città diffusa.

Into the wild: ovvero del declino alpino

Torniamo alla pulsione cimiteriale, lasciato inconsapevole di ogni ideologia del vincolo "duro e puro" artistico, culturale, ambientale, paesaggistico. I suoi effetti più drammatici sono visibili nelle aree montane dove i criteri della pura salvaguardia e del mantenimento dello status quo – per salvare le tradizioni, come è ovvio – ha condotto ad un inselvaticamento incontrollato dell'ambiente alpino, al degrado degli equilibri demografici, all'emigrazione forzata della parte migliore delle nuove generazioni.

La museizzazione della montagna in nome della salvaguardia di una sua ipotetica naturalità la riduce a luogo repulsivo, apprezzato solo da una ristretta cerchia di praticanti di sport estremi e da uno stuolo di pensionati ancora abbagliati dalle canzoni degli alpini. Ad andarsene e a non venire – in qualità di occupati, di residenti, di turisti – sono i giovani. Far rivivere la cura del paesaggio alpino significa innanzitutto riconoscere la sua artificialità, la sua discrezionalità, il suo essere fino in fondo l'esatto opposto della wildness. L'ambiente naturale – oceano, steppe o alpe – ha dalla sua la benedizione dello spirito romantico ma non può non essere altro da sé – o è inospitale, inaccessibile, repulsivo oppure non è. Mediare si può, ma solo se si accetta di intervenire a cambiare il paesaggio naturale. Le due facce della natura alpina – selvaggia in alto, ospitale a valle – sono componibili in un unico disegno solo se le politiche del territorio sono capaci di tenere assieme questi due opposti in una delicata operazione di equi-

librismo culturale. Le tradizioni non c'entrano nulla, a contare è la capacità di interpretare la modernità anche nello spazio alpino. Cortina docet; Yellowstone park e Yosemite valley pure. Delle due l'una: o si mantiene la montagna veneta esattamente così com'è, ricusando qualsiasi forma di intervento che modifichi il paesaggio, salvo poi andare a passare le ferie in Alto Adige, o si accetta un qualche grado di violazione dei sacri principi della salvaguardia. Altrimenti non ci si può stupire né del calo delle presenze turistiche né delle spinte separatiste che provengono dai comuni montani, attratti dall'unico modello disponibile capace di mediare tra le diverse esigenze: la Disneyland versione dolomitica delle valli trentine – una montagna tutta immaginaria, che coltiva finte tradizioni, che riempie ogni fondo valle di una teoria di chalet improbabili finto-antichi, vette massacrate dagli impianti di risalita e dai finti rifugi, il circo bianco che la fa da padrone sventrando e spianando le dorsali montagnose. Eppure, agli alfiere della salvaguardia capita di citare il Trentino come esempio senza neppure sospettare l'ironia della contraddizione.

Ma una riflessione va spesa anche sul tema dell'accessibilità delle zone montane. Linee di comunicazione e modello urbanistico alpino costituiscono un tutt'uno, fanno parte di una stessa strategia di ridefinizione del ruolo della montagna, capace cioè di integrare attività produttive, funzioni urbane, attrazione turistica. Il punto è che per garantire tutti insieme questi obiettivi è necessario decidere quali aree sacrificare – per l'uso produttivo, residenziale, commerciale - e quali salvaguardare per garantire l'attrattività turistica. La consapevolezza ambientalista contemporanea appare in grado di evitare che queste operazioni si trasformino in sfregi al paesaggio, ma al contempo ci vuole il coraggio di scegliere dove e come intervenire. Modi e strategie di realizzazione dell'ipotetico proseguimento dell'A27 oltre Pian di Vedova, su verso la Carnia, potrebbero costituire un banco di prova di questa rinnovata capacità di

piano.

Una conclusione (solo in parte) scettica

Abbiamo provato nelle pagine che precedono a tenere insieme l'esercizio analitico (paragrafi 1-3) e lo sguardo prospettico su di alcuni temi critici (paragrafi 4-9), per verificare se e quanto sia davvero praticabile un percorso esplicito di politiche attive per il governo del territorio, oppure se, come in tanti altri casi, queste scelte sia prudente lasciarle implicite, riconoscibili solo a posteriori, post factum, nel loro oggettivo disegno di coerenza (Hegel ritorna). Si tratta di un atteggiamento prudente, di una conclusione scettica, alimentata dalla consapevolezza dei limiti – di consenso – contro cui le politiche del territorio rischiano ogni volta di andare ad infrangersi. Non è questione di dividersi tra pessimisti e ottimisti, apocalittici e integrati, quanto piuttosto di vedere se e quanto, qui e ora, la politica può tentare di dire e/o mettere a razionalità di piano ex ante cosa comunque dovrà accadere.



Nasce ad Asiago il 1 novembre 1921; nel 1946 si sposa con Anna Rigoni; ha tre figli; vive e lavora ad Asiago, in Via Val Giardini, 116.

Dopo la scuola elementare ottiene la licenza di Scuola Secondaria di Avviamento al Lavoro. Per l'attività commerciale della famiglia, durante l'estate, frequenta le malghe; incomincia a conoscere i prodotti, ma anche i pascoli, l'ambiente alpino. D'inverno partecipa a gare sciistiche.

A 17 anni si arruola volontario nella Scuola Centrale Militare d'Alpinismo di Aosta. Dal giugno 1940 si trova a combattere su vari fronti: Occidentale, Albanese-greco, Russo per due cicli invernali. L'8 settembre 1943 viene catturato dai tedeschi e internato nei Lager. Ritorna in Italia nella primavera del 1945.

Nel dicembre di quell'anno viene assunto come "Diurnista di 3^a cat." Nell'Amministrazione Provinciale delle Imposte Dirette, Ministero delle Finanze. Nel 1970 chiede di essere collocato a riposo.

Nel 1988 l'Università di Padova gli conferisce la laurea ad onorem in Scienze forestali e ambientali.

Con decreto del gennaio 2003 il Presidente della Repubblica lo nomina Cavaliere di Gran Croce al merito della Repubblica Italiana.

Il 26 aprile 2003 l'Associazione Mondiale degli Astrofisica convalida il nome Rigoni Stern all'asteroide n. 12811, scoperto il 14 febbraio 1966 da Munari e Tondelli dell'Osservatorio Astrofisica di Asiago.

Il 29 febbraio 2004 riceve a Varese il Premio Chiara alla carriera e il 9 Ottobre ad Alba il Premio Grinzane Cavour-Alba Pompeja. Il 13 marzo 2006 il Comune di Firenze gli tributa la cittadinanza onoraria, il 13 marzo 2007 gli viene attribuita la laurea *honoris causa* in Scienze Politiche dall'Università di Genova e il 26 giugno dello stesso anno riceve il Premio Recanati. A ottobre gli viene conferita l'onoreficenza di "Commendatore delle Arti e delle Lettere" dal Ministero della Repubblica francese.

Si spegna, circondato dall'affetto dei suoi cari, il 16 giugno 2008.



Mario Rigoni Stern



uno sguardo dall'alto

Ogni tanto vado a rivedere una bella fotografia ripresa da novet-
centodieci chilometri sopra la nostra testa dal satellite Landstat
e la osservo nel silenzio della mia stanza.

Con una buona lente scruto a scala maggiore città e fiumi,
montagne, laghi, vie di comunicazione; nei particolari la Laguna
tra Brenta e Piave con Chioggia, Pellestrina, il Lido, Venezia, le
isole, il Canal Grande, il Ponte della Ferrovia, Marghera, il Ca-
nale dei Petroli...Ma come sono fitte le abitazioni degli uomini
tra Venezia, Padova e Treviso! Sembrano così un'unica metro-
poli. Poi i Colli Euganei, i Berici, Vicenza, Verona, il Garda; le
gioiose colline dal Mincio al Tagliamento. Le città, viste da così
lontano hanno un colore rossastro, compatto. Capisci anche le
centuriazioni romane nella campagna a nord-est di Padova e
intuisci la Claudia Augusta che salendo verso il Norico valicava
le Alpi, e la Postumia che andava nell'Illirico...

Ecco il mio Altopiano: le strade che salgono, anche quelle della
Grande Guerra; a destra il Grappa, a sinistra il Pasubio. Sul-
le montagne, sopra i duemila metri c'è la neve, sui versanti a
nord anche è anche più bassa. Forse la fotografia è stata fatta
in maggio. O a novembre? Non si capisce la stagione: non si
vedono le gemme e i colori visti da quest'altezza ingannano.
Probabilmente è primavera perché le ombre mi sembrano quel-
le. E poi se fosse autunno la neve avrebbe altra disposizione.
Vedo bene la conca di Asiago e quella di Marchesina, il Passo
Vezzena, la Valsugana. Riesco a puntare la matita in maniera
precisissima sul luogo dove mi trovo ora. La nostra piccola pa-



tria! Poi di là ci sono le Alpi e i popoli dell'Europa Centrale e laggiù l'Italia fino alla Sicilia. Mi viene da dire "Noi siamo tra le stelle, tutti..." Come scrissi nel mio primo libro sessant'anni fa e questa terra, questa visione, era solo nell'immaginazione.

Guardo, ricordo, immagino: come sarà stato questo paesaggio due o tremila anni fa? Mille? Già nella mia lontana infanzia, visto da quest'altezza sarà stato diverso. Come sarà tra cento anni? Un giorno, dopo un violento temporale notturno che fece acqua alta, nel treno da Venezia a Mestre, una mattina di fine estate rimasi estasiato e commosso fino alle lacrime vedendo a Nord, contro il cielo limpidissimo, la mia "montagna": il Portule. Preciso, chiaro nei particolari al punto che seppi distinguere la Busa del Morto dove, dopo lo sparo, raccolsi il gallo forcello che donai a Elio Vittoriani, e la Croce del Diavolo dove mi incontravo con il pastore Carlo che mi raccontava le storie, e l'Ometto di pietre dove si ritrovano le pernici bianche. Un sogno? No, così era anche mille anni prima e mi parve di capire la Terra, le Montagne, il Tempo e gli Uomini. La montagna è una spalla per portare il Tempo.

La fantasia, la memoria, i sogni della giovinezza disgelano anche la poesia che è in ognuno, ma il cammino, la fatica, gli studi, l'osservazione e gli anni sono cose concrete che ci svelano il reale. Questo lo vedo e lo recepisco quando ancora oggi, seppure raramente rispetto a ieri, risalvo le mie montagne fino ai confini dell'Altopiano con il Trentino. Lassù trovo dei punti di osservazione che mi rivelano la contemporaneità: dalle Melette di Foza osservo la Valle del Piave e, là in fondo, Belluno dentro una leggera foschia. Molte volte, d'autunno, una fitta nebbia copre il fondovalle e solamente il Consiglio, il Col Visentin, l'Alpago e poi il Serva si riescono a vedere; giù, verso sud, una nebbia grigiastra copre il canale del Brenta e si arrampica per i versanti del Grappa e dell'Altopiano. Laggiù la pianura non si vede. Ma se è primavera, di buon mattino e dopo una pioggia, il tuo sguardo si bea: il mare! Come ce lo racconta Emilio

Lussu quando lo videro i bosniaci dopo aver conquistato la vetta del Monte Fior nella primavera del 1916.

Dalla Cima del Prà e dal Castelnuovo lo sguardo spazia dalla Svizzera all'Austria e laggiù, dentro un cielo in dissolvenza luminosa intuisce la siluetta delle Alpi Julie. Quindi nei particolari, da sinistra a destra le vette che conosci: il Bernina, l'Ortler, il Cevedale, l'Amadello, la Palla Bianca, il Tribulam, il Gran Pilastro, la Marmolada, il Sella, la Mezzana, il Cimon della Pala, la Cima d'Asta... La fantasia corre e immagini anche quello che non vedi al di là delle Alpi: nazioni, popoli, città, laghi, fiumi, mari e capisci come questo nostro Veneto sia importante nel contesto europeo; che da millenni è luogo d'incontro di civiltà; dal tempo preistorico della Via dell'Ambrà che univa il Baltico al Mediterraneo. Questo rumore ininterrotto e sordo che sale dalla Valsugana è del traffico dei Tir che oggi hanno sostituito quello pedonale dell'ambrà.

Così da lontano. Altra è la visione del particolare allorché capita di scendere al piano e affrontare il traffico nella Pedemontana da Verona a Udine, che tra Bassano a Pordenone ha reso inabitabile i paesi che attraversa; per non dire del nodo di Mestre, non solo per entrare o uscire dall'autostrada ma ancora più nel proseguire. E perché non si è insistito sul proseguimento della Valdastico fino al congiungimento con la Brennero? Basterebbe guardare con attenzione una carta geografica per capire la necessità per il sollievo dal traffico della Valsugana che ha reso inabitabile il Canale del Brenta, e per alleggerire dal traffico anche la costipata Val Lagarina.

Siamo certamente in ritardo a parlare del "nodo di Mestre" e della Pi-Ru-Bi. Le montagne ci stanno a guardare, ma per fortuna, loro ci sono a nostra salvezza: salvezza dall'inquinamento atmosferico, da quello luminoso, da quello del rumore che hanno reso così disumana la nostra vita. Guardiamo ancora con attenzione il Veneto e l'Oltralpe: quanto dobbiamo ancora aspettare per la Venezia-Monaco? E poi Venezia: Come la dobbiamo considerare?





Sui boschi del Veneto, sui pascoli d'alpeggio, sul vivere la montagna, su questo sì posso dire qualcosa, se non altro per quanto nella mia vita ho visto tramutare; anche perché sono sempre più convinto che queste nostre montagne alle spalle delle città industrializzate e per il traffico rese invivibili, saranno, con il mare, la salvezza al vivere quotidiano di chi vi è costretto per lavoro. Allora diamo più attenzione alla coltivazione del bosco, curandolo e intervenendo per regolare uno sviluppo armonico con produzione legnosa in concordia di varietà vegetali e animali. Non permettiamo la chiusura delle solari radure o l'invasione dei pascoli alti da parte del pino mugo o di erbe infestanti come la "Deschampsia" o il "Nardo". Ancora oggi le malghe dell'Altopiano possono essere modello di conduzione ad altre delle Alpi: la qualità ripaga la fatica con il valore dei prodotti.

Con più attenzione curiamo le strade delle nostre montagne venete, patrimonio lasciatoci dalla Grande Guerra, che sono anche accesso a quel "Museo all'aperto" costituito da tutte le opere che "sul campo" sono da "leggere" e osservare come unica e singolare lezione di storia materiale.

Siamo ancora in tempo a salvare questo nostro territorio montano che produce ossigeno, conserva e distribuisce acque, dona riposo e svago ai cittadini. Invece di costruire "seconde case" che vengono abitate due mesi all'anno, e che sciupano territorio agricolo e creano problemi di traffico, di smaltimento rifiuti, allacciamenti, rivalutiamo e riattiviamo le case abbandonate. Per gli impianti di risalita a fune e per il turismo invernale stiamo attenti: i tempi sono cambiati e ci sono montagne votate a sfruttare le discese altre le escursioni o il fondo. Chi pensava, dieci anni fa, che il camminare sulla neve con le racchette avrebbe avuto lo sviluppo che quest'anno abbiamo visto?

Veneto: pianura intensamente popolata che da agricola è diventata industriale, passaggio tra Nord e Sud tra Ovest e Est dell'Europa, la prima regione turistica d'Italia, ora terra di immigrati e di multiproduzione; alle spalle le montagne.

Saranno le montagne la salvezza?



giugno 2005

un contributo al PTRC

Un tempo lontano le nostre montagne erano poco abitate e selvagge. Dalla primavera all'autunno, lungo l'antichissima Strada della lana, ogni primavera salivano sull'altipiano i pastori con le loro greggi che, nel 1763 come l'abate Dal Pozzo attesta, ancora Avevano pecore dugento mila ottocento quarantacinque che annualmente andavano in posta, oltre a molte altre che rimanevano su questi monti anche nell'inverno.

Le montagne più alte avevano estesi pascoli sfruttati fin dove era possibile, seguendo lo scioglimento della neve, alla fine della primavera, fino alla caduta della prima dell'autunno.

