



REGIONE DEL VENETO
Legge Regionale 23 aprile 2004 n. 11
Comitato

previsto ai sensi del II comma dell'art. 27

Argomento n. **66** in data **16/02/2009**

O M I S S I S

Oggetto: Piano Territoriale Regionale di Coordinamento
L.R. 23 aprile 2004, n. 11

1. **PREMESSE**

La Regione del Veneto, con propria deliberazione di Giunta n. 815 del 30 marzo 2001, ha avviato il processo di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) come riformulazione del vigente strumento generale relativo all'assetto del territorio, in linea con il nuovo quadro programmatico previsto dal Programma Regionale di Sviluppo (PRS) approvato con Legge Regionale 9 marzo 2007 n. 5 e in conformità alla legge regionale 23 aprile 2004 n. 11.

Con deliberazione di Giunta regionale n. 2587 del 7 agosto 2007, pubblicata sul supplemento del BUR n. 86 del 02 ottobre 2007, è stato adottato il Documento Preliminare del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), comprensivo anche della Relazione Ambientale, così come previsto dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e disciplinato con Deliberazione di Giunta regionale n. 3262 del 24 ottobre 2006.

Il progetto è stato elaborato dalla Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi della Regione, sulla base degli apporti collaborativi conseguenti alla fase di concertazione, di partecipazione e di consultazione le cui metodologie procedurali sono state definite ed organizzate, ai sensi delle vigenti legislazioni, con DGR n. 4515 del 28 dicembre 2007 e DGR n. 1056 del 6 maggio 2008.

I contributi/osservazioni pervenuti sono stati oggetto di valutazione e considerati sulla base della loro incisività a interpretare e migliorare il disegno di piano: la "Relazione conclusiva" che contiene il riepilogo delle osservazioni e l'elencazione delle proposte ritenute accoglibili è stata presentata nell'incontro conclusivo rivolto ai principali soggetti interessati, tenutosi il 3/12/2008 su invito dell'Assessore Regionale alle politiche per il territorio e con la presidenza del Segretario Generale della Programmazione presso la sede della Giunta Regionale del Veneto e approvata con D.G.R. n. 4144 del 30/12/2008.

Con DGRV n. 2768 del 30.9.2008 è stato approvato un tavolo tecnico di collaborazione per l'elaborazione e il monitoraggio degli strumenti urbanistici di competenza regionale e provinciale, per favorire un approfondimento delle questioni culturali per lo sviluppo sostenibile del territorio regionale, che consenta anche di indicare le strategie e gli strumenti più idonei a tale scopo.

Parallelamente agli approfondimenti e ai confronti riguardanti la redazione del PTRC, è stata sviluppata la costruzione del Quadro Conoscitivo del PTRC con valenza paesaggistica (art.24, c.1 lettera a L.R. 11/04), secondo quanto specificatamente previsto con DGR n. 1324 del 26 maggio 2008, talché esso risulta oggi disponibile, sulla base di una fattiva collaborazione delle strutture regionali (U.P. Sistema Informativo Territoriale e Cartografia e Direzione Sistema Statistico Regionale) e di ARPAV per quanto ciascuna di competenza, nel sito della Regione Veneto dedicato al PTRC, al fine di facilitarne la consultabilità. In tale ambito sono stati sviluppati specifici studi sul consumo di suolo e sull'impronta ecologica della Regione (come richiesto dalla Commissione VAS).

La progressione del lavoro di redazione del piano territoriale, avvenuta attraverso gli apporti derivati dalla concertazione e la verifica e l'aggiornamento degli elaborati con la collaborazione delle Province, dei Comuni maggiori e delle altre strutture regionali è stata sottoposta all'attenzione della Giunta Regionale, che con deliberazione n. 2357 dell'08/08/08, ha valutato il lavoro svolto.

Il progetto di Piano è quindi il risultato di una fitta e continua collaborazione con le amministrazioni interessate e di numerosi incontri con i rappresentanti delle parti sociali, economiche, e culturali locali.

2. LO SPAZIO DEL PIANO

Da un punto di vista geografico la regione del Veneto trae la sua unità dalla pianura veneta e dai rilievi montuosi che la contornano a nord, alimentandola con le acque dei fiumi che ad essa scendono per sfociare direttamente nel mare adriatico e nella laguna di Venezia, tra il delta del Po e la foce del Tagliamento. I confini terrestri si appoggiano su elementi naturali idrografici quali il lago di Garda, il Po, il basso Tagliamento, la Livenza e orografici quali lo spartiacque dal Monte Baldo ai monti Lessini all'Altopiano di Asiago e comprendono l'intero bacino del Piave, che si incunea tra le prealpi carniche e le alpi dolomitiche, confinando con i bacini montani dell'Adige, del Tagliamento e della Drava. Entro tali limiti il veneto copre una superficie di 18415,74 Kmq., di cui 5351.19 Kmq. di montagna, 2655.40 Kmq. di collina, e 10409.15 Kmq. di pianura.

Il territorio è suddiviso in 581 comuni, con una popolazione residente complessiva è di oltre 4.700.000 abitanti.

Dalle elaborazioni della direzione sistema statistico regionale risulta che la regione del Veneto, composta da 581 comuni, è caratterizzata dalla seguente struttura insediativa:

- quattro comuni sopra i 100.000 abitanti;
- tre comuni tra i 50.000 e 100.000 abitanti;
- quindici comuni tra i 25.000 e 50.000 abitanti;
- duecentonovantotto comuni tra i 5000 e 25000 abitanti;
- duecentosessantuno con meno di 5000 abitanti;

che la caratterizza come una regione organizzata su un sistema di città di piccole-medie dimensioni su cui gravita globalmente un sistema locale di paesi sostanzialmente autonomo, caratterizzato ed organizzato su proprie specificità territoriali, ambientali, culturali ed umane.

3. QUADRO DI RIFERIMENTO EUROPEO

L'Unione europea pur non disponendo di competenza legislativa in materia di governo del territorio e, in particolare, in materia di pianificazione territoriale, ha però come 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 (...)". Tale disposizione non instaura una competenza comunitaria in materia di assetto ed uso del territorio, ma pone semplicemente un obiettivo politico all'Unione, infatti la coesione

territoriale 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.

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";
- 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.

Lo "Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo" (SSSE), costituisce il principale quadro di riferimento che la comunità europea ha prodotto sul tema dell'assetto del territorio. 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.

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
- assunzione delle responsabilità internazionali.

Questi indirizzi sono la base del nuovo "European Spatial Development Planning" ESDP e della nuova 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).

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.

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.

Nel 2008 la Commissione europea ha adottato poi 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 relativo 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 lo spopolamento e l'urban sprawl, per promuovere l'accesso ai servizi pubblici e rendere i trasporti più efficaci. Il Libro verde 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 e continuano ad avere un forte impatto sul comportamento delle istituzioni pubbliche e sulla concezione della pianificazione territoriale sostenibile. Quindi, pur non avendo competenza legislativa in materia di governo del territorio, ha perseguito numerosi importanti obiettivi che hanno

una profonda influenza sulle diverse realtà territoriali: si pensi, a titolo di esempio, 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 è inequivocabilmente considerata come sinergica rispetto a quella delle regioni, tenendo presente che l'assetto del territorio non deve ridursi ad una somma di impostazioni, nazionali e locali, ma deve essere il risultato di una loro integrazione. In tal senso il livello regionale rappresenta l'ideale punto di mediazione tra la visione globale e quella locale, ri-componendo le strategie con i concreti riferimenti spaziali e fisici.

4. QUADRO DI RIFERIMENTO NAZIONALE - QUADRO STRATEGICO NAZIONALE 2007-2013

La proposta di Regolamento generale sulla politica di coesione comunitaria per il periodo 2007-2013 prevede un approccio programmatico strategico e un raccordo organico della politica di coesione con le strategie nazionali degli Stati membri. A tal fine, l'Italia ha presentato all'Unione Europea un Quadro Strategico Nazionale con l'obiettivo di indirizzare le risorse che la politica di coesione destinerà al nostro Paese, sia nelle aree del Mezzogiorno sia in quelle del Centro-Nord.

Nelle Linee guida approvate dall'intesa del 3 febbraio 2005, Stato, Regioni, Enti locali hanno deciso di cogliere l'occasione del Quadro per consolidare e completare l'unificazione della programmazione delle politiche regionali comunitaria e nazionale e per realizzare un più forte raccordo di queste con le politiche nazionali ordinarie, e hanno definito gli indirizzi per la scrittura del Quadro. Le Linee guida hanno anche stabilito un percorso di scrittura in tre fasi:

- valutazione dei risultati 2000-2006 e visione strategica delle Regioni e del Centro;
- confronto strategico tra Centro e Regioni;
- stesura del Quadro.

In tutte le fasi è stato previsto un forte confronto con il partenariato economico-sociale e con le rappresentanze degli Enti locali.

Nella prima fase (che si è conclusa nel 2005), ciascuna Regione e Provincia autonoma e il complesso delle Amministrazioni Centrali hanno predisposto un proprio Documento strategico preliminare (Documento Strategico Preliminare Nazionale e Documenti Strategici Regionali). Sono stati realizzati anche seminari tematici di riflessione.

La seconda fase è stata dedicata al confronto fra i diversi livelli di governo e le parti economiche e sociali in Tavoli tematici e Gruppi di lavoro, con la produzione di documenti congiunti. Su questa base si è quindi proceduto alla stesura di una bozza tecnico-amministrativa del Quadro, condivisa dalle parti.

La terza fase è stata caratterizzata dal confronto politico sulla bozza e si è conclusa con la stesura definitiva del documento approvato in Conferenza Unificata Stato-Regioni con Intesa del 21 dicembre 2006 e dal CIPE, nella seduta del 22 dicembre 2006.

Il Quadro è accompagnato da altri documenti istruttori predisposti dal Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e da altre Amministrazioni.

La proposta italiana di Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013, messa a punto in versione definitiva a seguito della conclusione del negoziato con Bruxelles, è stata approvata dalla Commissione europea con decisione del 13 luglio 2007.

5. QUADRO DI RIFERIMENTO INTERREGIONALE (ADRIA PO VALLEY)

Veneto, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Piemonte e le Province Autonome di Trento e Bolzano hanno dato vita ad un Tavolo Interregionale per lo Sviluppo Territoriale Sostenibile di una vastissima area (praticamente l'intero nord Italia) denominata "Adria-Po

Valley". L'obiettivo e' cooperare in tema di programmazione territoriale e di sviluppo, ed acquisire maggiore peso e visibilita' in Europa.

Il primo passo e' stato compiuto con la sottoscrizione della "Carta di Venezia", che indica il cammino da intraprendere ed alcuni temi forti da affrontare. Si tratta di una novita' che interessa un'area composta da oltre 3.600 Comuni e capace di produrre quasi il 50% del Prodotto Interno Lordo nazionale. Compito del Tavolo Interregionale e' quello di disegnare una visione condivisa dell'intera area per promuovere ed accrescere la competitivita' delle Regioni interessate nel nuovo contesto europeo.

Tra i temi che le Regioni ritengono utile affrontare in modo integrato vi sono la programmazione territoriale e infrastrutturale, la definizione dei grandi corridoi ecologici a scala sovragiografica, ma anche il tema delle citta', considerate il vero motore del futuro. Centri come Milano, Venezia, Torino, Bologna e Trieste dovrebbero essere trattati come un unico grande sistema urbano policentrico per poter pesare di piu' in Europa, ma anche per sviluppare maggiormente il loro forte potenziale innovativo ad attrarre servizi e investimenti di eccellenza. Nel breve periodo, le Regioni firmatarie della Carta di Venezia si sono impegnate a: definire obiettivi comuni da inserire nella 'Territorial Agenda Of European Union' che sara' sottoscritta dai Ministri competenti il 25 maggio prossimo a Lipsia; confrontare i rispettivi strumenti di pianificazione territoriale attualmente in fase di stesura; dare corso ad un approfondimento di quelle tematiche territoriali di comune interesse che risultino utili per migliorare la qualita' dell'abitare e del produrre.

6. ATTUAZIONE DEL PTRC VIGENTE (rif. Tavola PTRC 1992 - Ricognizione)

Il P.T.R.C vigente approvato nel 1992, con Provvedimento del Consiglio Regionale n° 250 in data 13.12.1991 ha risposto all'obbligo emerso con la legge 8 agosto 1985, n.431, di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali.

Il P.T.R.C vigente ha articolato le proprie proposte riguardanti il "fattore ambiente" indicato nei P.R.S., in quattro grandi sottosistemi:

- il "sistema dell'ambiente";
- il "sistema, insediativo";
- il "sistema produttivo";
- il "sistema delle relazioni".

Nel P.T.R.C. vigente erano state evidenziate le aree di interesse paesaggistico, vincolate in base alla legge 1497/1939 e quelle derivanti dall'applicazione della legge 431/85, integrate con un quadro di elaborazioni dettagliate riguardanti il sistema ambientale, le risorse naturalistiche ed ambientali, il territorio agricolo e i beni storico culturali, aree marginali o intercluse spazi interstiziali o connettivi necessari per completare funzionalmente il sistema.

Conseguentemente si erano individuati gli "Ambiti unitari di pianificazione di livello regionale con particolare considerazione dei valori paesistici ed ambientali", che hanno formato il complesso dei siti interessati da problemi di natura paesistica e di valori naturalistici e ambientali sui quali è stato attivato uno specifico processo di pianificazione per fornire, la normativa per la tutela delle aree, il controllo degli interventi e le modalità del processo di pianificazione.

In tutte le altre parti del territorio regionale i valori paesistici e ambientali sono stati affidati per la salvaguardia e valorizzazione al livello comunale, attraverso lo strumento del P.R.G. o con sue varianti, in attuazione delle direttive di P.T.R.C.

Il processo di pianificazione regionale è stato articolato come segue:

1. priorità assoluta è stata data alle aree che presentano un rilevante interesse nazionale e regionale, quali quelle interessate ai decreti ministeriali ai sensi della legge 431/85. Per queste aree le proposte sono direttamente predisposte in sede di P.T.R.C., con le seguenti modalità:

a. Laguna di Venezia: in collegamento con il Comune di Venezia, e gli altri comuni

interessati con riferimenti anche agli studi del "Piano Comprensoriale" e i recenti lavori sul tema del Parco lagunare;

b. Delta del Po: in collegamento con la Provincia di Rovigo, che ha curato negli ultimi anni studi sull'ambiente e sul turismo nella zona del Delta;

c. Monte Grappa: valorizzando e integrando studi locali già svolti e resi disponibili attraverso mostre e pubblicazioni.

Per questi casi si è fatto ricorso all'elaborazione di "Piani di area" con contenuti prevalentemente ambientali (art.6, L.R. 61/85) adottati contestualmente al P.T.R.C. in modo da rendere immediatamente efficaci i disposti normativi ed effetti territoriali.

2. il P.T.R.C. ha poi individuato aree che pur con situazioni fortemente differenziate presentano un grande "interesse regionale", da sottoporre a Piano di area di livello regionale in una seconda fase, preferibilmente d'intesa con le Province interessate. Esse sono:

d. il lago di Garda comprendente anche parte dell'ambito fluviale del Mincio;

e. l'area Euganeo-Berica;

f. l'area montana dell'Ampezzano, Comelico e Agordino;

g. la fascia costiera nord-orientale;

h. l'area collinare montana vicentina.

3. al terzo livello di priorità sono stati situati gli ambiti unitari di pianificazione individuati dal P.T.R.C., quali: fasce fluviali, assi infrastrutturali, altri ambiti di rilevante interesse, ambientale, collinare e montano.

I contenuti del PTRC vigente sopraesposti sono stati quindi attuati, attraverso i seguenti piani di area:

- Massiccio del Grappa;

- Delta del Po;

- Palav;

- Altopiano Tonezza-Fiorentini;

- Quadrante Europa;

- Auronzo - Misurina;

- Fontane Bianche;

- Palude del Brusà;

- Transfrontaliero Comelico - Ost Tirol;

- Montello;

- Altopiano dei Sette Comuni, dei Costi e delle Colline Pedemontane Vicentine;

- Valle del Biois e di Gares;

- Prealpi Vittoriesi e Alta Marca - Vittoria Valle;

- Palalvo;

- Monti Berici;

- Area del Sandonatese;

- Garda - Baldo;

- Pianure e Valli Grandi Veronesi;

- Medio Corso del Piave;

- Corridoio Metropolitano Padova - Venezia;

che su ambiti territoriali definiti, sviluppano e approfondiscono le tematiche e le questioni connesse all'organizzazione della struttura insediativa ed alla sua compatibilità con la risorsa ambiente.

Il PTRC vigente, ha quindi 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, ha integrato 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 ed enti locali.

La "Tavola Ricognizione PTRC '92" del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento riporta a titolo ricognitivo:

- gli ambiti con piani corredati da disciplina attuativa;
- gli ambiti privi di disciplina attuativa;

che evidenzia lo stato di attuazione del PTRC approvato nel 1992, dove il nuovo piano riconosce gli ambiti e gli elementi territoriali che costituiscono l'armatura territoriale su cui opera il sistema di azioni costruito dalla pianificazione vigente.

7. NATURA E METODOLOGIA DEL PIANO

La forma del piano

Appare indispensabile comprendere l'iter di formazione e la natura di uno strumento di coordinamento idoneo a risolvere i problemi territoriali attuali.

In un contesto di risorse sempre più scarse è importante l'applicazione dei principi di complementarietà e di concorrenza degli strumenti che devono essere sempre meno gerarchici, più integrati, fra loro orientati al raggiungimento di concreti obiettivi.

Transettorialità, trasversalità e centralità del territorio e delle città caratterizzano la logica, di derivazione europea, che intende superare i limiti dell'approccio settoriale. In questa prospettiva il territorio è riconosciuto come sistema complesso, composto da infrastrutture materiali, immateriali e risorse paesaggistico-ambientali.

L'integrazione tra i diversi settori della pianificazione viene assicurata dal PTRC che si configura come strumento di raccordo tra strategie complessive e pianificazione di settore in un'ottica di cooperazione tra enti e istituzioni e attori sociali organizzati.

L'integrazione per competenze tra i diversi enti è garantita dalle forme di partecipazione e di copianificazione, già sperimentate per la redazione dei Piani di Area.

la pianificazione territoriale e urbanistica oltre l'ordinario

I "piani di area" redatti in base al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del 1992 rappresentano nel Veneto l'avvio di un processo che introduce i temi della sostenibilità non solo ambientale ma anche sociale ed economica. Un sistema di apporti bilanciati e solidali consente non solo di offrire garanzie e opportunità a territori emarginati o che presentano rischi di nuova esclusione, ma permette di convogliare gli sforzi e l'impegno collettivo in progetti complessivi di ampio respiro, evitando la dispersione delle risorse e delle iniziative.

E' indubbio che la qualità del contesto naturale, così come l'adeguamento del quadro infrastrutturale e dei servizi, non possono essere concepiti se non in un sistema complessivo che sia in grado di garantire funzionalità e competitività alle iniziative locali, in una prospettiva di sostenibilità ambientale e di sviluppo equilibrato.

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.

Attraverso il PTRC 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 compartecipazione 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, per quanto riguarda l'assetto funzionale del territorio e la valenza paesistica dell'ambiente.

Ciò significa che la copianificazione con i Ministeri competenti, specificatamente per quanto previsto dal D.lgs. n.42 del 22 gennaio 2004 (codice dei Beni Culturali e del Paesaggio), nonché la collaborazione 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.

In tale prospettiva il PTRC definisce il quadro generale di riferimento e le direttive di trasformazione territoriale, affinché le province e i comuni possano in tale maglia meglio precisare le scelte di loro competenza.

l'articolazione del piano per progetti strategici

Il cambiamento di prospettiva correlato alla definizione di un quadro di azioni non più atemporale e indifferenziato ma commisurato alle risorse, agli esiti dei processi decisionali partecipativi, al monitoraggio e alla valutazione di programmi e politiche in atto, determina un approccio al piano diverso dall'attuale.

La necessità di riconoscere i problemi territoriali come unitari e governabili solo come tali, riporta ad un'idea di piano capace di individuare, accanto alla visione di sistema, gli elementi che è in grado di governare con approcci e strumenti per i quali si propone o ha già costruito un consenso diffuso.

