



RELAZIONE ILLUSTRATIVA

P.T.R.C.

Assessorato alle Politiche per il Territorio
Segreteria Regionale Ambiente e Territorio
Direzione Regionale Pianificazione Territoriale e Parchi

RELAZIONE ILLUSTRATIVA
P.T.R.C.

Letture del territorio

1- Il Veneto ad un giro di boa. Un ragionamento di sintesi sul Veneto al futuro	7
2- La dimensione europea	19
- Tavolo interregionale “Adria Po Valley” e la Carta di Venezia	25
Tavole grafiche / Tavolo interregionale “Adria Po Valley”:	
1) sistema delle strutture ecologiche dell’area padano-alpina-adriatica;	30
2) sistema delle polarità urbane dell’area padano-alpina-adriatica;	31
3) schema delle reti infrastrutturali dell’area padano-alpina-adriatica;	32
4) schema dei corridoi europei;	33
3- Le trasformazioni del Veneto dagli anni 90 ad oggi : profilo statistico	35
4- Quadro conoscitivo e consumo del suolo nel Veneto	43
5- Le aree industriali: dalla diffusione alla frammentazione	57
6- L’ambiente e ambiti di criticità ambientale	69
7- Il bilancio di un lungo percorso di pianificazione: l’esperienza veneta	75
8- Obiettivi strategici del Programma Regionale di Sviluppo (Legge regionale 35/2001)	83
- Le politiche dell’Unione europea nel periodo 2007-2013 e il loro impatto sul territorio del Veneto	90

Obiettivi , contenuti e strumenti

9- La forma del piano	101
- I contenuti del PTRC	104
- Gli elaborati del piano	106
- La concertazione	111
10- La sostenibilità del piano	113
- Il ruolo della VAS nel processo di costruzione del PTRC	117
- Il monitoraggio del piano	118
11- La costruzione di un nuovo equilibrio tra lo sviluppo urbano e le aree agricole	121
12- Il PTRC di seconda generazione per il buon governo del territorio Veneto	125
- I progetti strategici regionali	127

Strategie e temi

13- I biomi – Paesaggi della Regione	133
14- Il paesaggio	135
- Osservatorio Regionale del Paesaggio	137
- Ambiti di Paesaggio del Veneto - Atlante ricognitivo	137
- Carta di Verona	139
15- La Rete ecologica	143
- Frammentazione, Continuità e Connettività	144
- Aree prioritarie per la Biodiversità del Veneto	149
- Conoscenza, pianificazione e gestione della Rete Natura 2000	151
- Gli aspetti chiave della Rete ecologica	153
- I fiumi e la Rete ecologica	155
- Il sistema costiero	156
16- L’interferenza insediativa delle strutture ecosistemiche	159
17- Foreste: tra cultura, economia ed ecologia	165
- Le politiche forestali	168
- I parchi e le aree naturali protette del Veneto: valorizzazione e promozione	172

18- Politiche territoriali nelle zone agricole del Veneto	181
- L'Agriturismo	185
19- La risorsa acqua e la sua gestione	189
- Valle Vecchia: costruire il paesaggio delle aree costiere	193
- La Laguna di Venezia e il suo Bacino Scolante	194
- Il sistema Mose	199
20- Mobilità e reti infrastrutturali - Il Piano Regionale dei Trasporti	203
- Il Paesaggio veneto e le grandi infrastrutture	209
21- Logistica e intermodalità	213
- Il Porto di Venezia / Nord-Est e la logistica veneta	217
22- Il modello insediativo Veneto	221
- Le funzioni rare: la ricerca	226
- L'eccellenza sanitaria	229
23- Il riordino delle aree produttive	233
24- La montagna	237
- Montagne	240
25- La cultura	245
- Il patrimonio culturale	247
- Le Ville Venete	248
- Distretti culturali evoluti	249
- Area Archeologica di Altino	250
- Architetture del Novecento nel Veneto	252
- Premio regionale "Luigi Piccinato" e rassegna "Geo-Oikos/Veneto1"	254
26- Il turismo	257
27- Lo sport	261
- Il comparto della nautica da diporto	263
28- Protezione Civile	267
Politiche per la città e l'assetto del territorio	
29- Note sullo stato di attuazione della legge regionale n.11/2004	273
- Alto Vicentino e rete di città	282
- Bassano del Grappa	283
- Belluno	284
Tavola grafica / Rete della città alpina Belluno-Feltre	289
- Chioggia	290
- Progetto "VI.VER"	292
- Rovigo e il suo futuro	293
- Treviso e la rete di città	297
- Vicenza e il vicentino	298
- Venezia-Padova	303
Tavole grafiche:	
1) Venezia-Padova;	308
2) Città romana di Altino;	309
3) cittadella aeroportuale "Marco Polo";	310
4) portualità veneziana;	311
- Verona	312
Tavola grafica / La grande Verona	317





Lettere del territorio



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

Lo scenario del nuovo PTRC

Tra discontinuità e valorizzazione dei fattori identitari

Il Veneto costituisce un punto di riferimento di grande importanza per tutto il Paese, non solo per il rilevante contributo che offre dal punto di vista economico alla creazione del Pil nazionale, o per lo straordinario patrimonio ambientale, storico e culturale che racchiude, ma perché è una delle regioni che si misura più direttamente con le nuove sfide della modernizzazione. Sfide che riguardano la capacità di dare risposte a nuove esigenze in un quadro profondamente mutato, in relazione tanto ad elementi di cornice generale, quanto all'evoluzione della società locale.

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

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

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

La redazione del PTRC rappresenta un momento importante per fissare, in

Le 103 città capoluogo del Paese sono state suddivise in classi e all'interno di ciascuna sono state individuate delle sottoclassi rappresentative di altrettanti segmenti (gerarchizzati) di maggiore o minore vicinanza ai connotati distintivi del gruppo. In questo senso, mentre le più tradizionali classifiche per singoli indicatori consentono una valutazione puntuale dei singoli fenomeni, l'analisi effettuata da Rur e Censis restituisce gerarchie più aderenti al complesso intreccio di fenomeni esistenti nei contesti urbani e territoriali.

L'elaborazione di tali indicatori, con le tecniche della statistiche multivariate, ha fatto emergere con chiarezza lo stato attuale del sistema urbano italiano (vedi tab. 1).

In testa vi sono due raggruppamenti:

1. le aree metropolitane (7, pari al 35,0% della popolazione residente nei capoluoghi), gruppo che comprende le metropoli direzionali di Roma e Milano, le città venete di Venezia e Verona, Torino, le città medie Bologna e Firenze, caratterizzate tutte da potere economico, alto livello di benessere e complessità sociale. Città che assumono caratteristiche strutturali comparabili a quelle europee, non tanto per le dimensioni demografiche - elemento di per sé troppo "povero" per determinare una tale omogeneità - quanto per il dispiegarsi di trasformazione produttive e dinamiche sociali comparabili alle realtà più avanzate.
2. Le città dello sviluppo (25, pari al 12,1% della popolazione), città medie del centro-nord caratterizzate da alti livelli di sviluppo economico, di benessere e di attività culturale. Città che continuano la tradizione di quelle "piccole capitali" vera maglia diffusa che sostiene l'economia e i livelli di benessere nazionali. In questo gruppo troviamo le altre città venete: Vicenza e Padova nel gruppo B1, Treviso nel B2 e Belluno nel B3.

Rovigo, tra le città capoluogo della regione, si colloca nel quarto gruppo, fra la "città del benessere maturo".

TAB. 1 - Rating delle città italiane (RUR/CENSIS)

A. Aree metropolitane (7)	B. Città dello sviluppo (25)	C. Centri produttivi (11)	D. Città del benessere maturo (25)	E. Poli della rincorsa (20)	F. Città arretrate (15)
A1 - Roma Milano	B1 - Bergamo Brescia	C1 - Modena Reggio Emilia	D1 - Genova Trieste	E1 - Bari Cagliari	F1 - Napoli Palermo
A2 - Torino Venezia Bologna	Vicenza Padova Parma Ancona	Rimini Prato Arezzo Pesaro	Ferrara Ravenna Livorno Perugia	E2 - L'Aquila Salerno Cosenza	Catania F2 - Taranto Reggio Calabria Messina
Firenze		Ascoli Piceno		Ragusa	
Verona	B2 - Varese Como Pavia	C2 - Novara Piacenza	D2 - Cremona Lodi Lucca	Sassari	Siracusa
	Mantova Bolzano-Bozen Trento Treviso Udine	Forlì Latina	La Spezia Grosseto	E3 - Frosinone Rieti Chieti	F3 - Teramo Foggia Brindisi
	Pisa		Lecce	Isernia Caserta Avellino	Crotone Enna Caltanissetta Agrigento
	Siena Macerata		D3 - Alessandria	Benevento Potenza Matera Catanzaro Vibo Valentia Nuoro Oristano	Trapani
	B3 - Aosta Cuneo Verbania Biella Lecco Sondrio Belluno Pordenone		Gorizia Rovigo Massa Pistoia Terni Viterbo Pescara Campobasso		

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

Il nuovo PTRC, individuando una serie di innovazioni normative e di "progetti strategici", deve accompagnare, dal punto di vista dell'organizzazione spaziale, una società che sta compiendo uno sforzo importante per adeguarsi ai mutamenti strutturali legati alla competizione economica, ai nuovi trend demografici, all'apertura allo spazio europeo e mondiale. Nel "riqualificare il proprio sviluppo" deve saper interpretare, pertanto, i bisogni e le domande di qualità e identità degli spazi di lavoro e di vita, di efficienza e sostenibilità della mobilità collettiva, di tutela e valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio, di una adeguata condizione abitativa a costi accessibili. Nel fare ciò, va posto bene in evidenza la consapevolezza che il territorio veneto non è solo l'esito di cinquant'anni di un accelerato processo di sviluppo produttivo ed insediativo, ma anche e soprattutto della stratificazione plurisecolare di valori culturali legati al suo utilizzo: un tale mutamento di paradigma rivolto all'affermazione della qualità delle trasformazioni non può, quindi, che valorizzare quegli elementi peculiari che ne costruiscono l'identità.

La risorsa città

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

Il tema è stato richiamato più volte, ed in varie sedi, con riferimento anche alla programmazione 2007-2013, in relazione agli obiettivi che l'Unione europea si è data per i prossimi anni: costruire in Europa "l'economia basata sulla conoscenza più competitiva e dinamica del mondo".

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

Non c'è dubbio che il "Veneto delle città" costituisce una grande risorsa, tuttavia essa appare ancora in parte inespresa e non adeguatamente valorizzata.

Eppure nel panorama nazionale le principali città della regione rappresentano una realtà di assoluto rilievo. Lo ha confermato il recente rating delle città realizzato da Censis e Rur, un'analisi che ha consentito di determinare una gerarchia urbana per gruppi omogenei, utile per definire possibili scenari evolutivi.