Le boscaglie di pino mugo, fin dove vegetavano, erano utilizzate per produrre carbone dolce che poi, trasportato a dorso di mulo fin dove il Brenta sboccava in pianura, con le zattere arrivava a Venezia, sulla Riva del Carbon. Lì vicino c'era un'osteria, c'è ancora, La Carbonera, dove si trattava questo commercio.

In quel tempo, sui monti, c'erano paesaggi larghi che occhi attenti anche oggi potrebbero intuire e leggere nel mutato ambiente. Paesaggi che Jacopo Bassano in scene pastorali prima e i Ciardi, a fine ottocento dopo, hanno saputo interpretare e lasciare a memoria per noi.

Dove era possibile si roncava, si bonificava, si sorreggeva la terra con muretti in secco, si costruivano labe per la raccolta dell'acqua piovana per gli animali al pascolo. Era largo il paesaggio, faticato e costruito nei secoli ad uso più conveniente per gli uomini: sorgenti d'acqua, esposizione solare e riparo dai venti, qualità del terreno, erano scelte vitali. Poi lentamente si



andò modificando con l'aumento della popolazione, le case diventarono contrade, le contrade paesi.

Pastorizia, utilizzazione dei boschi per produrre carbone dolce e legnami da opera o da cantiere, terrazzati per coltivare segale, e lenticchie ad uso familiare; pianori e radure dissodati per la coltivazione di lino e canapa da dove trarre le fibre che nei lunghi inverni diventavano, come per la lana, tessuti da follare prima, e poi commerciare oltre i confini dei Sette Confederati Comuni, avevano creato un paesaggio oggi irripetibile.

Dalle cave di marmo, con grande fatica, si facevano scendere i blocchi che ornavano chiese e palazzi. Nelle sue Memorie storiche, l'abate dal Pozzo scrive che dall'Altipiano viene il marmo prezioso che orna la Cappella del Sacramento nella Basilica del Santo, a Padova.

Ma anche la Lessinia era intensamente pascolata, come pure lo erano le montagne feltrine dove era rigogliosa la pecora Lamon, e famosi i montoni che venivano scelti per incrociare la razza Foza.

Grandi orizzonti lassù: ampie dorsali verdi d'estate e bianchissime d'inverno. Come le nostre Melette: Mel-eche, montagne di farina.

D'altro canto in certi luoghi impervi, Sckarant, dove risultava difficile lo sfruttamento, crescevano selvagge le conifere e le latifoglie, e selvaggiamente erano ricovero di orsi, cervi, urogalli.

Fa quasi stupore leggere oggi le relazioni degli escursionisti cittadini o dei nobili inglesi che a metà Ottocento osavano avventurarsi per le nostre montagne e si facevano accompagnare dai cacciatori di camosci per le escursioni sulle vette delle Dolomiti. Le strade carrozzabili erano poche e i nostri uomini avventurosi andavano a lavorare stagionalmente per i territori dell'Impero asburgico scendendo i menadori verso il Trentino, portando con sé gli attrezzi da lavoro.

Dopo il 1866 le montagne venete divennero terra di confine. Ed ecco sorgere caserme, fortificazioni, prigioni, sottoprefetture, tenenze di

reali carabinieri e di guardie di finanza, presidi militari e comandi di artiglieria; ma anche scuole. I manufatti pubblici avevano tutti una certa linea che rispettava la tradizione usando materiali da costruzione locali. Ancora oggi si possono vedere tracce di questi manufatti, riparatissimi o ricostruiti dopo la Prima guerra mondiale. Un esempio sono le Carceri Mandamentali di Asiago, oggi bene ristrutturate ad uso di spazio espositivo.

La Grande Guerra cambiò decisamente l'ambiente dove sostò per lungo periodo, come sull'Altipiano. I paesi scomparvero e divennero cumuli di macerie; il paesaggio agricolo fu sconvolto; le montagne si arricchirono di centinaia di chilometri di strade, ma i boschi e i pascoli ebbero ferite che dopo novant'anni non sono ancora rimarginate. Come i mali dell'anima che solo il passare di tanto tempo può lenire. Così mi viene da scrivere che le nostre memorie sono sotto l'asfalto delle vie e nascoste dai grandi condomini che hanno ostruito le aperture sul paesaggio.

Nel 2002, al Salone del Libro di Parigi che per tema aveva Le Montagne, lessi un intervento che ora, a stralci, ripropongo: ... da ragazzi non si sa guardare, non si sa scoprire i segni antichi perché lo sguardo va lontano. Si sale su una vetta e si scopre un orizzonte che sembra immutato dalla creazione; si ammira la vastità e non si scopre il particolare. Si scopre un'autostrada sospesa sui piloni sopra una valle, o il buco di un traforo, treni e automezzi che corrono, e non si vede l'antica strada romana che conduceva alle Gallie, o il valico dal quale scese Annibale; o quelle strade ancora più antiche che prendevano il nome dai commerci: la Via del Sale, la Via dell'Ambra, la Via della Seta, la Strada della Lana ...” Se le vie, i viadotti, le ferrovie seguono altri tracciati dove non si incontrano i mostri, segni delle ruote dei carri sulle lastre di pietra vengono a dirci che anche allora si viaggiava e si commerciava; ma anche che spirito di avventura, o di poesia, o di curiosità spingeva l'uomo a cercare un luogo dove meglio vivere. L'Uomo del Simulaun riapparso dal



ghiaccio dopo quattromila anni è venuto a dirci con il suo arco, le sue frecce, il suo equipaggiamento e le sue erbe misteriose nella sacchetta, che non era poi tanto diverso da noi.

Non sono molti quelli che dietro un paesaggio sanno scoprire i siti dei castellieri pre-romani sorti nelle vicinanze delle vie d'acqua, o sugli sproni vallivi nei punti di controllo delle migrazioni umane, o delle transumanze. Ma già allora c'erano i villaggi dei montanari dove, prima che nelle città, sorsero le comunità di monte o di valle con i loro statuti non soggetti a chiese o a nobiltà. Anche piccole confederazioni erano disseminate sulle Alpi; al di qua e al di là dei versanti, e, per istinto naturale, seppero creare mirabili cromatismi e geometrie.

Per preservare i boschi, gli antichi dedicavano agli dei gli alberi più belli e le fonti; veniva punito anche con la morte chi li profanava. Nel Medioevo mostri e leggende tenevano lontani gli uomini dai luoghi più selvaggi. Le foreste vicino alle città diventavano riserve di caccia per i principi. (Attorno a Parigi ci sono ancora le foreste dove cacciavano i re di Francia). Nella nostra terra la Repubblica di San Marco era particolarmente attenta ai boschi da navi, da antenne e da remi e con leggi regolava il prelievo al fine di preservare la produzione.

Tutto questo e altro c'è ancora dietro il paesaggio che indifferenti attraversiamo. Ma nei luoghi vocati al turismo si scopre che un impianto di risalita, un villaggio di seconde case, i condomini a massa hanno cambiato il paesaggio alpino costruito dalla natura e dal lavoro di generazioni di montanari. I progettisti di oggi dovrebbero avere occhio attento al passato remoto, ma pure a quello prossimo: certe strutture turistiche e abitative costruite trent'anni fa sono più desolanti di un villaggio indigeno abbandonato: quelle erano case che testimoniano vita faticosa, queste stupidità.

Il bosco

Il bosco che copre ora gran parte delle montagne, diventa sempre più importante ai fini della conservazione del territorio e per la salute di

tutti gli abitanti. E' ben noto come l'inquinamento atmosferico agisca sulla nostra salute; chi ha tanti anni di vita, memorie, curiosità e pratica le montagne, ben può vedere come nelle alte quote la neve, nello sciogliersi, mostri uno strato untuoso e giallastro che sessant'anni fa non si vedeva: un semplice fenomeno che fa riflettere. Sappiamo anche che il regno vegetale produce ossigeno rigenerando l'aria per il regno animale, che gli alberi a questo sono indispensabili e che le conifere agiscono in questo senso molti di più che non le latifoglie. Questo ci dicevano i nostri maestri quando eravamo bambini; cose molto semplici sembrano ora dimenticate.

Con la diminuzione, e in certi luoghi la scomparsa, delle attività pastorali e agricole in quota, dalle montagne dove era possibile alle colline più discoste, in questi ultimi decenni il bosco è dilagato selvaggiamente: dapprima erbe infestanti, quindi cespugli, poi qualche latifoglia, qualche conifera, quindi ombra e via via il processo di forestazione naturale che va occupando terrazzati, radure, prati, seminativi, orti persino, e cortili; quando anche soffitte e stanze dove i tetti sono crollati.

Oggi un terzo del territorio nazionale è coperto da boschi più o meno abbandonati. Gli studiosi di ecologia forestale dicono che boschi così non sono molto utili all'uomo e che la foresta del Duemila dovrebbe essere mista, disetanea e coltivata,

Suggerisco ai politici e agli amministratori più attenzione al fenomeno del rimboschimento selvaggio che sta avvenendo con l'abbandono della montagna e dell'alta collina. La Festa degli Alberi più che a mettere a dimora piantine, oggi si dovrebbe fare ripulendo i boschi.

I boschi antichi, quelli tradizionali, grazie anche alle vecchie leggi, sono in genere ben governati e i risultati si possono godere ancora oggi, da noi nel Veneto, più che in altre regioni d'Italia. Anche i boschi distrutti dalla Grande Guerra sono stati ricostruiti, e si stanno strutturando come boschi di produzione dopo ottant'anni dalla loro rovina. Ora, da questo, si dovrebbe prendere esempio per intervenire nel miglio-

ramento dei boschi irregolari; non per creare dei parchi o per rimboschire, bensì, foreste per produrre ossigeno, per regolare le acque selvagge, proteggere dagli incendi, produrre combustibile non inquinante, legname da opera, infine: luoghi rigenerativi per gli uomini che vivono nel malessere delle industrie e del traffico urbano.

Un albero vive cento anni, la foresta mille. Una foresta coltivata, questo vedrei nel paesaggio del futuro nella nostra Regione veneta.

Dopo questa premessa, considerando lo stato della nostra montagna, mi vengono alla penna queste idee che potrebbero essere anche proposte di interventi.

Per progredire conservando diviene necessario incrementare l'alpeggio, regolare l'avanzare del bosco e indirizzare il turismo. Non vedo priorità in questo ordine ma un insieme di interventi che potrebbero dare l'avvio a una rinascita non solo economica delle montagna veneta che, panorama complessivo, ha conservato possibilità di ripresa più favorevole di altre regioni.

L'alpeggio, inteso come uso dei pascoli in quota, è diventato remunerativo più che nel passato: i mezzi di comunicazione, la viabilità, il progresso tecnologico nella lavorazione del latte hanno ridotto di molto la fatica dall'uomo; dove si sono migliorati i pascoli con opportuni interventi e restaurati i fabbricati ad uso degli uomini e degli animali, abbiamo avuto maggiore concorrenza nelle domande e nelle aste per l'affitto, per l'assegnazione della conduzione delle malghe stesse; inoltre la selezione e il miglioramento dei bovini hanno quasi raddoppiato la produzione del latte, consentendo, su uguale superficie pascolata, una maggiore produzione di formaggio e burro. I prodotti di malga, eseguiti secondo la tradizione, hanno una considerevole richiesta di mercato.

126

Purtroppo non tutte le malghe lavorano sul posto il latte prodotto: in altre si incrementa la produzione del latte spingendo l'alimentazione con mangimi, trascurando, quindi, il frutto del pascolo. A questo proposito la Comunità Montana dei Sette Comuni ha prescritto delle

restrizioni nell'alimentazione con mangimi del bestiame al pascolo.

In alcune malghe i pascoli vengono utilizzati per vacche in asciutta, o anche come "risanamento" dei soggetti costretti negli allevamenti di pianura; oppure per allevamento brado di bestiame giovane, specialmente manzette.

La preferenza, a parità di offerta, dovrebbe andare a chi conduce l'alpeggio secondo la tradizione: ossia buona cura del pascolo, lavorazione del latte sul luogo di produzione seguendo l'esperienza: ci sono malghe vocate a produrre formaggio d'allevato (stagionato almeno più di un anno), altre di formaggio a latte intero da consumarsi fresco dopo quaranta giorni (grasso di montagna).

La buona utilizzazione delle malghe consente anche la conservazione di un paesaggio civile dove l'antropizzazione non appare forzata ma armoniosa: fabbricati tradizionali nel materiale e nello stile, ampie radure ben pascolate, porcillaia, abbeveratoi con la raccolta di acqua piovana; ma anche punti d'appoggio per gli escursionisti in ogni stagione dell'anno, habitat per la fauna alpina.

Sulle nostre montagna un aspetto nuovo assume anche la pastorizia. In due secoli il numero degli ovini transumanti è diminuito moltissimo per ovvie ragioni: aumento del traffico stradale, diminuzione dei pascoli in pianura, produzione di lana di nessun valore commerciale; in conseguenza di ciò molti pastori di secolare tradizione hanno lasciato questa attività considerata faticosa e difficile da esercitare in questi tempi, e di nessuna considerazione nella scala sociale.

Le lane nostrane, un tempo ricercate per confezionare materassi e panni frateschi, non vengono più considerate un valore, al punto che qualche anno fa veniva riversata nelle discariche speciali a spese dei produttori. Ora, l'unica entrata dei nostri pastori tradizionali è quella ricavata dalla vendita degli agnelli, che sono di primissima qualità in quanto le fattrici non vengono munte per produrre formaggio e gli agnel-

li sono alimentati esclusivamente a latte prima, da erba di alti pascoli dopo.

Da una decina d'anni a questa parte, sulle nostre montagne son comparsi dei pastori sardi con le loro greggi; il guadagno è dato principalmente dalla produzione di un ottimo formaggio pecorino molto ricercato. In qualche malga hanno dato inizio a un agriturismo tipico con i loro prodotti, molto frequentato durante la stagione turistica.

In questo ultimo decennio, nell'uso della transumanza, si è verificato un fatto nuovo del quale non trovo memorie nel passato: dopo essere scesi dai pastorili in quota (Portule, Moline, Galmarara), alcune greggi si fermano a pascolare il ributto dell'ultimo sfalcio sui prati stabili nella conca di Asiago, e qui rimangono fino alla comparsa della prima neve, dando così un aspetto insolito al paesaggio di villette e condomini.

La diminuita presenza delle pecore sui pascoli delle alte quote e il mancato sfruttamento del pino mugo da parte dei carbonai, hanno cambiato decisamente quel paesaggio: la bosaglia ha coperto grandi estensioni e le ha rese intransitabili facendo anche scomparire mulattiere e sentieri; stanno scomparendo anche trincee, camminamenti, postazioni d'artiglierie, baraccamenti, manufatti per teleferiche che testimoniano la Grande Guerra 1915 – 1918. Persino la fauna tipica di questi luoghi trova difficili habitat per sopravvivere.

L'invasione progressiva del mugo, che pure ha il vantaggio di creare una notevole riserva di buon combustibile, necessita di essere controllata ai fini economici dell'alpeggio e della pastorizia, ma anche ai fini paesaggistici e storici, per turisti e sportivi.

Un'attenzione particolare merita anche l'attività estrattiva che in questi ultimi anni ha assunto notevole valore economico, forse, per i Comuni, superiore all'introito del legname. I marmi dell'altipiano hanno fama antica e molte chiese e molti palazzi e ville hanno avuto da quassù pregevoli ornamenti.

Ora i moderni mezzi di scavo e di estrazione hanno agevole possibilità per lo sfruttamento

dei corsi marmorei dei calcari; si verifica, però, che le strade che scendono in pianura sono percorse da numerosi e pesanti autocarri che oltre al dissesto dei fondi stradali, provocano rallentamento alla normale viabilità.

Le Associazioni naturalistiche fanno notare le ferite che le cave provocano sull'ambiente. Osservo in proposito che, a mio parere, causano maggiore offesa al paesaggio gli estesi condomini a più piani e le banali costruzioni sparse senza criterio per i clivi pratici.



Si può anche aggiungere che da secoli e secoli le Apuane sono sfruttate per il famoso marmo senza che nessuno trovi a che dire; e che le cave dell'Altipiano, come sta ora avvenendo, opportunamente sistemate dopo l'estrazione, nessun disturbo visivo e ambientale arrecano al territorio. Forse, un problema potrebbe essere il monopolio di pochi a svantaggio delle cooperative di scavatori.