Una pianificazione di questo tipo nasce da un forte e codificato sistema di cooperazione tra gli enti che perviene alla formalizzazione di scelte "argomentate e condivise" dagli attori del processo decisionale.

I piani di area vasta di ultima generazione sono già stati orientati secondo i criteri della sostenibilità ambientale, della valorizzazione delle specificità in un'ottica di rete, dell'articolazione temporale, della attivazione di mezzi e risorse. Il piano esplicita le politiche territoriali per progetti strategici valutati e selezionati in forza della loro capacità di assumere un ruolo trainante nella pianificazione locale e complessiva, in una logica che si potrebbe dire di "pragmatismo visionario".

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 evidenzii 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 attinge, in termini di condivisione, confronto e sviluppo 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 soggetto fondamentale per un'interlocuzione più efficace tra il sistema di interessi nazionali e locali.

In questo contesto il PTRC, inteso come "progetto" di territorio, contribuisce a sostenere, nel confronto con gli altri soggetti nazionali ed europei, le scelte e le azioni adottate ed intraprese dalla Regione, permette di monitorare in itinere gli interventi, di verificarne gli esiti e di motivare eventuali cambiamenti di strategia e di azioni.

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.

Questo insieme di conoscenze 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: dalla concertazione alla costruzione 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.

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 garante.

Sostanziale novità nei processi pianificatori e programmatori, la VAS è stata introdotta nell'ordinamento comunitario dalla direttiva 2001/42/CE, recepita, con notevole ritardo, 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 ambientale strategica ha consentito il governo delle variabili tenendo sempre in considerazione 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 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 previsti 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 costruito 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 garantisce 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.

Quadro conoscitivo e basi informative

La legge urbanistica regionale n.11 del 23 aprile 2004, stabilisce all'art. 24, c.1, che il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento "acquisisce i dati e le informazioni necessari alla costituzione del quadro conoscitivo territoriale regionale" che è "il sistema integrato delle informazioni e dei dati necessari alla comprensione delle tematiche svolte dagli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica".

Il quadro conoscitivo territoriale regionale costituisce quindi quell'insieme di dati, informazioni e rappresentazioni cartografiche, atte a descrivere il contesto socio-economico, territoriale ed ambientale, a partire dal quale si realizzano le analisi e gli studi che hanno condotto alla definizione del sistema degli obiettivi e che supportano le scelte strategiche

operate nel Piano stesso, avallandole con indicatori di riferimento che rappresentano la rilevanza degli obiettivi assunti mediante l'individuazione e la descrizione delle dinamiche in atto nei diversi settori.

Il Quadro Conoscitivo del PTRC contiene il set di indicatori – individuati, in apposito documento, nella DGR n. 1324 del 26.05.2008 - atti a supportare le scelte strategiche di piano esplicitate nel "Sistema degli obiettivi" del PTRC espressi nel Documento Preliminare di cui alla DGR n.2587 del 7/08/2007, nonché a descrivere, nell'ambito delle procedure previste per la VAS, le dinamiche ambientali in atto nel territorio regionale, in considerazione anche della gestione del monitoraggio degli effetti ambientali del piano stesso.

La costituzione del Quadro Conoscitivo del PTRC è il risultato dell'interazione tra i sistemi informativi del SIT (Sistema Informativo Territoriale), del SISTRAR (Sistema Statistico regionale) e del SIRA (Sistema Informativo Regionale Ambientale dell'ARPAV) ed è sviluppato in coerenza con le caratteristiche del SiGOVe (Sistema Informativo di Governo del Veneto).

Studio sull'evoluzione del consumo di suolo nel Veneto nel periodo 1983-2006

Il Quadro Conoscitivo del PTRC mette a disposizione, tra l'altro, una serie di analisi puntuali effettuate mediante un'interpretazione delle trasformazioni e delle dinamiche intervenute sul territorio regionale, dovute sia alla sua evoluzione naturale, sia ai processi e agli sviluppi della continua e costante attività antropica.

La prima delle analisi avviate per procedere all'estrazione dei dati di interesse per la valutazione di consumo di suolo nel Veneto, è stata attuata attraverso la lettura dei dati disponibili della copertura del suolo basata sul database del progetto europeo GSE LAND (mappa di uso del suolo del Veneto prodotta da immagini satellitari ad altissima risoluzione, acquisite nell'anno 2006 ed elaborata secondo la metodologia CORINE Land Cover, ulteriormente approfondita sulle classi di interesse urbano), con la creazione di una base informativa alla scala 1:10000.

Il database così realizzato si è rivelato un indispensabile strumento in grado di fornire un ottimo supporto cartografico ed informativo che è stato elaborato anche per predisporre degli indicatori per ambito comunale, in modo da consentire di valutare i valori percentuali di ogni classe di copertura rispetto alla superficie territoriale di ciascun comune.

Gli indicatori disponibili per ciascuna classe della legenda, in rapporto alla superficie totale di ogni singolo territorio comunale, sono relativi alle seguenti unità gerarchiche:

- a) superfici artificiali
- b) superfici agricole
- c) foreste ed ambiti seminaturali
- d) zone umide
- e) superfici occupate da corpi idrici.

L'analisi dei dati disponibili nel periodo 2006, organizzati per comuni e raccolti per ambiti provinciali, è risultata propedeutica alle successive elaborazioni.

La seconda delle analisi, sempre riferita all'ambito comunale, è stata effettuata attraverso la lettura dei dati disponibili della copertura del suolo all'anno 2006 (GSE LAND) ed il suo confronto con le basi informative elaborate per fotointerpretazione delle ortoimmagini AIMA acquisite nell'anno 1994 e della CTRN di quel periodo. Ciò ha permesso di valutare la quantità di territorio che nel 1994 non era urbanizzato ed è stato trasformato ad uso urbano, documentando le situazioni di maggiore trasformazione e frammentazione del paesaggio extraurbano.

Questo tipo di analisi ha riguardato quelle aree che, secondo la nomenclatura CORINE, fanno riferimento alla classe 1 - "Superfici artificiali", comprendendo tutte le zone edificate (aree residenziali, insediamenti produttivi, servizi, impianti tecnologici), le infrastrutture per la viabilità e per i trasporti, le aree estrattive e le discariche. Sono state considerate come già urbanizzate anche le aree che al momento della ripresa risultavano essere in costruzione.

Con la stessa metodologia, si è provveduto poi ad estendere il periodo di analisi al decennio precedente al 1994 utilizzando le immagini rasterizzate della prima edizione della Carta Tecnica Regionale con riprese aeree prevalentemente eseguite nel 1983. Anche in questo caso, tramite il calcolo di indicatori numerici, si è potuto documentare la quantità di territorio che nel 1983 non era urbanizzato ed è stato trasformato ad uso urbano.

Per poter fornire un quadro di lettura complessivo a livello regionale, si è proceduto a raccogliere, per ciascun ambito provinciale, le elaborazioni effettuate per singolo comune successivamente organizzate e sintetizzate in valori percentuali che meglio descrivono, in termini quantitativi, l'entità del consumo di suolo.

Queste elaborazioni sono state prodotte con l'utilizzo di strumenti GIS che, attraverso complesse operazioni geometriche, hanno permesso dapprima di quantificare le trasformazioni intervenute sul territorio nei periodi considerati e, successivamente, di raccogliere in una banca dati territoriale dell'uso e copertura del suolo.

Il database della copertura del suolo permette di comprendere anche la natura oggettiva delle trasformazioni del territorio evidenziando, a livello provinciale, la tipologia della copertura del suolo originaria, soggetta a trasformazione nei periodi considerati.

L'analisi complessiva dei dati elaborati, documenta il consumo di suolo riferito all'intero territorio regionale per il periodo 1983 - 2006, di 33158.93 ettari, pari all'1,8% della superficie regionale.

I grafici di sintesi che seguono, mettono a confronto i diversi valori di consumo di suolo delle province venete nel periodo 1983 - 2006.

8. IL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI PROGETTO (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, risorse 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. I contenuti di ogni macrotematica del sistema degli obiettivi sono stati declinati in una (o più) specifiche tavole progettuali

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

La sicurezza idrogeologica costituisce presupposto pregiudiziale per consentire l'uso del territorio e quindi promuovere lo sviluppo. L'insufficienza della rete di drenaggio, l'impermeabilizzazione del territorio e il mutamento delle condizioni climatiche comportano diffuse condizioni di rischio in cui l'acqua, invece di costituire una risorsa, rappresenta una seria minaccia. L'abbandono della montagna e la conseguente sempre minore manutenzione dei versanti, comporta un incremento dell'entità dei fenomeni franosi, rendendo ancor più difficile l'uso dei territori montani.

Con specifico riferimento alla "rete idrografica principale, le Strutture regionali in attività nel settore della difesa del suolo hanno operato fin dal 2001 in primo luogo per conseguire accettabili condizioni di manutenzione e regimazione dei maggiori corsi d'acqua; detto impegno, pur rilevante, risulta comunque insufficiente per fare fronte alle necessità di gestione di circa 3.700 km di rete idrografica.

Attività parallela è stata quella di individuare delle soluzioni di carattere strutturale che, realizzate anche per fasi successive, possano conseguire una significativa riduzione dell'attuale elevato livello di rischio idraulico. Le tavole progettuali descrivono la seguente situazione:

- Fiume Po – per l'attuazione degli interventi di sistemazione e manutenzione sul fiume Po è stata istituita una specifica Agenzia interregionale (AIPo), cui la Regione del Veneto ha aderito con L.R. 4/2002;
- Fiume Adige – interessa per la maggior parte del bacino montano, le Province Autonome di Bolzano e Trento. I lavori che quest'ultima Amministrazione ha condotto sulla Galleria Mori Torbole – scaricatore in lago di Garda delle piene del fiume – rende più sicura la situazione delle aree venete del Veronese, della Bassa Padovana e, soprattutto, del Rodigino;
- Sistema Brenta Bacchiglione Gorzone – è il sistema che innerva tutto il Veneto centrale, che interessa direttamente città quali Padova e Vicenza e che presenta molteplici e gravi situazioni di rischio. La Regione si è già attivata per affrontare l'annoso e mai risolto problema della sicurezza idraulica di Vicenza, ovvero della sistemazione della confluenza Retrone Bacchiglione;
- Fiume Piave – questo fiume scorre interamente in territorio Veneto ed interessa la provincia di Belluno nel suo alto corso, di Treviso nella porzione mediana e di Venezia nel tratto terminale. Il suo medio corso è caratterizzato da un alveo molto largo (sino a 5 km) e pluricursale che poi si restringe, a Ponte di Piave, in un alveo sostanzialmente canalizzato. In occasione di questo cambio morfologico si presenta una insufficienza dell'alveo ad ospitare le possibili portate di piena con conseguente notevole rischio idraulico. Questa situazione è stata analizzata dall'Autorità di Bacino che ha prospettato tutta una serie di interventi di mitigazione che però non hanno trovato l'accordo da parte delle comunità locali;
- Fiume Livenza nasce a Vittorio Veneto e percorre la parte orientale delle province di Treviso e di Venezia. Dal punto di vista idraulico le portate di piena derivano principalmente dal sistema Cellina Meduna che scorre interamente in Friuli e si immette nel Livenza in località Tremeacque. Vari sono gli interventi previsti per il contenimento delle portate di piena, l'unico che interessa la nostra Regione è quello della sistemazione del bacino dei Prà dei Gai;
- Fiume Tagliamento – questo fiume è il più orientale del Veneto, a confine con il Friuli Venezia Giulia, e interessa la regione solo con il suo tratto terminale. Al fine di evitare le possibili tracimazioni del fiume in corrispondenza dell'abitato di S. Michele al T. (Latisana in sponda friulana) è stato realizzato uno scolmatore, il canale Cavrato, che corre interamente in territorio veneto e confluisce nella laguna di Baseleghe.

Coste

La riduzione dell'apporto solido dei fiumi, in volume e in granulometria, rappresenta un'altra questione rilevante. L'intervento antropico, con il continuo prelievo di materiale lapideo dal letto dei fiumi, nonché gli interventi di regimazione delle acque, non permettono più il trasporto a valle di materiale, con conseguente maggiore "aggressività" del mare del confronto della costa: aumento delle zone litoranee in erosione e scomparsa o riduzione degli scanni.

Nel passato le coste erano viste principalmente come una linea di difesa dall'azione del mare, da mantenere efficace per proteggere i porti e gli insediamenti retrostanti. Lo sviluppo economico e sociale ha più recentemente portato a considerarle anche quali ambiti preziosi ad elevato valore ambientale, da salvaguardare e proteggere oltre che, soprattutto, occasione di importanti e significative attività economiche legate al turismo.

Le attività di salvaguardia e valorizzazione delle coste si concretizzano essenzialmente in azioni finalizzate a contrastare l'erosione dei litorali, a preservare gli ecosistemi presenti e a consentire l'utilizzo insediativo e turistico. Gli interventi tipici sono quelli di ripascimento (apporto di nuovo materiale sabbioso per ricostituire la linea di costa erosa dalle mareggiate) o di realizzazione di elementi trasversali (pennelli) che limitano la sottrazione di sabbia.

Geologia

Le azioni della Geologia nella programmazione sono così individuate:

- promuovere l'aggiornamento delle conoscenze mettendo a disposizione dell'utenza i dati geologici anche attraverso il sito web regionale;
 - concorrere, con tutti i soggetti interessati, alla predisposizione di atti di indirizzo e disposizioni normative che vadano ad incrementare le conoscenze geologiche sul territorio per i piani urbanistici intercomunali, la progettazione, le indagini superficiali e nel sottosuolo, la pianificazione;
 - sviluppare una collaborazione con le Province nel settore specifico della tutela del territorio e proseguire quella con università ed enti di ricerca del settore;
 - incrementare l'attività di studio e vigilanza;
 - favorire il confronto e lo scambio di informazioni sui temi del settore geologico in coordinamento con le altre regioni e con le strutture statali;
- sviluppare, attraverso la formazione, la sensibilità per le problematiche geologiche e disciplinare la materia geologica con specifici articoli di legge e con atti di indirizzo per definire gli approfondimenti degli studi e degli interventi sia nel campo della tutela geologica del territorio, sia nel settore della pianificazione urbanistica che della progettazione delle opere pubbliche e della microzonazione sismica, nonché, per la protezione dei siti di interesse geologico, geomorfologico, fossilifero e mineralogico.

Le risorse termali

Il termalismo della Regione Veneto è una realtà economica consolidata da tempi storici in alcuni comuni (vedi i comuni dell'area individuabile nei Colli Euganei e nelle zone immediatamente circostanti, il cosiddetto Bacino Idrominerario Omogeneo dei Colli Euganei - BIOCE), più recente in altri, dove la georisorsa è stata individuata solo a seguito di specifici scavi e perforazioni; rappresenta comunque una straordinaria valenza terapeutica-sanitaria, in alcuni casi riconosciuta a livello internazionale, oltre che una importantissima valenza economica.

A tutt'oggi nel Veneto vi sono 156 concessioni per l'estrazione di acque termali e minerali e sono in atto alcuni permessi di ricerca. Di fondamentale importanza risulta lo svolgimento di studi per acquisire necessari e ulteriori conoscenze sui corpi idrici regionali, con particolare riguardo alle acque sotterranee; sulle loro potenzialità, sul loro sistema di ricarica ecc., e sulla loro utilizzabilità come acque di qualità per scopi termali e per acque minerali e di sorgente, e per l'utilizzo a scopo energetico della risorsa geotermica.

Le finalità di una programmazione del sistema termale consistono nella valutazione delle tendenze in atto e nella formulazione di un scenario programmatico che, puntando sulla valorizzazione della georisorsa termale, sia in grado di attivare scenari di crescita sostenibili. In particolare, attraverso lo studio delle caratteristiche dei comprensori interessati (contesto ambientale, offerta turistico-ricettiva, struttura urbana) e lo studio dei "poli di eccellenza" presenti sullo stesso ambito territoriale, individuino le linee principali al fine di una valorizzazione socio-economica del territorio termale.

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

- Area di agricoltura periurbana;
- Area agropolitana;
- Area ad elevata utilizzazione agricola;
- Area 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 del nuovo PTRC)

L'azione regionale si esercita mediante la completa definizione del Piano di Tutela delle Acque, la cui attuazione avviene per fasi successive secondo le priorità stabilite e le norme legislative operanti.

Lo squilibrio del bilancio idrico, ovvero l'insufficienza della disponibilità di risorsa a fronte di una domanda d'acqua sempre più elevata e esigente, rappresenta una caratteristica comune a tutti i nostri grandi bacini: Po, Adige, Brenta, Piave - solo per citare i maggiori.

Tale situazione, nota già da alcuni decenni, è stata tecnicamente e formalmente precisata già nel 2000 con il "piano straordinario per la lotta alla desertificazione" - adottato con DGR 3883 in data 7 dicembre 2000.

Il patrimonio idrico regionale è attualmente sottoposto ad una pressione antropica elevatissima ed è soggetto ad una grande vulnerabilità che rende necessaria la massima tutela e salvaguardia per garantire il corretto utilizzo della risorsa idrica. Il progressivo impoverimento delle risorse idriche sotterranee, rilevato dalla depressurizzazione delle falde artesiane, dalla scomparsa di numerosi fontanili nella fascia delle risorgive, dall'abbassamento della superficie freatica, evidenzia il grave squilibrio tra gli apporti ed i deflussi che determina l'attuale deficit idrico dell'intero sistema idrico regionale. L'accentuata conflittualità sugli usi delle risorse idriche superficiali e il ripetersi di condizioni di siccità pongono in risalto le problematiche legate alle insufficienze nella disponibilità quantitativa delle risorse idriche e/o il loro eccessivo sfruttamento.

Un'azione incisiva va effettuata nei confronti dei prelievi d'acqua sotterranea, tramite pozzo, destinata ad usi domestici, che, nella normativa operante, non sono sottoposti a concessione regionale, è quindi opportuna e necessaria l'adozione di adeguate misure di contenimento e regolazione dei pozzi ad uso domestico, accompagnate da analisi e approfondimenti finalizzati a valutare i benefici

Si deve inoltre favorire il potenziamento delle riserve idriche sotterranee realizzando specifiche opere per il rimpinguamento della falda, questi interventi consentirebbero di ottenere l'innalzamento del livello delle falde, di accumulare risorsa durante i periodi di maggiore disponibilità, di migliorare la qualità delle acque sotterranee e di ripressurizzare gli acquiferi artesiani della Media e Bassa Pianura Veneta.

Si devono poi mettere a punto ipotesi progettuali tecnicamente efficaci per incidere in modo significativo sul riequilibrio del bilancio idrico superficiale

La realizzazione di opere di invaso offre la possibilità di creare strategici stoccaggi di risorsa che possono essere utilizzati nei periodi di scarsità delle precipitazioni.

La scelta dei siti ove realizzare tali interventi potrà avvenire, per esempio utilizzando cave di ghiaia che hanno completato il ciclo produttivo, ottimizzando, da una parte, il recupero di aree degradate o marginali e dall'altra la regolazione della risorsa idrica superficiale e sotterranea.

Nei tratti terminali dei corsi d'acqua principali, la risalita del cuneo salino, causata, fra l'altro, dalla diminuzione della portata dei fiumi a seguito dei prelievi, comporta l'inaridimento della flora e un cambiamento della vegetazione

L'azione più efficace per contrastare questo fenomeno – oltre all'aumento dei deflussi nei corsi d'acqua - resta la realizzazione di sbarramenti di foce che impediscano la risalita dell'acqua salata

Il perseguimento dell'obiettivo di soddisfacimento delle condizioni di minimo deflusso vitale (DMV) nell'ambito della rete idrografica superficiale è complementare ai requisiti di qualità ambientale, infatti la diminuzione delle portate disponibili nell'alveo dei corsi d'acqua e l'alterazione del regime dei deflussi hanno prodotto molti squilibri non solo sul potere ricettore e di autodepurazione dei corpi idrici, ma anche sullo sviluppo della vita acquatica. Questo obiettivo potrà essere raggiunto attraverso misure tese a pervenire progressivamente, ma con una tempistica prefissata e stringente, alla determinazione del DMV e alla regolazione delle derivazioni per il suo rispetto.