La crescita dei soggetti di domanda in Veneto si è accompagnata ad un parallelo processo di integrazione crescente della città entro un "sistema metropolitano"

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

Nuovi traguardi per una crescita di qualità

I nuovi obiettivi di sviluppo che il PTRC assume riguardano:

- il rafforzamento della capacità di competere del sistema economico regionale, per continuare ad assicurare crescita ed occupazione, in un contesto di più aperta concorrenza internazionale in cui contano sempre di più i fattori di innovazione;
- la volontà di mantenere alta la coesione sociale, in un contesto di forte trasformazione della composizione della popolazione (immigrazione ed invecchiamento, moltiplicazione delle famiglie) e di affermazione di nuovi stili di vita.

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

- un riorientamento delle politiche di sviluppo in chiave di spazio europeo, in un contesto che vede su alcuni temi dilatarsi gli ambiti geografici di riferimento e perdere progressivamente di significato i vecchi confini;
- un impegno a tutto campo per tutelare risorse territoriali fondamentali e irripetibili, in un contesto che tende a consumarle e/o a degradarle rapidamente;
- la valorizzazione di un fondamentale fattore distintivo del modello veneto, quale la articolazione del suo sistema di città, in un contesto nazionale ed internazionale in cui certamente contano anche masse critiche adeguate;
- una spinta alla riorganizzazione del sistema della mobilità e dei trasporti in una direzione di maggiore sostenibilità, in un contesto in cui, da un lato vi è un'elevata dispersione di aziende ed insediamenti abitativi, e dall'altro vi è una tendenza alla crescita degli spostamenti erratici legati soprattutto al tempo libero;
- il rafforzamento di centralità urbane capaci di strutturare e dare identità, in un contesto storico che ha rallentato i processi di gerarchizzazione urbana e territoriale.

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

- lo sviluppo di un sistema urbano policentrico ed equilibrato;

1.3 Un confronto europeo

Per comprendere meglio le specificità della regione nel più ampio contesto europeo, è interessante rapportare in una chiave comparativa, alcuni indicatori socio-economici del Veneto con quelli di altre regioni europee evolute, di dimensioni analoghe e con città capitali di importanza significativa nel contesto internazionale.

Il riferimento è ai dati del recente "Fourth Report on Economic and Social Cohesion" della Commissione Europea (Direzione Politiche regionali) che fornisce una fotografia aggiornata delle dinamiche di cambiamento delle regioni della UE a 27 paesi.

La tabella 2 mette a confronto il Veneto con altri contesti territoriali con un peso demografico simile, cioè tra i 4 ed i 5 milioni di abitanti, quali:

- la Contea del West Midlands nel Regno Unito, la cui città di riferimento è Birmingham;
- l'intera Danimarca con la capitale Copenhagen;
- la Region Rhone-Alpes in Francia con Lione;
- l'OberBayern (Alta Baviera) in Germania con Monaco;
- la Comunidad Valenciana in Spagna.

Al di là della difficoltà di comparare ambiti fortemente diversificati, il confronto mette in evidenza alcuni aspetti significativi delle peculiarità regionali. Dall'analisi dei valori degli indicatori si vede come il Veneto, rispetto alle altre realtà territoriali selezionate, si distingue sul piano territoriale, per:

- una densità tra le più elevate (266 abitanti/Kmq), inferiore solo a quella della contea metropolitana delle West Midlands;
- la modesta dimensione demografica delle città che non raggiungono i 300.000 abitanti e che hanno tuttavia pesi tra loro analoghi;

Sul piano demografico per:

- una più bassa percentuale di popolazione nella fascia 0-15 anni (appena il 13,7%);
- una più elevata percentuale di over 65 anni (18,7%).

Sul piano economico per:

- un più alto livello di occupati nell'industria (di poco inferiore al 40% contro valori delle altre regioni oscillanti tra il 24 ed il 28%);
- un più basso livello di occupati nei servizi (appena il 57,1% contro valore degli altri vicini al 70%);
- un elevato PIL pro-capite (fatto 100 il valore Ue 27 il dato del Veneto si attesta a 127,4);
- un basso livello di investimenti in Ricerca & Sviluppo (la spesa privata è appena lo, 0,3% del Pil, come a Valencia, contro valori dell'1,8% di Rhone Alpes e Danimarca);

Sul piano del mercato del lavoro:

- un tasso di occupazione femminile decisamente basso (53%, analogo solo a quello valenciano);
- una più elevata percentuale di popolazione con basso titolo di studio.

Tab. 2 - Confronto tra alcuni indicatori socio-economici del Veneto e quelli di altre regioni europee di analoga dimensione demografica

Regione	popolazione (milioni)	densità (abit/kmq)	Città principali e numero di abitanti	Ripartizione % occupati		PIL pro- capite UE 27= 100	Investime nti in R&D sul PIL (totali e delle imprese)	% po p. <1 5	% po p. 65 +	Tasso occupazio ne femminile	% per son e con bas so live llo di istr uzi one
				Industria	Servizi						
Veneto	4.671	265,9	Venezia (270.000) Padova (211.000) Verona (260.000)	39,2	57,1	127,4	0,7/ 0,3	13,7	18,7	53,0	50,0
West Midlands (UK)	5.336	410,4	Birmingham (992.000) Coventry (306.000) Wolverhampton (251.000)	26,7	72,3	110,1	1,4/0,7	20,1	15,6	64,8	19,8
Danimarca (intero paese)	5.403	125,4	Copenaghen (504.000)	23,9	72,9	124,5	2,6/1,8	18,9	14,9	71,9	17,3
OberBayern (D)	4.203	239,7	Monaco (1.330.000)	27,6	69,8	169,3	4,6/3,7	15,3	16,5	64,3	15,8
Rhone-Alpes (F)	5.922	135,5	Lione (465.000)	28,1	69,5	112,8	2,6/1,8	19,3	15,2	59,9	31,8
Comunidad Valenciana (E)	4.459	191,7	Valencia (807.000)	34,3	63,2	93,9	0,9/0,3	14,8	16,1	52,0	52,8

Fonte: elaborazione Censis su dati Commissione Europea, 2007

- la promozione di una concertazione integrata dei trasporti e delle comunicazioni che sostenga lo sviluppo policentrico del territorio;
- lo sviluppo e la conservazione dei beni naturali e culturali attraverso una saggia gestione.

Competitività: “minoranze trainanti” e fattori territoriali

Dal punto di vista economico-produttivo, se in passato il Veneto ha rappresentato un modello basato sull’“innovazione senza ricerca”, su un basso costo dei fattori di produzione come fattore vincente sul terreno delle esportazioni, oggi, a fronte della crisi di tali fattori, il sistema economico è chiamato alla difficile sfida di riposizionarsi su produzioni ad alto valore aggiunto, a procedere a più intensivi investimenti in ricerca e sviluppo, ad aumentare il capitale intellettuale coinvolto nel sistema produttivo. Le analisi condotte negli ultimi anni convergono nel delineare una fase di transizione difficile dell’economia italiana, legata alle nuove sfide della globalizzazione e, ora,

alla crisi prima finanziaria e poi anche economica, che hanno investito a partire della seconda metà del 2008 l’intero sistema mondiale, hanno disegnato scenari ancora più stringenti e drammatici.

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

- alla rimodulazione del sistema di imprese sull’esempio di una minoranza trainante che si misura anche sulla competizione internazionale (imprenditori di nicchia, big player, imprenditori “meticci” o medie aziende operanti su commessa), capace di investire in innovazione e andare su mercati globali; tali minoranze guardano al mondo, “sollevandosi” dal locale, dal territorio, hanno attenzione per i fattori immateriali (il design, il marketing, la distribuzione) si inseriscono in reti di relazione anche con partner produttivi lontani e lavorano per i mercati di destinazione finale aperti al mondo;
- al crescente valore economico di un geo-centrismo che oggi vede vitali alcuni distretti, le città a forte rinnovamento di ruolo;

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

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

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

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

Posizionamento europeo e cooperazione territoriale

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

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

Spingono in questa direzione:

- il processo legato alla costruzione dei grandi corridoi transeuropei, l'allargamento ad Est e la posizione del Veneto centrale rispetto ai traffici dall'Estremo Oriente, da e verso i Balcani e verso l'area mediterranea. Per la regione il fatto di essere crocevia rispetto ad alcune grandi direttrici (nord-sud ed est-ovest) assume un significato ambivalente, di problema e di opportunità, e ciò richiede un nuovo approccio al tema delle infrastrutture, intese come progetti di territorio e non come mere opere di ingegneria;
- il riconoscimento della riarticolazione dei territori regionali, dell'emergere di sistemi di interdipendenze materiali (flussi di merci, persone) e immateriali che, a seconda dei temi in gioco, riaggregano le parti e richiedono nuove forme di cooperazione territoriale;
- la consapevolezza di dover raggiungere a scala territoriale quelle soglie dimensionali critiche che valorizzando

sia la peculiarità dei luoghi che il gioco di squadra, meglio sostengono la competizione sul mercato globale.

Peraltro il Veneto, anche per la sua posizione geografica, è tra le Regioni che maggiormente hanno assunto una nuova conoscenza dell'importanza di questa dimensione, come dimostra l'iniziativa relativa alla consultazione interregionale per dare sostanza allo scenario di quella che è stata definita l'"Adria-Po Valley", un vasto ed importante ambito territoriale ancora non adeguatamente percepito e valorizzato all'interno dello spazio europeo. In questo quadro appare una novità di grande rilievo l'impegno, recentemente sottoscritto nella "carta di Venezia" da Veneto, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Piemonte e dalle Province autonome di Trento e Bolzano, di confrontare i rispettivi strumenti di pianificazione territoriale attualmente in fase di stesura, e dare corso ad un approfondimento di quelle tematiche territoriali, di comune interesse, che risultino utili per migliorare la qualità dell'abitare e del produrre.

Consumo e degrado delle risorse fisiche

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

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

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

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

Peraltro la straordinaria forza produttiva della regione (il Veneto è secondo solo alla Lombardia per unità locali e numero di addetti), si esprime attraverso una elevatissima densità imprenditoriale, un dato che negli ultimi anni è ulteriormente aumentato, attestandosi in media ad una unità locale ogni 12 abitanti.

L'allarme per il degrado delle risorse fisiche, indotto dai più recenti e repentini processi insediativi diffusivi e dispersivi, e per il rischio di una perdita irreversibile per il paesaggio e la biodiversità, rappresenta una spinta rile-

vante ad imprimere una inversione di rotta nel modo di concepire il rapporto con la risorsa territoriale, nella direzione di una forte e condivisa attenzione alla sostenibilità dello sviluppo.

Creare centralità in un territorio con tendenze a-gerarchiche

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

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

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

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

La consolidata preferenza delle famiglie per tipologie abitative a bassa densità, a cui non ha corrisposto una capacità di indirizzo e di controllo, ha prodotto, quali esiti negativi, l'assenza di elementi di identità e centralità. Ciò segnala l'esigenza ineludibile di un grande programma per dare nuova forma all'esistente.

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

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

Fare coesione sociale sul territorio

Sul fronte delle dinamiche sociali i fenomeni più rilevanti del mutamento sono quelli che riguardano il dualismo delle dinamiche demografiche. Il 91% dell'incremento della popolazione è dovuto alla componente migratoria, alla forza attrattiva che la regione esercita in virtù della sua offerta occupazionale: erano, a metà decennio, il 12% di quelli complessivamente presenti in Italia.