Concludendo: non sono certo competente di urbanistica o di sviluppo industriale, ma osservo come è oggi la vita nelle nostre città e nelle campagne, mi viene da ringraziare gli avi che mille o più anni fa scelsero di vivere in questo territorio che nessun principe voleva e che ora sta diventando prezioso per l'aria e l'acqua che produce per tutti.


Non costano niente questi prodotti, hanno solo necessità di essere salvaguardati curando bosco e pascoli e sorgenti.

Nell'agosto del 1820 Giacomo Leopardi scrisse nel suo Zibaldone di pensieri: "...Tanto è possibile che l'uomo viva staccato affatto dalla natura, dalla quale sempre più ci andiamo allontanando, quanto un albero tagliato dalla radice fiorisca fruttifichi. Sogni e visioni. A riparlarci da qui a cent'anni. Non abbiamo ancora esempio nelle passate età, dei processi di incivilimento smisurato, e di uno snaturamento senza limiti. Ma se non ritorneremo indietro, i nostri discendenti lasceranno questo esempio ai loro posteri, se avranno posteri."

Leopardi ha sbagliato in difetto il tempo. Ma che son cento anni per la storia della Terra? E poi vediamo quello che sta succedendo nelle



nostre città. Verrà dalle montagne la salvezza? La scomparsa dello spazio non strutturato e meditativo ha tolto tempo al pensiero creativo e all'osservazione; e la dimensione di camminare nella natura incontrando altre persone ha a che fare con la democrazia non meno che con la salute del corpo e dello spirito. Spero con tutta l'anima che questo Piano di Sviluppo per il buon governo del nostro territorio porti i suoi frutti. Se non per noi, per i nostri nipoti.







appunti sul documento di pianificazione territoriale(*)

Quando tempo fa sentivo dire che il tempo necessario per redigere un progetto territoriale approfondito si aggirava intorno ai due o tre anni di lavoro, ne rimanevo parecchio stupito, e mi chiedevo: possibile che oggi, con l'aiuto di tutti gli strumenti tecnici che sono a disposizione, non sia possibile accorciare i tempi e finir prima che in passato, quando solo si disegnava a mano ?

Ora invece so che, mentre la definizione della cornice tecnica dello strumento pianificatorio è davvero realizzabile in modo più veloce, la necessità di incontrare tutti gli attori interessati, di ascoltare e convincere le comunità coinvolte, di spiegare ai molti le meraviglie delle nostre città, del nostro territorio, porta via tanto tempo. Ma non è tempo perso. E' anzi l'unica via per porre basi solide al successo del Piano, basi condivise.

Ricordo gli incontri a cui anche io ho partecipato, e con particolare vividezza quello di Verona a febbraio 2006 dove, alla presenza di architetti, amministratori, esperti delle più diverse discipline e gente comune, ho insistito sulla necessità di salvaguardare le montagne e le colline del nostro Veneto, di realizzare una rete estesa di territori ad elevata naturalità e di interpretare in modo più attento di quanto accaduto nel passato recente la mediazione tra natura e città. Da tutte queste operazioni sarà segnato il nostro sviluppo futuro, e dalla capacità che avremo di proporre una sintesi culturale che coniughi conoscenza, disinteresse pratico e generosità verso le prossime generazioni.

Per questo, è con soddisfazione che vedo l'inclusione della



montagna tra le linee forti del Documento preliminare al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento approvato con DGR n. 2587 del 7 agosto 2007, come uno degli assi su cui costruire il "Terzo Veneto". Mi piacerebbe però che nella parte finale ci fosse l'aggiunta di indicazioni più stringenti per limitare il proliferare di "seconde case" e per tutelare quegli spazi aperti, dai prati pascolivi ai boschi di larice e pino nero agli specchi d'acqua, che sono i luoghi primari da cui la gente di montagna trae l'identità.

Tutelare la montagna significa prima di tutto offrire un futuro a chi la abita, valorizzando gli antichi mestieri accanto ad un turismo di visita che sia rispettoso dell'ambiente. Significa sviluppare nuove professioni tipiche dell'economia della conoscenza e decodificare i paesaggi non solo in termini di armonie di linee e cromatismi ma anche riuscendo ad interpretare quel rapporto profondo che è sempre esistito tra popolazione e natura.

E molto di più bisogna fare per salvaguardare le colline del nostro Veneto, perchè io vedo oggi il sistema collinare più a rischio di quello montano. La "megalopoli padana", come la descriveva il compianto e amico Eugenio Turri, nel suo crescere senza progetto rischia di ingoiare questi luoghi di estrema bellezza e così ricchi di storia. Vorrei che a questo riguardo il Piano regionale proponesse delle azioni mirate ed efficaci, perchè molti degli insiemi collinari possano diventare veri giardini per le nostre città. Ho in mente l'asolano e il Montello per la città di Treviso, le Bregonze e il Marosticano per Bassano e Vicenza e la Lessinia per Verona.

Una parola la voglio dire anche per i litorali marini e lacuali del Veneto, paesaggi che per un montanaro hanno sempre un fascino particolare fatto di suono di onde e uccelli in orizzonti a perdita d'occhio. Il Veneto non è Veneto senza le sue montagne, o senza le città d'arte, ma anche nelle terre litoranee vi è moltissimo della sua storia ed è il caso che il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento si occupi anche

di questi luoghi che sono in pericolo a causa di un'espansione urbana di scarsa qualità. La tutela dei luoghi di acqua e di terra definiti per esempio dalle lagune litorali di Venezia, Caorle e del Delta del Po deve costituire un altro punto importante di questo nuovo Piano.

Nel Documento che mi è stato consegnato io vedo uno sforzo, che è quello di ristabilire l'equilibrio perso nel rapporto uomo-natura, ed è quello di continuare ad alimentare questa relazione ricca di suggestioni e di storia. Chiedo in più di essere attenti ai territori aperti, circostanti le città, alterati e manomessi nella loro reticolatura poderale dal crescere delle attività urbane, spesso prive di qualità e irrispettose della tipicità di tanti contesti rurali del Veneto. Sarebbe opportuno approntare estesi interventi di restauro territoriale, di vantaggio sia per le attività agricole che per le città.

Anche ad Asiago ho potuto osservare che il ritmo delle stagioni non è più lo stesso: i cambiamenti climatici hanno modificato la "circularità del tempo". In questo senso trovo interessante che il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento si ponga il problema di contrastare questi effetti e di trovare delle soluzioni percorribili per risolvere il problema ambientale, prima che sia troppo tardi.

E' importante concentrarsi su cosa fare per migliorare la qualità dell'aria e per risparmiare l'acqua, che sia essa da bere o per irrigare i raccolti.

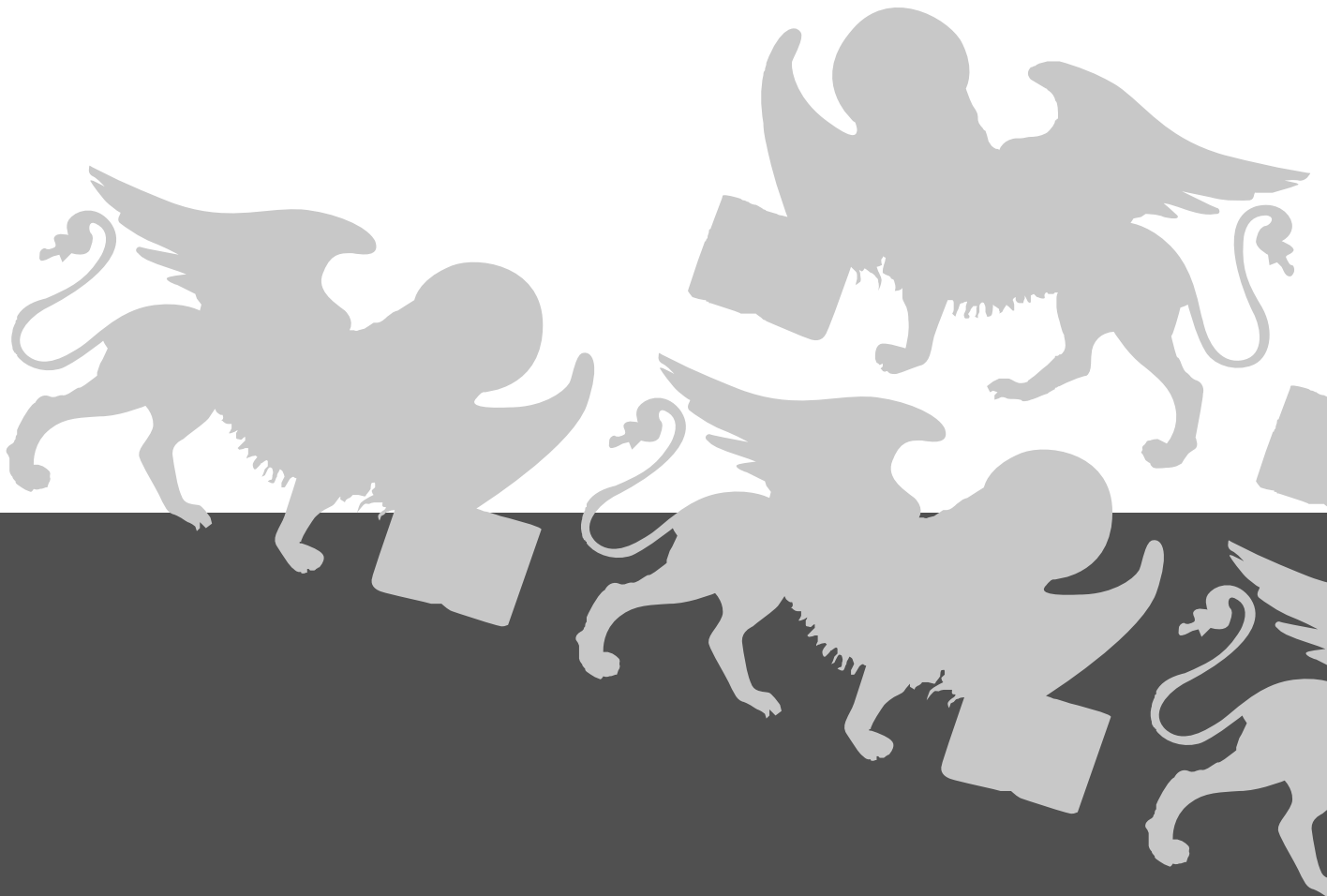
Ormai sono vecchio, ma mi piace pensare che chi abiterà la terra nel prossimo futuro possa costituire una comunità di uomini attraversata da valori quali la tolleranza, la sobrietà e l'apertura verso gli altri.

Non so come il Piano territoriale possa essere in grado di disegnare questo contesto, so però che tutte le possibilità che esso ha di realizzarlo sono appese al filo della decisione politica. Se questo sarà un Piano per decidere, un Piano in grado di decidere con tempismo dell'assetto futuro di questo territorio, allora sì, sarà un bel risultato. Per tutto il Veneto.

(*) approvato con DGR n. 2587 del 7 agosto 2007







Veronese, geografo, ha insegnato, sino al 2001, "Geografia del paesaggio" alla Facoltà di Architettura e Urbanistica del Politecnico di Milano. Per una decina di anni è stato anche consulente per la pianificazione paesistica e territoriale alla Regione Lombardia. E' stato membro della giuria e dell'organizzazione del Premio INTERREG per il paesaggio mediterraneo. Ha studiato a Milano e ha iniziato la sua attività come cartografo nelle redazioni del Touring Club Italiano. Ha cominciato negli stessi anni a viaggiare, collaborando al noto settimanale Il Mondo (negli anni '50 e '60), a Comunità, a Le Vie del Mondo e alle riviste accademiche di geografia. E' stato poi all'Istituto Geografico De Agostini dove ha diretto l'opera in 12 volumi Il Milione; per la stessa casa editrice ha scritto o curato le maggiori opere di geografia, come i volumi di Continenti e Paesi, le collane L'Italia, uomini e territorio, L'uomo sulla Terra, l'Europa, oltre che i noti atlanti, editi in diversi paesi.

Ha trascorso lunghi e frequenti periodi di studio nel Terzo Mondo ed in particolare ha dedicato la sua attenzione ai popoli nomadi, sui quali ha pubblicato diversi studi e i volumi Gli uomini delle tende (ripubblicato nel 2003) e I nomadi, partecipando anche a programmi di cooperazione in Africa.

Seguendo il percorso di interessi proprio della geografia, ha dedicato allo studio del paesaggio alcuni libri adottati da geografi ed urbanisti per i loro corsi universitari (Antropologia del paesaggio; Semiologia del paesaggio italiano; Dentro il paesaggio: il territorio laboratorio- ripubblicato nel 2003 col titolo La conoscenza del territorio; Il paesaggio come teatro e il più recente: Il paesaggio degli uomini. La natura, la cultura, la storia, uscito nel 2003) ed opere di divulgazione come Landschaften Italiens, L'Italia vista dal cielo, L'Italia ieri e oggi, ecc., oltre ad articoli e saggi come risultato di convegni di studio, seminari, conferenze, ecc. Ha anche pubblicato libri di geografia vissuta, raccontata (Viaggio a Samarcanda, La via della seta, Weekend nel Mesozoico e, specificamente sul Veneto, Il Bangher, Villa veneta, Miracolo economico:dalla villa veneta al capannone industriale, ecc.). Suo privilegiato territorio di studio è sempre stato il Monte Baldo, a cui ha dedicato un libro (il Monte Baldo) già negli anni '70, ripubblicato di recente. Nella stessa area, divenuta il suo territorio-laboratorio, ha condotto una approfondita analisi territoriale sintetizzata nel volume, ripubblicato di recente, con il titolo La conoscenza del territorio. Ha dato contributi a opere di enti culturali vari (come la Fondazione Cini, la Fondazione Benetton), accademie, università, la Regione Lombardia e la Regione Veneto, ecc. Il suo più recente lavoro è uno studio sugli sviluppi urbani della pianura padana, che coinvolge anche le valli alpine, intitolato La megalopoli padana. Da alcuni anni è impegnato nel progetto "Centro Natura e Paesaggio" di Venaria Reale a Torino, per conto della Regione Piemonte.



Eugenio Turri



alla ricerca di nuove organizzazioni territoriali

I problemi del P.T.R. del Veneto derivano, a mio avviso, dalla geografia e dalla storia della Regione: se consideriamo gli sviluppi degli ultimi cinquant'anni ci rendiamo subito conto di come la crescita del Veneto sia avvenuta come innesto (sovrapposizione o giustapposizione) del nuovo, del moderno e in qualche caso del post-moderno, su un tessuto territoriale delineatosi in età romano-medievale e veneta, senza rimuovere in funzione di nuovo l'organizzazione territoriale ereditata. Questa aveva il suo primo perno a Venezia, polarità intorno a cui si svolgeva la vita delle pianure, delle colline e della montagna. Altro elemento forte dell'organizzazione ereditata era quell'arco pedemontano in cui si succedevano importanti e vitali città storiche come Verona, Vicenza, Bassano, Conegliano, Treviso ecc.

Occorreva erigere delle strutture industriali? Lo si è fatto nel modo più semplice, ricorrendo al locale, con tutti i vantaggi immediati che ciò offriva. Così ecco il proliferare delle aree industriali intorno alle storiche città del pedemonte.

Occorreva sviluppare i collegamenti tra una città e l'altra? Ecco così deliarsi quelle strade – che non sono più tali – ai cui lati si infittiscono capannoni, *residences*, negozi d'ogni genere ecc. Strade impercorribili. Pensiamo alla Vicenza-Bassano alla Treviso-Vicenza ecc.

Tutto questo è successo un po' per lo stretto rapporto che da sempre lega l'uomo veneto al luogo d'origine, un po' per la politica democristiana, di coltivare lo sviluppo all'ombra di ogni campanile.



E così ecco i disastri sull'onda dei vantaggi immediati del miracolo economico, che consentiva riscatti secolari al popolo dei "polentoni". Ne hanno sofferto soprattutto le aree pedemontane, agganciate alle storiche, bellissime città che avevano creato intorno a sé i paesaggi migliori del Veneto, non inferiori per bellezza a quelli toscani ("il bel paesaggio" di Emilio Sereni).