Nell'ambito delle azioni generali di manutenzione dei corsi d'acqua di competenza regionale per assicurare la conservazione e, ove possibile, il miglioramento della funzionalità idraulica della rete idrografica, assumono rilevante importanza gli interventi di regimazione fluviale, ovvero di rimodellazione morfologica ottenuta anche mediante asporto del materiale depositato lungo gli alvei a seguito degli eventi di piena.

Nella "Tavola 01 Uso del Suolo Acqua" il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento riconosce 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;
- dorsale 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.

Dove 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 dalle normative 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.

Biodiversità (rif. tav. 02)

La tutela della biodiversità nel Veneto avviene principalmente con l'istituzione e successiva gestione delle aree naturali protette (parchi e riserve) e delle aree costituenti la rete ecologica europea Natura 2000. Questa rete si compone di ambiti territoriali designati come Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.), che al termine dell'iter istitutivo diverranno Zone Speciali di Conservazione (Z.S.C.), e Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.) in funzione della presenza e rappresentatività sul territorio di habitat e specie animali e vegetali indicati negli allegati I e II della direttiva 92/43/CEE "Habitat" e di specie di cui all'allegato I della

direttiva 79/409/CEE "Uccelli" e delle altre specie migratrici che tornano regolarmente in Italia.

Nella Regione del Veneto, attualmente, ci sono complessivamente 128 siti di rete Natura 2000, con 67 Z.P.S. e 102 S.I.C. variamente sovrapposti.

La superficie complessiva è pari a 414.628 ettari (22,5% del territorio regionale) con l'estensione delle Z.P.S. pari a 359.835 ettari e quella dei S.I.C. a 369.656 ettari.

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, 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.

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, quindi, 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.

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, costituita da un sistema coerente di zone naturali e 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 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, 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 sub-sistemi. 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 aree nucleo;
- 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 Naturali 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.

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).

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.

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. La classificazione del territorio prevede la definizione di unità ambientali. 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. Questi caratteri costituiscono descrittori che caratterizzano le unità gerarchiche ai livelli più alti. 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 carta delle serie di vegetazione prodotta, individua le unità ambientali della nostra Regione (in scala 1:250.000) e le serie, definendo quindi 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.

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 è caratterizzato da apprezzabili livelli di continuità ecologica, 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, quali:

- le Aree boscate dove 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 senza penalizzare la filiera legno già in crisi strutturale e perseguire obiettivi di qualità e naturalità, in linea con la Vegetazione Naturale Potenziale e con la varietà dei tipi forestali;
- le Aree prative che sono quelle che hanno subito le modificazioni più consistenti, dove necessita un'inversione di tendenza per i prati falciati, per spezzare la dicotomia tra abbandono e utilizzo più intensivo;
- le Aree fluviali che trattandosi di corridoi ecologici naturali, svolgono una funzione insostituibile nella rete ecologica, 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;
- le Aree umide che sono le più vulnerabili ed esposte ai rischi delle alterazioni antropiche, sono di fondamentale importanza, sia nella costruzione della rete ecologica, sia nella conservazione della biodiversità. Le loro condizioni attuali richiedono, in molti casi ormai, puntuali interventi di ripristino e non solo misure di tutela passiva. Per ogni tipo (lago, torbiera, sorgente, palude, ecc.) si possono individuare emergenze e soluzioni diverse.
- le Fasce di alta quota con praterie primarie e arbusteti subalpini che 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 Pianiziale

Il comparto pianiziale e costiero della nostra regione è caratterizzato da un uso intensivo del territorio che lascia poco spazio all'espressione del paesaggio naturale. Le forti modificazioni subite dal territorio sono imputabili allo sfruttamento agricolo, all'elevata urbanizzazione/infrastrutturazione e allo sfruttamento turistico.

Gran parte del territorio pianiziale sia dell'alta che della bassa pianura è utilizzato per l'agricoltura, dove la biodiversità vegetale è molto bassa per le continue lavorazioni del terreno, ma anche la diversità faunistica è molto limitata per il disturbo continuativo determinato dalla presenza di edifici, anche se radi, dal movimento di persone,

dall'illuminazione notturna, dai rumori, dalla presenza di barriere 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 irrazionale e repentina. 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 molto 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 punti nevralgici 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 prevede solo interventi passivi, ma agisce anche con interventi attivi in sede gestionale, per evitare nuovi problemi di frammentazione legati alla progettazione di nuove opere potenzialmente critiche e con 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.

Il sistema costiero

Ancora più complesso è il caso rappresentato dalle concentrazioni urbane costiere che hanno di fatto posto un ostacolo pressoché insormontabile tra le aree collinari interne, le foci dei fiumi e il mare, soprattutto se sommiamo gli agglomerati urbani alla rete infrastrutturale, stradale e ferroviaria, che si è spesso sviluppata in prossimità degli arenili, creando il presupposto, nella maggior parte di questi territori, per un insediamento costiero lineare. A questo occorre aggiungere poi 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 vulnerabili e minacciati a scala mondiale.

Per quanto riguarda in particolare il litorale veneto, il turismo può essere considerato una delle principali cause di degrado del sistema costiero. Lunghi tratti di spiaggia sono attualmente 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 caratterizzavano il litorale: 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 soggetti ad 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 la costante aggressione, le coste venete conservano ancora elementi di naturalità rilevanti, da conservare e valorizzare, e che interrompono la conurbazione lineare. Lungo il litorale nord-adriatico, quindi, coesistono un utilizzo antropico piuttosto intenso ed un elevato valore naturalistico; 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 coinvolgendo contemporaneamente esigenze di sviluppo e priorità di conservazione.

Nella "Tavola 02 Biodiversità" il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento delinea 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:

- l'ambito di paesaggio quale insieme delle relazioni ecologiche, storiche, culturali e morfologiche;
- il tessuto urbanizzato;
- la rete idrografica;
- il lago e laguna;
- 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 ecosistemi ambientali e attività antropiche;
- b) salvaguardare la continuità ecosistemica;
- c) perseguire una maggiore sostenibilità degli insediamenti.

Energia e ambiente (rif. Tavola 03 – Energia e ambiente)

Il Decreto Legislativo 311/2006 sul rendimento energetico in edilizia integra il precedente decreto legislativo del 19 agosto 2005 n. 192 (entrato in vigore l'8 ottobre 2005) che ha recepito la Direttiva Europea 2002/91/CE. L'attuale provvedimento:

- prevede la certificazione energetica degli edifici;
- consente di recepire le normative UE e di migliorare notevolmente l'efficienza energetica degli edifici, favorendo anche l'utilizzo di fonti rinnovabili di energia;
- stabilisce che per gli edifici immessi sul mercato immobiliare sia obbligatorio dichiarare il consumo energetico;
- prevede che le Regioni, in accordo con gli enti locali, predispongano un programma di sensibilizzazione dei cittadini e di riqualificazione energetica del parco immobiliare territoriale;
- prevede tempi più stretti per adeguare le tecnologie edilizie ad efficaci livelli di isolamento termico;
- prevede l'obbligo per tutti i nuovi edifici di fare uso di fonti rinnovabili (solare termico o geotermia) per il riscaldamento dell'acqua sanitaria; per una frazione almeno del 50% del fabbisogno di acqua calda e di un impianto fotovoltaici con potenza di picco minima pari a 0,2 kWp per ogni unità abitativa (comma 350 L. Finanziaria 2007);

- prevede l'obbligo per i nuovi edifici di "protezioni solari" esterne, al fine di contenere il ricorso ai condizionatori;

- introduce nella pianificazione del territorio il parametro energetico.

Le Regioni sono tenute a considerare fra gli strumenti di pianificazione ed urbanistici di competenza le soluzioni necessarie all'uso razionale dell'energia ed all'uso di fonti energetiche rinnovabili, con indicazione anche in ordine all'orientamento ed alla conformazione degli edifici da realizzare per massimizzare lo sfruttamento della radiazione solare.

La sostenibilità

Il concetto di sviluppo sostenibile nasce dalla constatazione che l'attuale modo di abitare la Terra non è perpetuabile oltre un breve orizzonte temporale.

Si tratta di una sollecitazione a progettare diverse modalità di inserimento dell'azione umana negli ecosistemi terrestri, a capire su quali basi possiamo intravedere un futuro a lungo periodo per l'umanità. Purtroppo la vulgata del concetto di sviluppo sostenibile lo ha ridotto a una questione di recupero della qualità ambientale o, della sua naturalità. Si tratta al contrario di mirare ad un obiettivo unico che ricomprenda:

- la produzione di valore e benessere;

- la qualità ambientale;

- una strutturazione sociale e demografica adeguata;

- un sapere tecnologico proporzionato alla bisogna;

- una cultura capace di orientare i comportamenti pubblici e privati verso questi obiettivi.

La costruzione della sostenibilità dello sviluppo ha evidenti ed intensi riverberi sul territorio, nel quale vanno collocate e ricollocate: le strutture produttive, le necessarie infrastrutture di connessione, le abitazioni ed i servizi alla persona, le attività di formazione e ricerca.

Non si può eludere, perseguendo lo sviluppo sostenibile, la costruzione di una evoluzione del territorio che lo consenta. La sfida va colta a tutte le scale geografiche, alle quali diversi sono i temi visibili ed affrontabili e senza mai allentare i collegamenti tra temi diversi.

Sono stati declinati quali compiti e obiettivi di piano che trascendono la dimensione regionale che possono essere trattati solo per territori più vasti:

a. La centralità metropolitana: nella organizzazione territoriale contemporanea – dettata dalla tecnologia disponibile – le città non offrono tutti i servizi che la dimensione del mercato potrebbe pagare; una maggiore integrazione delle attuali masse metropolitane potrebbe ridurre i costi di produzione e arricchire l'area di nuove funzioni nel campo dei servizi rari, della ricerca, dell'innovazione tecnologica, degli eventi;

b. L'accessibilità e la connessione: deve essere meglio strutturata e più direttamente immagliata nelle reti euromediterranee e globali, agendo come una comunità di interessi nella progettazione di grandi reti informatiche e satellitari, nella gestione di un unico sistema aeroportuale e della intermodalità, delle reti di trasporto ferroviario e autostradale a lunga percorrenza (alta velocità passeggeri ed alta capacità merci).

c. Lo spazio non urbanizzato: la trasformazione della logica economica della produzione agricola nei paesi ad alto reddito consente la riprogettazione della performance ambientale del territorio, con un intenzionale aumento della biodiversità e della biomassa, tanto più proficuo quanto si svolga nell'intera regione "naturale" designata dall'arco alpino-appenninico e dalla costa alto-adriatica.

d. Il sistema energetico: la necessaria ed ormai configurabile transizione dal predominio delle fonti di energia fossili a un nuovo ruolo di quelle rinnovabili trova, ancora una volta la dimensione ottima nella regione "naturale", specie con incentivi alla dotazione degli edifici per l'energia solare e fotovoltaica.

e. Il "capitale umano" è parte considerevole di una politica della sostenibilità: vi si può vedere il detentore di una cultura (guida ai comportamenti) da adattare alle nuove esigenze, il depositario di una "saper fare" adeguato alle tecnologie in termini produttivi, l'attore primo di una perpetuazione della presenza umana con un consapevole e adeguato comportamento demografico, compresa una coerente politica di svecchiamento e riempimento dei vuoti demografici grazie all'immigrazione ed alla sua integrazione.

f. La qualità ambientale impone infine una urgente considerazione nei piani regionali di almeno tre obiettivi ingestibili alla scala di una singola regione:

- la gestione del traffico motorizzato anche ai fini del controllo della qualità dell'aria, fortemente condizionata dall'assetto unitario dell'area per evidenti motivi morfologici e climatici;

- la gestione del territorio ai fini del controllo della impermeabilità della falda sotterranea, la cui limitazione causata dall'urbanizzazione è causa di un sensibile acuirsi delle difficoltà di gestione delle acque superficiali e delle loro esondazioni, nonché di un impoverimento in termini sia qualitativi che quantitativi delle acque profonde, patrimonio prezioso e inscindibile dell'intera regione "naturale";

- la gestione dei reflui urbani, capaci di condizionare pesantemente la qualità dei corsi d'acqua a valle e dell'intera fascia costiera dell'Adriatico, a scapito della disponibilità di acqua e di qualità della balneazione.

Nella "Tavola 03 Energia e Ambiente" del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento le politiche per l'energia e l'ambiente sono declinate attraverso i seguenti sistemi ed elementi:

- inquinamento da fonti diffuse;
- sistema dei poli principali per la produzione di energia elettrica;
- sistema impianti per la raccolta e trattamento dei rifiuti;
- siti a rischio di incidente rilevante;
- inquinamento elettromagnetico;
- sistema della distribuzione del gas;
- sistema della protezione civile;
- inquinamento da Nox pg/nm3 media luglio 2004-giugno 2006;

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 delle risorse naturali, sociali e culturali esistenti. Tutti i livelli di pianificazione devono concorrere al non degrado delle condizioni di contorno 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)

Premessa "grandi infrastrutture e paesaggio veneto"

Negli ultimi quarant'anni nel "paesaggio veneto" non sono sostanzialmente mutati i suoi elementi morfo-genetici, ma tutto è radicalmente cambiato 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 all'area metropolitana veneta.

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 (ict), 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. 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.

Inoltre 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, 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.

E considerare che i due livelli sono strutturalmente legati, in un unitario e civile disegno.

Il Piano Regionale dei Trasporti

Il 1° Piano Regionale dei Trasporti (PRT), è stato approvato nel 1990, mentre Il 2° PRT è stato adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR) n. 73 del 2 agosto 2005.

Nel piano il tema della mobilità è assunto a problema principale per i cittadini, per le imprese e per le amministrazioni locali che, a vario titolo, collaborano nella politica dei trasporti, dentro un quadro di competenze e di strumenti in corso di rafforzamento a seguito di trasferimenti di potestà normative, di dotazioni patrimoniali e di risorse finanziarie tuttora in

corso, che fanno intravedere uno scenario di maggiori capacità operative, regionali e locali, per il presente e per il futuro prossimo.

Infrastrutture e territorio

Lo spazio dunque come una risorsa essenziale dello sviluppo, che la dotazione infrastrutturale rende competitivo e redditizio se inserito in una regia di interventi finalizzati e tra loro coordinati a diverse scale.

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 coerenza 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. Tutte le scelte collegate a questo ambito costituiscono interesse primario della Regione in quanto contribuiscono a formarne l'armatura portante.

Col termine di infrastruttura non si intende solo ciò che ha una dimensione fisica, ma anche tutto il supporto organizzativo retrostante allo sviluppo delle relazioni, che comprende la dimensione imprenditoriale, culturale, tecnologica, informativa, etc.. Una infrastruttura condiziona dunque l'esistenza e l'operatività del territorio e nell'insieme essi costituiscono parte rilevante del valore aggiunto della regione nel campo dei servizi alla produzione e alle persone.

Questo implica, d'altro canto, l'assunzione di una 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 capillare della regione.

Tra i due sistemi viene stabilita una coerenza e complementarietà, che comporta anche alcune scelte di priorità e di gerarchia spaziale, dove le iniziative generate dal basso devono trovare una compatibilità con le scelte provenienti dall'alto, in una logica appunto di sistema, in cui la compresenza di infrastrutture e di attività di rango diverso costituiscono i fondamenti che presiedono allo sviluppo locale e lo condizionano nella sua dinamica autopulsiva.

Mobilità e insediamenti

Il sistema relazionale Veneto produce interscambio tra le sue diverse parti e componenti in relazione con il sistema insediativo (residenziale e produttivo) che esprime una domanda di mobilità dipendente dalla dispersione o dalla concentrazione spaziale delle attività.

Una dorsale disposta in senso Est-Ovest, 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 e il principale distributore di quelle esterne, anche in senso Nord-Sud.

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 da un lato, e Verona dall'altro. Attorno ad esso si è innescato quel vasto processo diffusivo extraurbano che costituisce la rete degli insediamenti 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), meno servita da infrastrutture e perciò dotata anche di più ampi spazi insediativi ancora utilizzabili, qualora meglio collegati. Proprio queste porzioni di pianura, così come le zone pre-alpine e alpine, hanno storicamente rappresentato le aree deboli della regione, per ragioni di morfologia e di accessibilità.

Parte di queste aree coincide però con i tre grandi distretti turistici della regione (costa, montagna e lago) che avvolgono su quasi tutti i lati il grande sviluppo industriale-urbano della pianura centrale, ponendo esse stesse una propria specifica domanda di mobilità e di accessibilità, legate ai flussi stagionali del turismo, e che rappresenta un tema specifico all'interno di una problematica più generale di mobilità dell'intera regione.

Nella pianura centrale, la più insediata e la più economicamente evoluta, è ormai da tempo in atto un processo di redistribuzione 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 che, in taluni casi, giunge ad interessare anche le seconde e terze fasce.

Questo costituisce un processo di sub-urbanizzazione che non configura più l'esistenza di una serie di sistemi polarizzati attorno ai centri, ma una sorta di occupazione crescente degli spazi rurali liberi della pianura, generata da un meccanismo di ricadute successive verso l'esterno a partire dai centri maggiori.

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 e dove la struttura stessa del mercato del lavoro si va diversificando e arricchendo di opportunità in precedenza assenti nel contesto rurale. E' quindi in atto, una modifica della configurazione urbana della regione, dove uno spazio rurale urbanizzato ospita una popolazione non più agricola, ancorchè dispersa, mediamente con basse densità insediative, che affida alla mobilità individuale 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.

E' questa rete stradale, per lo più provinciale e comunale, cui viene oggi demandato il compito di assolvere ai carichi crescenti dei movimenti pendolari giornalieri: ed è questa la rete oggi diffusamente sottoposta ad una pressione, ben superiore a quella per cui era stata creata, che postula interventi generalizzati di adeguamento alle nuove funzioni di servizio che va necessariamente assumendo.

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 intra-provinciale che inter-provinciale, 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 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 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 massiccio svolto dal trasporto stradale. Questo corrisponde all'esperienza della regione Veneto, che riscontra una crescita costante dei transiti su tutta la sua rete autostradale, soprattutto in senso Est-Ovest, dove è per altro rilevante la quota circolante delle merci, comprese quelle classificate come pericolose.

Al tempo stesso gli assi autostradali tendono a polarizzare lungo il loro tracciato 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.

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 producono, all'interno dei loro sedimi di competenza, un crescente numero di servizi, ai conducenti e ai veicoli, 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, destinato a ridisegnare la mappa dei

luoghi e delle funzioni direttamente legate alla costruzione del grande 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 da vicino la mobilità, ma, in modo più lato, sia il mercato che l'ambiente. Le autostrade sono quindi concepite non solo come infrastrutture passive, ma come veri e propri centri di servizi, che integrano al proprio interno una serie accresciuta di competenze tecnologiche, e che interagiscono attivamente con la catena dei servizi resi alla merce, e a tutto ciò che ne sottende la circolazione.

Si tratta quindi 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 più liquidabile come marginale.

La pianificazione regionale mette a fuoco il problema, per le ricadute possibili sul proprio territorio; mentre i gestori delle infrastrutture identificano 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 territoriale (trasportistico e insediativo) del Veneto si delinea come un sistema a densità decrescente dal centro verso i margini Nord e Sud della Regione, dove:

- la dorsale forte centrale, costituita e sostenuta dalle città e dalla grande rete autostradale e ferroviaria, diventa il sistema destinato a reggere la competizione esterna (nazionale e internazionale) nell'ambito dei servizi superiori della regione;
- le economie industriali diffuse dei distretti verrebbero servite da anelli tangenziali al sistema centrale (Pedemontana e futura Cremona-Adriatico), in grado di attuare una deviazione della mobilità pesante verso la periferia del sistema insediativo centro-veneto, oggi saturo di mobilità sull'asse centrale;
- la Venezia Cesena e la Valdastico (Nord e Sud) garantirebbero quel 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 che si vanno riposizionando nella realtà nuova di una Europa che si riunifica dentro un mercato continentale;

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), un porto maggiore (Venezia) e uno minore (Chioggia), e due aeroporti (Venezia e Verona), che necessitano di consolidare i loro rispettivi ruoli in una visione ormai 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. La mobilità nel suo insieme va considerata come tema prioritario, da impostare con nuove forme di collaborazione tra soggetti territoriali competenti (la Regione con Province e Comuni) e soggetti operativi settoriali (Soc. Autostrade, Ferrovie, Aziende Trasporto Pubblico Locale). Tra queste nuove forme va in primo luogo considerato lo strumento del Piano Urbano Mobilità, opportunamente interpretato e sviluppato rispetto alla specificità del caso del Veneto, sia in rapporto alla innovazione del SFMR, sia in rapporto alle politiche locali di regolazione del traffico urbano nell'area centrale.