Più della metà degli stranieri residenti sono compresi nella fascia di età tra il 25 ed i 44 anni (53,6%); si tratta prevalentemente di persone in età lavorativa, che non hanno ancora formato una famiglia, e ciò in prospettiva prefigura scenari di aumento dei ricongiungimenti. Di contro la popolazione autoctona tende all'invecchiamento e pertanto lo squilibrio tra giovani ed anziani si accentua e assume anche un carattere etnico.

Una prima peculiarità di segno positivo è il carattere poco concentrato che il fenomeno assume a livello territoriale, un fattore che rende più facile evitare il rischio di processi di segregazione e che facilita la creazione di quella miscela sociale tante volte richiamata come obiettivo. Nel Veneto il carattere diffuso della residenzialità aiuta in questa direzione.

Certo l'alto tasso di occupazione degli immigrati è un fattore di minor rischio per la tenuta della coesione sociale; ed ancora, in questa direzione è confortante il dato in forte crescita relativo agli stranieri extracomunitari titolari di impresa, integrati nel nostro modello di sviluppo e di piccola impresa.

Ma ciò testimonia il carattere sostanzialmente ancora complementare dell'occupazione straniera rispetto a quella degli italiani, un dato che in futuro è destinato, almeno in parte, a cambiare quando ad affacciarsi sul mercato del lavoro saranno le seconde generazioni. E' noto che molte delle tensioni sociali emerse altrove sono legate essenzialmente ai problemi e al disagio delle seconde e terze generazioni (da noi non ancora sulla scena), le cui aspettative e le prospettive sono ben diverse da quelle dei genitori arrivati per cercare lavoro.

Pur a fronte di questi fattori, l'integrazione rimane una sfida per la coesione regionale, soprattutto in relazione all'aumento complessivo della popolazione minorile (52.000 unità la popolazione scolastica) che dimostra, insieme all'aumento delle donne, la propensione alla stabilizzazione sul territorio di gran parte del gruppo familiare dei capofamiglia; e, al contempo, segnalano la sempre più consistente presenza delle seconde generazioni, vale a dire del perpetuarsi della presenza straniera come componente strutturale della popolazione.

Peraltro in un contesto regionale caratterizzato da una forte attrattività occupazionale, ma da elevati costi abitativi nelle città, vi è il rischio, in assenza un'offerta abitativa accessibile in affitto, di una sedimentazione di situazioni di degrado abitativo e sociale.

Il territorio luogo dell'identità e dell'integrazione

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

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

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

Prima opzione strategica: la città al centro

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

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

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

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

Il Veneto può risentire negativamente del fatto di avere, rispetto ad altri competitors, una relativa debolezza sul fronte dei servizi avanzati; c'è, in sostanza, un fabbisogno

di servizi di eccellenza di livello metropolitano a servizio di un sistema economico avanzato e dinamico.

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

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

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

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

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

- di assumere esplicitamente, come scenario di sfondo, il policentrismo europeo e in esso il sistema padano e l'intero nord-est italiano come sistema macroregionale di riferimento;
- di inserirsi efficacemente nel processo innescato dalle politiche infrastrutturali dettate dalla logica dei corridoi transnazionali;
- di sviluppare, con essi, i grandi nodi infrastrutturali come porto, aeroporti e grandi sistemi logistici;
- di recuperare la centralità del fattore città come motore di innovazione e cardine dell'articolazione spaziale, in una logica di complementarità delle funzioni di eccellenza;
- di valorizzare tutto il sistema insediativo regionale in chiave metropolitana supportandolo con un'efficiente e sostenibile mobilità locale centrata sul servizio pubblico e in particolare, sul trasporto su ferro (SFMR come struttura portante del sistema regionale di trasporto integrato).

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

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

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

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

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

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

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

- favorendo la qualità architettonica dei nuovi interventi (ricorso al concorso di progettazione obbligatorio oltre una certa soglia dimensionale o per funzioni chiave);

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

Regole ed incentivi per una trasformazione qualitativa

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

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

A partire da una considerazione del territorio come "bene pubblico indivisibile", occorre introdurre sistemi di regole e di incentivi per l'iniziativa privata affinché anch'essa concorra a determinare quella complessità funzionale, spaziale e sociale che sola garantisce la qualità urbana. In assenza di tale orientamento, le dinamiche spontanee legate ai meccanismi di mercato tendono, infatti, come è facile constatare in Veneto ed altrove, a proporre operazioni "banali", appiattite su obiettivi di mera valorizzazione immobiliare (si pensi alla creazione dei nuovi luoghi del consumo di massa).

Se la ricerca di condizioni di fattibilità determina spesso il prevalere di una visione riduzionista della trasformazione urbana, basata sulla semplice integrazione tra funzioni che incontrano più facile rispondenza sul mercato, è compito del pubblico orientare i nuovi investimenti privati verso la creazione di elementi capaci di dare forma e identità all'esistente, di garantire una maggiore qualità progettuale e ricchezza funzionale; che diano, in definitiva, risposte più attente ai bisogni della comunità locale.

In termini schematici due sono le dimensioni in gioco per una nuova qualità dello sviluppo urbano: quella della sostenibilità ambientale delle trasformazioni e quella della attrattività ed identità dei luoghi (tab. 3).

Al primo livello gli obiettivi diventano necessariamente:

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

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

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

Tab. 3 - Le caratteristiche di fondo di una nuova qualità dello sviluppo urbano

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

Fonte: Censis, 2007

ne, in termini economici ma soprattutto ambientali, sono solo una parte rispetto a quelli di gestione dell'intera vita utile.

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

Opzione strategica della mobilità, formulata già nel PTRC vigente, è quella di utilizzare in chiave di "servizio metropolitano" la rete ferroviaria esistente, sfruttando tale potenzialità per intercettare una parte consistente della domanda di trasporto da parte degli "utenti della città" at-

tualmente costretti a far uso del mezzo privato per i loro spostamenti. Occorre accompagnare questo progetto con il coordinamento delle scelte di localizzazione di servizi e funzioni in modo da collegare scelte urbanistiche e sistema della mobilità metropolitana.

Sul piano del perseguimento di una maggiore identità, socialità ed attrattività dei luoghi, gli ambiti di azione riguardano:

a) la ricerca della massima mixité funzionale nei luoghi dell'abitare. In un'ottica ormai generale di rafforzamento della rete insediativa metropolitana, i nuovi poli residenziali, devono accogliere un articolazione di funzioni paragonabile a quelle che si ritrova nella stratificata città storica, ma con più elevati livelli di funzionalità, dotazioni spaziali e accessibilità. La mixité funzionale che riguarda, oltre ai servizi di prossimità, le funzioni pubbliche o comunque di rilevanza pubblica, diventa il principale strumento per garantire quell'effetto urbano che costituisce uno dei principali ingredienti di qualità ed attrattività dei nuovi interventi. Questa a sua volta è strumento per quella strategia di riequilibrio urbano che mira a consolidare nuove centralità integrative di quelle tradizionali

delle aree storiche. La presenza di servizi ed attrezzature di eccellenza consente di evitare i rischi insiti nella monofunzionalità e tentare di integrare maggiormente i nuovi insediamenti con il resto della città. Dal punto di vista metodologico, concepire operazioni di questo livello di complessità significa adottare una concezione unitaria forte (secondo la metodologia del progetto urbano), ma sufficientemente flessibile da potersi adeguare alle inevitabili variazioni che il progredire del processo di progettazione richiederà, integrando una serie di valutazioni preliminari di carattere economico-finanziario, con il sistema della mobilità e la valutazione del sistema ambientale e dei beni culturali;

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

c) la ricerca della centralità dello spazio pubblico e della qualità architettonica degli interventi. "Nella crescente competizione tra città per l'attrazione di attività economiche, gli aspetti costruttivi dello sviluppo urbano stanno diventando sempre più importanti. La cultura del costruire è una necessità, non un lusso; determina una spinta alla crescita, in un'epoca in cui tutto è disponibile ovunque, la qualità dell'ambiente costruito diventa uno strumento di politiche strutturali". "La qualità degli spazi pubblici gioca un ruolo importante rispetto alle condizioni di vita delle popolazioni urbane. In quanto fattori localizzativi soft, sono importanti per attrarre attività basate su fattori di conoscenza, una forza lavoro qualificata e creativa ed il turismo". Tali, affermazioni contenute nel più recente documento sulle politiche per le città sottoscritto dai governi europei durante il semestre di presidenza tedesca (la "Leipzig Charter", maggio 2007), sottolineano come la qualità della trasformazione urbana costituisca una delle leve principali per aumentare l'attrattività dei territori.

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

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

adottando estesamente la pratica dei concorsi e incentivando, in forme diverse, la progettazione di qualità anche da parte della committenza privata.



La dimensione europea

Premessa

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

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

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

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

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

di “sussidiarietà”.

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

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

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

Con sempre maggiore intensità i sistemi-paese, le regioni, le città si sono proposte quali sedi di attività produttive, logistiche e di servizio, favorendo processi di “planning” e organizzazione di risorse endogene, si sono adoperate per assicurare ed offrire “set territoriali” coesi e sostenibili, in grado di determinarne il successo nel mercato globale. Tutto questo definisce per l'Europa un assetto economico-territoriale policentrico, dove è fondamentale la presenza simultanea di più centri autonomi di potere e di decisione.

Quadro di riferimento

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

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

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

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

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

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

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

Queste determinazioni hanno evidenziato che lo sviluppo sostenibile è il quadro indispensabile di riferimento entro cui devono muoversi gli stati e le regioni europee e “ne consegue che gli obiettivi di sostenibilità andranno visti come vincolanti rispetto al successo degli elementi portanti di Lisbona: la spinta per ricerca e sviluppo, che

riguardi anche le tecnologie ambientali; la creazione di un sistema infrastrutturale più efficiente, con l'ammmodernamento della rete ferroviaria tale da permettere lo switch dei trasporti".

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

I principi su cui si baserà la futura politica di coesione (2007-2013) per ridurre i divari economici in ambito comunitario sono:

- la convergenza per la creazione di nuova occupazione soprattutto nelle zone più svantaggiate,
- la competitività regionale e occupazione per il cambiamento,
- la cooperazione territoriale ed europea per uno sviluppo sostenibile ed equilibrato del territorio.

Tali principi verranno ripresi nel Documento approvato dal Consiglio dell'UE sugli Orientamenti strategici comunitari per la coesione economica, sociale e territoriale 2007-2013 nel 2006. I punti sviluppati sono i seguenti: obiettivi Lisbona-Gothenburg, politica di coesione e città, politica di coesione e crescita e temi base di convergenza, competitività e cooperazione.

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

Questi indirizzi sono la base del nuovo ESDP e della 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).

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

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

mi legati al territorio in ambito comunitario, allargare le prospettive portandole in sede transnazionale, costruire scambi di esperienze a livello legislativo, amministrativo e scientifico.