Ed ecco, per creare un polo industriale, la fondazione di Porto Marghera di fronte a Venezia, altra vistosa semplificazione. Quindi miscuglio di antico, di nobile, di bello insieme a elementi produttivi industriali, volgari.

Anche la montagna ha risentito di questa "svendita storico-culturale" all'economia del guadagno "tutto e subito", e l'intero territorio si presenta così privo di ogni linea progettuale, oltre che inefficiente, quanto piuttosto rassegna di offese, di dissacrazioni storiche: la chiesa romanica accanto al capannone, il paesaggio agrario dolcissimo dei colli con le ville venete straordinarie testimonianze del passato, offeso dai *residences* banali, da architetture che nulla hanno attinto dalle meravigliose scuole degli architetti e artisti veneti.

Che cosa fare a questo punto? Non si può certo andare avanti nello stesso modo, cioè intendere lo sviluppo come densificazione delle strutture produttive e residenziali.

Oggi occorre una diversa geografia, una nuova organizzazione territoriale. Si sente dire spesso "salviamo le città storiche del Veneto, patrimonio puro della sua bellezza passata, della sua originalità". Questo non è concepibile. Le città storiche sono sorte e hanno funzionato per secoli sulla base di rapporti locali. Oggi occorre un nuovo urbanesimo, in un mondo sempre più aperto. Occorre una geografia fondata sulle reti di città, dove le città nuove hanno poco a che vedere con le città storiche: città dei flussi, delle aperture, delle interrelazioni.

Un esempio: Verona storica è chiusa dentro l'ansa dell'Adige, inamovibile gioiello urbano. Ma che cosa può dare alla post-modernità? Non a caso oggi c'è un'altra Verona, città nuo-

va, aperta, con il suo centro di relazioni intermodali, l'aeroporto, le industrie, i servizi, *le tecnocities*, i centri commerciali, i *Mall* della post-modernità ecc.

Ecco così che il Veneto del futuro, se vuol salvare il suo passato, deve costruire una geografia fondata su simili modalità tra loro interconnesse, aperte all'esterno, a nuove dimensioni regionali (a cui il Veneto aspira massimamente), a nuova efficienza rispetto alle istanze che vengono dalla post-modernità: naturalmente oltre a Verona, anche Padova, Treviso e il Friuli possono costituire una rete solida legata a strutture efficienti che rappresentino un'alternativa all'urbanesimo tradizionale e ormai inservibile. E tuttavia una geografia non distaccata da quella del passato ma intimamente legata a questa da un sistema di bretelle e pettini che vadano dalle autostrade e dagli aeroporti e alle stazioni intermodali ai centri di vita intorno ai quali si coltivano le migliori tradizioni del Veneto, dove il Veneto ha i suoi irrinunciabili elementi identitari. Raccordi quindi tra passato e presente con il passato, che si diluisce nel presente, consentendo continui nuovi nutrimenti, che non può rianimarsi senza attingere ai valori del passato.

Poi tutto il resto deriva da simili premesse, la tutela dei valori tradizionali, collinari, montani, agrari entro le aree che il piano indica attingendo alle analisi e ai valori indicati dai piani d'area. Salvaguardia, ad esempio, della bassa pianura agricola, che è una specificità che non deve andar perduta, come di tutte le aree legate alle produzioni così varie del Veneto, che si esprimono nel paesaggio con una serie di iconemi che costituiscono un sistema di valori originali e di bellezze paesistiche che fanno della nostra regione un unicum nel contesto adriatico-mediterraneo.



Tratto da "La Megalopoli Padana" – Marsilio, Venezia, 200-2004

LA MEGALPOLI TRA LE ALPI E APPENNINI

Il potere dello sguardo

Dalla finestra dello studio dove sto stendendo queste note, posto su un colle tra l'Adige e il lago di Garda, lo sguardo va a un paesaggio dai due volti. Da una parte, verso occidente, una fuga di colline che terminano sulla sponda del lago, ammantate di vigneti, con le sommità sormontate da cori di cipressi, con case contadine sparse e un piccolo paese dominato da una chiesa con il campanile; dalla parte opposta, verso sud-est, un paesaggio del tutto diverso, stipato di capannoni industriali, con un grande supermercato (una città-mercato) al centro, percorso da strade in continuo movimento e da un'importante autostrada – la Brennero-Modena – che collega l'Europa transalpina con la pianura padana e l'Italia peninsulare. Le edificazioni su questo lato formano una specie di ampia poltiglia, si addensano verso la città non lontana, Verona, di cui formano le appendici periferiche.

Due paesaggi, dunque: uno il paesaggio dell'Italia rurale, l'Italia del passato, l'Italia bella, delle dolcezze sempre più rare, dall'altra il paesaggio dell'urbanesimo dilatato, diffuso, dell'industrializzazione leggera, mobile, invadente, della modernità già post-industriale, dell'urbanesimo globale. Essi convivono a breve distanza. Il primo è, per gli uomini di una certa generazione, il paesaggio della nostalgia, del desiderio, della distensione appagante, il secondo il paesaggio della realtà di oggi, nervosa, rumorosa, senza tregua, ma anche il paesaggio della necessità, quella che fa vivere il primo paesaggio, il quale ormai è solo un frammento, una permanenza residuale del passato, immagliata dentro la rete delle strade e delle autostrade, della città continua che trova qui, come in molte parti dello spazio padano, i suoi terreni di conquista e di dilatazione.

Non mi sento, come molti di noi, figlio di questo paesaggio, impostosi a partire dagli anni ses-

santa e settante del secolo appena concluso. Però la storia ci ha trascinato dentro questa specie di complicato meccanismo che ha prodotto nella terra padana la crescita irrefrenabile degli spazi urbanizzati ed una riduzione degli spazi agrari e degli spazi naturali, laddove un tempo la città era, per noi tutti, un ambito distinto, delimitato, desiderato, contenuto negli spazi rurali. Oggi, nello spazio padano, la condizione si è ormai invertita: i territori rurali sono aree residue comprese nella città di dimensioni regionali. E se un tempo per trovare una città bisognava percorrere una certa distanza, almeno venti-trenta chilometri, partendo da una città o dall'altra, oggi la città è dappertutto, salvo le brevi parentesi come quello che io scorgo su un lato del paesaggio che mi sta davanti e sul quale si indugia con l'animo pacificato, ma che è anch'esso parte – sia pure in modo diverso – dell'urbanesimo dilagante.

Questa organizzazione dello spazio strutturata su un tessuto urbano diffuso, intorno ai perni urbani un tempo isolati dentro i propri *Umlands* rurali, è caratteristica della terra padana, ambito regionale tra i più ricchi e dinamici d'Europa, di cui ripete le dinamiche economiche e sociali che ne improntano il territorio. Oggi questa regione suscita, per effetto dei suoi sviluppi urbani, una diversa immagine un effetto percettivo che non è più quello di cinquant'anni fa. Sempre più la nostra percezione di essa si restringe, si rassoda, si fa unitaria. I vecchi confini che dividevano spazi o microspazi diversi, popolati di gente che si guardava come straniera, che usava parole incomprensibili, considerata più ricca o più povera, più bella o più brutta non esistono più. E non esistono più neanche le distanze di un tempo, per cui oggi andare da Venezia a Milano o da Torino ad Alessandria, da Mantova a Bologna, da Bologna a Rimini è psicologicamente irrilevante in quanto superamento spaziale, anche se permangono le difficoltà dovute agli intasamenti autostradali o alle insufficienze ferroviarie. E proprio questa discrasia fra dettato psicologico e ingorgo sanguigno può offrire spunti importanti al discorso

sulla grande strutturazione urbana che definiamo megalopoli padana.

Con questo termine, preso a prestito da Jean Gottmann, si vuole designare l'amplificazione urbana che, a partire dalla prima industrializzazione italiana, ha via via rimpolpato i principali assi insediativi padani e ha finito, a causa della vitalità stessa della regione compresa tra Alpi e Appennini, con il costruire quel gigantesco organismo, formato da città ormai saldate insieme da un unico cordone urbano, che si stende in modo continuo da Torino a Milano, fino alle città veneto-friulane da un lato, da Torino a Bologna e Rimini dall'altro. Grandi città lineari, pedemontane, pedealpina una, pedeappenninica l'altra, la cui forza rispettiva sembra corrispondere al differente grado di montuosità delle Alpi e degli Appennini, ovviamente misurabile nelle risorse, idriche, forestali, minerarie, umane ecc., fondamentali in origine, presenti in misura diversa nei due allineamenti e nelle vallate in essi confluenti.

La dilatazione urbana e la riduzione delle distanze che si è accompagnata allo sviluppo recente fa sentire come non mai l'unità dello spazio padano, che è già a suo modo un prodotto della natura. Sempre dalla finestra del mio studio, nei giorni limpidi, scorgo verso sud l'intera catena appenninica, con le cime emergenti del Cimone del Maggiorasca, del Falterona sin giù alle basse propaggini collinari della Romagna, e più a est le forme adolescenti dei colli Euganei; e solo l'ostacolo dei monti del Bresciano impedisce di scorgere il Monte Rosa o, come capita qualche volta salendo le pendici prealpine, l'acuta piramide del Monviso da una parte e i riflessi luminosi delle lagune venete dall'altra. E poi la sterminata invasione di edifici, di aree urbane, di autostrade, di serre, fiumi, luccichii, manufatti vari che ingombrano la pianura come fosse un'unica sterminata città.

Dunque c'è anche un'unità percettiva, una totalità naturale che le Alpi e gli Appennini delimitano e chiudono, ritagliando in modo netto lo spazio padano nella geografia fisica sud-europea.

La forma della megalopoli

Vistose appendici della megalopoli padana sono anche le urbanizzazioni che si estendono intorno ai laghi, specie lungo certi tratti dove l'insediamento è senza soluzioni di continuità e dove le strade perilacustri consentono di unificare l'insediamento che, soprattutto nei mesi estivi, trasforma i laghi, come Garda, in un'unica grande conurbazione, un'unica grande area metropolitana che ospita, con la popolazione residente, più di 300.000 persone. Tra le appendici lacustri della megalopoli bisogna comprendere anche le urbanizzazioni del Canton Ticino, con l'area di Lugano e quella di Bellinzona-Locarno, le cui caratteristiche sono quelle dell'ambiente padano-lombardo, anche se vi vigono l'ordine e l'economia della Svizzera.

Anche verso la bassa pianura si trovano delle appendici urbane. Si sviluppano per lo più lungo le vecchie direttrici stradali che congiungono l'alta pianura ai centri principali della bassa pianura, dove tuttavia predominano gli spazi verdi e dove il tessuto insediativo è costituito da tanti piccoli centri che non hanno la forza di emanare le urbanizzazioni filiformi lungo le direttrici stradali che li congiungono ai centri vicini. In sostanza, solo città come Pavia, Piacenza, Cremona, Crema, Ferrara hanno una forza emanatrice tale da costruire delle saldature urbane con la rete della megalopoli.

Alcuni dati particolari sulle densità possono dirci qualcosa delle continuità e discontinuità della struttura megalopolitana. A confronto della densità dell'area comunale milanese di 1.880 abitanti per Km², stanno le densità di 400 e più abitanti dell'alta pianura lombardo-piemontese, di 300 abitanti dell'area urbanizzata veneta, quella di 220 abitanti dell'area modenese-bolognese, quella di 180 abitanti della pianura cremonese, di 120 abitanti delle vallate del Bresciano (che raddoppia se si considerano i fondovalli).

Dentro la megalopoli

Ma ora scendiamo a terra dallo spazio per vedere come è dal di dentro la megalopoli, per

capire come funziona. Anzitutto la disomogeneità distributiva che si era riscontrata come attenuazione o intensificazione della densità edilizia delle diverse superfici urbanizzate è solo un aspetto della diversità. La quale si ritrova anche nei suoi riflessi visivi, cioè nel paesaggio, con varie manifestazioni. Una delle più evidenti è quella che induce ad una discriminazione tra il tessuto delle permanenze, assai variegato, ed il tessuto formato da quello che abbiamo definito l'alluvionamento, legato agli sviluppi più recenti, cioè della seconda metà del Novecento. In confronto alle manifestazioni più uniformi e senza radicamento nelle diverse situazioni territoriali di questo stato antropico, che pur con la diversità dei suoi manufatti sembra assimilabile ad un'unica poltiglia urbana, quelle degli strati anteriori si rivelano profonde, umorali, legate ai processi di lunga durata, cioè con un solido radicamento degli uomini e delle loro cose nell'ambiente naturale e nella cultura che quelle cose ha prodotto.

La descrizione di questi paesaggi delle preesistenze può essere sintetizzata da una bella pagina dedicata alla terra lombarda di Carlo Emilio Gadda:

“La pianura lavorata persiste, nelle parvenze della natura e dell'opere, ad essere madre cara e necessaria, la base di nostra vita. Dai secoli, ormai remoti al pensiero, quando i Cistercensi di Chiaravalle sotto al Bagnolo di Rovignano ebbero ad intraprendere le prime livellazioni del terreno, i primi escavi dei canali adacquatori che cooptavano le polle di risorgiva della cosiddetta “zona del fontanili” per distribuirne la portata nei prativi ad irriguo, ad aumentarne il numero e la copia delle frenature: su su fino alle opere maggiori del comune e della munificenza viscontea, e ai consorzi e comprensorii irrigui delle età più vicine e addirittura della nostra; quale assiduità paziente, che amorosa tenacia! La derivazione del Naviglio Grande del Ticino, il Naviglio di Pavia: poi la Martesana, il Villoresi. Il tipo della nostra terra è schiettamente rappresentato in queste vedute colte dall'aereo:

della terra esse dicono dicono la bontà verso gli uomini, la forma silente. Le opere allineate per il pane.”

Una caratteristica fondamentale della megalopoli padana è quindi la sua immagine fortemente legata ancora al suo passato rurale. Di fatto, quando si parla di megalopoli si pensa subito a qualcosa di avveniristico, a paesaggi urbani di grattacieli, autostrade a più corsie, palazzi di vetrocemento, col cielo rombante di aerei ed elicotteri, cioè agli aspetti propri della modernità più avanzata, a forme urbane nuove, spregiudicate. Il pensiero va alle megalopoli americane. Niente di tutto questo nella megalopoli padana, ancora segnata dagli elementi del passato rurale, che si direbbero incancellabili, con i campanili e le torri medioevali che dominano i centri urbani, le belle cattedrali di mattoni, antichi e pregevoli monumenti che hanno fatto la storia dell'arte, case basse di periferia, con gli orti all'ombra di vecchi alberi, magari il gelso secolare sopravvissuto, vincoli e stradine che si inoltrano nei campi.

Ad esempio, nel centro di Mestre, che ormai ha il piglio e le dimensioni della grande città, ci sono case unifamiliari con l'orto, il vecchio fico, il piacere veneto dell'ombra e delle buone verdure prodotte con le proprie mani; e dappertutto sopravvivenze di vecchie case contadine entro il tessuto urbano e là dove esso si dirada ecco un paesaggio plasmato da un'utilità agraria, frammentato e come miniaturizzato, che va poco d'accordo col respiro ampio che suscita l'immagine di megalopoli. E' come se questa avesse calzato un territorio del passato, lasciandolo così com'era, aggiungendovi tuttavia il nuovo, rappresentato dall'alluvionamento urbanistico recente. Il quale peraltro non è riuscito ancora a sommergere del tutto il paesaggio preesistente, che affiora ovunque, così come dopo un'inondazione rimangono visibili le case, i campanili, gli alberi più alti, che indicano i margini dei campi, e l'incancellabile disegno del territorio, come fosse l'anima profonda, basilica, della megalopoli, o la duplicità della sua anima,

riconducibile alle primissime occupazioni umane.

Le permanenze del passato sono rappresentate in primo luogo dai centri urbani storici, i nuclei di edifici che sorgono intorno alle piazze e alle antiche cattedrali, con i nobili palazzi della borghesia che spesso ha fatto la storia delle antiche città. Le quali, rispetto all'alluvione edilizia che ha portato alla formazione della megalopoli, appaiono come isole, nuclei fondativi di un arcipelago che ha disseminato intorno a sé elementi minori ma importanti e rintracciabili nella campagna più vicine alle città, dove sorgono, umiliate magari da nuove edificazioni, vecchie residenze della borghesia cittadina, tracce di giardini, di parchi, con le corti ora abbandonate del mondo contadino del passato: immagini spesso desolanti, monumenti alla caducità del tempo e dei successi sociali, alla mutabilità dei giochi economici.