L'armatura metropolitana

La pianura veneta centrale di circa 2,5 milioni di abitanti, dispersivamente insediata con livelli di medio-bassa densità, costituisce la massa critica - demografica e produttiva - su cui si fonda ogni prospettiva di evoluzione competitiva metropolitana del Veneto, e in quanto tale di un sistema relazionale interno efficiente. Non più cioè un residuo dalla trama delle

strade interprovinciali e intercomunali ereditate dall'epoca 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 che dalla ferrovia, necessita di una 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 capillare al sistema insediativo.

Per i percorsi Est-Ovest, i bordi esterni del sistema saranno costituiti dalla futura Pedemontana e dalla Transpolesana e della Mantova-Mare, destinate a alleggerire il ruolo della A4, di nuovo vicina alla saturazione. Per i percorsi Nord-Sud, tra l'Autobrennero e la Portogruaro-Pordenone, veri assi tangenziali dell'area centrale, il ruolo sarà svolto dalla A27 e dalla futura Valdastico (Nord e Sud). All'interno di questa maglia primaria - tutta autostradale - si colloca, a scalare, la maglia intermedia (regionale) e quella locale (provinciale).

La Ferrovia, a sua volta, 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, a cominciare dal SFMR, nelle sue diverse fasi di attuazione programmate.

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 riconnettere in modo razionale le due reti, definendo una serie dei luoghi notevoli, maggiori e minori, a livello urbano ed extraurbano, dove organizzare al meglio sia l'interscambio che la sosta, in una visione della mobilità integrata tra diversi vettori e diverse reti all'interno di uno spazio 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 gerarchica di molte attività di servizio e, in modo più diffuso nelle aree extraurbane, anche di residenzialità, dove un primo test si è avuto con l'entrata in funzione delle prime tratte del SFMR.

Questa maglia intermodale è il primo tentativo di intervento unitario e coordinato di riorganizzazione della mobilità su scala regionale - e non solo su singoli assi - essendo perciò esso stesso destinato a dar luogo ad una idea di vera e propria "rete regionale" di luoghi attrezzati per la mobilità entro uno spazio pensato come unitario.

Con qualche analogia, ma tenuto conto delle peculiarità, 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.

Nell'ambito Adige-Garda, attraversato dal corridoio Milano-Venezia e dall'asse del Brennero, Verona riproduce al proprio intorno un effetto metropolitano più concentrato, frutto dello stesso mix produttivo caratteristico di altre città venete (servizi, commercio e turismo), mentre partecipa con le altre limitrofe realtà regionali di Lombardia e Trentino ad una situazione metropolitana più diffusa (fondata su industrie, servizi e agricoltura specializzata) all'interno di un vasto comprensorio produttivo interregionale dell'area lombardo-veneta. 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 - ad esempio europea - questo sistema 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.

Quell'area stessa su cui si incardina l'idea di un 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, sostanziando la visione italiana del Corridoio V transeuropeo come sistema infrastrutturale capace di incidere sulla struttura stessa delle relazioni geografiche a livello di un continente riunificato dalle istituzioni e dal mercato.

Le aree urbane

Rientra tra le specificazioni necessarie di un modello spaziale l'osservazione che le città venete centrali - Venezia-Mestre, Padova, Vicenza, Verona - e, in modo più attenuato, anche Treviso, stanno evolvendo verso una struttura urbana caratterizzata da tre specifiche componenti spaziali e funzionali, ciascuna con una propria dinamica insediativa:

- i centri storici;
- le cinture abitative peri-urbane, suburbane ed extraurbane;
- le nuove aree direzionali-terziarie, generalmente interposte tra le altre due.

si è tenuto conto, nel momento in cui si sono affrontate le relazioni che il sistema insediativo intrattiene con la mobilità regionale e sub-regionale e dell'evoluzione, delle differenti configurazioni spaziali in relazione alla struttura morfologica delle singole città,.

- I centri storici, ormai in larga misura risanati, hanno affermato la loro forte valenza simbolica, sviluppando specializzazioni turistico-commerciali-ricreative. Parte rilevante 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. 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 lentamente affermandosi.

- Le zone residenziali sono andate dilatandosi verso le periferie, e anche oltre a queste, nelle prime e seconde cinture, con densità insediative medie e basse, che aumentano la domanda di pendolarismo, con ampio ricorso al trasporto individuale e crescente congestione nelle ore di punta. Il fenomeno ha carattere strutturale, legato al benessere, al miglioramento degli standard abitativi ed allo stile di vita: questo modello affida alla mobilità individuale parte sostanziale della libertà di scelta nel tempo libero e nelle relazioni sociali.

- Le nuove zone commerciali-direzionali costituiscono una tipologia insediativa supportata da una forte domanda, che ha prodotto una serie di trasformazioni adattive di tessuti esistenti, ma anche significative nuove espansioni periurbane. Si tratta di una domanda ben nota agli schemi della crescita urbana moderna, che però è andata realizzandosi nel Veneto in modo abbastanza frammentario, più sull'onda di pressioni occasionali che di disegni o indirizzi urbanistici prefiguranti. Spesso ha prevalso l'atteggiamento incrementale rispetto alla impostazione programmatica di largo respiro. Questo comparto rappresenta la componente urbana più dinamica, quella che esercita la maggiore pressione sul sistema della mobilità, perché esprime il cuore stesso delle economie urbane in crescita. Dal loro sviluppo dipendono le sorti delle città nel processo della competizione urbana contemporanea: una competizione che si instaura sia tra i centri di una stessa regione, sia tra città concorrenti rispetto a filiere di dimensione nazionale o sovranazionale.

Le relazioni di reciprocità che tra queste tre fondamentali componenti del sistema urbano 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, sia dall'esterno che dall'interno delle città stesse.

In prospettiva l'obiettivo è di portare a coerenza l'evoluzione dei tessuti urbani dei centri principali con la rete di comunicazione primaria della regione e 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 l'importanza di una gestione strategica della mobilità urbana come fattore di successo di una città nell'attrarre imprese e visitatori, tanto più in un contesto

metropolitano dove possono presentarsi alternative diverse di localizzazione di una stessa attività.

Allo stato attuale nel sistema urbano del Veneto, i luoghi importanti per la mobilità delle persone sono costituiti da:

- Stazioni urbane centrali;
- Stazioni SFMR periurbane;
- Caselli autostradali;
- Intersezioni tra percorsi radiali e percorsi anulari urbani;
- Intersezioni tra viabilità di accesso aeroportuale e viabilità ordinaria.

Rispetto a questa struttura – fisica e tipologica – dei luoghi importanti per l'accessibilità, va impostata una politica urbana e metropolitana condivisa, capace di mobilitare nel medio periodo decisioni e misure attorno ad un più efficace nesso tra accessibilità e localizzazioni.

Una politica di questo tipo trova certamente riscontro in uno strumento come quello dei Piani Urbani della Mobilità (art. 22, L. 340/2000), che prevedono misure di finanziamento integrato della infrastruttura e del servizio, attorno a precisi obiettivi di miglioramento della mobilità – urbana e metropolitana – da sviluppare in sintonia con le previsioni insediative a livello urbanistico.

Lo sviluppo del SFMR 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 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, da una impostazione coordinata della relazione "accessibilità-localizzazione" all'interno delle aree strategiche, dovrà scendere un processo di densificazione di alcune porzioni di tessuto insediativo per sfruttare al meglio il fattore accessibilità legato alla dotazione infrastrutturale. Si tratta, in larga misura, di tessuti urbani esistenti da rinnovare, dove il processo di trasformazione delle economie urbane, dall'industria ai servizi ha già identificato gli ambiti di maggiore interesse: la ZIP di Padova, la ZAI di Verona, la zona industriale di Vicenza e il complesso costiero di Porto Marghera.

Progettazione infrastrutturale e qualità ambientale

Lo sviluppo insediativo del Veneto negli ultimi due decenni è avvenuto con una forte spontaneità localizzativa che ha preceduto in molti casi la dotazione infrastrutturale su cui si basa la mobilità interna della Regione. Questo ha sovraccaricato la capacità della rete stradale esistente producendo diffusi fenomeni di saturazione, fino e oltre la soglia di criticità della rete, inducendo un disagio diffuso negli utenti.

Il programma di adeguamento infrastrutturale che oggi si impone opera, a compensazione di una dotazione carente entro un territorio le cui tendenze insediative sono ormai chiare, che consentono di individuare la nuova maglia viaria di lungo raggio, i grandi corridoi internazionali, quella di medio raggio e i nuovi corridoi interni destinati a servire collegamenti veloci tra le principali sub-aree in cui si è organizzato il sistema insediativo della regione.

L'impatto delle nuove infrastrutture programmate è destinato a incidere sulla struttura fisica del territorio, modificando la percezione di un ambiente spesso pensato come rurale ma in procinto di assumere, anche visivamente, i caratteri che gli sono propri: quelli di una realtà metropolitana, diffusa a densità media e bassa. È, infatti, il carattere della dispersione insediativa che determina il fabbisogno di nuove infrastrutture per migliorare lo scorrimento; la costruzione di strade esterne ai centri abitati e dotate di raccordi efficienti con la viabilità esistente, ma assolutamente protette da nuovi accessi e da passi carrai su fondi privati. Proprio 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 della organizzazione metropolitana diffusa, e della mobilità, 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 di contenimento dell'impatto ambientale: sul suolo, sull'aria, sul rumore e, non ultimo, sulla percezione visiva degli abitanti e dei turisti.

Fin dallo stadio iniziale i progetti dovranno, pertanto, 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, o dell'intervento compensativo.

Nella "Tavola 04 Mobilità" il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento riporta lo schema della mobilità regionale, delineato sulla base della pianificazione regionale di settore, secondo i seguenti sistemi ed elementi:

- il corridoio europeo;
- il sistema stradale;
- il sistema ferroviario;
- il sistema di connessione territoriale;
- il sistema della mobilità slow;
- il sistema della logistica;
- il sistema della mobilità aria-acqua;
- il sistema della nautica da diporto;

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 di 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)

Il grado di dispersione/diffusione degli insediamenti produttivi è fonte di diseconomie, generali e specifiche misurabili rispetto alle variabili interne al settore e in misura ancora maggiore con riferimento alle ricadute territoriali in termini di congestione del traffico, in diffusione di fonti inquinanti, di intasare di conseguenza i paesaggi urbani e rurali. La commistione insediativa dei singoli fattori funzionali, la mancata correlazione/integrazione fra le diverse reti infrastrutturali, la mancanza di livelli minimi di funzionamento territoriale, in termini anche di semplice accessibilità o permeabilità territoriale, hanno comportato e comportano, infatti una serie di viscosità e di attriti territoriali difficilmente sostenibili.

Il piano, con il sostegno anche di analisi specifiche, ha voluto attivare un percorso di attenta ed approfondita riflessione tecnica e scientifico-disciplinare.

Gli elementi costitutivi del modello insediativo esistente

Nel censimento del 1951, per la prima volta, l'incidenza percentuale degli attivi nell'industria manifatturiera nel Veneto supera quella media nazionale.

Nel periodo postbellico il disegno territoriale delle localizzazioni produttive ricalca l'assetto ottocentesco e del primo Novecento con:

- l'asse centrale da Verona a Venezia;
- l'azione centripeta esercitata dai centri maggiori;
- gli insiemi della industrializzazione storica nella fascia pedemontana.

Il fenomeno della diffusione territoriale, prende avvio alla fine degli anni 60 e si sviluppa poi impetuosamente da prima nell'area centrale (Padova, Mestre-Venezia e Treviso), per poi coinvolgere progressivamente l'area veronese e la pianura centrale. Sono gli anni anche dell'avvio dei processi di trasformazione della economia rurale dei comuni, e delle cinture urbane, con onde di pressione su gran parte dell'area centrale veneta.

La diffusione insediativa produttiva è il risultato territoriale dell'economicità del particolare sistema produttivo adottato. Alle distrettualità storiche consolidate si affiancano nuove attività e specializzazioni produttive, quasi sempre di media e piccola dimensione, altamente competitive e dinamiche.

Per tutti gli Ottanta il modello di diffusione produttiva cresce e si consolida, in quanto i servizi alla produzione (sistema della mobilità, accessi alle reti tecnologiche, l'ampio sistema policentrico urbano, la disponibilità di servizi terziari anche in forma avanzata) sono attestati su livelli accettabili. Il sistema produttivo è basato principalmente sulla piccola e media impresa. La mappa industriale poggia sulle figure territoriali del Veneto anni '80 delle quattro tipologie produttive principali già indicate dall'I.R.S.E.V., in relazione alla distribuzione territoriale delle aziende. I valori medi regionali della dimensione delle aree industriali sono di:

- 18,0 ha per comparti di iniziativa pubblica;
- 21,4 ha per comparti di iniziativa mista;
- 6,8 ha per comparti di iniziativa privata.

Inevitabilmente a ciò si collega anche diversa dotazione infrastrutturale complessiva.

Gli elementi costitutivi del progetto

Il Progetto di piano è stato costruito partendo dalla filiera, costituita dall'insieme degli elementi produttivi di eccellenza, dai parchi scientifici e tecnologici, delle università e dei poli di ricerca che rivestono un ruolo strategico per l'economia del Veneto e che, in quanto risorse per il futuro, sono da considerare elementi fondamentali per generare lo sviluppo dell'intero sistema produttivo ed accrescere la competitività all'area veneta nello scenario europeo e mondiale.

E' stato quindi predisposto uno schema generale finalizzato allo sviluppo del sistema produttivo regionale, dove il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento indica i sistemi produttivi di rango regionale costituiti da un insieme di elementi di elevata complessità e specializzazione.

I Sistemi Produttivi di rango regionale 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.

Tali sistemi produttivi si articolano in:

a) Ambiti di pianificazione coordinata, ai sensi dell' art. 24 comma 1 lettera h) della L.R. n. 11/2004:

b) Territori urbani complessi, costituiti dagli ambiti metropolitani di Venezia-Mestre-Treviso,, Padova, Vicenza, Verona, Rovigo-Ferrara, Oderzo-Conegliano-Vittorio Veneto-Pordenone, caratterizzati dalla presenza di un insieme di aree produttive organizzate e dotate di un insieme di servizi rari quali strutture logistiche, centri ricerca, sedi universitarie, reti informatiche e telematiche, strutture consortili per lo smaltimento dei rifiuti, enti gestori organizzati, autorità portuali, che assieme ai centri urbani di cui fanno parte, assumono il ruolo di elementi polarizzatori dei territori contermini.

c) Territori geograficamente strutturati, costituiti da un insieme di funzioni e di segni morfologici che contraddistinguono la struttura insediativo-produttiva del Veneto

d) Territori strutturalmente conformati, quali gli ambiti delle aree e macroaree produttive afferenti i Corridoi Intermodali Europei, compresi tra Verona e Portogruaro, per una profondità non inferiore a km 2,00 dall'insieme delle infrastrutture costituenti il corridoio intermodale.

e) Piattaforme produttive complesse regionali, quali territori interessati dalla presenza di aree produttive esistenti, definiti come piattaforme produttive complesse regionali, vengono avviate attività di ricognizione delle problematiche di tipo ambientale, al fine di orientare specifiche politiche di riqualificazione nonché definire nuove azioni per favorire l'aggregazione delle imprese, con sostegno alla ricerca e all'innovazione in settori a basso impatto ambientale e che necessitano di una serie di accorgimenti per garantire un elevato livello di trasformazione secondo i principi di sostenibilità.

f) Aree produttive con tipologia prevalentemente commerciale, costituite da quegli insediamenti produttivi, con un'elevata concentrazione di strutture di vendita, che ospitano pluralità di destinazioni d'uso compatibili.

g) Strade mercato, costituite dall'insieme del sedime stradale e degli spazi aperti adiacenti fino al sedime degli edifici prospicienti i cui bordi sono stati occupati da insediamenti lineari e puntuali con un'elevata concentrazione di strutture di vendita, un'ingente concentrazione veicolare e una notevole frammentazione insediativa.

h) Ambiti per funzioni e attività artigianali e di servizio alla città, quali aree dove favorire la presenza di servizi alla residenza, quali l'artigianato e il commercio al dettaglio, all'interno degli ambiti urbani.

Il piano Territoriale Regionale di Coordinamento evidenzia inoltre le Eccellenze Produttive con ricadute territoriali locali costituite dall'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, così articolata:

- Ambito per la meccatronica, costituito dalle attività della meccanica di precisione e della meccatronica, caratterizzate da importanti relazioni produttive e commerciali, anche a carattere internazionale, per il ruolo acquisito nel campo della conoscenza scientifica e tecnologica e indirizzano principalmente le proprie finalità all' innovazione del prodotto nonché alla produzione e alla gestione automatizzata di sistemi complessi;

- Nodi pubblici della rete delle nano-tecnologie, che costituiscono il sistema veneto della ricerca nei settori afferenti alle nanotecnologie;

- Parchi scientifici e tecnologici, che costituiscono poli di eccellenza della ricerca applicata e rappresentano aree di innovazione per la rete produttiva del Veneto;

- Ambito agroalimentare, quale territorio caratterizzato dalla presenza di una fitta rete di attività agroalimentari di pregio riconosciute anche a livello nazionale e/o internazionale (prodotti DOC, prodotti DOP, slow food, ecc.);
- Nodi della rete regionale della ricerca, che costituiscono il sistema della promozione della ricerca industriale, del trasferimento tecnologico e dell'innovazione nel tessuto produttivo del Veneto;
- Ambito di sviluppo delle reti digitali, che indica ambiti di disuguaglianza nella disponibilità di servizi a Banda Larga, legati all'indisponibilità di infrastrutture e servizi, a causa dalla conformazione geografica delle aree di montagna e dalla ridotta densità di popolazione che si riscontra nelle zone rurali;
- polo fieristico regionale, quale territorio caratterizzato dalla presenza di un articolato sistema fieristico costituito da poli di diverso rango;
- Ambito tecnologico per l'ottica;
- ambito tecnologico per la lavorazione del legno.

Nella "Tavola 05° Sviluppo Economico produttivo" il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento riporta:

- i territori, piattaforme e aree produttive;
- le eccellenze produttive con ricadute territoriali locali;
- la rete delle infrastrutture di comunicazione;
- l'incidenza della superficie ad uso industriale sul territorio comunale;
- gli elementi territoriali di riferimento.

indicando 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 consorziali, 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 regione Veneto il turismo rappresenta la principale attività economica, per la presenza di una numerosa varietà di ambiti territoriali di pregio.

Tutto il territorio regionale è da considerare meta turistica, sia per la sua morfologia che per la sua storia e tradizione, in poco più di 150 Km si può trovare la gamma più completa di offerta turistica in grado di soddisfare qualsiasi esigenza.

Sono 14 i Sistemi turistici locali nei quali è stato suddiviso il territorio, ogni ambito rappresenta un contesto turistico omogeneo caratterizzato dall'offerta integrata di beni culturali, ambientali e di attrazioni turistiche compresi i prodotti tipici dell'agricoltura e dell'artigianato locale, così come previsto dall'art. 13 della L.R. 33/2002.