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

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

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

L'Agenda territoriale costituisce un inquadramento strategico per orientare le politiche di sviluppo del territorio verso l'attuazione delle strategie di Lisbona e di Gothenburg. Il documento descrive i vantaggi di una politica integrata di sviluppo territoriale, invitando ad una più incisiva cooperazione e ad un migliore collegamento in rete sugli aspetti territoriali, con particolare riferimento ai temi della crescita economica sostenibile e delle politiche occupazionali, allo sviluppo di reti tra le aree urbane e ad una moderna concezione dello sviluppo urbano e territoriale, con il coinvolgimento del più ampio possibile numero di attori locali e regionali

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

Nel 2008 la Commissione europea ha adottato il Libro verde sulla coesione territoriale che dà il via ad una consultazione aperta fino al febbraio 2009: città e regioni eu-

ropee sono chiamate a fornire il proprio contributo sulla nuova politica di coesione territoriale.

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

Così facendo, l’Unione ha fissato alcuni “indirizzi”, che hanno avuto un forte impatto modificatore sul comportamento delle istituzioni pubbliche e sulla concezione della pianificazione sostenibile. Quindi, pur non avendo competenza legislativa in materia di governo del territorio, l’Unione ha perseguito numerosi importanti obiettivi che hanno avuto, e continuano ad avere, una profonda influenza sulle diverse realtà territoriali. Si pensi alla politica in materia di “reti trans-europee” di trasporti e, in particolare, all’impatto che essa rappresenta per il Veneto.

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

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

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

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

Il ruolo delle regioni in ambito comunitario è diventato

sempre più importante e si è consolidato e valorizzato in particolare nei programmi Fers (Fondi strutturali) e con la nuova esperienza dell’Euroregione.

Le regioni sono il punto focale su cui si basano le recenti politiche di sviluppo e coesione che di fatto sono finalizzate alla costruzione di una nuova identità europea a scala regionale.

Non va dimenticato che a Maastricht è stato istituito il Comitato delle Regioni, la più giovane delle istituzioni europee, e che ufficialmente per l’Unione Europea esistono due livelli di attori: gli Stati Membri e le Regioni.

Il lavoro del Comitato si basa su tre principi fondamentali: sussidiarietà (decisioni adeguate rispetto ai livelli locali), prossimità (livelli amministrativi più vicini ai cittadini) e partenariato (cooperazione a livello europeo, nazionale e regionale). La sua attività riguarda dieci settori, cinque introdotti a Maastricht (coesione economica e sociale, reti transeuropee, sanità pubblica, istruzione e cultura) e cinque aggiunti ad Amsterdam (occupazione, politica sociale, ambiente, formazione e trasporti) che praticamente comprendono la maggior parte delle attività dell’Unione Europea.

Il Comitato rappresenta un importante supporto per l’attuazione delle strategie comunitarie.

Da questo punto di vista si può affermare che L’Unione Europea considera l’ambito Regionale come il dominio fisico, sociale ed istituzionale a cui riferirsi, sia per rendere più efficaci le scelte politiche effettuate, sia per un riscontro concreto sui bisogni e le esigenze delle popolazioni.

Quindi partendo dal SSSE e dalla strategia di tipo regionale che esso propone, le Regioni devono assumersi l’onere di tradurre la politica comunitaria, rendendola il più possibile efficace sul proprio territorio.

La Regione va considerata come l’“attore” che sa gestire una politica basata su attività concreta e iniziativa diretta.

Solo questo salto di qualità potrà dare un forte e soprattutto innovativo impulso all’Istituzione Europea.

Un elemento importante per raggiungere questo obiettivo è superare l’approccio statico di mero controllo sul territorio per arrivare ad una visione dinamica dell’insieme, dove all’analisi estesa su diverse scale del contesto, si dovrà coniugare il concetto di “governance” o, per meglio dire, di “condivisione delle scelte”.

Il Veneto e il contesto europeo

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

A conferma di tale interesse si segnala l’intesa program-

matica di cooperazione, tra le regioni del nord Italia (Carta di Venezia⁷), finalizzata ad individuare un sistema di coerenze su alcuni temi decisivi dello sviluppo territoriale e a promuovere la competitività economica, sociale e politica nel nuovo contesto di sviluppo europeo.

Il Veneto intende raggiungere queste condizioni ridefinendo i propri ruoli, in vista delle trasformazioni richieste dalle competenze sussidiarie: politiche per Unione europea-Stato-Regioni, programmi per le Province, progetti per i Comuni.

Spetta infatti alla pianificazione regionale l'onere di elaborare una griglia di raccomandazioni politico-programmatiche ed azioni mirate, da realizzare sulla base dell'applicazione di nuovi indicatori spaziali e territoriali, utili all'applicazione della strategia di Lisbona e di Gothenburg. Il suo ruolo primario è quello di "territorializzare" le prospettive di sviluppo economico e sociale creando, tra l'altro, condizioni favorevoli al successo dei progetti ai diversi livelli di governo.

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

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

Il Piano regionale, infatti, fornisce una rete di criteri e di indirizzi all'interno della quale la stessa Regione predispone la propria pianificazione di settore e Province e Comuni possono coerentemente elaborare i propri strumenti di programmazione socio-economica e pianificazione urbanistica e territoriale, individuando le misure e gli interventi atti a valorizzare il capitale territoriale locale e sviluppare il potenziale endogeno, anche nel quadro delle opportunità offerte dalle politiche e dai programmi di spesa regionali, statali e comunitari, nonché di strategie locali di sviluppo.

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

Dopo il recente allargamento, il "baricentro" dello spazio europeo si è di fatto spostato verso Est e il territorio veneto ha assunto una posizione più centrale rispetto ai nuovi confini dell'Unione, non solo dal punto di vista della semplice distanza fisica, ma anche per quanto riguarda il suo ruolo di "porta" degli scambi commerciali con l'Est e

con il Sud del mondo. Si tratta "della rivincita della geografia sulla politica dei blocchi, che riporta in funzione la prossimità come opportunità di integrazione".

Il Policentrismo

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

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

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

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

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

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

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

- lo “scenario ideale” (progetto ESPON 3.2) formato da un policentrismo in crescita a livello intra-urbano (micro), che rafforza le città regione già forti e quindi produce un sistema urbano nazionale e trans-nazionale più policentrico a livello “meso” (scala regionale)
- l’insieme delle aree funzionali più forti a livello “meso”, che formano i capisaldi di un’Europa più equilibrata, anticipando l’eventuale situazione di emergenza che si creerebbe con il formarsi di più di una Zona di Integrazione Globale⁸ in aggiunta a quella del Pentagono a livello “macro”.

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

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

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

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

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

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

Imporre il riconoscimento del proprio, peculiare modello metropolitano è una sfida/opportunità che il Veneto deve cogliere rafforzando il sistema metropolitano policentrico, frutto dell’azione di pianificazione sostenibile, e con la definizione di un modello istituzionale di governo del

territorio capace di valorizzare (alle diverse scale) lo sviluppo delle identità locali.

Tutto ciò è ben espresso e rappresentato nel PTRC.

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

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

L’idea di “corridoio”, infine, è strategica non solo per individuare direttrici e infrastrutture di rango europeo, ma anche per colmare i vuoti dovuti alla scarsa accessibilità dei territori, per innescare meccanismi virtuosi di circolazione di uomini, di merci, di capitali.

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

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

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

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

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

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

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

⁶ vedi “Euroregione”: realtà istituzionale riconosciuta dalla stessa Unione Europea (seppur non ancora legittimata a livello giuridico/norma-

tivo), per la cooperazione transfrontaliera e interregionale fra due o più territori; vedi anche “gruppo europeo di cooperazione territoriale” (GECT), dotato di personalità giuridica, operativo a decorrere dal 1° gennaio 2007. Regolamento n. 1082/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006 - Gazzetta ufficiale L 210 del 31.7.2006.

⁷ vedi gli Atti della Consultazione inter-regionale per un disegno coor-

dinato dell'area padana-adriatica (Adria-Po Valley) organizzata dalla Regione Veneto il 15 febbraio 2007 a Venezia.

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

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

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

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

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

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

La concentrazione della varietà non solo morfologi-

ca e geografica, ma anche delle attività e delle tipologie territoriali, tipica del Sud Europa e dell'Italia in particolare, è troppo sovente trascurata e spesso è sottovalutato il potenziale innovativo e di sviluppo concentrato nelle regioni e nei sistemi urbani policentrici.

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

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

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

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

A questo scopo, le Regioni si impegnano a:

- Promuovere, in maniera, continuativa, iniziative per il confronto su temi territoriali di rilevanza interregionale;
- Nel percorso di costruzione dei rispettivi strumenti di pianificazione territoriale regionale, riconoscere il Tavolo interregionale quale spazio di confronto per il il migliore scambio delle conoscenze relative ai rispettivi territori;
- Riconoscere il Tavolo interregionale quale sede di

condivisione di una posizione comune nell’ambito della costruzione della Territorial Agenda of European Union;

- Riconoscere l’attività svolta nell’ambito della rete Metrex come uno strumento di collaborazione e di lavoro comune, acquisendone i risultati e sostenendone l’azione per promuovere a livello europeo la visione condivisa della macro regione padana;
- Favorire la promozione di iniziative nell’ambito della cooperazione transnazionale e trans-frontaliera, condividere e diffondere i risultati delle attività di progetto;
- Costituire un gruppo di lavoro tecnico a supporto del Tavolo Interregionale, che predisponi i materiali e gli elaborati per le attività del Tavolo; i compiti di segreteria del gruppo di lavoro sono svolti dalla Regione Veneto;
- Avviare i lavori del Tavolo Interregionale prevedendo una serie di incontri per lo sviluppo del confronto e del comune indirizzo istituzionale.