Superata questa cintura intorno alle città, isole del passato, l'alluvione ha sommerso paesaggi agrari da cui affiorano vecchie case e corti contadine, qualche residuo lembo di campagna, alberate che fiancheggiavano un tempo strade e viali, le chiese e i campanili dei paesi, emergenze antropiche nei paesaggi padani avvolti dalle nebbie invernali. Tutto questo in generale: richiami ad un passato sommerso dai capannoni industriali, dalle nuove edificazioni, nuove case, condomini, residences ecc., per cui anche se lo spazio non è edificato dappertutto, esso ormai dappertutto ha perso le valenze, le qualità che per le vecchie generazioni avevano gli spazi esterni ai centri abitati, divisi e diversificati per storia, paesaggi, condizioni ambientali, organizzazione produttiva ecc. Differenze che l'alluvionamento economico ed insediativo ha eliminato, lasciando solo dei lacerti.

142

La profondità storica degli elementi sopravvissuti all'alluvione è però ancora richiamata, all'occhio dell'osservatore attento, da particolari che un tempo segnalavano in maniera omogenea la varietà delle situazioni territoriali, per cui passando, ad esempio, dal Piemonte all'Emilia e al Veneto si vedeva cambiare il volto della terra e

rivelarsi luci, colori, linguaggi diversi.

Ad esempio, semplicemente passando dalla Lombardia all'Emilia, cioè scavalcando il Po, subito si coglievano e ancora in parte si colgono, sotto l'ondata di piena dei capannoni industriali e dei quartieri d'abitazione nuovi fatti di banali architetture, differenze riconducibili a tradizioni diverse e a particolari umori della terra, talora quasi inavvertibili eppure significative; ad esempio, il diverso colore dei laterizi di cui sono fatte le case, le torri, i castelli, i coppi dei tetti. Scuro, ferrigno il rosso dei laterizi della Lombardia, chiaro, rosa pallido che sfuma nel giallo la tinta dei laterizi dell'Emilia. Diversità che dipende dalle argille con cui sono fatti i laterizi, a loro volta dipendenti dai diversi apporti alluvionali delle Alpi e degli Appennini. Una differenza che rimanda a quei rapporti diretti fra attività umane e ambiente naturale che gli sviluppi recenti hanno obliterato, anche se non del tutto. Ma poi, superato il Po, ecco ancora la diversità delle architetture, delle case coloniche, delle campagne con gli usi diversi degli alberi, le diverse alberate, la maggior tendenza a creare scenografie sul lato dell'Emilia piuttosto che su quello lombardo, il fascino diverso delle strade cittadine porticate, delle piazze e degli antichi monumenti, insomma di tutti quegli elementi che oggi ci appaiono come relitti del passato, in qualche caso assunti e riconvertiti dalla modernità megalopolitana, in qualche altro emarginati o eccezionalmente mantenuti come sacre testimonianze, nei contesti urbani o rurali della megalopoli.

Ma poi, oltre questi elementi ricordati che rimandano al passato, emergenze non ancora sommerse dall'alluvione edificatoria più recente, quella che ha conferito una struttura megalopolitana allo spazio padano, che cosa si ritrova nel paesaggio? Per rispondere, percorriamo qualcuna delle strade su cui si impenna la struttura urbana della megalopoli: prendiamo ad esempio il percorso da Treviso a Vicenza, da Vicenza a Verona, da Verona a Brescia e a Milano, percorrendo non le autostrade, ma le storiche strade nazionali che seguono le più

antiche direttrici di collegamento tra una città e l'altra, le quali sono state brutalmente utilizzate come direttrici di espansione urbana, non come "corridoi urbani", "vie di città" capaci di attrarre vita urbana e dispensarla intorno a sé, tenendo lontane le infrastrutture più oppressive e funzionali (autostrade, industrie ecc.). Il richiamo, in proposito, può andare alla ciudad lineal di Soria y Mata o alla "città continua" di C.A. Doxiadis, ma con una funzione più di asse urbano che di via di traffico.

Oggi invece si presentano come arterie malate del corpo megalopolitano. Esse anzitutto sono sempre intasate di automezzi, invischiate dai traffici locali oltre che da quelli di raggio maggiore: ciò perché tutto si concentra intorno a queste arterie, attività industriali, aree residenziali, servizi ecc. Ed ecco a riprova di ciò quartieri di villini, sempre di architettura banale, residences condominiali, capannoni industriali, negozi per l'automobilista (gommisti, meccanici, carrozzieri, elettrauto), supermercati e ipermercati, edifici in vetrocemento di una modernità dozzinale dove si esibiscono i prodotti delle industrie locali, dai mobilifici ai piastrellifici e ai calzaturifici, dai magazzini dove si esibiscono prodotti dell'industria nazionale (dagli elettrodomestici alle motociclette ecc.) ai grandi negozi di abbigliamento, dagli autosaloni alle industrie dolciarie, e così via. Ma i modelli di urbanizzazione sono diversi, soprattutto passando dal Veneto alla Lombardia dove si trova, a nord di Milano ad esempio, il complesso residenziale concepito come blocco abitativo (copie di Milano Due) ai margini dei nuclei storici ancora centrati sulla chiesa parrocchiale e la vecchia piazza, il quartiere di villette tipo città-giardino, oltre ai vecchi assembramenti di condomini che rimandano agli anni sessanta e settanta. I rapporti delle aree residenziali con le piazze, i supermercati, gli impianti sportivi, la stazione ferroviaria o la linea del trasporto urbano sono vari.

Le tipologie urbanistiche che formano il tessuto insediativo della città diffusa nell'alta pianura lombarda sono state studiate nella ricerca sugli

sviluppi urbani recenti dell'area metropolitana milanese da S. Boeri, A. Lanzani e E. Marini, che ne hanno riconosciute diverse e tutte in generale con una loro logica che sintetizza persistenze tradizionali e nuove esigenze. A parte stanno le realizzazioni che recuperano le aree industriali dimesse, come nel territorio di Sesto San Giovanni, che sta diventando uno dei centri più nuovi dell'area metropolitana milanese, con i suoi slarghi, le sue architetture avveniristiche, il suo paesaggio che ha in larga parte cancellato le tracce della grigia e rugginosa città-fabbrica del passato. Da Company Town a New Town che guarda al futuro, anche se tutt'intorno alle nuove realtà succedono uno dopo l'altro i capannoni delle più diverse industrie.

Nel Veneto il nuovo paesaggio mostra più casualità, più ibridismo, segno di un'urbanistica meno matura, non ancora metabolizzata dall'organismo metropolitano, ancora in fase di crescita e di definizione.

.....Inserire immagine (recuperare da Turri).....

Bassano del Grappa con le sue espansioni recenti lungo la direttrice pedemontana e lungo l'asse meridiano della pianura, privilegiato dall'autostrada, secondo lo schema più semplice fatto proprio dai centri pedemontani, di sbocco vallivo; analogo è stato lo sviluppo degli altri centri del pedemonte veneto, da Schio a Tiene, da Marostica a Conegliano e Vittorio Veneto, posti al centro di una fascia di urbanizzazione diffusa, non meno impressionante di quella lombarda, che costituisce l'ala orientale della megalopoli.

Il capannone è il tipo di edificio che più si ripete, il leitmotiv di questa interminabile, inenarrabile sfilata che non si sa se più esibitoria che funzionale, ma che in ogni caso toglie alla vista i

retroscena campestri, le montagne prealpine, i colli, i castelli, i dati della memoria, dell'arte, i monumenti del passato. Solo piccolissimi varchi tra un edificio e l'altro consentono di gettare lo sguardo oltre la muraglia dei capannoni, che in Lombardia è non meno fitta che nel Veneto, non allietata dai numerosi Garden Center che vorrebbero offrire un richiamo a una passione per il paesaggio, il giardino o l'orto, che in realtà non si rendono visibili tra quelle interminabili muraglie e in ogni caso concepiti per il godimento privato nelle ville per ricchi, tipo holiwoodiano, situate più all'interno delle strade più trafficate. Ai due lati delle strade stazionano file ininterrotte di automobili, luccicanti sotto il sole, macchine che sembrano coleotteri marciti sotto la luce o bruchi deiettati da un dio insaziabile e mostruoso.

E anche se si decide di lasciare le intasate vie nazionali per imboccare, sulle stesse direttrici, l'autostrada, si resterà affranti dall'impossibilità di vedere il paesaggio, perché i capannoni industriali si moltiplicano lungo le maggiori arterie autostradali, come accade in una misura che ha qualcosa di ributtate e angoscioso, tra Brescia e Milano, dove i varchi in cui lo sguardo può infilarsi per rimirare l'incredibile Bergamo alta e i profili dei non lontani massicci prealpini (le Grigne, il Resegone, la Presolana ecc.) che avevano affascinato Leonardo da Vinci, sono rari e brevissimi, come ha mostrato uno studio della Regione Lombardia, peraltro colpevole per non aver provveduto ad impedire un simile disastro paesistico. Certo, in tutto questo c'è una logica, ma è di puro interesse economico e se questa è l'immagine che la Lombardia ambisce dare di sé, industriale, vitalistica, laboriosa e cementificata, si può anche lasciarle questo primato; ma i conti presto o tardi dovrà farli con altre istanze che finiscono sempre per esplodere nel giro di pochi decenni, tanta è la rapidità dei processi oggi.

D'altra parte l'automobilista in viaggio su quelle stesse autostrade non avrebbe certo il modo di guardarsi intorno, perché il traffico che le percorre non consente disattenzione tra sfilate

di autocarri, Tir che riempiono le due corsie, il correre indisciplinato degli automobilisti dalle macchine potenti o dalle macchine troppo lente, come se andare sull'autostrada fosse una corsa alla morte, una gimkana infernale, incredibile, eppure manifestazione stessa della vitalità della megalopoli, corpo sanguigno che ha bisogno, oggi, di queste vene portanti che, data la diversa funzione delle autostrade e delle ferrovie, collegano una città all'altra, un assemblamento di capannoni alla città, una città alla cittadina, questa ai più piccoli paesi e alle case sparse, la rete delle strade interconnessa alle grandi direttrici del corpo megalopolitano.

Intanto su questo fremente vivere della megalopoli, che non ha momenti di sosta, che non ha respiro, che non allenta a nessun'ora il traffico di autocarri, di autovetture, questo fiume ininterrotto di fragori, vi è poi lo sfondo, quanto è percettibile, della campagna e delle montagne lontane. L'eternità da una parte, l'accadimento dall'altra, la vita con i suoi mille effimeri episodi, avvenimenti. E allora si pensa che andando verso questi paesaggi appartati si possa trovare la quiete perduta. Ma è un'illusione, anche tra le campagne e nelle vallate si ritrovano i capannoni e il traffico lungo le strade che congiungono le direttrici pedemontane ai paesi e ai quartieri residenziali proliferati dappertutto. La tranquillità e il silenzio (un certo silenzio) si possono trovare soltanto nei giardinetti delle case isolate, le ville della ricca o media borghesia che hanno realizzato il sogno di vivere in campagna, nei paesi lontani dagli inferni urbani ma attrezzati come le città, con gli ipermercati, la piscina comunale, la palestra, i campi sportivi, il giardino pubblico per i quattro passi pomeridiani, i giochi dei bambini.

Ma questa è la città diffusa, che ha dilatato lo spazio urbano, ha riempito la pianura di edificazioni, con sprechi enormi di spazio, di verde, di silenzi. E che comporta il moltiplicarsi del traffico con la reticolarità degli insediamenti, la loro diffusione particolare che distanzia l'abitare dal lavorare; lo spazio pubblico dallo spazio privato. E crea veri e propri labirinti data la complessità

delle reti stradali, delle loro confluenze molteplici prima di arrivare alla centralità che interessa. Spesso vengono meno i riferimenti per muoversi nel labirinto: un tempo essi potevano essere rappresentati dai campanili dei paesi, ora invisibili dentro le quinte dei capannoni. I quali sorgono in aree industriali che si raggiungono lungo viali asfaltati che, per la loro stessa dimensione, si pensa che portino in un paese o in un centro urbano; si resta delusi poi quando si vede che il viale costituisce l'accesso all'area industriale; oltre la quale non c'è ancora il paese ma un'altra area industriale oppure un'area residenziale sorta tra i campi, assurda geografia della campagna urbanizzata, in realtà del territorio massacrato, dilacerato, che suscita scoramenti, delusioni in chi un tempo trovava nella campagna una sorpresa dopo l'altra, piccoli ma significativi episodi, come un'alberata, un fossato, una chiesuola o un'edicola votiva, riferimenti che diventavano elementi inscindibili di una geografia sentimentale. La domenica e nei giorni festivi questo paesaggio dei capannoni, intristisce nella solitudine, nell'abbandono, nel silenzio metafisico, irreali, come fosse l'immagine di un mondo vivo sino al giorno prima ed ora abbandonato dagli uomini fuggiti via per paura o per non vivere nell'angoscia che quei luoghi di lavoro suscitano appena si smette di lavorare.

....inserire immagine (.....recuperare da Turri)

L'espansione dei centri comunali dell'alta pianura lombarda lungo gli storici assi stradali che formano oggi linee continue di urbanizzazione. I capannoni industriali sono frammisti alle aree residenziali e l'insieme forma un tessuto a struttura quadrangolare tipico dell'alta pianura a nord di Milano. Tra un centro e l'altro si hanno aree o

paesaggi interstiziali: terre di tutti e di nessuno, non luoghi per eccellenza..

Spesso a sostituire il riferimento territoriale in passato costituito dal paese c'è oggi il supermercato o la città mercato, coagulo di vita nuova, non più all'ombra delle vecchie chiese, dei vecchi palazzi signorili, del vecchiume che, si dice, non serve più alle nuove generazioni, ma gli urbanisti. Spesso guardano poco dentro l'animo della gente, ai suoi vuoti, ai suoi smarrimenti, che sicuramente non si possono escludere in una fase di trasformazione come quella a cui stiamo assistendo. Il riferimento storico, d'altra parte, il sentimento del vivere in un humus lievitato attraverso il tempo costituirà sempre un'esigenza profonda dell'uomo, al di là di tutte le possibili libertà di scelta ubicative e residenziali che la città diffusa consente e che, secondo alcuni urbanisti, rappresenta la sua qualità migliore (P. Rigamonti).

Così intanto appare la megalopoli dal di dentro, risultato spontaneo, non ordinato secondo un disegno funzionale, un uso più efficiente dello spazio che la natura ha fornito alla Padania tra le Alpi e gli Appennini. Eppure, nonostante gli errori e gli orrori, la mancanza di stile, gli aspetti confusi di una società industriale che non ha saputo funzionalizzare per il meglio lo spazio in cui abita, la megalopoli funziona, vive, produce. Funziona perché nonostante le inefficienze del sistema stradale, autostradale e ferroviario la circolazione arteriosa non si ferma, ma soprattutto perché gli abitanti della megalopoli si sono adattati alle disfunzioni, alle brutture, alla mancanza di grazia e di ordine della megalopoli, alla morte sulle autostrade, ai sacrifici, alle angosce e ai vuoti imposti dalla città diffusa. Con pazienza o perché quello che ricevono dalla megalopoli è più di quanto potrebbero ricevere tornando indietro ad una vita diversa, al lavoro nei campi o nella fabbrica esigentissima, condizione che le vecchie generazioni ricordano ancora, data la rapidità con cui si è affermata la condizione megalopolitana. Le certezze di oggi sembrano più solide di quelle

di ieri e questo fa loro accettare i disagi di una vita che non ha più niente di rurale anche se non ha ancora realizzato l'urbanità a cui forse aspirerebbero.

Il bel paesaggio divorato dalla megalopoli

Gli sviluppi dell'urbanesimo che, a partire dalla formazione della megalopoli, hanno investito le campagne dell'alta pianura più prossime alle città, hanno fatto violenza in modi indisciplinati al paesaggio che, proprio in vicinanza dei centri urbani, era il più curato, il più segnato dal gusto di fare scenario, cancellando via via i suoi connotati più caratteristici. Si è usata spesso, in queste pagine, l'espressione metaforica di alluvione per dire del processo che ha sepolto il paesaggio ereditato, lasciando scoperti, cioè intatti, solo poche aree o pochi elementi, relitti di un passato che pure sino ad appena cinquant'anni fa aveva ancora sue piene giustificazioni.