Il turismo nei diversi ambiti rappresentati dal p.t.r.c. viene sviluppato armonicamente mantenendo vivo il rapporto tra il turismo, l'ambiente il territorio ed il paesaggio. Sono indicate diverse tipologie di turismo emergente, quali:

- il Turismo congressuale la cui fonte principale per la localizzazione di questo tipo di turismo è rappresentata dall'asse lungo l'Autostrada A4 Verona – Venezia;
- il Turismo equestre;
- il Turismo alternativo costituito da percorsi pedonali, ciclabili, equestri, turismo religioso sono attività da sviluppare e mettere in rete;
- le Attività sportive non di massa: golf, volo, equitazione e vela;
- la Rete escursionistica Veneta (R.E.V.);
- le Ville venete;
- le località di mare;

Vengono inoltre valorizzate:

- le Mete turistiche a più elevata tradizione quali: mare, montagna e lago, definibili come aree ad elevata tensione turistica, dove attuare azioni di razionalizzazione, adeguamento e "sviluppo conservativo", puntando all'innovazione e all'ammodernamento delle strutture ricettive;
- le città storiche e le città murate che sono patrimoni diffusi nel territorio regionale e tradizionali mete del turismo

Ai fini della programmazione sarà importante prevedere una giusta valutazione della frequenza turistica e delle dinamiche dei flussi turistici prima di autorizzare l'apertura di nuove strutture ricettive

Nelle zone marittime si prevede di favorire la riqualificazione e ristrutturazione delle strutture ricettive, sostenendo il recupero e la riutilizzazione di strutture già esistenti in modo tale da non modificare il numero dei posti letto disponibili e prevedendo forme di compensazione per migliorare la dotazione del verde pubblico e dei servizi destinati alle città delle zone marittime.

Obiettivo programmatico è di allungare il periodo di villeggiatura sia montana che marittima, attraverso il miglioramento ecocompatibile degli standard qualitativi che garantiscano l'abitabilità delle strutture ricettive in diversi periodi dell'anno e la riduzione dei consumi energetici

I piani regolatori dei Comuni terranno conto degli schemi di riferimento dei Piani territoriali di coordinamento provinciali e dalla "R.e.v. - Rete escursionistica veneta" che prevede una "rete" di percorsi e itinerari turistici regionali di alta attrattività. L'obiettivo è quello di creare uno strumento per orientare i finanziamenti pubblici in materia di turismo creando dei circuiti tematici che possano mettere in rete i centri d'interesse turistico regionale. La rete escursionistica veneta prevede piste ciclabili, canali navigabili e percorsi a cavallo ad anello. Nella "Tavola 05b Sviluppo economico turistico" il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento riporta:

- il sistema delle polarità turistiche principali;
- il sistema del turismo sulla neve;
- il sistema del turismo naturalistico e rurale;
- il sistema del turismo della memoria e delle tradizioni;
- il sistema del turismo fieristico e congressuale;
- il sistema del turismo termale;
- il sistema del turismo balneare;
- il sistema del turismo sportivo;
- il numero delle produzioni DOC, DOP, IGP per comune;
- gli elementi territoriali di riferimento;

con la finalità di promuovere lo sviluppo sostenibile delle attività turistiche anche attraverso forme di integrazione tra settori economici diversi e tra azioni di qualificazione e diversificazione dell'offerta turistica delle imprese e dei soggetti pubblici; con l'obiettivo di creare 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 una offerta diversificata di prodotti, anche creando un sistema di ricettività diffusa

Crescita sociale e culturale (rif. tav. 06 del nuovo PTRC)

Nella terza fase dello sviluppo della Regione, il cosiddetto "terzo Veneto", momento che arriva dopo una prima fase di grande povertà, cui ha fatto seguito una seconda fase di forte crescita incontrollata, l'attenzione al tema dell'identità, nelle sue componenti legate al paesaggio e alla cultura, ha assunto valenza di risorsa strategica.

In particolare, il patrimonio dei beni culturali è stato riconosciuto essere il fondamento storico della nostra identità, sia individuale che collettiva.

È questa una ricchezza di cui il territorio veneto abbonda; si tratta di una risorsa importante, tanto più preziosa quanto più capace di ampie ricadute nei vari settori di sviluppo del territorio. La nostra generazione ha dunque la responsabilità, non solo di salvaguardare al meglio questo patrimonio, e perpetuarne la trasmissione, ma anche di garantire le condizioni per una sua fruizione ottimale, e di sviluppare le potenzialità dei contesti su cui insistono i beni aventi rilevanza territoriale.

All'interno del P.T.R.C., strumento strategico fondamentale per lo sviluppo del territorio regionale, avente altresì valenza paesistica, la Regione ha ritenuto pertanto di fissare alcuni punti cardine della propria politica in tema di governo del territorio con specifico riferimento al patrimonio culturale.

Un complesso di Beni di particolare entità e pregio è rappresentato dagli insediamenti di villa, che tanto peculiarmente caratterizzano il territorio del Veneto; tra più di quattromila cespiti monumentali, di proprietà pubblica o privata, disseminati nel territorio veneto – di cui oltre duecento aperti al pubblico – spiccano indubbiamente le opere di uno dei più grandi maestri dell'architettura cinquecentesca, Andrea Palladio, al cui genio si deve la codificazione stessa del modello di "villa" destinato a immensa fortuna.

Nel caso delle ville di Palladio, riconosciute dall'UNESCO come "Patrimonio Mondiale dell'Umanità" e iscritte nel 1996 nella lista del World Heritage a estensione ed integrazione del già esistente sito di "Vicenza città del Palladio" istituito nel 1994, considerato il ruolo storico e l'eccezionale valore architettonico, all'interno del Piano Regionale è stata predisposta la stesura di uno specifico strumento amministrativo di governo del territorio, il Progetto Strategico "Le ville di Andrea Palladio nel Veneto", avviato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 2214 del 11.07.2006, presentato con C.R. 108 del 08.08.2008 alla II Commissione consiliare.

Tale proposta, mirata non già solo alla tutela, alla valorizzazione, ma anche alla ricomposizione dell'immagine ambientale nei contesti di pertinenza di ciascun monumento, muove dalla valutazione della situazione di fatto, secondo diverse categorie di criteri mirati non solo alla salvaguardia dei caratteri storico-artistici, attraverso strumenti di pianificazione urbanistica, ma anche allo sviluppo della 'fruibilità' dei beni.

Attraverso la ricostruzione dalla struttura fisica del territorio, delle destinazioni e i vincoli urbanistici presenti, effettuata su mappe e planimetrie di tipo storico e urbanistico, cui è stata affiancata l'analisi storico-architettonica sui manufatti e sulla dotazione vegetazionale del contesto figurativo, la verifica dei vincoli normativi, è stato possibile far emergere le modifiche prodotte nel tempo dalle relazioni economiche e sociali sul contesto fisico in cui ogni villa è inserita.

La lettura integrata dei dati emersi dagli approfondimenti sopraccitati, alla luce delle stesse direttive emanate dall'UNESCO, relativamente alle cosiddette 'zone tampone', ha permesso di definire, intorno a ciascuna singola villa del Palladio, ambiti di rispetto, aventi estensione sufficiente da svolgere funzione di valorizzazione paesaggistica e di protezione dalla pressione antropica, essendo dotati di specifica disciplina volta a prevenire la presenza di elementi di degrado, a favorire la rimozione di quelli esistenti, a potenziare le valenze di pregio ambientale.

Da questa esperienza, che ha messo in luce come l'attenzione per il paesaggio e la sua riqualificazione risulti elemento strategico ai fini della politica di valorizzazione di un patrimonio culturale di entità pari a quello delle ville venete, si è pensato di volgere la

pianificazione anche alla salvaguardia di tutti i contesti di villa, predisponendo una specifica normativa che oltre a tutelare le strutture monumentali scongiuri interventi degradanti nelle aree circostanti.

Analogamente, riflettendo sulla capacità di costituire "rete", che alcune tipologie di beni possiedono, sono stati individuati alcuni "sistemi territoriali complessi", ovvero luoghi e/o ambiti di particolare valenza culturale, ambientale, storico, paesaggistica, e caratterizzati da identità comune che, se connessi, grazie a politiche specifiche, sono potenzialmente in grado di sviluppare sinergie virtuose con ricadute non soltanto in ambito culturale ma anche turistico, economico, scolastico e ricreativo. In tale ottica sono state riconosciute le vestigia dei tracciati delle antiche vie romane, la rete delle città murate del Veneto, i Luoghi della Grande Guerra e i Luoghi dell'archeologia industriale.

Si è ritenuto altresì di dare rilevanza ai luoghi, le case, le strade e gli insediamenti che hanno ispirato la vita e alle opere di tre grandi autori della letteratura italiana e internazionale che hanno soggiornato e operato nel Veneto: Francesco Petrarca, Mario Rigoni Stern e Ernst Hemingway.

La Regione ha così previsto la realizzazione di tre Parchi culturali loro dedicati, dove salvaguardare le esperienze visive ed emozionali degli scrittori, promuovere attività portatrici di contenuti culturali e sostenere le iniziative volte a effettuare interventi per il ripristino del ricordo del letterato o della sua ispirazione, tenendo conto dell'ambiente, del paesaggio, della storia, delle tradizioni e dei sapori.

Partendo dalle mappature di "clusterizzazione", il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento riconosce il patrimonio umano e le conoscenze locali, che costituiscono l'insieme delle risorse territoriali da valorizzare, definendone nella "Tavola 06 Crescita Sociale e Culturale" la filiera degli elementi di articolazione secondo il seguente schema:

- il sistema delle politiche per la valorizzazione del territorio;
- i sistemi lineari ordinatori del territorio da valorizzare;
- il sistema delle polarità culturali e storico-ambientali;
- il sistema della salute
- gli elementi territoriali di riferimento;

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.

Le linee di progetto del sistema degli obiettivi

Le linee di progetto che intersecano trasversalmente il livello operativo affrontano i temi della montagna, della città e del paesaggio.

Montagna del Veneto (rif. tav. 07)

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.

Secondo l'analisi del PRS (Programma regionale di sviluppo), la montagna veneta è caratterizzata da fenomeni di arretramento sociale ed economico dovuti sia al dissesto idrogeologico e ambientale di molti versanti, sia al decremento demografico, cui si aggiungono le difficoltà di collegamento con le aree finitime 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 il riconoscimento della fragilità del territorio montano e dell'importanza del presidio dell'uomo a garanzia della manutenzione territoriale. Parallelamente, 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.

A ciò si aggiungano il riconoscimento degli straordinari valori ambientali di questi territori (si pensi all'area dolomitica o a quella gardesana) e la presenza di habitat ricchi di specie rare e protette (si pensi al sistema dei parchi/riserve).

Questi valori ambientali rappresentano anche "paesaggi" assai celebrati dalla pittura e dalla letteratura italiane e straniere (per citare, Goethe, Tiziano, Dolomieu, ecc.)

La gestione di questo patrimonio di beni economici, paesaggistici e ambientali va tuttavia 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 (art. 13 dedicato alle montagne.)

I rilievi del Veneto sono costituiti da un sistema orografico articolato. 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.

Il piano territoriale d'intesa con le province, riconosce le identità territoriali delle subregioni montane e delle vallate definendo appropriate strategie territoriali per lo sviluppo affidando ai comuni il compito di definire nel dettaglio di ciascuna area i lineamenti dell'assetto e dello sviluppo, tenendo conto dei caratteri e delle specificità di ogni singolo territorio. E' a quel livello infatti che possono essere rilevati 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 tenendo conto degli apporti della concertazione effettuata sulla base del Documento Preliminare (BUR 86/2007), si possono delineare degli indirizzi tematici assunti quali direttive all'interno del PTRC:

- innanzitutto 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 consentirà di individuare le aree di rischio e quelle di esclusione ai fini insediativi per motivi geologico/idraulici, ed orienterà 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, in tale prospettiva vanno riguardati come delle risorse e delle 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 mediante la individuazione della rete delle aree naturalistiche.

- 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 vi sono numerose 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 verticale, le relazioni intervallive e il collegamento con le altre regioni attraverso l'attrezzatura dei passi alpini ed una estensione del sistema SFMR all'interno della montagna. Si tratta infatti di completamenti di rete e di connessioni storiche da ripristinare/valorizzare secondo le indicazioni del Piano Regionale dei Trasporti, proprio per assicurare la permeabilità delle frontiere e ovviare all'isolamento 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.), beninteso tenendo conto 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 società e per la natura.
- 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 strategico per la "città della Valbelluna" intesa come struttura portante per i territori del Bellunese e del Feltrino e quale tramite verso le soprastanti aree extraregionali. 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.)
- 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 delle aree SIC e ZPS, da riguardare come elementi dell'offerta di natura e non solo come delle semplici zone protette, integrate con le aree di "pre-parco". 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 di cui la montagna veneta ha bisogno al fine di poter correttamente indirizzare l'uso delle risorse al fine di migliorare l'assetto insediativo e favorire una configurazione paesaggistica ottimale.

Spetta certamente alle province e ai comuni di catalogare e rilevare le componenti di questo sistema dell'offerta di beni e siti utili per la programmazione dello sviluppo.

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.

Queste appaiono le condizioni di cui tenere conto al livello delle province e dei comuni nella loro attività di progettazione dell'assetto urbanistico e dello sviluppo sociale ed economico.

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, ma anche attraverso il sistema dei corridoi naturalistici 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 (SIC, ZPS, parchi, riserve, ecc.)

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 una destinazione alle opere ed una manutenzione al 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 migliore di quanto non sia quella che caratterizza le metropoli/megalopoli.

Nella "Tavola 07 Le Montagne del Veneto" il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento riporta l'insieme degli elementi caratterizzanti le politiche di valorizzazione e coordinamento delle montagne del veneto definendo:

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

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 del nuovo PTRC)

Il piano si propone di esaltare le capacità competitive della città diffusa attraverso la valorizzazione delle eccellenze di rango superiore, il miglioramento della qualità ed efficienza dei nodi, l'organizzazione efficiente delle connessioni della rete, la realizzazione di servizi rari, la riqualificazione del patrimonio infrastrutturale urbano, la ricomposizione dei modelli insediativi produttivi, la ricerca dell'innovazione ai vari livelli e settori.

Fondamentale in ogni caso è la costruzione di una forte complementarietà nei ruoli dei diversi centri, finalizzata ad esaltare le caratteristiche e le funzioni specialistiche della complessiva città diffusa.

La rete è articolata in polarità urbane, in luoghi dell'innovazione ed in progetti di riqualificazione urbana.

I luoghi dell'innovazione in particolare, considerate le ubicazioni e le funzioni contenute, sono individuati quali elementi fondamentali per attivare le politiche di modernizzazione dell'area.

Politiche finalizzate alla costruzione di una città diffusa competitiva e sostenibile che ricerca i punti di forza per il suo futuro sviluppo nel recupero e valorizzazione dei segni del passato.

Sono infatti maggiormente competitivi i sistemi urbani che, oltre ad offrire servizi, crescita culturale e qualità ambientali, recuperano ed esaltano le proprie tradizioni ed identità.

I progetti strategici sono generalmente incentrati su interventi di rafforzamento di specificità ed eccellenze, da perseguire mediante il recupero di visibilità ed identità dei luoghi, la creazione di nuove centralità, l'arricchimento di servizi di rango, il miglioramento dell'accessibilità, la costruzione di spazi di città moderna.

A tale riguardo il piano propone una complessiva ricomposizione dei paesaggi produttivi da attivare attraverso interventi di riordino, recupero e razionalizzazione degli insediamenti, di rilettura dei rapporti con le infrastrutture e delle relazioni con la città diffusa.

Emblematici i progetti strategici di riqualificazione che si propongono di invertire i processi di degrado fisico e disgregazione territoriale in corso, agendo sul riordino compositivo e funzionale delle strutture produttive esistenti.

le città venete: processi di concentrazione e diffusione

Le città sono ancora oggi il luogo specifico della compresenza di un'alta concentrazione di funzioni di servizio relative ad un ambito vasto e di un'elevata densità di urbanizzazione del

suolo. Sono però profondamente mutati gli indicatori e le modalità di lettura e contemporaneamente i parametri che qualificano un insieme in quanto città, mostrando quanto tutto ciò che abbiamo storicamente associato all'idea di città sia sottoposto a profonda riconfigurazione.

L'effetto città in spazi che tradizionalmente non sono considerati urbani è un tema che è stato al centro di molte riflessioni avanzate negli scorsi decenni. E' un effetto che ha generato 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 dell'avvenuta dissociazione tra la città e l'urbanizzazione, dove con il secondo termine non si pensa più solo alla crescita di ciò che intendiamo con il primo - la città - per contiguità fisica; ma anche, e sempre più di frequente, a fenomeni spazialmente discontinui che investono reticoli urbani decentrati e contesti locali del tutto esterni alle principali direttrici di crescita del paese.

Il fenomeno che più di ogni altro ha caratterizzato le tendenze consolidate e persistenti verso la deconcentrazione territoriale è quello di una accentuata dispersione abitativa che si è realizzata ben al di fuori del raggio di influenza delle principali aree metropolitane. Come appare evidente, tale processo presenta un'ampia varietà di situazioni territoriali e di combinazioni tra crescita diffusa di edilizia residenziale, varie dotazioni presenti in un certo contesto ed effettive pratiche d'uso del patrimonio abitativo, siano esse continue o temporanee, come nel caso delle diverse aree della specializzazione turistica.

Lo stesso rapporto si esplica nel legame profondo tra l'economia e la società che si traduce in un modello di sviluppo continuo e indifferenziato che si insinua all'interno dei centri storici più antichi, nelle zone residenziali e nel territorio agricolo dove ancora è facile reperire aree libere.

Il modello insediativo

La Regione Veneto è costituita da un insieme di territori che possono essere letti in modo differente secondo l'approccio adottato.

Rispetto al sistema insediativo sono riconoscibili almeno quattro modelli che si relazionano tra loro nel contesto regionale e che, ciascuno in modo diverso, costruiscono relazioni dirette con un intorno molto più esteso, nazionale ed europeo:

- un modello metropolitano denso e continuo che ha nella città capoluogo il suo centro ed appartiene agli ambiti generati dai centri di Venezia, Padova e Verona, ma coinvolge anche Vicenza e Treviso. Questo modello è al tempo stesso contenitore di importanti risorse propulsive per lo sviluppo ma anche generatore di alcuni effetti negativi sul territorio circostante (congestione, inquinamento, degrado urbano);

- il modello pedemontano che comprende le città di Treviso e Vicenza e si estende nell'area settentrionale del vicentino da Valdagno, Schio e Thiene sino al coneglianese, comprendendo i comuni gravitanti intorno all'asse Bassano - Castelfranco. Questo modello è connotato da una rilevante pressione antropica e infrastrutturale e da criticità ambientali causate da attività concorrenti.

- la montagna è il territorio dove si sono create situazioni di marginalità, soprattutto per il contatto tra aree montane e zone industriali di pianura, ma anche tra zone montane svantaggiate e zone montane ad elevato sviluppo turistico. Il fenomeno più evidente che ne è conseguito, è stato lo svuotamento demografico;

- la pianura, dove da sempre esiste un legame profondo tra luoghi dell'abitare e luoghi della produzione, che si articola e si esprime in modelli di vita sociale e in forme di occupazione del territorio ben precise. Oggi questo legame profondo è stato tradotto nell'area centrale in un modello di sviluppo continuo e indifferenziato, mentre l'arco a sud tra i grandi fiumi Adige e Po costituisce ancora un sistema di città legato ai centri originati prevalentemente dall'insediamento rurale.

I processi di sviluppo di ciascun modello 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 lo sviluppo di un sistema policentrico e di nuove relazioni tra i sistemi urbano - rurali che riducano le marginalità, come rafforzamento dei centri funzionali importanti ma allo stesso tempo come distribuzione delle funzioni su tutto il territorio 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 definisca una rete di territori efficiente, sia nel perseguimento di obiettivi di sviluppo territoriale, sia nell'interfaccia con l'esterno tramite i poli funzionali maggiori e più accessibili.

Il quadro di riferimento

Il PTRC rappresenta il quadro di riferimento territoriale, inteso come lo strumento in grado di comporre in modo unitario la pluralità di orientamenti e di indicazioni propri delle istituzioni rappresentative ai diversi livelli (anche nazionale ed europeo) e degli altri enti operanti sul territorio. Quadro di riferimento che deve costituire il supporto e l'indirizzo per la pianificazione territoriale ed urbanistica.

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 testimonia dei livelli elevati in cui si è mantenuto il consumo di territorio, non solo in relazione alla popolazione residente in crescita, ma anche ad altri fattori quali ad esempio 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 definitivamente saldandosi attraverso i rispettivi comuni di prima e seconda cintura, mentre a nord l'area centrale si innesta in un sistema che si distribuisce lungo l'asse pedemontano.