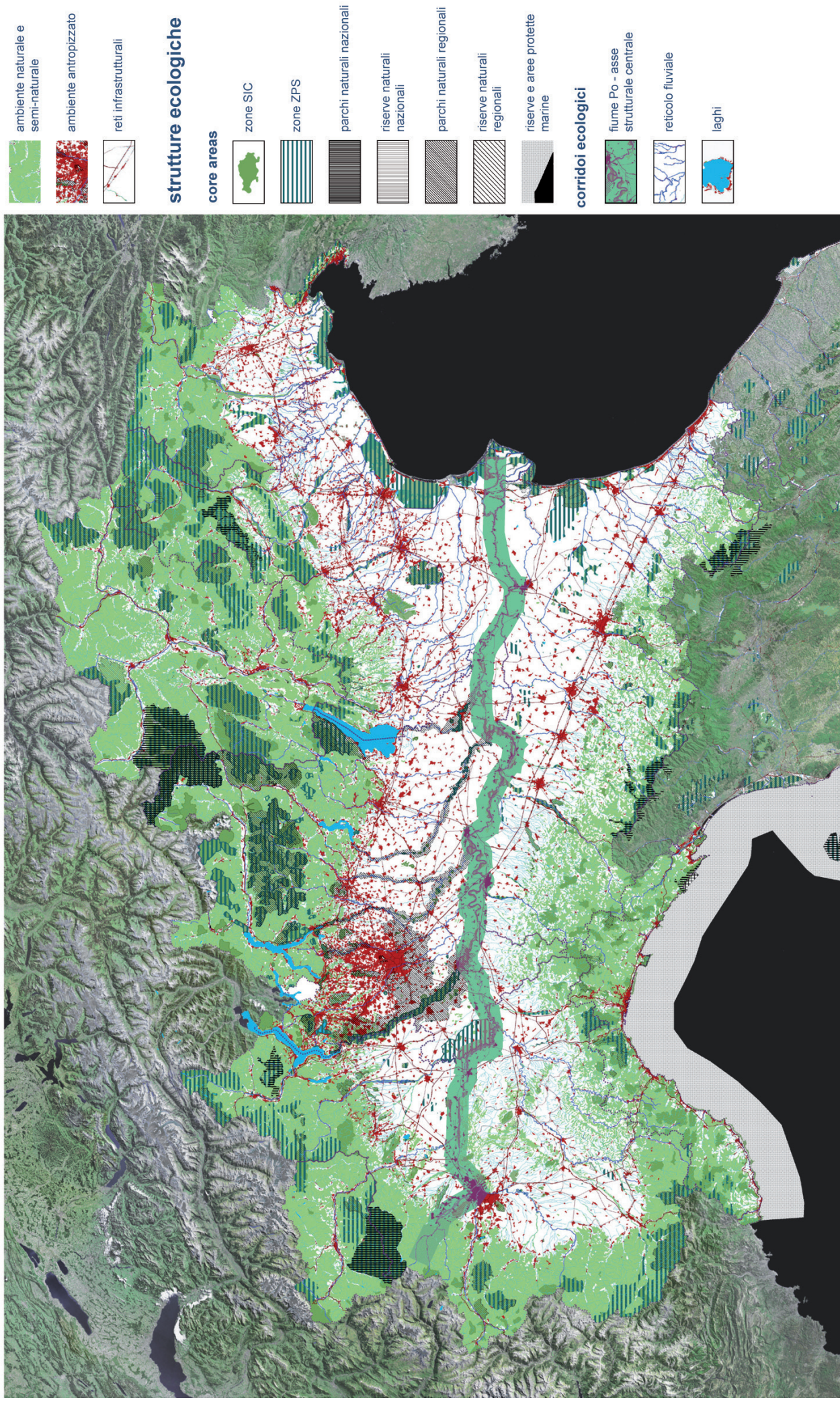


Tavole grafiche /

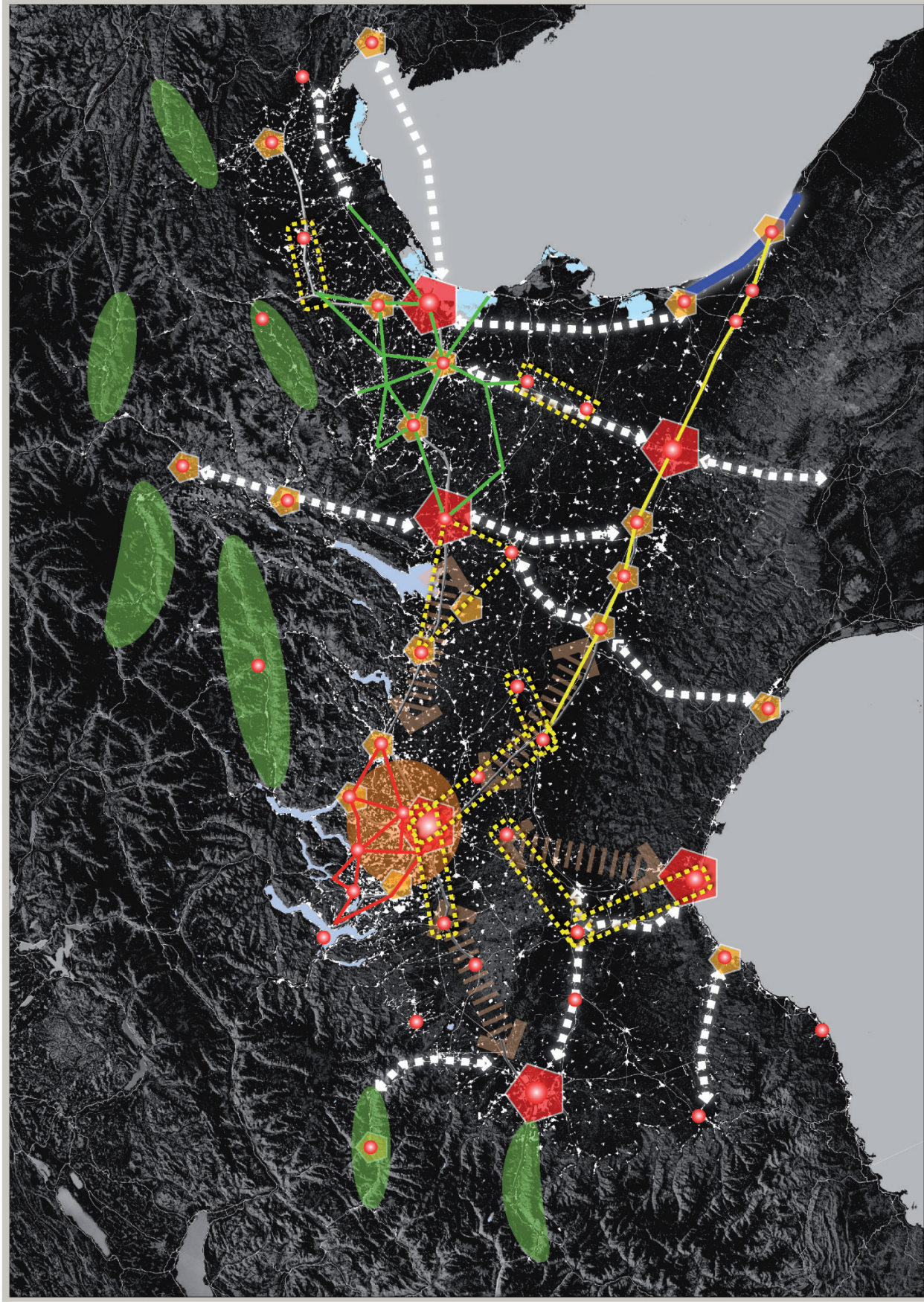
Tavolo interregionale “Adria Po Valley”

Gli schemi grafici allegati costituiscono quadro di riferimento per la pianificazione di dettaglio

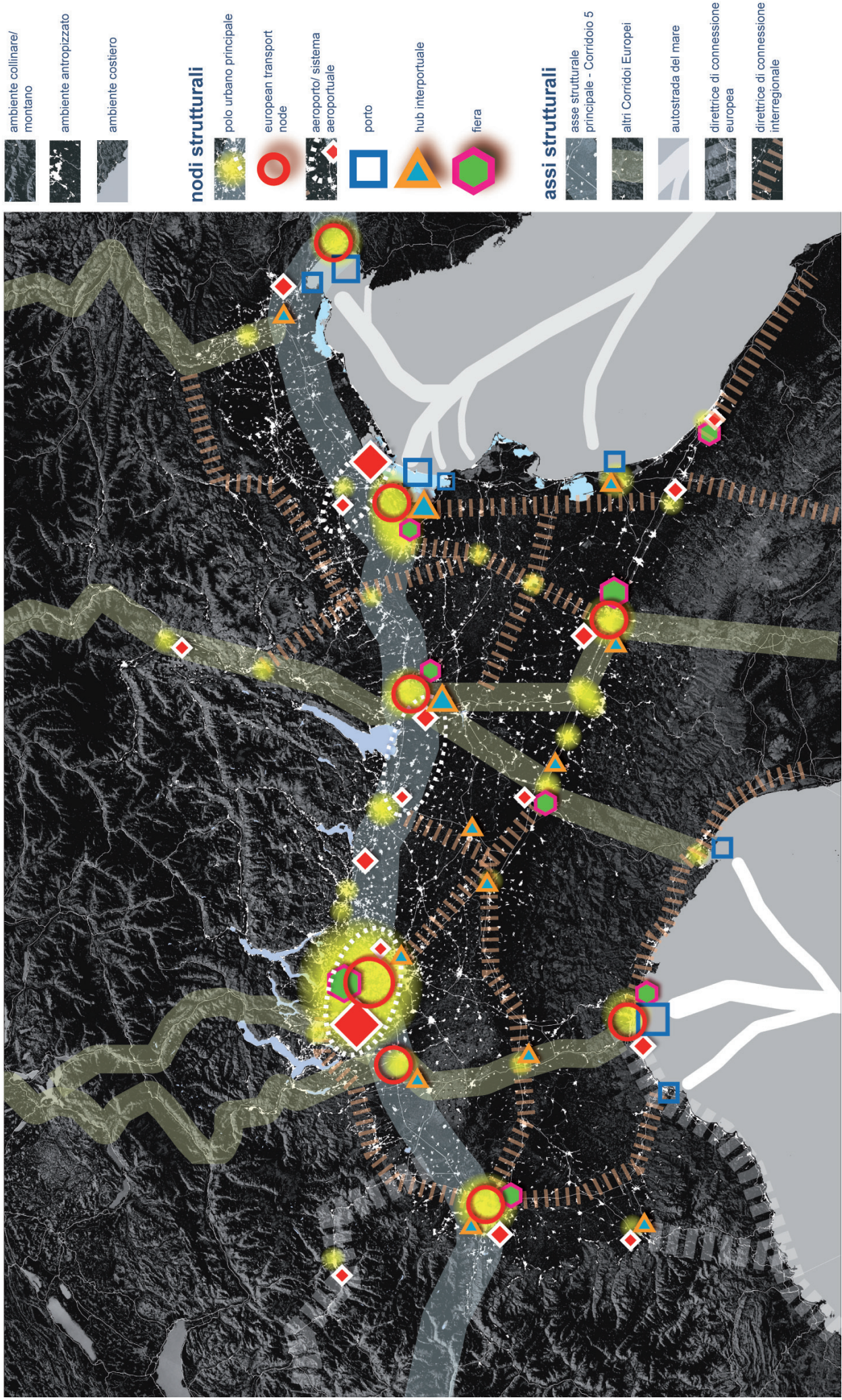
sistema delle strutture ecologiche dell'area padano-alpina-adriatica