Ma come è avvenuta l'obliterazione del paesaggio? Non certo per un disegno perseguito volutamente, ma come effetto di un mutato rapporto tra uomini e territorio, tra cultura e natura. Due modi di produzione e si può dire due diverse civiltà si sono scontrati e la civiltà di ieri, che inseguiva come risultato finale del produrre la bellezza e un certo ordine misurabile nel paesaggio, è stata scardinata da quella d'oggi. Si parla di bellezza sapendo come essa sia relativa; ma sicuramente se c'era un paesaggio che la esprimeva, era quello veneto, così come la esprimeva quello toscano in modi quasi analoghi (accomunati nei giudizi di E. Sereni, che in proposito ha parlato di «bel paesaggio»): risultato di una cultura elaborata da Venezia, fondata sulla ricchezza economica finalizzata ovviamente alla produzione, ma che non escludeva il perseguimento della bellezza, dell'opera che desse piacere e soddisfazione allo sguardo (come testimoniato dagli scritti di grandi personaggi della vita veneziana dei secoli passati, non solo da artisti e architetti come Palladio, ma anche da quelli che oggi si chiamerebbero imprenditori): ciò sia che si trattas-

se di un dipinto, sia di un'architettura, sia di un contesto territoriale, cioè di un paesaggio.

Questo non è certo negli ideali dei costruttori della megalopoli, che nasce da altre istanze dell'uomo, quelle di produrre per consumare, per crearsi paradisi artificiali, o per eliminare, magari soltanto fittiziamente, le vecchie discriminazioni tra signori e contadini, tra cittadini e campagnoli su cui si reggeva la società creatrice di bellezza. Megalopoli è una città di eguali? No di certo, anzi accoglie anche più diversità (magari più celate) di quante ne accogliesse forse il mondo della bellezza passato; ma per realizzarsi ha dovuto obbedire a istanze di funzionalità, e di ordine del tutto nuove rispetto alla passata società di pochi, della bellezza per pochi. Ma com'era il paesaggio distrutto dalla megalopoli? E come è stato ricreato?

Il territorio veneto come teatro

Il territorio veneto si sviluppa a forma di teatro intorno alla ingolfatura adriatica. All'interno e in alto stanno i massicci dolomitici, più in basso, verso sud, si elevano le Prealpi calcaree e gli altipiani che dominano da vicino la fascia delle colline e l'alta pianura; a sud di questa infine si stende la bassa pianura che termina al mare con le lagune, le orlature costiere e le terre emergenti dall'acqua. Le lagune formano il proscenio del teatro territorio veneto e qui sta Venezia, protagonista prima, in senso metaforico, perno principale e massimo riferimento simbolico della geografia regionale.

Questa visione del territorio veneto come teatro, come spazio che guarda a Venezia e alle sue rappresentazioni, al suo mare e alla sua laguna, l'hanno avuta allo stesso modo diversi visitatori e descrittori del Veneto. Tutti hanno avvertito la centralità di Venezia; polo organizzatore della percezione territoriale, oltre che naturale punto di convergenza dell'intera geografia veneta. Goethe, in viaggio da Vicenza a Padova e a Venezia, scrive nella sua sosta a Padova:

dall'osservatorio ho potuto abbracciare con lo

sguardo la splendida posizione della città: verso nord le montagne del Tirolo coperte di neve, a metà nascoste dalle nuvole e alle quali, a nord-ovest, si annodano le montagne vicentine e, verso ovest, più vicino, le montagne d'Este, di cui si possono vedere chiaramente le forme e la profondità. Verso sud-est si vede un mare di verzura senza alcuna traccia di colline. Gli alberi, i boschetti, le piantagioni si toccano tra loro e case bianche innumerevoli, ville, chiese si intravedono in mezzo al fogliame. All'orizzonte ho visto distintamente il campanile di San Marco di Venezia.

Capovolgendo la visuale lo stesso Goethe, giunto a Venezia, salirà sul campanile di San Marco per vedere ciò che da lassù si può abbracciare verso terra e la laguna. Lo faranno allo stesso modo anche altri viaggiatori e lo fece nel Settecento Charles De Brosses, che racconta di scorgere «comodamente tutta l'estensione di Venezia, le isole e i villaggi in mezzo al mare che le fanno corona, le case che coprono la laguna e tutta la costa d'Italia, da Comacchio sino a Treviso, il Friuli e le Alpi...».

Queste ed altre descrizioni dei viaggiatori stranieri ci ricordano quanto ampie, panoramiche, siano le visuali da cui si può guardare il Veneto e come sia possibile percepirlo nella sua unità, anche se si tratta di una regione dagli ambienti molto diversi, dai paesaggi mutevoli passando da una parte all'altra. E' l'unità che deriva dalla sua stessa configurazione vitale, dalla complementarità indissociabile di montagne, colline, pianura e coste, dalla presenza dei fiumi che bagnano e legano insieme questi ambienti, questi diversi «gradini» del teatro veneto.

Se poi a questa unità geografica di base naturale si aggiunge quella di formazione storico - culturale legata a Venezia, la percezione unificante diventa anche più piena. Dappertutto nel Veneto si avverte il segno della «venezianizzazione», cioè di una presenza della cultura elaborata a Venezia e trasmessa da Venezia, insieme con i suoi concreti interessi di dominio economico, all'intero territorio veneto. Unifica-

zione storico - culturale, risultato di un processo di dominazione durato quattro cinque secoli, nel corso dei quali Venezia propone forme di vita, di organizzazione territoriale e di cultura in stretta connessione con il suo entroterra, dove accumula esperienze nuove, terrigene, alpine e padane - alpine, diverse da quelle desunte dalla sua avventura marittima e mercantile tra XI e XIV secolo.

Di certo il Veneto non si identifica solo con Venezia e con il ruolo che essa ha giocato nella regione, ma sicuramente ancora oggi le eredità lasciate del dominio lagunare costituiscono il dato unificante più incisivo, il suo primo marchio d'identità, anche se ormai il Veneto ha voltato le spalle a Venezia, alla sua città matrice, proponendo una cultura e un'organizzazione del territorio che, ben riflessa nel paesaggio d'oggi, sommerso dal marasma edilizio e industriale, ha rotto i legami con il passato, con la splendida e singolare civiltà veneta, il suo rapporto con la laguna e la città che la accoglie.

La diversità veneta

Riconosciuto che nella geografia dell'Italia del Nord il Veneto (e l'interno Nord-Est, per usare una denominazione entrata nel linguaggio di politici ed economisti) è qualcosa di diverso, occorre chiedersi se questa diversità ha ancora ragione di essere richiamata e rivendicata come hanno fatto quei pochi movimentisti del secessionismo che nel 1998 hanno dato la scalata al campanile di San Marco, supremo vertice simbolico del Veneto, per attirare l'attenzione sul loro problema. Era velleitarismo di pochi esaltati o manifestazione giustificata da solide ragioni politiche ed economiche? Si può rispondere in diverso modo, ma è certo che la protesta del Nord-Est nasce dai successi di una economia, fondata sulla piccola impresa, poco disposta a rendere conto allo stato, ritenuto latitante nel risolvere i problemi di uno sviluppo che è stato libero, esaltato, e perciò stesso poco attento alle istanze sociali, culturali e territoriali. Si ponevano problemi di traffico? Si denunciavano carenze nei campi della vita

sociale? Inefficienze nelle strutture pubbliche? Sempre si è scaricata la colpa sullo stato, che sarà pure poco presente ed incapace, ma la prima causa di tutto non sarà da attribuire alla società locale e ai suoi amministratori, che hanno voluto quel tipo di sviluppo, con una sorta di sacra intangibilità per la piccola impresa, la sua autonomia, la sua libertà? Se poi si analizzano i disastri territoriali subiti dal Veneto, risulta che proprio da questo tipo di sviluppo, avido e anarchico, insensibile ai beni collettivi, sono derivati i colpi mortali che hanno sfigurato il paesaggio. Questa protesta politica, sfociata poi nei movimenti di stampo leghista, tuttavia nasce su un terreno fortemente impregnato di nutrimenti culturali, storici, territoriali che danno al Veneto una collocazione, nell'Italia settentrionale, diversa, unica, come una regione a sé stante e in associabile alle altre. Il distacco dalla Lega di una frangia consistente del movimento ne è, attualmente, il segno. Però non si riesce a vedere nella situazione d'oggi una luce, una guida o, come ha denunciato Vittorio Foa, una credibile rappresentanza politica alle aspirazioni regionali. Il fatto che il recente processo di sviluppo abbia inciso in modo tanto distruttivo sul tessuto sociale, culturale e territoriale della regione vorrà pur dire qualcosa. Questo poi appare tanto più grave se si pensa che i veneti avevano in passato una consapevolezza così piena e diffusa della propria specificità, un senso così spiccato dalla propria appartenenza territoriale (l'Ortsgezogenheit), da essere considerato uno dei fattori della bellezza e del fascino della regione.

Guido Piovene aveva scritto che

il piacere di estetizzarsi in nessun'altra regione si spinge oltre come nel Veneto. Questa regione porta dentro di sé un narcisismo, per usare un gergo corrente, una voluttà perpetua di guardarsi allo specchio, una felicità nel suo pittoresco, una delizia nel fare teatro di sé e della propria condizione, che la distraggono dalla spinta per il mutamento e l'affezionano al suo stato. I veneti si compiacciono di dare spet-

tacolo.

Considerazioni che risalgono agli inizi degli anni sessanta e che perciò fanno riflettere sulla rapidità dello stravolgimento, come un processo avvenuto fuori da ogni controllo.

L'estenuazione della bellezza passata

D'altra parte il paesaggio della bellezza era stato costruito in tempi e in modi conservativi molto al di là della loro motivazione storica, quando tutt'intorno la vita e l'economia erano ormai cambiate. Esso aveva così il fascino della decadenza, quel fascino sottile che suscitavano le ville nelle campagne, già fattori primari di produzione, dove si è continuato per qualche secolo ancora a celebrare riti ormai scomparsi dappertutto. E il ricordo, negli anni sessanta, era quello di mondi immalinconiti, insalvabili, tristissimi di fronte alla crescita volgare ma dominata dalle nuove certezze dei capannoni industriali.

Si riconosce alle ville signorili che dominavano nelle campagne il ruolo di iconemi fondamentali del paesaggio veneto, sia come fattori di organizzazione territoriale e di produzione, sia come riferimenti simbolici e identitari del modo dominato da Venezia. Di fatto la Serenissima per annettersi la Terraferma e valorizzarla si valse dell'iniziativa delle sue classi dominanti, il ceto nobiliare, che delle ville fece non solo i centri portanti del sistema produttivo ma anche il proprio status symbol.

Quale ruolo abbiano avuto le ville è detto semplicemente da un dato: alla metà del Settecento oltre il 50% della terra era in mano ai nobili, che l'avevano strappata alle comunità locali con una politica fatta spesso di durezza e di battaglie legali spietate. Ora, se si tiene conto che gli ambienti di montagna, che rappresentano quasi la metà della superficie territoriale veneta, erano rimasti in mano alle comunità locali, meglio radicate e più capaci di sfruttarne le risorse, ne consegue che gran parte del Veneto agricolo, il più adatto all'agricoltura, quindi il Veneto che produceva ricchezza, era di proprietà urbana

signorile. E questo ha pur voluto dire qualcosa sul piano della formazione sociale, della stessa cultura. Una cultura interamente in mano ai nobili, coltivata nei salotti cittadini, nelle accademie, nei giardini delle ville, dove i signori si ritrovavano nei lunghi pomeriggi settembrini, con l'odore dei mosti che dalle tinassare giungevano sin nei nobili palazzi. Mentre dal fondo dei broli i mezzadri e i dipendenti spiavano quei riti, quei privilegi, quegli ozi a loro negati.

Il riscatto dei «polentoni»

Forse la cultura veneta alla ricerca delle motivazioni che hanno portato alle condizioni d'oggi e alla distruzione del paesaggio ha sempre trascurato questo fatto fondamentale, questa conoscenza di uno iato sociale sofferto, sopportato, ma capace anche, ad un certo punto, di trasformarsi in nemesi, in voglia formidabile di riscatto: questo è stato poi uno dei grandi motori che hanno portato negli anni sessanta e settanta allo sconvolgimento del Veneto rurale, alla nascita dei capannoni e al «miracolo» che ha contagiato l'interno Nord-Est. Ai cui protagonisti non è importato nulla delle ville dei signori, di tutelarne la bellezza, perché ad esse si legavano piuttosto i ricordi di anni duri, di umiliazione sofferte, di miserie e di fame che si placava con polenta e poco companatico, infatti da semplice graschia.

Del mondo delle ville sono rimasti solo dei la-certi. Già essi fanno capire quale fosse la bellezza che si poteva percepire un tempo intorno alle ville, la soavità delle atmosfere, la ruralità piena, fatta di silenzi, rotti dai richiami dei contadini nei campi, dalle ciàcole e dai giochi amorosi delle contessine nei giardini: una bellezza che smoriva in un mondo che era sempre un prolungamento nel tempo del vivere il passato. Certamente il Veneto non era solo il mondo delle ville e dei loro broli, con il paesaggio agrario ordinato sui fondali delle colline e delle prealpi innestate; c'era anche il Veneto medievale su cui il rinascimento si era innestato: il Veneto dei castelli, delle cittadine medievali, circondate da mura, testimonianze di organizzazioni imper-

niare su territori urbanizzati, di base comunale. La città era stata la forza organizzatrice delle regione come più tardi, con Venezia, diventerà il centro pulsante della conquista delle campagne e della loro valorizzazione, con la mediazione del ceto nobiliare. Ad essa si deve la prima organizzazione delle campagne con il loro tessuto di corti, di piccoli borghi dominati da torri e caseforti, di contrade, di castelli, la rete delle strade secondarie che immettono nelle strade principali, il cui tracciato segue quello romano, le chiesette romaniche oggi fiancheggiate da cipressi, le pendici collinari o vallive roncate, sistemate con ciglioni o muri a secco, i colli disboscati che fanno vedere la magrezza dei suoli calcarei, le mulattiere che dal piano portano in montagna, vecchie direttrici di transumanza dove possano ancor oggi gli ovini accanto alle «transumanze» dei villeggianti in automobile, le sacre fonti nelle conche collinari, le edicole votive con qualche albero antico accanto, cresciuto secoli fa dove c'era stato un altro albero antico piantato magari nel Medioevo.

Ma questo Veneto medievale riviveva in quello della Repubblica, senza soluzione di continuità, come se la regione e il suo paesaggio derivassero da una cumulazione secolare di interventi fatti sempre nel segno di un quid, un Genius loci ispirato dal teatro naturale, da quella successione di rilievi intorno alla laguna, con le luci speciali, le nuvole speciali, le aperture verso un Oriente che univa insieme misteri asiatici, classicità ellenica (non solo le ville palladiane ma anche le chiese parrocchiali come Partenoni sui colli) e attivismi marinari adriatici.

Se il Veneto è questo delineatosi attraverso un radicamento culturale legato alle eredità medievali e al dominio signorile, bisogna riconoscere che debole è stata l'attivazione urbana in senso moderno. Difatti Venezia per tutto il periodo in cui ha dominato assunse tutte le principali funzioni urbane; fece quello che aveva fatto Milano nel cuore della Padania, con la differenza che poi la città lagunare si trovò spiazzata, con i limiti impliciti nella sua situazione territoriale, nei confronti del mondo nuovo, industriale,



che avanzava. Al tempo stesso la sua politica monocentrica e centripeta (Venezia, come si è detto al principio, protagonista unica del grande teatro veneto) lasciò poco spazio alle città della terraferma, verso le quali praticò una sorta di politica anti-urbana, che nel XIX e nel XX secolo si espresse nel policentrismo della regione, con tante città belle ma deboli, poco preparate a raccogliere la sfida dei tempi nuovi.