Il quadro demografico conferma questa interpretazione. Nell'ultimo decennio la popolazione del Veneto cresce con un ritmo di 3,3 persone all'anno ogni 1000 abitanti. L'espansione demografica interessa il 74% dei comuni del territorio regionale, nei quali risiede il 62% della popolazione e per cui il tasso di crescita si attesta mediamente su 8,5 persone ogni mille residenti, mentre nel resto dei comuni veneti la popolazione va diminuendo di quasi cinque unità ogni mille all'anno. L'aumento interessa essenzialmente la fascia centrale del territorio regionale, mentre i comuni interessati dallo spopolamento sono principalmente situati nella zona montana e nella bassa pianura padana, cui si aggiungono i comuni capoluogo.

Il quadro amministrativo è costruito attraverso la lettura dei diversi comparti che compongono il 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, Feltre, Castelfranco, Vittorio Veneto, San Donà di Piave, Adria.

Il quadro funzionale. Le città possono essere ancora identificate come luogo specifico della presenza di un'alta concentrazione di funzioni di servizio relative ad un ambito vasto e di un'elevata densità di urbanizzazione del suolo.

Per comprendere il modello dell'armatura urbana del Veneto misurata in relazione ai fattori che caratterizzano la città, sono stati selezionati i comuni con più di 10.000 abitanti e a questi è stato attribuito un punteggio (da 1 a 4 secondo il criterio maggior dotazione = maggior peso) in base alla dotazione di servizi alla persona e alle imprese.

La gerarchizzazione in quattro classi, più una quinta dove la dotazione dei servizi considerati è molto bassa, disegna la rete delle città del Veneto, il sistema cioè dove si concentra la domanda di servizi urbani (casa, mobilità, cultura), ma dove anche si trovano i fattori di accumulazione competitiva

Il quadro infrastrutturale. L'assetto territoriale determinato dai nuovi fattori infrastrutturali e insediativi del Veneto si presenta come un sistema a densità decrescente dal centro verso i margini Nord e Sud, dove:

- la dorsale forte centrale, costituita e sostenuta dalle città e dalla grande rete autostradale e ferroviaria, si attrezza a divenire il sistema destinato a reggere la competizione esterna (nazionale e internazionale) nell'ambito dei servizi superiori della regione;
- le economie industriali dei distretti si attestano sul progetto della nuova arteria Pedemontana in grado di attuare una deviazione della mobilità pesante verso la periferia del sistema insediativo centro-veneto, oggi saturo di mobilità sull'asse centrale;
- la Venezia - Cesena e la Valdastico (Nord e Sud) garantirebbero quel potenziamento delle relazioni Nord-Sud, che appartiene al ruolo del Veneto.

Questo sistema di grandi maglie infrastrutturali già oggi dispone di nodi dotati di infrastrutture intermodali di rango internazionale per il transito delle merci: interporti, porti e aeroporti, i cui ruoli vanno considerati in una visione di sistema integrato della intermodalità nel Nord-Est. Al di sotto di questa rete infrastrutturale primaria, si presenta il problema della mobilità intraregionale, di passeggeri e di merci.

Il quadro della mobilità, definito delle 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.

Emergono le 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.

La Valbelluna invece costituisce un bacino autonomo rispetto al resto del Veneto.

Queste sono le città che basandosi sull'ordito dei servizi (sociali, artigianali, commerciali ecc.) valorizzano la rete delle interdipendenze come reti specializzate di centri

la rete delle città venete

Il riconoscimento dei processi e contemporaneamente la visione di un modello organizzativo per l'armatura urbana del Veneto costituisce la sfida del PTRC per i prossimi anni.

Il modello insediativo 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 complementarietà 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" conosciuto e consolidato per tutta la regione.

Il Veneto delle "trenta città" è il Veneto visto dall'interno, dove tutto è compresente e poco gerarchizzato sia nella logica della competizione che in quella della complementarietà. I sette capoluoghi rappresentano l'esplicitazione 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.

I distretti industriali che nella nuova evoluzione dei processi produttivi e relazionali tentano di costruire anche nuovi rapporti territoriali cercando qualità e servizi urbani.

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.

Si tratta della pedemontana veneta, strada che non solo è destinata ad alleggerire l'asse del centrale, ma a sostenere i processi economici e territoriali andando ad affermare la città pedemontana estesa. Il Passante, che finalmente consente lo sviluppo di Mestre nuova città cerniera del nord est. Ed infine della rete SFRM collegamento tra i punti forti della città estesa e della città metropolitana.

Il modello insediativo che il PTRC propone consiste nell'avviare politiche che, piuttosto che semplicemente accompagnare i fenomeni, siano in grado di delineare percorsi e sviluppi progettuali.

Il rilancio delle città dovrà quindi avvenire puntando sul miglioramento della qualità dello spazio urbano e sull'incremento del grado di specializzazione per funzioni che deriva da una pluralità di identità relativamente a ciascun nodo della rete. Per muoversi verso questo obiettivo è necessario immaginare il futuro delle città in modo che esse diventino motore di sviluppo e ricerca capace di farsi promotore dell'intero territorio. Il PTRC deve tradurre il termine città nel senso di trovare o costruire le condizioni perché possano essere attivati processi in cui le città tornino ad essere attrattive, non nel senso della qualità estetica, ma di luoghi nei quali si torna a vivere, investire, produrre.

Le azioni strategiche per indirizzare il processo di riorganizzazione spaziale dovranno prendere avvio dalla ricapitalizzazione delle città polo, dal recupero delle aree produttive, dal progetto di riordino territoriale e di sostegno al sistema dei distretti dal rilancio del comparto turistico.

Il sistema urbano

Il sistema urbano rappresenta la strategia di governo della rete di città. Il Veneto costituisce infatti una realtà territoriale di tipo policentrico dove le funzioni direzionali ed economiche tipiche della grande città non sono concentrate in un unico agglomerato urbano, ma distribuite in più centri, di dimensioni ed importanza relativamente equilibrate. Tra gli obiettivi di fondo del PTRC vi è quello di supportare, attraverso politiche integrate, una strategia di rafforzamento dell'armatura urbana regionale, ma il PTRC, a fianco delle città metropolitane, deve riconoscere e riaffermare una serie di sistemi urbani, da quello della Valbelluna, della rete di città della montagna a quello della Bassa Veronese, all'arco urbano sud tra i grandi fiumi, alla direttrice costiera, che non si caratterizzano come nel passato come aree esterne e/o di transizione, ma come ambiti che possiedono invece una autonomia e identità proprie.

Gli abitati della pianura urbanizzata, distribuiti su una struttura insediativa di medio-bassa densità, costituiscono il riferimento consolidato della rete delle città venete. I mille campanili che rappresentano il modello insediativo originario sono andati nel tempo strutturando una gerarchia di città dove si sono progressivamente concentrati servizi amministrativi, servizi alle persone (sanità, tribunali, ecc.) e più recentemente servizi alle imprese: si tratta di una rete di sostegno locale che ha funzionato egregiamente quale supporto nella fase di avvio dei distretti produttivi, così come rete di sostegno alla residenza interna ed esterna alle trenta città.

Questo modello servito sia dalla strada sia dalla ferrovia, necessita di una profonda ridefinizione della struttura viaria che rappresenta la più alta criticità del sistema.

Per i percorsi Est-Ovest, i bordi esterni del sistema saranno costituiti dalla futura Pedemontana e dalla Transpolesana. Per i percorsi Nord-Sud, tra l'Autobrennero e la Portogruaro-Pordenone, il ruolo sarà svolto dalla A27 e dalla Valdastico. All'interno di questa maglia primaria si colloca, la maglia intermedia.

La connettività ferroviaria è affidata al SFMR. Questo nuovo reticolo di raccordo tra le città è destinato a favorire un processo di rilocalizzazione gerarchica di molte attività di servizio e, in modo più diffuso nelle aree extraurbane, anche di residenze.

L'obiettivo è quello di rafforzare 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.

In questo quadro emerge il ruolo del progetto strategico dei nodi per la mobilità delle persone offerti dal sistema urbano del Veneto costituiti da: stazioni urbane centrali; stazioni SFMR periurbane; caselli autostradali.

Il grande corridoio metropolitano e i nodi di addensamento delle nuove città metropolitane

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.

Tra gli obiettivi di fondo del PTRC vi è quello di supportare, attraverso politiche integrate, una strategia di rafforzamento dell'armatura urbana regionale ed in questa logica assume un ruolo importante la messa a punto di un perimetro preciso per specificare i confini dell'area metropolitana.

Nell'ambito metropolitano del corridoio n°5 il PTRC riconosce un ruolo di primaria importanza all'asse metropolitano centrale che facendo perno su Venezia e Treviso arriva passando per Padova fino a Vicenza, coinvolgendo la direttrice adriatica da Chioggia a Jesolo - Eraclea - Bibione. L'asse metropolitano ovest, aperto verso la Lombardia facendo perno su Verona si propende fino a Vicenza lungo il corridoio centrale e si estende a sud fino a Legnago.

La scelta di delimitare 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 e che comunque si tratta di un processo di governance piuttosto che solo di governo dei perimetri e che a questa dimensione e per rispondere ai problemi servono "geografie variabili" in ragione dei problemi da governare: ambientali, territoriali, economici, infrastrutturali e della mobilità.

La città estesa

La città estesa si innerva a partire dai nodi di Vicenza, Treviso e comprende i comuni a nord dei due capoluoghi tra i quali, di fatto storicamente e geograficamente, si è ormai creata una completa continuità urbana, in relazione alla residenzialità, ai servizi e alla produzione. Questo ambito può essere considerato come un'unica area metropolitana, derivante dalla sintesi di nuclei urbani, non tanto nel senso che non sussista più un'identità e un'autonomia di ciascuno come sistema (appunto) urbano, bensì per il fatto che è l'insieme che sostanzia la dimensione, la tipologia e il livello qualitativo delle caratteristiche e delle problematiche per le quali si ritiene appropriato l'attributo della metropolitaneità.

Questo ambito urbano all'interno del quale sono riconoscibili tre polarità: Schio - Valdagno - Thiene, il Coneglianese, Bassano anche con la direttrice verso Castelfranco, contiene un alto livello di trasformabilità che è legato alla capacità del sistema di accrescere la propria produttività. Non è più pensabile infatti che il sistema cresca attraverso incrementi di dotazioni fattoriali fatte di accumulazioni di capitale che generano più strutture, più infrastrutture, più densità. 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 costituiscono 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 intraregionali, l'integrazione tra politiche

di settore consentiranno di mettere in atto la struttura sulla quale appoggiare le scelte e le prospettive del sistema insediativo.

Rovigo e il sistema urbano tra Adige e Po

A fianco delle città metropolitane, si deve 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 invece una autonomia e identità proprie. Questi sistemi urbani rappresentano importanti presidi di un territorio marginale rispetto al sistema urbano centrale. Una marginalità che ha consentito di mantenere più che in altri ambiti qualità ambientali e paesaggistiche che devono essere valorizzate con attenzione non solo alla scala regionale, ma soprattutto a quelle provinciali e locali.

I sistemi lacuali e costieri

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 queste interessavano (si pensi a Caorle o Peschiera) il secondo invece è molto recente e coincide con la concretizzazione del turismo come fenomeno di massa a partire dal secondo dopoguerra

Il turismo si rivela come uno dei fenomeni sociali 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 balneare.

Il sistema delle città alpine

Nella montagna veneta i processi economici di lungo periodo e quelli più ravvicinati degli ultimi anni hanno indiscutibilmente contribuito alla creazione di una serie di realtà tra loro estremamente differenziate che non possono nella interpretazione dei fenomeni rimandare a spiegazioni monocasuali e onnicomprensive. Marginalità e sviluppo coesistono e spesso sono una la ragione dell'altra sia in termini territoriali sia di processi economici. Nei centri e nelle città montane si sono create situazioni di marginalità soprattutto per il contatto tra aree montane e zone industriali di pianura, ma anche tra zone montane svantaggiate e zone montane ad elevato sviluppo turistico. Il fenomeno più evidente che ne è conseguito, è stato lo svuotamento demografico. Questi processi fanno attribuire una rilevante importanza al sistema orografico e di collegamento infrastrutturale, pur con rilevanti differenze strettamente connesse alla diversa geografia fisica delle singole ripartizioni montane. In particolare si nota la prevalenza delle aree ad economia integrata nelle zone pedemontane e dei comuni in espansione connotati dal turismo diffuso. Il primo elemento discriminante le diverse realtà è rappresentato dallo sviluppo turistico, in grado di connotare con la sua presenza una buona parte dell'arco alpino. Là dove questo processo non si è invece attivato sono frequenti le fasce di sottosviluppo soggette ad isolamento che contribuiscono a definire l'immagine della montagna povera. Il quadro si complessifica prendendo in considerazione altri fattori:

le aree che pur presentando una continuità con le zone turisticamente evolute sono rimaste escluse dai circuiti della "vacanza in montagna" di tipo più o meno sciistico, assumendo la connotazione di aree "marginali";

le tradizionali attività agro-silvo-pastorali che quasi ovunque ricoprono ormai un ruolo secondario, mentre è in continua crescita il commercio;

il fenomeno dell'emigrazione verso i centri urbani che si è rallentato fino a quasi scomparire, e in molti casi si è tramutato in pendolarismo;

le strade e la diffusione massiccia di seconde case hanno rappresentato nella montagna gli interventi di politica urbanistica determinanti nel percorso delle comunità locali verso la marginalità o verso lo sviluppo.

Analizzando la situazione alpina, si evidenzia come l'uscita dalla marginalità sia stata realizzata progressivamente per le aree ambientalmente favorite e/o ad alta accessibilità la

cui posizione sul territorio ha consentito di attivare valide iniziative turistiche. 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.

Consolidamento e riconversione del sistema urbano

I processi descritti e il modello interpretativo progettuale rimescolano in profondità le relazioni tra i centri e le periferie di un tempo, e mostrano orientamenti non univoci. Infatti, da un lato sembrano manifestarsi tendenze che indicano la possibilità di elevare le complementarietà e le interdipendenze territoriali alle differenti scale, con il passaggio dalla vecchia gerarchia urbana alla formazione di un reticolo urbano fortemente interconnesso e ampliato di scala; dall'altro lato, sembrano evidenziarsi logiche di accrescimento d'autonomia delle singole componenti territoriali (siano esse città, distretti produttivi, reticoli urbani diffusi o piccoli centri) che rispondono spesso a logiche insediative occasionali e localistiche.

Questa regionalizzazione dell'urbano sta conducendo a una perdita di gerarchia ' ,spaziale gravida di conseguenze geografiche e politiche. Questo è un tema che si pone anche a livello continentale: lo registrano i tentativi di dotarsi di politiche spaziali europee in corso da alcuni anni, ma è particolarmente vero e problematico per il contesto veneto, così storicamente caratterizzato dalla spontaneità dei processi sociali e territoriali, ma anche dalla perdurante assenza sia di politiche macroterritoriali, sia di quadri e scenari territoriali a supporto di politiche settoriali di diversa natura.

Questa condizione di assenza di gerarchia spaziale, o di una sua crescente destrutturazione ai diversi livelli, favorisce il relativo appiattimento delle dinamiche economico-territoriali verso il basso, verso una competizione che impone a ogni scelta territoriale di confrontarsi con la fioritura locale di fiere e aeroporti minori piuttosto che di cimentarsi con le sfide aperte a livello mondiale sia in termini di mercati, sia in termini di qualificazione territoriale e sociale dello sviluppo e di una sua maggiore autonomia e riconoscibilità.

In questa situazione generale sembra infatti davvero complicato fare emergere nuovi principi ordinatori, così come appare vano ogni tentativo di individuare domini spaziali fissi per nuove istituzioni di governo, Questo è particolarmente vero nei contesti delle regioni metropolitane, dove gli stessi confini amministrativi ai vari livelli risultano camicie di forza inoperanti nei confronti delle dinamiche territoriali che li trascendono, e dove lo stesso disegno delle partizioni municipali appare soltanto la proiezione al suolo di un'idea classica di cittadinanza, contraddetta di continuo dalle pratiche sempre più mobili degli abitanti e delle popolazioni metropolitane.

Le criticità e i nodi - Il clima, tema urbano

Le città evidenziano un progressivo aumento delle temperature e sono sempre più esposte ai cambiamenti climatici. A concorrere ad un aumento generalizzato delle temperature è un aspetto troppo spesso sottovalutato: il calore generato dall'urbanizzazione e dalle attività umane in città. 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 alle maggiori capacità delle aree urbane di catturare le radiazioni solari e conservare il calore.

Il verde urbano può essere una cosa seria, anche dal punto naturalistico. Se le foreste arrivassero fino alla soglia di casa, come vediamo in tante città europee, la nostra stessa percezione del rapporto con la natura cambierebbe. Il progetto consiste nella costruzione di ambiti di connettività ecologica, reti naturali che contornano e penetrano nelle città con siepi, in molti casi affiancate da percorsi ciclabili, pedonali,

I piani e le politiche urbanistiche devono individuare e salvaguardare gli ambiti liberi da costruzioni da destinare a forestazione urbana (con funzioni di biomassa e/o di aree verdi percorribili) e a parco urbano. Tali ambiti dovranno avere la caratteristica di una dimensione sufficiente alla rigenerazione ambientale e preferibilmente costituire collegamenti tra l'urbano e il rurale.

Governo delle trasformazioni urbane legate alle dinamiche demografiche

Il Veneto sta conoscendo una fase di ulteriore crescita della popolazione, si tratta di una dinamica sostanzialmente legata a fattori migratori, ma accompagnata negli ultimi anni anche da un saldo naturale tornato positivo.

L'intervento sulla città consolidata e sulle aree di trasformazione rappresenta il principio guida del PTRC e l'intervento di edificabilità incrementale viene misurato in rapporto agli effettivi fabbisogni, alla fattibilità temporale degli interventi di trasformazione e con rigoroso contenimento del consumo di suolo. In generale si deve inoltre favorire il recupero degli ambiti urbani dismessi (militari, scuole, produttive, servizi) e disincentivare le espansioni che interessano le aree agricole.

Il PTRC prevede che il governo delle trasformazioni urbane assuma una caratterizzazione diversa in relazione ai caratteri e alle dinamiche socio demografiche che assumono i diversi sistemi insediativi individuati:

- Negli ambiti montani e nei comuni in abbandono. Il PTCP e i PAT devono favorire la residenzialità attraverso il mantenimento dei servizi scolastici e alla residenza. Avviare sistemi di premialità per il recupero degli ambiti montani. Trovare modelli di rapporto tra pianura e montagna in modo che la prima contribuisca allo sviluppo dell'area montana.
- Nella pianura urbanizzata e nei contesti verdi di livello regionale. Il PTCP e i PAT devono impedire la crescita in termini di consumo di suolo e di incremento della diffusione insediativa nel primo caso perché si sono raggiunte soglie di criticità molto elevate, nel secondo per preservare un contesto aperto di qualità.
- Nelle aree metropolitane e nei contesti delle città il PTCP e i PAT devono favorire il rafforzamento del sistema insediativo.
- Nei sistemi lineari il PTCP e i PAT devono favorire i punti che generano i sistemi e non appesantire i collegamenti.

Trasporto pubblico come risorsa per la progettazione delle città

La rete della mobilità, non inquinante non energivora, che assicuri la massima efficienza della "nuova città", e alla quale sia subordinata ogni trasformazione rilevante prevista sul territorio.

Stazioni ferroviarie, Stazioni SFRM, nodi di scambio modale e parcheggi scambiatori costituiscono nell'intero territorio regionale e specificatamente nella pianura urbanizzata rappresentano punti e nodi per la riorganizzazione della rete urbana e del sistema di accessibilità ai servizi e non solo un supporto per il trasporto casa - lavoro.

All'interno delle aree metropolitane, ma anche dei centri maggiori il sistema del trasporto pubblico vincolato costituisce il prolungamento del sistema regionale.

Sia alla scala regionale che a livello urbano tale processo deve diventare un modello per la ri-progettazione della città sia in termini urbanistici che funzionali.

Politiche per favorire l'accesso alla casa

Il PTRC assume come principio prioritario l'accesso alla casa e/o ad una residenza accogliente per le popolazioni residenti e per quelle che sono presenti nel territorio regionale per motivi di lavoro e studio.