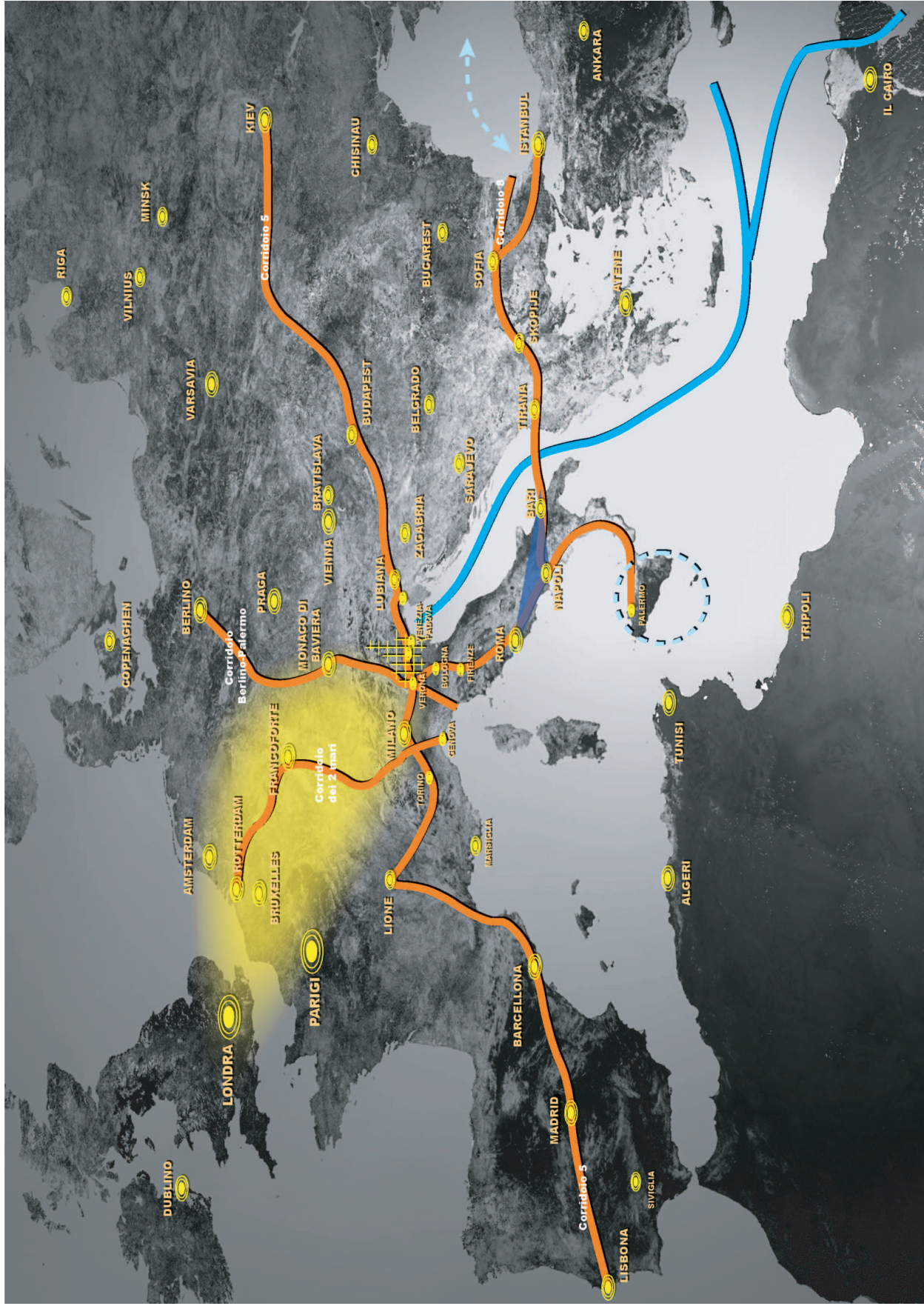
sistema delle polarità urbane dell'area padano-alpina-adriatica



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



Schema dei corridoi europei





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

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

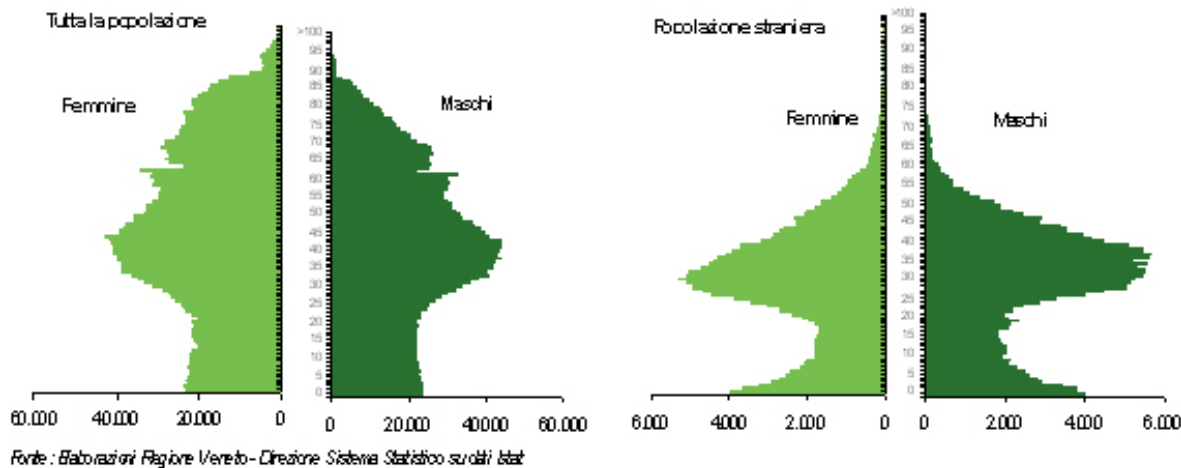
Nella necessità di un rapido adattamento ai cambiamenti della società, il Veneto è espressione delle aree a maggiore velocità di crescita in ambito nazionale, ed emanazione di una centralità europea oggi in fase di arduo lavoro per guadagnarsi posizioni dignitose ai tavoli mondiali.

Le dinamiche demografiche negli ultimi decenni

La trasformazione sociale e territoriale del Veneto negli ultimi decenni traspare nettamente dall'evoluzione demografica: la popolazione ha sempre continuato ad aumentare fino a raggiungere i 4.832.340 abitanti alla fine del 2007, pari a una densità di 262,6 abitanti per kmq.

Negli ultimi trent'anni la popolazione è cresciuta del 12,6%, con un ritmo di 3,7 persone all'anno ogni 1.000 abitanti. L'espansione demografica ha interessato il 72% dei comuni del territorio regionale, nei quali risiede quasi il 65% della popolazione, situati principalmente nella fascia centrale del territorio regionale; i comuni afflitti dallo spopolamento, invece, sono in prevalenza quelli della zona montana e della bassa pianura padana.

I capoluoghi dell'area centrale e le rispettive cinture concentrano le maggiori trasformazioni che si sono verificate negli ultimi anni. Le cinture urbane registrano un sostenuto sviluppo demografico, generalmente con tassi di



Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico su dati Istat

Fig. 1 - Distribuzione della popolazione residente per età - Veneto. Anno 2007

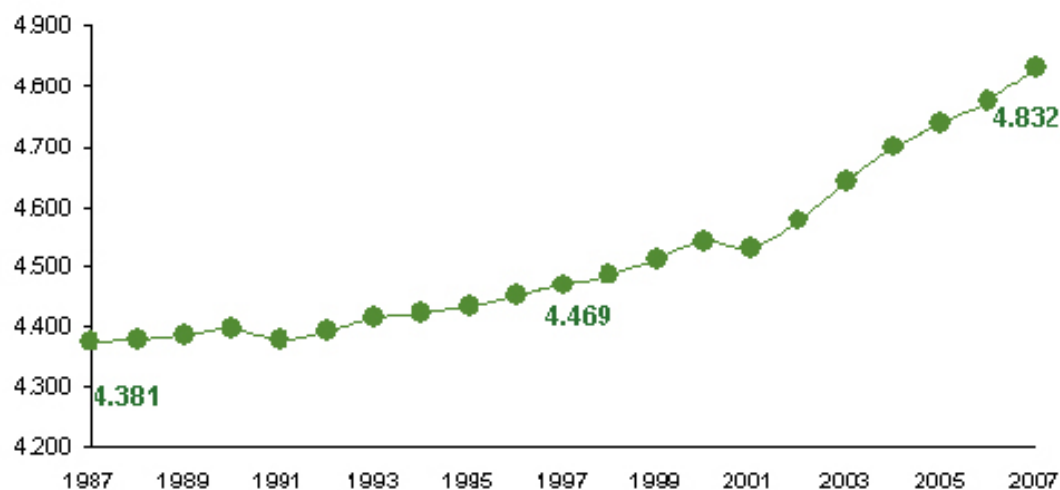
incremento annui superiori al 10 per mille se non, recentemente, addirittura del 15 per mille. Per quanto riguarda i comuni capoluogo, se tutti gli anni Novanta hanno segnato una perdita di popolazione, a partire dai primi anni del 2000 si assiste ad un'inversione di tendenza, più spiccata per Verona e Vicenza, mentre continua il declino demografico del capoluogo veneziano.

È il 2012 l'anno in cui si prevede il raggiungimento della soglia dei 5 milioni di abitanti per la popolazione veneta. Nei prossimi dieci anni le province che registreranno una crescita di popolazione più consistente saranno Treviso (+15,3%), Verona (+11,2%) e Vicenza (+11%); Rovigo sarà invece la provincia con un incremento più lento (+1,8%), a fronte di una crescita regionale dell'8,1%. Il ritmo di crescita della popolazione nella nostra regione

appare più sostenuto rispetto all'intero territorio nazionale. A fare la differenza in Veneto è la crescita migratoria più consistente, ossia una maggiore attrattività della nostra regione, soprattutto nei confronti di coloro che arrivano dall'estero. Nel 2007 gli stranieri in Veneto sono 403.985, incidono sulla popolazione totale per l'8,4% e in dieci anni sono quasi quintuplicati.

La popolazione straniera migrante in Veneto risulta mediamente giovane: per il 77,4% sono persone in età lavorativa, contrariamente al 66,4% per la popolazione complessiva.

Tuttavia il contributo della componente straniera rallenta solo in parte il processo di invecchiamento in atto in Veneto, in linea con le tendenze demografiche nazionali, seppure in maniera meno accentuata. Se nel 1981 gli



Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico su dati Istat

Fig. 2 - Popolazione residente in Veneto (dati in migliaia) - Anni 1987:2007

anziani rappresentavano il 13% della popolazione, oggi sono oltre il 19%, e fra dieci anni costituiranno circa il 22%, ossia più di un milione.

Il contesto occupazionale resta tendenzialmente positivo. Nel corso dell'ultimo decennio il livello di occupazione è cresciuto nell'ordine di oltre 6 punti percentuali, sia a livello nazionale che regionale, così come si è assistito ad un forte decremento del tasso di disoccupazione, meno 3 punti percentuali per il Veneto, dove la disoccupazione è ormai a livelli fisiologici, e meno 5 punti percentuali per l'Italia.

Nel 2007 il numero di occupati in Italia cresce ancora, quasi il 14% in più rispetto al 1997; anche il Veneto ha mantenuto un trend positivo, con una crescita superiore al 16% degli occupati rispetto a dieci anni prima. Ancora una volta un contributo rilevante proviene dalla componente straniera, che incide per ben il 66% sul totale dei nuovi occupati, dato che riflette in parte, probabilmente, anche l'effetto dell'allargamento dell'Unione Europea e l'ingresso facilitato nel mercato lavorativo di rumeni e bulgari.

I livelli occupazionali del Veneto sono costantemente e significativamente superiori alla media nazionale. Nel 2007 la quota di popolazione fra i 15 e i 64 anni che risulta occupata è pari al 65,8%, superiore anche al dato medio europeo calcolato per i 27 Paesi pari a 65,4% e in aumento rispetto all'anno precedente (+0,3 punti percentuali).