Benché forse non si possa parlare di una politica dissipatoria della classe signorile, è anche vero che la bellezza delle città venete deriva dalla loro funzione di vetrine nelle quali la nobiltà spendeva i redditi ricavati nelle campagne, esibendoli nei nobili palazzi che fiancheggiavano le principali vie cittadine, a partire da Canal Grande a Venezia sino a corso Palladio a Vicenza, corso Cavour a Verona, via XX Settembre a Conegliano e così via.

Ma alla bellezza delle città corrispondeva allo stesso modo quella delle campagne, perché lo spirito che muoveva la cultura dei signori, anche se non tutti impegnati nello stesso modo, era quella di far produrre i campi attraverso un uso sapiente delle conoscenze agrarie alla cui crescita attendevano esperti prestigiosi e molti degli stessi nobili, appassionati e attenti gestori delle loro possessioni. A questa valorizzazione delle campagne contribuisce la stessa Serenissima, con la sua politica di controllo territoriale, perseguita con l'istituzione tra l'altro di appositi magistrati (alle Acque, ai Boschi, ai Beni Inculti ecc.) funzionale all'insediamento e alla produzione agricola. E poiché la fase in cui Venezia attua queste iniziative, il XV e il XVI secolo, registra un notevole incremento demografico, il territorio si riempie ulteriormente di uomini e si frammenta, si miniaturizza, grazie a tanti interventi particolari, legati agli appoderamenti (gestiti a «lavorenzia» nell'alta pianura e in collina, ad affittanza nella bassa pianura) delle terre di proprietà nobiliare.

Quanto fosse ben costruito il paesaggio agrario veneto dei secoli passati può essere rilevato da questa annotazione di Charles De Brosses che, in viaggio sulle strade del Veneto, scriveva

(siamo nel Settecento):

Non sono ancora tanto sensibile al piacere che possono dare le belle cose della città, quanto a quello che procura lo spettacolo della campagna in questo incantevole paese. La terra che si estende tra Vicenza e Padova vale forse da sola tutto il viaggio in Italia; soprattutto per la bellezza delle vigne che si arrampicano sugli alberi, di cui ricoprono tutti i rami, dopo di che, ricadendo, incontrano altri tralci delle viti che scendono dall'albero vicino, e con queste vengono legate in modo da formare, da un albero all'altro, festoni carichi di foglie di frutta. Tutta la strada è ornata in questo modo di alberi piantati a scacchiera o a diagonale. Non esiste scena più bella o meglio ornata di una simile campagna.

Oggi al posto di quei vigneti vistosi, belli a vedersi ma poco produttivi, ci sono quelli non meno appariscenti che, tra Verona, Soave e Vicenza, sono coltivati meccanicamente secondo un ordine che può forse piacere ad un viaggiatore che «vola» sull'autostrada non meno di quanto nel Settecento piaceva a De Brosses l'ordine dei vecchi vigneti. Il cui fascino nasceva forse da una acquisita predisposizione dei coltivatori a creare scenografia, con lo stesso gusto e la stessa consapevolezza che ispirava uno dei maggiori costruttori del paesaggio veneto. Rileggiamo quanto scriveva Andrea Palladio sul suo progetto relativo alla Rotonda, da edificarsi sulle pendici dei colli Berici, presso Vicenza:

Il sito è degli ameni e dilettevoli che si possano ritrovare, perché è sopra un monticello di ascesa facilissima et da una parte bagnato dal Bacchiglione e dall'altra circondato da altri amenissimi colli che rendono l'aspetto di un molto grande teatro, et sono tutti coltivati et abbondanti di frutti eccellentissimi e di buonissime viti; onde perché goda da ogni parte di bellissime viste delle quali alcune sono terminate, alcune più lontane et altre che terminano con l'orizzonte, vi sono state fatte le loggie in tutte e



quattro le faccie...

Il difficile ingresso dell'industria

Il paesaggio delle ville comincia ad essere eroso dall'industrializzazione, che si propone secondo ideali e finalità del tutto diversi da quelli che muoveva l'imprenditorialità dei nobili d'ancien régime, molto tardi nel Veneto. Le attività pre-industriali non erano mancate nel Veneto e nella stessa laguna di Venezia operavano laboratori importanti che facevano della città lagunare un centro di lavorazioni manifatturiere di primo rango sino a tutto il Settecento, per non parlare della cantieristica.

Ma la fabbrica cominciò ad apparire soltanto nella prima metà dell'Ottocento durante il Regno Lombardo – Veneto, quando nelle vali vicentine ricche di acque (alimentate dalle alte piovosità della sovrastanti montagne: "Recoaro bocal de Dio") sorsero, in luogo dei piccoli laboratori tessili e delle filande, i primi stabilimenti per la lavorazione della lana, su iniziativa di coraggiosi imprenditori locali. Valdagno e Schio diventano i centri dell'industria veneta, che godeva per il resto di modeste iniziative, prevalentemente collegate all'agricoltura (filande, oleifici, molini, distillerie).

Nello stesso periodo si elevarono ancora, sensibilmente, gli indici di sviluppo demografico. A sollievo di tale crescita ben poco poteva l'agricoltura, soggetta da un lato al forte frazionamento delle proprietà familiari nelle zone collinari e in montagna, dall'altro alla povera intraprendenza del ceto possidente nelle zone di pianura, che partivano per la presenza di un bracciantato senza terra in esubero. Un qualche sollievo alla difficile situazione era offerto dalla bachicoltura, ma il quadro socio – economico era tra i più depressi.

Il passaggio dalla Repubblica Veneta ai poteri esterni (prima il dominio napoleonico, poi ancora quello asburgico, infine il regno dei Savoia) avvenne in un quadro di ulteriore impoverimento. Esso fu accompagnato alla decadenza di numerose famiglie dell'ancien régime, alcune delle quali rivitalizzate da matrimoni con il ceto

borghese in fase di potenziamento grazie alle imprese economiche nuove che offrivano occasioni favorevoli a imprenditori, professionisti, commercianti.

L'annessione del Veneto allo stato italiano, nel 1866, anziché dare sollievo alla stremata situazione aggravò i problemi, anche perché lo sviluppo economico messo in moto dal processo di industrializzazione privilegiò il Triangolo occidentale padano, rispetto al quale la regione si trovò emarginata e privata di iniziative capaci di rilanciarne l'economia, troppo debole per sopperire alle richieste di una popolazione ormai fortemente cresciuta. Il Veneto divenne la regione dei "polentoni", il profondo Nord d'Italia, povero e problematico, terra di emigranti.

Alla fine del secolo si ebbe una prima importante iniziativa favorita dallo stato che valorizzava la marittimità di Venezia, cercando di riattivarne le funzioni ormai defunte, facendone un polo industriale. Il progetto, dovuto ai privati, che in certo modo rappresentavano l'eredità del ceto nobile d'epoca veneta, trovava l'appoggio dello stato, presente ora in tutte le iniziative che miravano a far decollare industrialmente il paese. Ma inizialmente esso fu concepito in funzione dell'economia nazionale e recò limitati benefici all'economia veneta. Questa ne risentì positivamente più tardi.

Cominciò così il processo di trasformazione della regione e la sommersione delle eredità dei secoli anteriori, il segno mirabile della "venezianizzazione" e del sistema produttivo che di essa era il portato nelle campagne. Venezia e i poteri urbani locali non avevano più la forza di imporre i propri disegni, ma prevalevano le scelte dettate dallo stato nazionale, delle sue politiche poco attente alle istanze locali. Il rapporto dell'abitante con il proprio territorio perde ogni marchio di autonomia e non viene neanche più rispettata la tradizione che quel rapporto aveva esaltato nei secoli precedenti in modi straordinari. Le tracce della prima industrializzazione si trovano oggi nelle brevi espansioni urbane legate alle stazioni ferroviarie delle città, in qualche fabbrica impiantata da

imprenditori stranieri o da qualche proprietario terriero convertitosi alla nuova imprenditorialità, nelle villette liberty nei luoghi di villeggiatura o nei paesi accanto alle vecchie ville signorili in decadenza.

Dalla villa veneta al capannone industriale

Il processo di sommersione del paesaggio veneto assume poi andamenti nuovi ed incontrollati nella seconda metà del Novecento, quando la Grande Trasformazione investe in forme peculiari e via via più massicce il territorio regionale. Il Veneto è anzi una delle regioni più interessate dal cosiddetto “miracolo italiano”, fondato sul successo della piccola industria che, secondo le direttive della politica democristiana, giustizialista, insieme cattolica e olivetiana, mira a favorire in ogni centro la nascita di piccole industrie, sul solco di vecchie tradizioni artigianali: industrie che andavano a sostituire tutte quelle richieste che il mondo contadino un tempo risolveva in modi autarchici (si pensi ad esempio al pollo allevato nel cortile di casa che andava sostituito con il pollo d'allevamento, o il focolare che funzionava con la legna del campo e che ora si poteva sostituire con il forno a gas liquido ecc.) e che l'industria doveva ora rimpiazzare con i propri prodotti. E poi la concezione stessa del consumo, con i mobili di casa che un tempo passavano di padre in figlio e che ora, con il disgregarsi della famiglia patriarcale e l'emancipazione dei giovani che andavano nelle città a lavorare, induceva una attivazione del mercato di tutto ciò che serviva alla casa; e poi la motocicletta per andare al lavoro e poi la Seicento ecc. Il processo seguiva quello dell'abbandono dei campi, sia da parte del salariato delle basse sia del piccolo coltivatore nell'alta collina, entrambi attratti nelle periferie urbane e nei centri dove nascevano o proliferavano le piccole imprese, molte delle quali sorte per iniziative di ex mezzadri o comunque di uomini di estrazione contadina, che non potevano non covare risentimento e una voglia di riscatto in un ambiente, come quello veneto, fino allora dominato dai signori, dai cittadini. Un risentimento

peraltro che non si espresse mai in forme sovversive, un po' perché è mancata nel Veneto industriale la grande fabbrica amalgamatrice di sovversivismi, un po' perché la parrocchia ha sempre funzionato da alternativa alla villa signorile in quanto polarità aggregatrice nelle campagne venete.

Lo sviluppo industriale è stato favorito dalla politica nazionale, anzitutto con l'attivazione del polo industriale di Porto Marghera, che attrasse manodopera dalle campagne, trasformando mezzadri in operai (si è parlato in proposito di metal - mezzadri), e fornendo energia nuova alle nascenti industrie, che potevano sorgere disgiunte dalle fonti energetiche, alla cui geografia erano vincolate le imprese del passato. Da ciò l'industria diffusa, il capannone o l'area industriale all'ombra di ogni campanile, con concentrazione dei capannoni nei distretti in cui l'emulazione e i fattori di contiguità favorivano la nascita di imprese omologhe o indotte. L'industrializzazione diffusa ha privilegiato, anche qui come in Lombardia, l'alta pianura e i pedemonti, sia perché vi si trovava la maggiore concentrazione di popolazione liberata dalle campagne e dalle aree montuose vicine, sia perché era la fascia dove più fitti erano i centri urbani e dove il minor peso era l'economia agricola. Lungo le storiche vie di collegamento tra un centro e l'altro si sono venute costituendo urbanizzazioni lineari continue, descritte nelle pagine precedenti, che soprattutto lungo il pedemonte delle colline, come quelle teneramente dipinte da Cima da Conegliano, tra Asolo e Marostica, impediscono ormai di vedere un paesaggio che era tra i più belli e spettacolari d'Italia.

I nuovi modelli di produzione e di uso del territorio si sono imposti escludendo ogni tutela del paesaggio – in quanto immagine di una precisa identità regionale – e facendo sentire come vecchio e obsoleto il paesaggio della civiltà rurale, la civiltà dei signori e delle ville, guardate senza rimpianti se non dai residui signori e dagli uomini di cultura (non solo italiani, come il caso di un noto studioso inglese, D. Cosgro-

ve, autore di recente di un brillante studio dedicato al mondo delle ville palladiane) che non finiscono ancor oggi di apprezzare l'originalità e il fascino di quelle testimonianze di un mondo intonato alla bellezza.

Le ville che erano state le centralità del paesaggio veneto del passato ora sono state sostituite dal capannone, la nuova centralità che conta. Questo è veramente l'iconema ricorrente, il leit motiv su cui può fondarsi ogni possibile lettura del paesaggio d'oggi. Lo si incontra dappertutto, anche nei più riposti angoli delle campagne: luogo di produzione, magazzino, supermercato, fabbrica, esso è manifestazione di successo, presenza sul territorio di una impresa riuscita, anche se di modeste dimensioni; architettura banale, orribile spesso e di forte visibilità, la cui tristezza la si coglie soprattutto nei giorni festivi, quando le aree industriali si svuotano, assumendo una fissità surreale, come una sospensione della vita e del tempo, luoghi mortuari, senza bambini, destinati solo ai grandi, impegnati nella produzione, con i loro linguaggi specializzati, l'input, l'economia di scala, le esternalità, la redditività, l'ammortamento, i costi, i conti di cassa, il sito Internet ecc.

E poi ecco un altro iconema, che dà corpo alla megalopoli, alla città continua e alla ruralità distrutta: la villetta poco fuori il paese, con il giardinetto accanto, il cane lupo (o il pitbull) di guardia, la Mercedes che staziona sui vialetti d'accesso, la vetrata del salotto, l'antenna parabolica, il silenzio ammantato dal rumore del traffico della non lontana autostrada o della nazionale.

Ed ancora un iconema megalopolitano: il condominio vicino al centro del paese, nel nuovo quartiere residenziale cresciuto come di colpo, così come tante edificazioni nel paesaggio veneto: condomini plurifamiliari, dove gli inquilini si conoscono appena, solo per via dei figli che frequentano le stesse scuole, ciò che fa incontrare le madri (non i padri, impegnati nell'area industriale tutto il santo giorno), con la macchina personale sottocasa, di solito il grosso fuoristrada, per andare al supermercato vicino o

al centro del paese (ma che vita è mai questa diranno un certo giorno: i figli, la casa, il supermercato, il lavoro, la scuola, la vacanza a Jesolo o a Carole, lo sci in montagna durante le vacanze di natale, e così via: il Veneto di oggi).

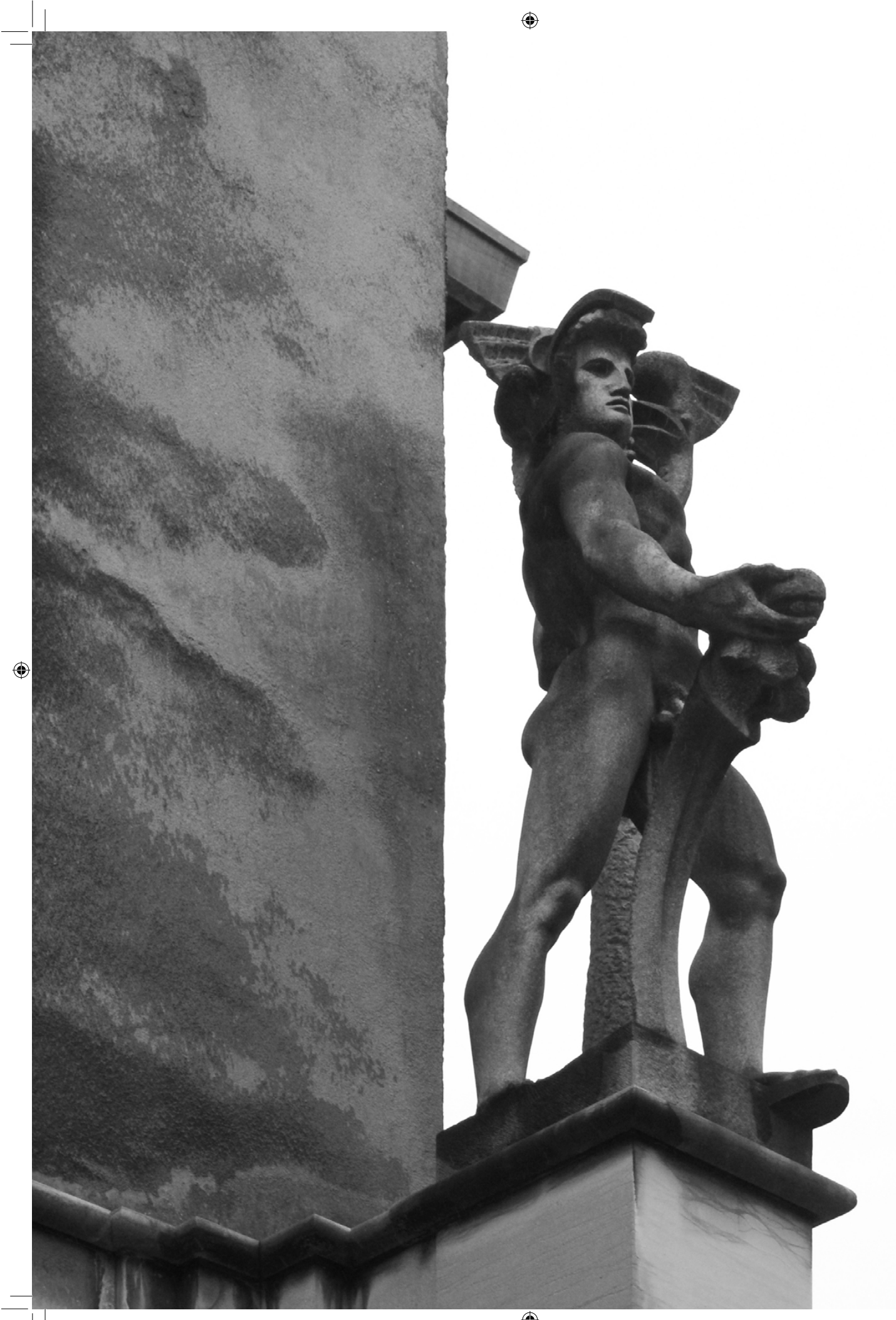
Ultimo iconema le ville abbandonate dei secoli passati in abbandono, a cui è difficile mettere mano, perché costa ogni restauro e poi non sono comode, come è comoda, secondo i modi di vivere d'oggi, la villetta nuova; quando non interviene l'industriale che vuole accrescere il suo prestigio acquistandola e rimettendola in sesto per le esigenze del vivere d'oggi, con le porte e le finestre dalle porte e gli infissi industriali, i marmi lustrati, gli intonachi che danno un aspetto nuovo, non più fatiscente, ai vecchi muri, i bagni di lusso al posto dei cessi minuscoli, i cortili con le chaies – longues per abbronzarsi al sole.