A tal fine il PTRC prevede in coerenza con la legge 11/04 che l'Edilizia Residenziale Sociale sia individuata come una dotazione urbanistica e che specifiche aree vengano destinate dai PAT nelle città metropolitane e nella città estesa alla residenza in affitto e alla residenza speciale e temporanea per le popolazioni mobili (studenti, lavoratori extracomunitari, dirigenti d'impresa).

Nei comuni ad alta vocazione turistica e specificatamente nelle aree montane e costiere (littorali e lacuali) dove negli scorsi decenni sono state realizzate molte case private di vacanza, anche a scapito della residenza stabile e comunque con una consistente lievitazione dei costi per la prima casa, il PTRC prevede venga previsto un doppio regime che riconosca la casa stabile e la casa vacanza, i PAT devono nel dimensionamento

specificare le quote destinate ad ogni regime, prevedendo una crescita assolutamente marginale per le seconde case.

Le periferie urbane nelle città metropolitane

La periferia è lo spazio fisico e simbolico della crisi dell'identità urbana, è il male oscuro della città contemporanea. Non basta la buona urbanistica per curare la sindrome periferica, L'obiettivo è: deperiferizzare, "rigenerare città", attivando processi generalizzati di "inclusione urbana" e implementando i processi socio-culturali di formazione identitaria. I PAT delle città metropolitane devono individuare puntualmente le aree periferiche di crisi urbana e sociale prevedendo specifici interventi di rigenerazione urbanistica in grado di operare sugli spazi pubblici, sugli spazi di relazione, sui vuoti urbani, sui simboli della centralità, sulle icone dell'identità locale.

Nella "Tavola 08 Città motore del futuro" il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento delinea l'armatura territoriale della struttura insediativa urbana del Veneto definendo:

- il sistema metropolitano regionale e le reti urbane;
- il sistema del verde territoriale;
- l'urbanizzazione e le 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.

I paesaggi del Veneto – sistema del territorio rurale e della rete ecologica (rif. tav. 09 del nuovo PTRC)

"Natura e cultura producono equilibri e conflitti, alleanze e opposizioni, materiali e distruzioni, segni e cancellazioni, stratificati nello spazio e nel tempo. La natura e la cultura formano il paesaggio, testo unico, fragile, quanto non riproducibile della storia del mondo". Esso "è in ogni luogo un elemento importante della qualità della vita delle popolazioni: nelle aree urbane e nelle campagne, nei territori degradati, come in quelli di grande qualità, nelle zone considerate eccezionali, come in quelle della vita quotidiana".

Il PTRC rinnova la pianificazione territoriale assumendo ed integrando 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.

La concezione regionale del paesaggio è enunciata dagli obiettivi di qualità paesaggistica del PTRC, secondo i quali il Piano ricerca un paesaggio con una elevata diversità 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 ricerca progettuale di un profondo e articolato senso paesaggistico del Piano 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 recata 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 politiche regionali per la cura del paesaggio attengono alla prevenzione e alla riduzione della frammentazione paesaggistica, alla salvaguardia e al miglioramento della biodiversità e delle reti ecologiche, alla integrazione del paesaggio nelle politiche territoriali riferite al sistema degli obiettivi del PTRC. Se l'integrazione del paesaggio nel governo del territorio costituisce un segno dei tempi, anche nella misura in cui è un esplicito atto di recepimento della Convenzione Europea, 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 problematiche contemporanee. Essa nasce dal riconoscimento che "l'efficacia del Piano sotto il profilo paesaggistico dipenderà 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 al governo della realtà".

Ad alcuni decenni dalla comparsa del concetto di sostenibilità, una concezione dello sviluppo sostenibile coerente e significativa rispetto alla realtà contemporanea, per i paesi europei e pertanto per il Veneto, 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. Non si tratta pertanto di un blocco dello sviluppo, bensì di 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 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.

Si pensa una regione in cui lo spostamento non sia una necessità continua del lavorare e dello studiare, oltre che del ricrearsi, nella quale la diffusione dell'abitare raggiunta alla fine del secolo passato non degeneri in patologie sociali ed economiche di difficile trattamento. Una regione che, con gli anni di impegno amministrativo e economico necessari, si sia evoluta in una grande realtà europea in cui urbano e rurale risultino declinati secondo modelli innovativi, in un progetto dal senso paesaggistico necessariamente complesso, ma unitario e fortemente condiviso. Una regione dove andare in laguna, salire sugli altipiani passando per i colli isolati nella pianura o spingersi fino alle vette dolomitiche più alte appartenga alla sfera delle opportunità di vivere emozioni che arricchiscano normali condizioni di vita capaci di esprimere autonomamente qualità idonee all'abitare.

La diversità paesaggistica.

Le tre politiche regionali per la cura della qualità del paesaggio sono accomunate dalla coerenza con l'obiettivo generale della conservazione e del miglioramento della diversità paesaggistica. Essa intercetta tutte le connotazioni costitutive del paesaggio, cosicché risulta una sua qualità determinante oltre che sul piano biologico ed ecologico sui piani storico, semiologico e scenico. Occorre non assimilare i concetti di diversità e di frammentazione del paesaggio; essi sono distinti e non complementari. Il paesaggio può essere connotato da una elevata diversità del mosaico dei soprassuoli, senza soffrire le condizioni patologiche che afferiscono alla categoria critica della frammentazione. Viceversa, è possibile che un paesaggio semplificato e con un grado di diversità basso sia in condizioni di severa frammentazione coincidenti con la forte omogeneità che ne caratterizza il mosaico. I paesaggi storici della mezzadria, ad esempio, erano portatori di una elevata diversità paesaggistica intrinseca e connotavano in modo omogeneo estesi ambiti geografici senza produrne semplificazione biologica e semiologica; per essi la frammentazione non sussiste

neppure come categoria interpretativa significativa. Diversamente, alcuni paesaggi contemporanei caratterizzati dalla dominanza delle monoculture agrarie industrializzate risultano portatori di una diversità intrinseca assai deficiente; anch'essi connotano in modo omogeneo estesi ambiti geografici, ma determinano in tal modo stati di severa frammentazione, sebbene questi presentino gradi di reversibilità assai diversi da quelli più gravi tipici dei fattori insediativi e infrastrutturali di frammentazione.

L'Atlante dei Paesaggi del Veneto è parte del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, a cui la Regione del Veneto, con la LR 18/2006, ha confermato la valenza di piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici.

Nel quarto capitolo dell'atlante sono infine indicati una serie preliminare di aspetti di attenzione progettuale per la qualità paesaggistica del territorio regionale in forma di sollecitazione, che derivano dalle riflessioni e dai dati raccolti all'interno della scheda, dalle indicazioni degli esperti e dai suggerimenti pervenuti dagli enti territoriali e dai portatori di interesse interpellati durante la Concertazione.

Gli aspetti relativi ad aree specifiche dell'ambito sono riportati sulle carte degli ambiti ridotte dalla scala originale 1:50.000, che hanno lo scopo di intrecciare le indicazioni territoriali e quelle settoriali, con quelle più propriamente paesaggistiche. Gli aspetti di attenzione progettuale per la qualità paesaggistica vanno sottoposti al giudizio di tutti i portatori di interesse, delle popolazioni interessate, secondo le indicazioni della Convenzione Europea e degli organi ministeriali competenti per la pianificazione congiunta in merito ai Beni Paesaggistici. Questo indispensabile passaggio ha lo scopo di costruire una più ampia condivisione degli obiettivi della pianificazione, unica garanzia per la loro realizzazione concreta.

Si tratta di un processo che necessita di una struttura attrezzata. Questo compito potrebbe facilmente essere assunto dal costituendo Osservatorio dei Paesaggi del Veneto. Le schede degli Ambiti di Paesaggio possono dunque rappresentare la base di partenza per il lavoro di approfondimento necessario a specificare e condividere gli obiettivi di qualità e le politiche di dettaglio necessarie per governare le trasformazioni del paesaggio.

Nella "Tavola 09 Sistema del Rete ecologica" il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento descrive la diversità dei paesaggistica dei contesti geografici del veneto delineando:

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

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

Ambiti di paesaggio del Veneto - Atlante ricognitivo

L'Atlante è parte integrante del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

Nel Documento Preliminare al piano, adottato dalla Giunta Regionale nell'agosto 2007, è descritto il percorso metodologico che ha condotto alla definizione dell'Atlante. Tale percorso si è concretizzato in un primo livello di indagine basato sull'individuazione di un quadro analitico di riferimento, finalizzato alla conoscenza delle specificità e dei processi evolutivi che caratterizzano il territorio regionale; ad esso è seguita la formulazione di sintesi descrittive-interpretative relative alle informazioni raccolte. A conclusione del processo, riconosciuta la complessità e molteplicità del paesaggio veneto, è stata definita una prima articolazione spaziale, poi perfezionata suddividendo il territorio veneto in trentanove (39) ambiti di paesaggio, cui sono dedicate altrettante schede.

La definizione degli ambiti di paesaggio è dunque il risultato di un processo complesso, avvenuto in più fasi e basato su molteplici fattori di scelta, che si è svolto parallelamente al processo di elaborazione del Documento Preliminare del Piano. È utile sottolineare che il perimetro degli ambiti non deve essere considerato un rigido confine, quanto piuttosto uno strumento pratico per circoscrivere e comprendere non solo le dinamiche che interessano

l'ambito ma anche e soprattutto le relazioni e le analogie che legano ciascun ambito con il territorio circostante, locale, regionale e interregionale.

Le schede hanno una funzione di strumento conoscitivo e propositivo, in primo luogo per la redazione del PTRC stesso e poi per l'integrazione del paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio, urbanistiche e in quelle a carattere culturale, ambientale, agricolo, sociale ed economico e nelle altre politiche che possono avere un'incidenza diretta o indiretta sul paesaggio.

All'interno del PTRC l'Atlante gioca il ruolo di punto di incontro tra il riconoscimento della complessità del paesaggio e la definizione di indirizzi per il governo delle trasformazioni.

Struttura e contenuti della scheda

La struttura della scheda, che tiene conto delle indicazioni della Convenzione Europea, è adatta a organizzare le informazioni di base indispensabili per una prima sommaria comprensione della complessità paesaggistica dell'ambito. Il contenuto è organizzato in capitoli e paragrafi secondo la seguente struttura:

1. IDENTIFICAZIONE GENERALE

Fisiografia

Inquadramento normativo

2. CARATTERI DEL PAESAGGIO

Geomorfologia e idrografia

Vegetazione e uso del suolo

Insedimenti e infrastrutture

Valori naturalistico-ambientali e storico-culturali

3. DINAMICHE DI TRASFORMAZIONE

Integrità naturalistico-ambientale e storico-culturale

Fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità

Frammentazione delle matrici rurali e seminaturali del paesaggio

4. OBIETTIVI E INDIRIZZI DI QUALITÀ PAESAGGISTICA

Il contenuto del primo capitolo, *Identificazione generale*, ha carattere prevalentemente descrittivo, ma dato il carattere di sintesi permette di individuare eventuali "sottoambiti", secondo criteri eminentemente identitari.

Il secondo capitolo, *Caratteri del paesaggio*, introduce alla lettura delle caratteristiche paesaggistiche dell'ambito nelle loro componenti primarie e nelle loro interrelazioni. Vengono messi in evidenza sia le relazioni strutturali tra parti dell'ambito, sia quelle con gli ambiti adiacenti. Il capitolo si chiude con il rilevamento dei valori culturali e naturalistici attribuiti agli elementi del paesaggio.

Il terzo capitolo, *Dinamiche di trasformazione*, entra nel cuore delle trasformazioni avvenute nel passato e delle tendenze attuali che interessano i paesaggi dell'ambito, di cui tenta di individuare le ragioni e le prospettive. Il capitolo termina con i dati sulla frammentazione paesaggistica elaborati nell'ambito di una apposita ricerca, elaborata per il PTRC.

Il quarto capitolo, infine, ha il compito di definire una serie preliminare di *Obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica*, esposti in forma di sollecitazione, che derivano dalle riflessioni e dai dati raccolti all'interno della scheda, dalle indicazioni degli esperti e dai suggerimenti pervenuti dagli enti territoriali e dai portatori di interesse interpellati durante la Concertazione.

Obiettivi di qualità paesaggistica

In conformità con la Convenzione Europea del Paesaggio sono stati individuati alcuni obiettivi di qualità paesaggistica. Per "obiettivo di qualità paesaggistica" si intende "la formulazione da parte delle autorità pubbliche competenti, per un determinato paesaggio, delle aspirazioni delle popolazioni per quanto riguarda le caratteristiche paesaggistiche del loro ambiente di vita" (CEP, art.1, lettera d).

Il lavoro di analisi condotto sugli ambiti di paesaggio, e in particolare sull'integrità naturalistico-ambientale e storico-culturale e sui fattori di rischio ed elementi di

vulnerabilità, ha permesso di giungere alla formulazione di quaranta obiettivi per i paesaggi del Veneto.

Agli obiettivi, individuati con un numero arabo progressivo, sono associati degli indirizzi di qualità paesaggistica, individuati con una lettera progressiva, che hanno la funzione di proporre strategie e azioni per il raggiungimento degli obiettivi stessi.

La formulazione degli obiettivi, ispirata al modello dei paesaggi "attesi", è stata oggetto di un percorso di successivo affinamento che si è avvalso anche dell'analisi di altre esperienze nazionali e internazionali e delle indicazioni raccolte nel corso della Concertazione durante la stesura del Piano.

Gli obiettivi sono relativi alla salvaguardia, la gestione e la pianificazione dei paesaggi eccezionali, ordinari e degradati, geologici e geomorfologici, fluviali, lacustri, lagunari, di risorgiva, di area umida; agrari, agropastorali e forestali; urbani, industriali, delle infrastrutture. Gli obiettivi sono inoltre relativi al governo dei processi di urbanizzazione e di abbandono ed infine alla conservazione della cultura materiale e alla salvaguardia dei paesaggi "immateriali", nonché alla consapevolezza delle popolazioni nei confronti dei valori e delle criticità del paesaggio e delle conseguenze dei comportamenti collettivi e individuali sul paesaggio stesso.

Per ciascun ambito, nel capitolo conclusivo di ogni scheda è riportata una selezione di obiettivi specifici, individuati come prioritari tra quelli generali, che comunque non si deve ritenere esclusiva.

Ove non diversamente specificato gli obiettivi si intendono relativi all'intero territorio ricompreso nell'ambito. Ogni scheda è corredata con una tavola grafica, che riporta gli obiettivi e gli indirizzi relativi a parti specifiche del territorio.

9. IL RAPPORTO AMBIENTALE

Il processo di VAS e la metodologia - Dalla relazione ambientale al rapporto ambientale

La fase preliminare di elaborazione del PTRC si è conclusa con la pubblicazione del documento preliminare di piano e della relazione ambientale (DGR n. 2587 del 7 agosto 2007). La relazione ambientale è stata corredata dal parere favorevole con prescrizioni da parte della Commissione regionale VAS (parere n. 59 del 19 luglio 2007).

La presente fase prevede la formulazione del rapporto ambientale che, partendo dalle 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 fatte dalla Commissione regionale VAS in sede di documento preliminare.

Le recenti disposizioni normative nazionali in materia di VAS (D. Lgs. n. 152/2006, così come modificato dal D. Lgs. n. 4/2008) prevedono, nelle norme transitorie e finali, che, per quei piani e programmi avviati prima dell'entrata in vigore del c.d. "correttivo", si utilizzino le procedure in vigore al momento dell'avvio del procedimento. Nel caso del PTRC, pertanto, la procedura utilizzata per la valutazione è quella individuata dalla Giunta regionale con Deliberazione n. 3262 del 2006.

Sinteticamente gli step della procedura adottata per la VAS del PTRC possono essere così schematizzati:

- Fase di screening: già espletata, con esito di assoggettamento a procedura VAS;
- Fase di scoping: espletata. Le autorità aventi competenza in campo ambientale, individuate sulla scorta delle indicazioni rinvenibili nell'Allegato A alla DGR n. 3262 del 2006, sono state consultate circa la portata e il grado di approfondimento delle informazioni da includere nel rapporto ambientale, attraverso la compilazione di un apposito questionario;
- Fase di valutazione preliminare: già espletata. Redazione della relazione ambientale e parere della Commissione regionale VAS;
- Fase di predisposizione del rapporto ambientale;
- Svolgimento delle pubbliche consultazioni con il pubblico e le autorità, recepimento dei suggerimenti e delle osservazioni;

- Esame del rapporto ambientale, del PTRC, dei contributi pervenuti, da parte della Commissione regionale VAS (autorità competente) e formulazione del parere motivato;
- Approvazione finale del PTRC e del Rapporto Ambientale eventualmente emendati in seguito alle osservazioni della Commissione VAS;
- Applicazione delle misure di pubblicità della decisione assunta.

Trasversale alla procedura di VAS è il rapporto dialettico e sinergico instauratosi tra il pianificatore (Direzione regionale Pianificazione Territoriale e Parchi) e il valutatore (Segreteria regionale Ambiente e Territorio) che caratterizza l'esercizio valutativo. Le considerazioni valutative si sono concretizzate non solo nelle indicazioni contenute nel presente rapporto, ma anche nella stesura del PTRC, in termini di suggerimenti per la formulazione degli obiettivi di piano, di tavole, norme e per la relazione di piano.

Il seguente schema identifica gli attori del processo di VAS per il PTRC.

Ruolo nel processo	Soggetto
Autorità procedente	Direzione Regionale Pianificazione Territoriale e Parchi
Autorità competente	Commissione Regionale VAS
Valutatore	Segreteria Regionale Ambiente e Territorio

Riferimenti metodologici

Il rapporto ambientale è frutto di analisi che, in parte, erano già state condotte per la fase preliminare (relazione ambientale), in parte sono state approfondite, aggiornate e riviste, altre, ancora, sono state inserite ex novo. La Commissione regionale VAS ha orientato le analisi da approfondire e i temi su cui porre maggiore attenzione (cfr. prescrizioni parere preliminare). Altro importante contributo è pervenuto dai portatori di interesse, che, sia con incontri dedicati, sia con contributi scritti di diversa natura, hanno fornito il loro apporto nel verificare il quadro ambientale di riferimento (in termini di indicatori scelti, validità delle fonti, accuratezza delle indagini, aggiornamento del dato), le questioni ambientali rilevanti (in termini di appropriatezza e graduazione), nonché nel fornire la loro percezione circa i possibili impatti sull'ambiente derivanti dall'attuazione del PTRC.

Per quanto riguarda le fonti dei dati utilizzati, le informazioni raccolte sui caratteri ambientali e territoriali del Veneto presentano alcuni problemi di omogeneità, riferendosi a livelli spettrali di grana differenziata (ad esempio, dalla lettura mediante fotointerpretazione da satellite alla analisi puntuale di singoli episodi, quali corsi d'acqua o porzioni di suolo) o essendo riconducibili a istanti temporali non sempre coincidenti. Le fonti consultate per i dati ambientali hanno sempre fatto riferimento, laddove possibile, ad ARPAV, mentre i dati di natura socio economica a fonti Istat o Sistar (Sistema Statistico Regionale).

Circa la coerenza del PTRC rispetto alle politiche europee e nazionali in materia di tutela dell'ambiente e sviluppo sostenibile, nonché di coordinamento con la pianificazione regionale di settore si è fatto riferimento nel primo caso ai documenti ufficiali dell'Unione europea e ai piani regionali vigenti nel secondo caso. Una terza importante fonte di informazioni è relativa ai giudizi esperti raccolti nell'ambito del processo di partecipazione delle autorità ambientali.

I giudizi, cuore dell'attività valutativa, interessano, per diversi aspetti e contenuti, tutto il rapporto ambientale. Si è prevalentemente ricorsi all'utilizzo di matrici di valutazione, strutturate sulla base delle matrici ambientali utilizzate per la descrizione dello stato dell'ambiente. Per quanto concerne l'individuazione degli effetti, si è effettuata una valutazione basata su criteri di tipo qualitativo, alla luce della tipologia del piano oggetto di valutazione, del grado di indeterminatezza delle azioni, della mancanza di interventi puntuali già determinati. Le matrici mettono a confronto le componenti ambientali individuate nell'allegato I della direttiva 2001/42/CE con le azioni di piano, anche sulla scorta delle indicazioni che i soggetti aventi competenza in campo ambientale hanno espresso durante la consultazione.