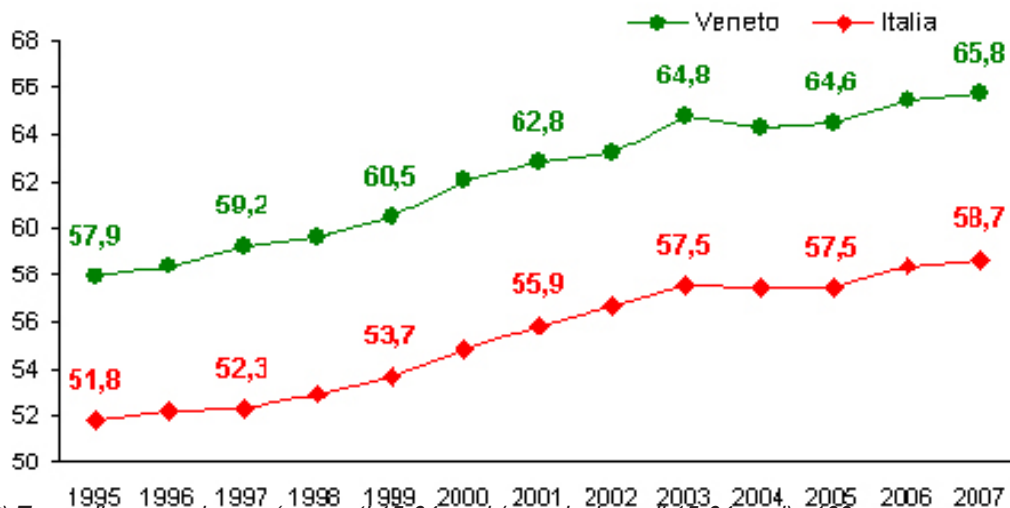
Nel contempo, nel 2007 il tasso di disoccupazione continua a scendere registrando in Italia un valore pari al 6,1% contro il 6,8% del 2006, il tasso più basso di questo ultimo decennio. Anche il Veneto è protagonista di una forte diminuzione del tasso di disoccupazione: con

un valore pari a 3,3% contro il 4% del 2006, il Veneto mantiene una posizione privilegiata tra le regioni italiane, quarta nella graduatoria regionale, due posizioni in meno, oltretutto, rispetto all'anno precedente. Davanti al Veneto compaiono con diminuzioni più consistenti solo Trentino Alto Adige (2,7%), Emilia Romagna (2,9%) e Valle d'Aosta (3,2%).

La trasformazione del settore imprenditoriale veneto

Se si considera il complesso delle imprese venete operanti in tutti i settori economici si nota una buona solidità. Nel periodo che va dal 2000 al 2007, osservando i dati riguardanti la natalità e la mortalità delle imprese venete, il saldo imprenditoriale regionale medio è stato pari allo 0,5%, a fronte dell'1,3% nazionale, con 189 comuni veneti su 581 che hanno registrato un saldo imprenditoriale superiore a quello regionale. Verona è la provincia che presenta la più alta percentuale di comuni con saldo imprenditoriale superiore alla media regionale, 59,2%, seguono Vicenza, 37,2%, Treviso, 31,6%, Venezia, 25% e Belluno, 21,7%. Nelle province di Padova e Rovigo la percentuale di comuni con saldo superiore alla media regionale non supera il 20%.

Dall'osservazione della composizione strutturale del sistema veneto è evidente una netta crescita del terziario: nel decennio che va dal 1990 al 2000 il valore aggiunto del settore dei servizi è aumentato di un punto percentuale, a discapito esclusivamente del settore industriale, e negli anni successivi, dal 2000 al 2007, la quota di ricchezza prodotta da questo settore è cresciuta ancora più rapidamente, con una variazione di 1,8 punti percentuali, arrivando al 62,6%, quota ancora inferiore a quella



(*) Tasso di occupazione = (occupati 15-64 anni / popolazione di 15-64 anni) x100
 Fonte: Elaborazione Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat
 Fig. 3 – Tasso di occupazione (*). Veneto e Italia - Anni 1995:2007

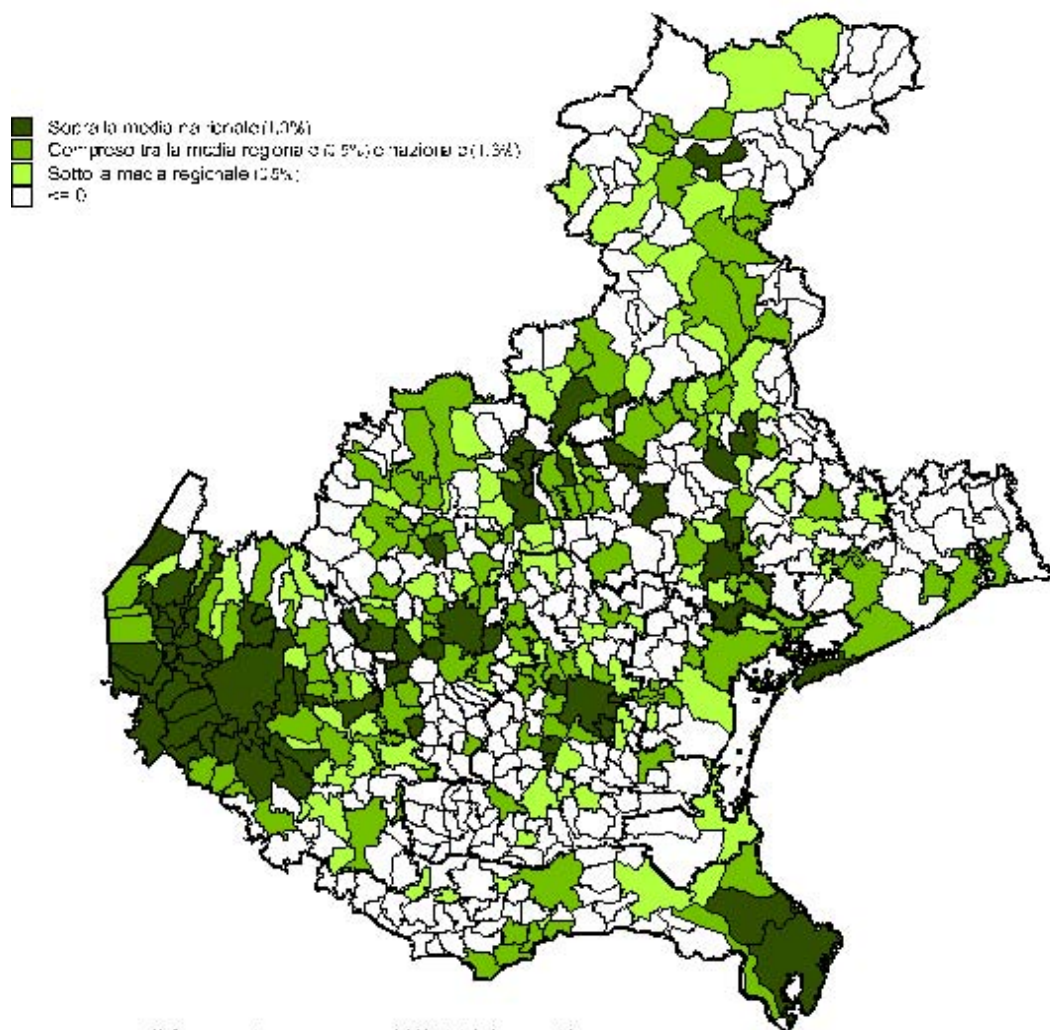
nazionale (pari al 70,4%). Inoltre, nel 2005, il fatturato generato dai servizi rappresenta, per la prima volta, più del 50% del fatturato complessivo delle aziende venete. Anche il mondo del lavoro si adegua, spostando l'offerta dal manifatturiero ai servizi: nel corso di un decennio, dal 1997 al 2007, la percentuale di impiegati nel terziario aumenta dal 53,3% al 57,6%, mentre gli occupati nell'industria scendono dal 41,2% al 38,9%.

Le ragioni che determinano tale fenomeno sono molteplici e sottendono diverse dinamiche nei numerosi comparti di cui si compone il settore terziario. Da una parte, nuovi modelli di consumo, stili di vita e cambiamenti demografici tendono a determinare un aumento della domanda di servizi da parte delle famiglie e degli individui. Dall'altra il progresso tecnico, i mutamenti organizzativi e la crescente integrazione internazionale delle imprese, determinano lo sviluppo di comparti nuovi e la crescita

della domanda di servizi da parte delle imprese.

Oltre ai dati sulla produzione di ricchezza, anche quelli strutturali relativi alle imprese confermano il processo di progressiva terziarizzazione dell'economia veneta. Tra il 2000 e il 2005 si registra una crescita sia delle unità locali, +7,8%, che degli addetti dei servizi, +14,7%.

Anche i dati sulla dinamica delle imprese attive regionali indicano nell'insieme una tendenza positiva: dal 1997 alla fine del millennio le imprese dei servizi hanno mostrato una crescita in continuo aumento, in particolar modo per quanto riguarda le imprese dei servizi di mercato, dei servizi tecnologici e di quelli finanziari. Dal 2000 al 2007 si assiste a una continua, ma rallentata espansione delle imprese attive dei servizi di mercato, +44,7%, crescita dovuta principalmente al boom del settore immobiliare. Tale sviluppo prosegue anche nel biennio successivo, con tassi di crescita annui che si aggirano tra i 5 e i 6 punti percentuali: nel 2007 le imprese di servizi



(*) Saldo imprenditoriale medio = $(\text{imprese nate} - \text{imprese cessate}) \times 100 / \text{totale imprese attive}$
 Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Infocamere

Fig. 4 – Saldo imprenditoriale medio (*) del periodo 2000/2007 per comune. Veneto



Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat
Fig. 5 - Quota percentuale del valore aggiunto per settore. Veneto - Anni 1990 e 2007

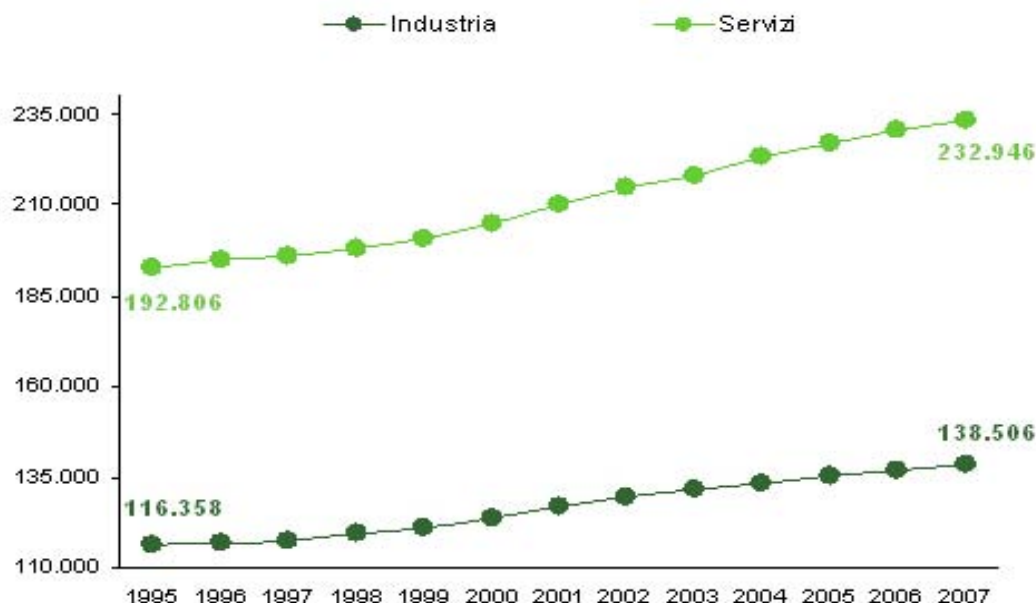
di mercato hanno superato la soglia delle 51 mila unità e costituiscono il 22% del totale delle imprese di servizi del Veneto.