E poi le case contadine isolate nei campi, solitarie e abbandonate: un abbandono che dà il senso di uno svuotamento del territorio per ricomporlo in senso urbano da un'altra parte. Ma questa è storia della megalopoli padana, non più del Veneto semplicemente. Un paesaggio che più che brutto e noioso, irritante nella sua ripetitività, senza sorprese, con il suo traffico intasato sulle sue strade principali, la macchina come elemento onnipresente, onnivoro, insopportabile. Fortuna del Veneto che c'è ancora la luce della laguna, ci sono i profili delle colline e degli altipiani prealpini, il silenzio delle chiese e dei musei: la bellezza che la megalopoli può custodire al di sopra e al di fuori delle sue sterminate mortuarie edificazioni.





Bibliografia essenziale dei Proto



bibliografia essenziale dei Proto

Ulderico Bernardi

U. BERNARDI, *Veneti negli Stati Uniti d'America*, Ravenna, 2008

U. BERNARDI, *Il lungo viaggio, dalle terre venete alla selva brasiliana*, Treviso, 2007

U. BERNARDI, *Il buon governo delle cose che si mangiano, gastronomia e pluralità delle culture*, Milano, 2006

U. BERNARDI, *Il profumo delle tavole, tradizione e cucina nelle Venezie*, Treviso, 2006

U. BERNARDI, *Il divenire dell'identità veneta: Agropolis*, in AA. VV., *Ripensare il Veneto*, Regione del Veneto, 2006, pp.7 – 14 (con M. Favero); *L'identità reale: l'eredità della civiltà popolare nella città diffusa*, Ibid., pp. 205 – 222.

U. BERNARDI, *Del Viaggiare, turismi e culture*, Milano, 2006 (3.a ed.)

U. BERNARDI, *Veneti*, Treviso, 2005

U. BERNARDI, *Culture e integrazione, uniti dalle diversità*, Milano, 2004

U. BERNARDI, *La festa delle vigne, il vino: storia, riti, poesia*, Treviso, 2003

U. BERNARDI, *Addio patria, emigranti dal Nordest*, Pordenone, 2002

U. BERNARDI, *La piccola città sul fiume*, Treviso, 2002

Ferruccio Bresolin

F. BRESOLIN, "L'innovazione finanziaria a servizio della pubblica amministrazione: il Project Financing" sta in "Amministrare Studi di Fattibilità e Project Financing – nuovi strumenti per programmare e sostenere lo sviluppo" a cura di Franco Borsello, Marsilio Editori, Venezia 2003

F. BRESOLIN, a cura di, "L'UEM, L'Euro e l'ampliamento dell'Unione Europea", Profili economici n.15, a cura di Ferruccio Bresolin e Quirino Biscaro, CCIAA, Treviso 2003

F. BRESOLIN, "Investimenti, ricerca e innovazione in Veneto. Uno studio su un campione di imprese" sta in "Economia e società regionale", Franco Angeli, Milano 2002

F. BRESOLIN, "Struttura finanziaria e politiche del credito per le piccole imprese", sta in "Economia e società regionale", Franco Angeli, Milano 2000

F. BRESOLIN, "Produzione e produttività nel Veneto: sostenibilità di un modello di crescita "estensivo" , Unione Regionale delle Camere di Commercio del Veneto, 2000

F. BRESOLIN, "L'autostrada di Alemagna. Attualità e prospettive - Il completamento dell'autostrada di Alemagna come politica di razionalizzazione del sistema dei trasporti dell'Europa Centrale e del Triveneto" (in collaborazione con Michele Zanette), Società per l'Autostrada di Alemagna, Venezia, 1995

F. BRESOLIN, "Programmazione per fattori e programmazione di bilancio" Atti del convegno su "Politiche di bilancio e autonomie" Università di Messina 1997

F. BRESOLIN, "Problematiche di internazionalizzazione dei distretti industriali della Provincia di Treviso" (in collaborazione con Q. Biscaro), Profili Economici num. 12, Camera di Commercio Industria Artigianato Agricoltura di Treviso, dicembre 2001

F. BRESOLIN, "I sistemi locali d'impresa e la moneta unica europea: cooperazione o competizione?", Atti del convegno "La moneta unica e la garanzia mutua", Levico Terme, ottobre 1998

Paolo Feltrin

P. FELTRIN, (1988), *L'iniziativa legislativa sull'amministrazione. I Consigli regionali*, in ISAP (a cura di), *Le relazioni fra amministrazione e partiti*, Archivio n.5 (nuova serie), Milano: Giuffrè.

P. FELTRIN, Stisi M. (1989), *L'organizzazione regionale: la struttura politica*, in Cinsedo (a cura di), *Rapporto sulle regioni*, Milano: Franco Angeli.

P. FELTRIN, (1990), *Le elezioni regionali: indicatori di struttura e costanti nei comportamenti di voto*, in Caciagli M., Spreafico A. (a cura di), *Vent'anni di elezioni in Italia. 1968-1987*, Padova: Liviana.

P. FELTRIN, (1991, a cura di), *Le elites politiche locali in Italia e in Spagna*, Firenze: DISPO.

P. FELTRIN, Morisi M. (1993), *La scelta elettorale: le apparenze e le questioni*, in *Far politica in Sicilia. Differenza, consenso e protesta*, Milano, Feltrinelli.

P. FELTRIN, (1993), *Rapporto sulle esperienze di customer satisfaction in Italia tra Pubblico e Privato. Un'analisi dei casi*, Roma, Presidenza del Consiglio dei Ministri-Dipartimento della Funzione Pubblica.

P. FELTRIN, (1994, coautore), *La tesi di Mario Rossi. Le regole semplici della libertà responsabile*, Venezia: Marsilio.

P. FELTRIN, (1994), *L'organizzazione regionale: la struttura politica*, in Cinsedo (a cura di), *Rapporto sulle regioni*, Milano: Franco Angeli.

P. FELTRIN, (1994), *Scelte di voto, leggi elettorali, forme di governo: premesse logiche e conseguenze possibili*, in AA.VV., *Il Veneto in attesa del '95*, 1994.

P. FELTRIN, (1995), *Illusioni federaliste e prospettive regionaliste: una rilettura critica*, in Marini D. (A cura di), *Federalismo e decentramento. Idee per un percorso possibile*, Vicenza, Edizioni D'Oc.

P. FELTRIN, (1996), *Transizione di regime e possibili scenari di consolidamento: un modello interpretativo*, in Associazione per gli studi e le

ricerche parlamentari (a cura di), *Quaderno n.6*, Torino, Giappichelli.

P. FELTRIN, (1997), *Transizioni politiche ed equilibri politico-territoriali: antecedenti sovranazionali e conseguenze locali*, in Conferenza Episcopale Triveneta (a cura di), *Le regioni del Nord-Est d'Italia e la nuova realtà europea*, Trieste.

P. FELTRIN, (1997, a cura di), *Quale società della piccola impresa*, Edizioni NIS-Carocci, Roma, Novembre 1997.

P. FELTRIN, (2000), *La città della Piana*, Edizioni Lavoro, Roma.

P. FELTRIN, (2006), *Vivere e lavorare nel Veneto di oggi. Il disagio del paesaggio, le opportunità delle trasformazioni in corso in Regione del Veneto, Agenda 2007. Veneto architetture del lavoro e della produzione 1996-2006*, Milano, Im'z, pp. 9-20.

P. FELTRIN, (2007), *Le nuove identità del Veneto contemporaneo*, in Aa. Vv., *Please disturb. Una mappa del Veneto contemporaneo*, Venezia, Regione del Veneto e Fuori Biennale in collaborazione con il Corriere del Veneto, 23 maggio 2007.

P. FELTRIN, (2007), *Strade, ponti, svincoli: la modernità alla prova*, in Rizzi R. (a cura di), *La pedemontana Veneta*, Venezia, Marsilio, pp. 48-57.

Mario Rigoni Stern

M. RIGONI STERN, *Il sergente nella neve*, Einaudi, Torino, 1953

M. RIGONI STERN, *Il bosco degli urogalli*, Einaudi, Torino, 1962

M. RIGONI STERN, *La guerra della naia alpina*, **Ferro**, Milano, 1967

M. RIGONI STERN, *Quota Albania*, Einaudi, Torino, 1971

M. RIGONI STERN, *Ritorno sul Don*, Einaudi, Torino, 1973

M. RIGONI STERN, *Storia di Tönle*, Einaudi, Torino, 1978 (Premio Campiello)

M. RIGONI STERN, *Uomini, boschi e api*, Einaudi, Torino, 1980

M. RIGONI STERN, *L'anno della vittoria*, Einaudi, Torino, 1985

M. RIGONI STERN, *Amore di confine*, Einaudi, Torino 1986

M. RIGONI STERN, *Il magico "kolobok" e altri scritti*, La Stampa, collana "Terza pagina", Torino, 1989

M. RIGONI STERN, *Il libro degli animali*, Einaudi, Torino, 1990

M. RIGONI STERN, *Arboreto salvatico*, Einaudi, Torino, 1991

M. RIGONI STERN, *Compagno orsetto*, E.Elle, **San Dorligo della Valle (TS)**, 1992



M. RIGONI STERN, *Aspettando l'alba*, Il Melangolo, Genova, 1994

M. RIGONI STERN, *Le stagioni di Giacomo*, Einaudi, 1995

M. RIGONI STERN, *Sentieri sotto la neve*, Einaudi, Torino, 1998.

M. RIGONI STERN, *Il magico "Kolobok" e altri scritti*, La Stampa, 1999.

M. RIGONI STERN, *Inverni lontani*, Einaudi, Torino, 1999.



M. RIGONI STERN, *Tra due guerre e altre storie*, Einaudi, Torino 2000.

M. RIGONI STERN, *1915-1918 La guerra sugli Altipiani. Testimonianze di Soldati al fronte*, Neri Pozza, Vicenza, 2000.

M. RIGONI STERN, *Il libro degli animali*, Einaudi, Torino, 2001

M. RIGONI STERN, *L'ultima partita a carte*, Einaudi, Torino, 2002



M. RIGONI STERN, *Le vite dell'altipiano. Racconti di uomini, boschi e animali*, Einaudi, Torino, 2008



Eugenio Turri

E. TURRI, *Viaggio all'isola Maurizio*, Istituto Geografico De Agostini (IGDA), Novara, 1962

E. TURRI, *Viaggio a Samarcanda*, IGDA, Novara, 1963

E. TURRI, *Il diario del geologo*, Rebellato, Padova, 1967

E. TURRI, *La Lessinia. La natura e l'uomo nel paesaggio*, Edizioni di Vita Veronese, Verona, 1969

E. TURRI, *Il Monte Baldo*, Corev, Verona, 1971

E. TURRI, *Antropologia del paesaggio*, Edizioni di Comunità, Milano, 1974, 1981²

E. TURRI, *Villa Veneta. Conte sior paron castaldo fittavolo contadin. Agonia del mondo mezzadrile e messaggio neotecnico*, Bertani, Verona, 1977

E. TURRI, *Nomadi. Gli uomini dei grandi spazi*, Fabbri, Milano, 1978

E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, Longanesi, Milano, 1979, 1990²

E. TURRI, *L'Italia ieri e oggi*, IGDA, Novara, 1981

E. TURRI, *Dentro il paesaggio. Caprino e il Monte Baldo. Ricerche su un territorio comunale*, Bertani, Verona, 1982

E. TURRI, *Gli uomini delle tende. I pastori nomadi tra ecologia e storia, tra deserto e bidonville*, Edizioni di Comunità, Milano, 1983

E. TURRI, *La Via della Seta*, IGDA, Novara, 1983

E. TURRI, *Il Bangher. La montagna e l'utopia*, Bertani, Verona, 1988

E. TURRI, *L'Italia vista dal cielo*, Vallardi, Milano, 1988

E. TURRI, *Weekend nel Mesozoico*, Cierre Edizioni, Verona, 1992

E. TURRI, *Miracolo economico. Dalla villa veneta al capannone industriale*, Cierre Edizioni, Verona, 1995

E. TURRI, *Il paesaggio come teatro*, Marsilio, Venezia, 1998, 2003⁴, 2006⁵

E. TURRI, *Il Monte Baldo*, Cierre Edizioni, Verona, 1999

E. TURRI, *La megalopoli padana*, Marsilio, Venezia, 2000, 2004²

E. TURRI, *La conoscenza del territorio. Metodologia per un'analisi storico-geografica*, Marsilio, Venezia, 2002

E. TURRI, *Villa Veneta. Agonia di una civiltà*, Cierre Edizioni, Verona, 2002

E. TURRI, *Gli uomini delle tende. Dalla Mongolia alla Mauritania*, Bruno Mondadori, Milano, 2003

E. TURRI, *Il paesaggio degli uomini. La natura, la cultura, la storia*, Zanichelli, Bologna, 2003

E. TURRI, *Il paesaggio e il silenzio*, Marsilio, Venezia, 2004

E. TURRI, *Il viaggio di Abdu. Dall'Oriente all'Occidente*, Edizioni Diabasis, Reggio Emilia, 2004

E. TURRI, *Viaggio a Samarcanda*, Edizioni Diabasis, Reggio Emilia, 2004

E. TURRI, *Taklimakan. Il deserto da cui non si torna indietro*, Tararà, Ginevra, 2005





Ulderico Bernardi	11
	21
per una valutazione globale dell'ambiente	27
il piave: monumento di natura e di cultura	
PTRC: la buona battaglia per il paesaggio culturale	
Ferruccio Bresolin	35
	49
città e territorio nella riqualificazione dello sviluppo	67
i riflessi territoriali della smaterializzazione della produzione	
verso nuovi rapporti tra economia e territorio	
Paolo Feltrin	79
	89
la seconda modernità veneta e il territorio: alcune riflessioni	
gli iconemi del paesaggio veneto contemporaneo	101
dopo la grande crescita, prima di un nuovo balzo.	
alcune sfide per le politiche del territorio in area veneta	
Mario Rigoni Stern	117
	121
uno sguardo dall'alto	129
un contributo al PTRC	
appunti sul documento di pianificazione territoriale	
Eugenio Turri	135
alla ricerca di nuove organizzazioni territoriali	155
Bibliografia essenziale dei Proto	157