I controlli che hanno caratterizzato la fase di valutazione vera e propria sono stati diretti ad individuare coerenza/indifferenza/contraddizione tra il Piano e un set di documenti strategici

di livello superiore – internazionale e comunitario – nonché con il quadro degli obiettivi derivanti dall'insieme della pianificazione settoriale della Regione.

Rapporto tra la VAS e la VINCA del PTRC

Il Consiglio dei Ministri dell'Unione Europea, con l'obiettivo di promuovere la tutela e la conservazione della diversità biologica presente nel territorio degli Stati membri, ha istituito con la direttiva 92/43/CEE "Habitat" un sistema coerente di aree denominato Rete Natura 2000.

La rete ecologica si compone di ambiti territoriali designati come Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.), che al termine dell'iter istitutivo diverranno Zone Speciali di Conservazione (Z.S.C.), e Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.) in funzione della presenza e rappresentatività sul territorio di habitat e specie animali e vegetali indicati negli allegati I e II della Direttiva "Habitat" e di specie di cui all'allegato I della direttiva 79/409/CEE "Uccelli" e delle altre specie migratrici che tornano regolarmente in Italia.

La direttiva 92/43/CEE, finalizzata alla tutela della biodiversità, introduce la procedura di valutazione dell'incidenza sui siti della Rete Natura 2000, riferita oltre che alle opere e interventi (come avviene nella procedura di impatto ambientale) anche agli strumenti di pianificazione, intesi nell'ampio significato di piani territoriali e settoriali. Tale riferimento normativo e ancor più la conseguente prassi operativa hanno contribuito a sviluppare la tendenza ad anticipare già nella fase di pianificazione la ricerca delle condizioni di sostenibilità ambientale (pur contenendole nei limiti della conservazione degli habitat e delle specie, con particolare riferimento a quelli classificati prioritari).

Lo stretto rapporto tra la direttiva 2001/42/CE e le direttive Habitat e VIA risulta evidente dall'indicazione, contenuta nell'art.3 della direttiva VAS, relativa all'ambito di applicazione della stessa, che deve interessare sistematicamente i piani e i programmi suscettibili di avere effetti significativi sull'ambiente e che, salvo ulteriori integrazioni da parte degli Stati membri in rapporto a diversi specifici casi o a diversi tipi di piani, vengono identificati con quelli, elaborati per vari settori, costituenti il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati alla direttiva 85/337/CEE e con quelli per i quali viene prescritta la valutazione di incidenza ai sensi della direttiva 92/43/CEE.

La possibilità e l'opportunità di effettuare procedure coordinate e comuni nel caso di analoghi obblighi derivanti da diverse norme comunitarie è del resto prevista, al fine di evitare duplicazioni della valutazione, dalla stessa direttiva 2001/42/CE.

10. LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

La Valutazione di Incidenza è una procedura attivata nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) ed è direttamente collegata alla Direttiva comunitaria numero 43 del 1992 del Consiglio Europeo, relativa alla "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatica".

La direttiva citata ha lo scopo di conservare la biodiversità mediante l'istituzione di una rete ecologica europea denominata rete Natura 2000 e si colloca nel quadro della politica ambientale dell'Unione Europea sviluppata con l'obiettivo generale di uno sviluppo durevole e sostenibile.

La relazione di Valutazione di Incidenza è finalizzata a verificare se, in base alle modalità di attuazione di un piano, progetto o intervento, sussistono incidenze significative negative dirette o indirette sui siti della rete Natura 2000 e, in particolare, sugli habitat e sulle specie che sono oggetto di tutela secondo la citata Direttiva 92/43/CEE e secondo la Direttiva 79/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

Il P.T.R.C. del Veneto è composto da una relazione generale illustrativa, da elaborati cartografici, dal quadro del sistema degli obiettivi, dal rapporto ambientale, dall'atlante dei paesaggi del Veneto e dalle norme tecniche. Dalla lettura dell'art. 6 delle norme tecniche, si evince in modo chiaro, che le Norme prevalgono sugli altri elaborati. Alla luce, quindi, di tale

indicazione normativa le analisi e le valutazioni contemplate nel presente documento, sono mirate sostanzialmente le norme del P.T.R.C..

Il presente documento si conforma, inoltre, le indicazioni riportate nel Documento Propedeutico alla Valutazione di Incidenza del P.T.R.C., adottato con deliberazione della Giunta Regionale (DGR n. 2587 del 7 agosto 2007).

La metodologia adottata nella valutazione rispetta inoltre il metodo operativo proposto nell'Allegato A della D.G.R. n° 3173 del 10 ottobre 2006 (Nuove disposizioni relative all'attuazione della direttiva 92/43/CEE e D.P.R. 357/1997. Guida metodologica per la valutazione di incidenza. Procedure e modalità operative).

Dall'esame effettuato nella Relazione Ambientale nell'ambito della V.A.S., cui si rimanda, si evince che gli obiettivi del P.T.R.C. appaiono pienamente coerenti con gli indirizzi specifici riservati dal P.R.S. alla pianificazione regionale del territorio.

Con riferimento ai diversi Temi del P.T.R.C., secondo i quali sono stati esplicitati gli obiettivi strategici e gli obiettivi operativi, risulta importante evidenziare il ruolo svolto dal tema della "Biodiversità" (Tema 2), poiché identifica e delinea con precisione gli aspetti rilevanti per la tutela degli habitat e delle specie della rete ecologica europea Natura 2000.

Il Tema 2 del PTRC è quindi un elemento invariante dell'intero sistema per ciò che concerne la Valutazione di Incidenza.

La fase di raccolta delle informazioni ambientali, con particolare riferimento a quelle di tipo naturalistico, delle cartografie tematiche e delle banche dati ha condotto ad una complessiva analisi critica dei dati disponibili.

Questa valutazione evidenzia che i livelli di completezza delle informazioni utili alla analisi degli effetti del "Sistema degli Obiettivi" del P.T.R.C. sulla rete ecologica europea Natura 2000 non sono sempre omogenei rispetto al territorio indagato, ed evidenziano la necessità di approfondimenti di analisi per particolari temi (es. distribuzione della fauna invertebrata) o aree geografiche che presentano apparente uniformità (pianura veneta).

Di seguito sono dettagliate le basi territoriali utilizzate per le specifiche analisi.

Basi Vettoriali: limiti amministrativi, catasto grotte, perimetri dei Siti di Importanza Comunitaria, perimetri delle Zone di Protezione Speciale, perimetri delle Aree Naturali Protette, perimetri degli ambiti del Piano Faunistico Venatorio Regionale, mosaico dei piani regolatori generali (DB 21), tipi forestali regionali, uso del suolo, reticolo idrografico regionale.

Definizione dei limiti spaziali e temporali dell'analisi

La rete ecologica europea Natura 2000 non costituisce un sistema chiuso capace di sostenersi soltanto attraverso scambi interni, si rende necessario, a qualunque scala si operi, valutare attentamente il contesto all'interno del quale la rete va a collocarsi, così da evitare la creazione di sistemi "isola" scollegati dalle direttrici di flusso genico operanti da e verso l'esterno.

Per questi motivi si ritiene opportuno che una Rete Ecologica non possa prescindere da una valutazione, seppure ad una scala di minor dettaglio, di ciò che si situa al di là dei propri confini amministrativi. Tale valutazione permette di interpretare con maggiore consapevolezza quelle che sono le barriere (fisiche e antropiche) nonché gli elementi di collegamento. A tal fine

l'individuazione dell'area di studio per il documento propedeutico alla Valutazione di Incidenza ha previsto un'estensione verso le regioni e le province autonome limitrofe per un buffer di 25 chilometri.

Complessivamente i siti della rete Natura 2000 interessati dalla presente analisi sono 315, di seguito ne viene riportato l'elenco suddiviso nelle Regioni o Province Autonome di appartenenza.

Nello specifico della Regione del Veneto sono stati individuati 100 Siti di Interesse Comunitario (SIC) per un'estensione complessiva di 367.781 ettari e 62 Zone di Protezione Speciale (ZPS) con area totale di 357.388 ettari. Esiste un'ampia sovrapposizione per cui nel complesso ci sono 126 siti con una superficie di 412.764 ettari pari a circa il 22% del territorio regionale.

Le aree naturali protette sono quasi interamente comprese all'interno della rete ecologica e, di questa, rappresentano una frazione territoriale pari al 20%. Rispetto alla ripartizione provinciale i siti, compresi nelle regioni biogeografiche alpina e continentale.

Trattandosi di tessere di un unico mosaico, i singoli siti assumono significato proprio quali elementi in rete e appare più che mai opportuna una gestione che li consideri tali, che si occupi cioè di coordinare le azioni di conservazione che si produrranno per i singoli siti, ma che presenteranno medesimi obiettivi.

I siti che sono accomunati da caratteristiche geografiche ed ecologiche presentano, anche intuitivamente, forti somiglianze nei tipi di habitat e nelle specie in essi presenti. Con tale proposito è stato effettuato uno studio mirato alla classificazione dei siti in gruppi che ne evidenzino le peculiarità comuni rispetto alle caratteristiche descritte nel database ufficiale del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare, in cui vengono incluse tutte le variabili descrittive e quantitative riportate nella scheda del formulario standard per ciascun sito.

Nella Regione del Veneto sono stati individuati cinque ambiti geografico ecosistemici utilizzando la Cluster Analysis, secondo la seguente tabella degli ambiti geografico-ecosistemici:

AMBITI GEOGRAFICOECOSISTEMICI	SOTTOAMBITO	AREA (HA)
Ambienti alpini e prealpini	Zone umide d'acqua dolce e torbiere della regione biogeografica alpina	646
	Foreste, praterie alpine, ambienti rupicoli ed estremi e ambiti fluviali a regime torrentizio	170599
	Versanti prealpini	79697
Sistemi collinari e versanti prospicienti la pianura	-	42584
Ambienti legati ai corsi d'acqua e alle zone umide di pianura	Ambiti fluviali dei corsi d'acqua	16000
	Zone umide d'acqua dolce e ambienti fluviali: risorgive, fontanili, laghi eutrofici	10504
	Paludi e laghi eutrofici planiziali	3211
Comunità di querceti misti Planiziali	-	72
Ambienti della fascia litoranea	Ecosistemi di transizione – Lagune, casse di colmata, aree vallive, foci	88321
	Biotopi litoranei e sistemi dunali relitti	1139

Nel complesso gli obiettivi che sono stati evidenziati dalla suddivisione in classi e dall'analisi delle componenti principali possono essere riassunti in otto macro-categorie, individuate secondo criteri di uniformità.

OBIETTIVO
Tutela delle specie che presentano particolari problematiche
Riduzione del disturbo alle specie di interesse conservazionistico che frequentano gli ambienti agricoli
Conservazione dei prati e dei prati-pascolo
Mantenimento e miglioramento dei popolamenti forestali
Tutela degli ambienti umidi e dei corsi d'acqua, miglioramento o ripristino della vegetazione ripariale
Conservazione, miglioramento o ripristino degli ambienti di torbiera e dei prati umidi
Conservazione delle lagune e degli ambiti costieri
Conservazione degli ambienti rupestri, delle fasi pioniere e delle grotte.

Sulla base delle classi omogenee individuate, gli aspetti vulnerabili dei siti della rete Natura 2000 comprendono tutti gli habitat segnalati. Per quanto riguarda, invece, le specie della flora e della fauna, in base alle segnalazioni reperite, sono state individuate per ogni tipologia ambientale e relativi ambiti geografici, le specie indicatrici che assumono in questi contesti il ruolo di specie obiettivo (specie target) selezionate anche sulla base delle caratteristiche ecologico-funzionali.

Le Norme di P.T.R.C. sono concepite in modo da evidenziare anche Temi trasversali ai sei Temi codificati, che rappresentano strategie sinergiche identificate dalle linee di progetto denominate: montagna, città e paesaggio. Le Norme quindi che possono generare effetti sinergici e cumulativi sono molte e sono tra loro variabilmente correlate.

Alla luce di quanto sopra si è ritenuto corretto evidenziare quali sono gli Obbiettivi del P.T.R.C. che, all'interno delle tre linee di progetto, sviluppano delle sinergie con possibili effetti sugli elementi funzionali alla Rete Natura 2000.

Analogamente a quanto espresso nella Relazione Ambientale, il P.T.R.C. determina una serie di effetti che sono stati valutati in relazione alla rilevanza dell'effetto stesso, alla possibilità di effetti cumulativi e/o sinergici, all'azione diretta o indiretta e alla loro positività o negatività.

Dall'analisi emerge complessivamente che, attuate le "Indicazioni Metodologiche", le scelte di P.T.R.C. non determinano incidenze significative negative sugli habitat e sulle specie della rete ecologica europea Natura 2000.

11. TAVOLO TECNICO DI COORDINAMENTO CON LE PROVINCE

Con DGRV n. 2768 del 30.9.2008 è stato approvato un tavolo tecnico di collaborazione per l'elaborazione e il monitoraggio degli strumenti urbanistici di competenza regionale e provinciale, per favorire un approfondimento delle questioni culturali per lo sviluppo sostenibile del territorio regionale, che consenta anche di indicare le strategie e gli strumenti più idonei a tale scopo.

12. LA CONCERTAZIONE

Nel rispetto della legge urbanistica regionale che prevede che la Regione del Veneto, nella formazione del nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, 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, nonché con i gestori dei servizi pubblici e di uso pubblico), si è provveduto ad espletare la concertazione sul Documento Preliminare del piano attraverso una serie di incontri tematici aperti a tutti i soggetti designati e la possibilità di intervenire con propri contributi e proposte (verbali e scritti) nel processo di formazione del piano territoriale. Relativamente alla procedura ai fini della Valutazione Ambientale Strategica, si è dato corso alla consultazione delle autorità aventi competenza in campo ambientale, integrando gli incontri di concertazione con due riunioni appositamente dedicate alla VAS. I contributi/osservazioni pervenuti sono stati oggetto di valutazione e considerati sulla base della loro incisività a interpretare e migliorare il disegno di piano: la "relazione conclusiva" che contiene il riepilogo delle osservazioni e l'elencazione delle proposte ritenute accoglibili è stata presentata nell'incontro conclusivo rivolto ai principali soggetti interessati, tenutosi il 3/12/2008 su invito dell'Assessore Regionale alle politiche per il territorio e con la presidenza del Segretario Generale della Programmazione presso la sede della Giunta Regionale del Veneto e approvata con D.G.R. n. 4144 del 30/12/2008.

13. IL QUADRO CONOSCITIVO

La legge regionale 11/2004 ha introdotto nuove metodologie nella formazione ed acquisizione di elementi conoscitivi per la pianificazione urbanistica e territoriale. Il quadro conoscitivo in generale si compone attraverso l'organizzazione coordinata di dati in possesso delle amministrazioni precedenti, di dati e nuove informazioni da acquisire durante la formazione del Piano, dati ed informazione in possesso di altri enti utili ad un'organica rappresentazione e valutazione dello stato del territorio e delle tematiche svolte dagli strumenti di pianificazione.

Il quadro conoscitivo del PTRC ha interessato tutte le matrici (Aria, Clima, Acqua, Suolo, Sottosuolo, Flora-Fauna Biodiversità, Paesaggio, Patrimonio Culturale ecc., Salute umana, Popolazione, Beni materiali, Pianificazione e Vincoli) prima attraverso una valutazione e consolidamento dei dati in possesso dell'Amministrazione Regionale organizzandoli in basi informative. Successivamente si sono attivate le richieste di dati significativi presso gli altri Enti alcuni pervenuti a conferma di quanto già esistente anche nella pianificazione vigente (es. Vincoli).

Parallelamente agli approfondimenti e ai confronti riguardanti la redazione del PTRC, è stata sviluppata la costruzione del Quadro Conoscitivo del PTRC con valenza paesaggistica (art.24, c.1 lettera a L.R. 11/04), secondo quanto specificatamente previsto con DGR n. 1324 del 26 maggio 2008, talché esso risulta oggi disponibile, sulla base di una fattiva collaborazione delle strutture regionali (U.P. Sistema Informativo Territoriale e Cartografia e Direzione Sistema Statistico Regionale) e di ARPAV per quanto ciascuna di competenza, nel sito della Regione Veneto dedicato al PTRC, al fine di facilitarne la consultabilità. In tale ambito sono stati sviluppati specifici studi sul consumo di suolo e sull'impronta ecologica della Regione (come richiesto dalla Commissione VAS).

La Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi, di concerto con le altre strutture interessate, ha individuato, in apposito documento, allegato alla suddetta DGRV n. 1324 del 26.5.2008, il set di indicatori atti a supportare le scelte strategiche di piano esplicitate nel sistema degli obiettivi, individuati nel Documento Preliminare del PTRC di cui alla DGRV n. 2587 del 7.8.2007, nonché le procedure previste dalla VAS, e anche a monitorare, nel corso del tempo, gli effetti del PTRC.

14. IL MONITORAGGIO DEL PIANO

Il livello di raggiungimento degli obiettivi del PTRC è accertato sulla base di indicatori legati al quadro conoscitivo del PTRC, come individuati dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 1324 del 26.5.2008. Il monitoraggio ambientale previsto dalla disciplina in tema di VAS rappresenta parte integrante del sistema di monitoraggio del PTRC.

15 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.

CONSIDERAZIONI FINALI

VISTA

- la coerenza con i contenuti del Programma Regionale di Sviluppo approvato con Legge Regionale 9 marzo 2007 n.5 e la conformità con le nuove disposizioni introdotte con il

Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (c.d. Codice Urbani) di cui al D.lgs. 22 gennaio 2004, n.42 e succ. mod. e integr.

- la coerenza delle scelte di assetto e sviluppo del territorio rispetto al Quadro Conoscitivo elaborato;

Tutto ciò premesso e considerato, il Comitato previsto ai sensi della Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11, comma II, art. 27, con 6 voti unanimi favorevoli dei presenti aventi diritto al voto

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

all'adozione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, descritto in premessa, ai sensi dell'art. 25 della L.R. 11/2004, con le suddette precisazioni, e come composto da:

- a) Relazione illustrativa con i "Fondamenti del Buon Governo";
- b) Elaborati grafici di progetto:
 - Tavola PTRC 1992 - Ricognizione (scala 1:250000); (fogli n.1)
 - Tavola 01a - Uso del suolo - Terra (scala 1:250000); (fogli n.1)
 - Tavola 01b - Uso del suolo - Acqua (scala 1:250000); (fogli n.1)
 - Tavola 02 - Biodiversità (scala 1:250000); (fogli n.1)
 - Tavola 03 - Energia e ambiente (scala 1:250000); (fogli n.1)
 - Tavola 04 - Mobilità (scala 1:250000); (fogli n.1)
 - Tavola 05a - Sviluppo economico produttivo (scala 1:250000); (fogli n.1)
 - Tavola 05b - Sviluppo economico turistico (scala 1:250000); (fogli n.1)
 - Tavola 06 - Crescita sociale e culturale (scala 1:250000); (fogli n.1)
 - Tavola 07 - Montagna del Veneto (scala 1:250000); (fogli n.1)
 - Tavola 08 - Città, motore di futuro (scala 1:250000); (fogli n.1)
 - Tavola 09.n - Sistema del territorio rurale e della rete ecologica (scala 1:50000); (fogli n.23 + legenda)
 - Tavola 10 - PTRC - Sistema degli obiettivi di progetto; (fogli n.1)
- c) Rapporto ambientale;
- d) Quadro conoscitivo (su supporto digitale);
- e) Ambiti di Paesaggio - Atlante ricognitivo;
- f) Norme Tecniche.

Vanno vistati n. 41 elaborati.

O M I S S I S

Legge Regionale 23 aprile 2004, n.11
Comitato
previsto ai sensi del II comma dell'art 27
copia conforme all'originale
Consta di n. 31 fogli
Venezia, lì 16/02/2009

IL SEGRETARIO
f.to GIUSEPPE MANOLI

IL SEGRETARIO
GIUSEPPE MANOLI

IL PRESIDENTE
f.to ROBERTO CASARIN