Le imprese che si occupano di servizi tecnologici hanno conosciuto tassi di crescita più che apprezzabili, +32,1% dal 2000 al 2007, superando nell'ultimo anno la soglia delle 8 mila unità.

In aumento anche le imprese che offrono servizi alle persone, +15,5% dal 2000 al 2007, e quelle legate alle attività finanziarie, +10,3% nello stesso periodo. Molto più stabile, invece, è la dinamica delle aziende dei servizi tradizionali, +2,7%.

L'avanzata del terziario non ha certamente decretato la fine del settore manifatturiero. L'impresa industriale sta attraversando una fase di transizione, cercando di rispondere alla sfida lanciata dalla crescita della competizione internazionale. La necessità di contenere i costi di produzione, pur innalzando la qualità dei prodotti,

ha comportato un generale processo di ristrutturazione dell'intero apparato produttivo regionale: se dal 2000 al 2005 le unità locali del settore manifatturiero sono diminuite del 20,5% (16.031 unità), al contrario è risultato in crescita il fatturato aziendale che nel corso dei sei anni esaminati ha registrato un aumento dell'8,4%. Un altro segnale di aumento della competitività industriale è la proiezione internazionale delle attività di tale settore, soprattutto per una realtà produttiva come quella veneta, che da secoli sviluppa rilevanti relazioni commerciali con le altre aree dell'economia mondiale. Nel 2006 il Veneto rimane la prima regione italiana per apertura commerciale agli scambi internazionali: la sua propensione all'export, misurata dal rapporto tra valore delle esportazioni e Pil regionale è pari a 33,3 punti percentuali. Tale apertura non è un fatto recente, considerato che da più di vent'anni l'economia veneta vede crescere le esportazioni ad una velocità superiore rispetto alla media na-



Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati InfoCamere
Fig. 6 - Variazione percentuale annua delle imprese manifatturiere e dei servizi. Veneto - Anni 1996:2007

zionale, anche se negli ultimi anni si è assistito ad un progressivo allineamento con altre regioni. L'andamento della quota di mercato delle esportazioni venete segnala, al contempo, il ruolo sempre più presente della nostra regione in merito alle dinamiche dell'interscambio commerciale dell'Italia: nel 1991 il Veneto esportava il 12,3% del valore delle esportazioni nazionali, quota che al 2006 è arrivata al 13,9%, che tiene il Veneto secondo soltanto alla quota di mercato della Lombardia (28,1%).

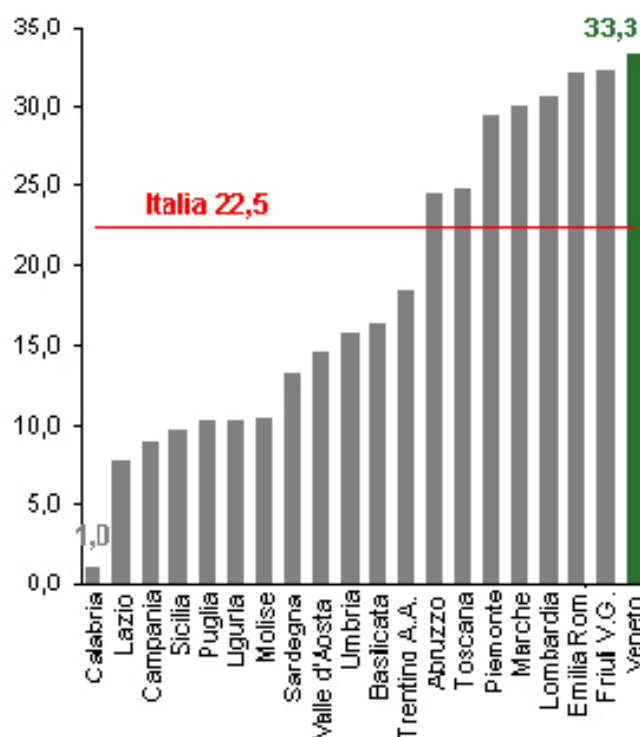
E' da apprezzare anche l'impegno ad accrescere la competitività imprenditoriale in fatto di produzione: aumentano, infatti, negli ultimi anni sia le imprese specializzate nella realizzazione di prodotti ad elevato contenuto tecnologico che, di conseguenza, l'offerta sui mercati esteri. A questo proposito, nel 2007 il Veneto deteneva il 9,4% delle imprese manifatturiere operanti in settori ad alto contenuto tecnologico (classificazione Eurostat - Ocse) sul totale nazionale, seconda solo alla Lombardia (22%). Dalla fine degli anni '90 inoltre, la quota di esportazioni venete di beni ad alta tecnologia tende a crescere. La quota dell'export veneto di merci ad alto contenuto tecnologico passa dal 6,3% del 1998 all'8,4% del 2007, rilevando così un progressivo aumento delle esportazioni di quei prodotti, ad altissimo valore aggiunto, che meno risentono della concorrenza dei Paesi emergenti.

L'innovazione, sia essa relativa ai servizi, alla tecnologia, al prodotto, al processo è, oggi più che mai, in un contesto economico estremamente globalizzato, strategica rispetto alla competitività delle imprese, sia a livello di industria che di servizi. Gli imprenditori sono consapevoli che, affinché l'innovazione si possa attuare e sviluppare, è necessario coltivare la cultura della ricerca scientifica ed investire in essa adeguate risorse in termini di investimenti e di personale.

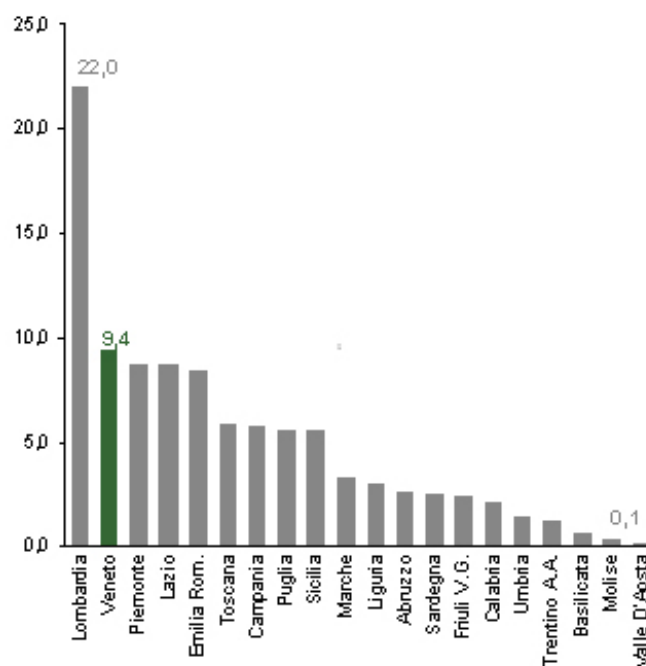
Nel Veneto, così come a livello nazionale, circa la metà della spesa in Ricerca & Sviluppo viene effettuata dalle imprese, seguite dalle Università (33,1% in Veneto, 30,3% in Italia), seconde per importanza in questo campo.

Non è ancora stato raggiunto l'obiettivo di Lisbona che prevede che i due terzi della spesa in R&S sia finanziata dal settore privato, già realtà in alcuni paesi del nord Europa, ma le imprese venete nel 2006 hanno dimostrato una maggiore spinta negli investimenti in Ricerca e Sviluppo (R&S) rispetto all'anno precedente: +22,7% della spesa e + 27,3% degli addetti.

Tuttavia, la situazione attuale registra una stasi della crescita della spesa in R&S in termini di percentuale su Pil. L'Europa è ancora lontana dall'obiettivo fissato a Lisbona nel 2000 che si prefissa il raggiungimento del 3% di spesa su Pil per il 2010, e in egual misura è distante il parametro del 2,5% fissato per l'Italia: la percentuale di spesa in R&S in rapporto sul Pil è ancora veramente modesta sia a livello nazionale, 1,1%, che a livello regio-



(*) Valore delle esportazioni di merci in % del PIL
 Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat
 Fig. 7 - Capacità di esportare (*). Anno 2006



Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Infocamere

Fig. 8 - Distribuzione percentuale di imprese manifatturiere attive ad alto contenuto tecnologico nelle regioni italiane - Anno 2007

nale, 0,69% nel 2006.

Se l'andamento congiunturale per gli anni 2005-2006 è stato positivo per le imprese venete, nel medio periodo 2000-2006 l'incremento è stato molto consistente e su-

periore a quello nazionale: +67,1% di spesa e +67,9% di addetti alla R&S. La crescita della spesa per abitante in R&S nello stesso periodo è stata del 59,0% in Veneto e del 32,9% in Italia.

Tab. 1 - Indicatori relativi agli investimenti delle imprese in Ricerca & Sviluppo in Italia. Veneto e Italia - Anni 2000:2006

	Spesa in R&S			Addetti in R&S			
	Variazione % 2006/05	Variazione % 2006/00	Incidenza % della spesa nelle imprese rispetto alla spesa totale in R&S 2006	Variazione % 2006/05	Variazione % 2006/00	Incidenza % degli addetti nelle imprese rispetto agli addetti totali alla R&S 2006	Spesa delle imprese per addetto 2006
Veneto	22,7	67,1	52,3	27,3	67,9	54,1	69.805
Italia	7,9	35,1	48,8	9,6	29,8	41,7	102.525

Fonte: Elaborazioni Regione Veneto - Direzione Sistema Statistico Regionale su dati Istat

Tab. 1 - Indicatori relativi agli investimenti delle imprese in Ricerca & Sviluppo in Italia. Veneto e Italia - Anni 2000:2006



Quadro conoscitivo e consumo del suolo

Il Quadro Conoscitivo e le 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 supportano le scelte strategiche operate nel Piano stesso, avvallandole con indicatori di riferimento che descrivono, e consentono di interpretare, le 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” espressi nel Documento Preliminare (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 del monitoraggio degli effetti ambientali del piano stesso.

Il Quadro Conoscitivo del PTRC, in sintesi, 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).

Il consumo di suolo nel Veneto dal 1983 al 2006

Il PTRC si avvale del Quadro Conoscitivo territoriale regionale costituito da dati, informazioni e rappresentazioni cartografiche atte a descrivere il contesto socio-economico, territoriale e ambientale e le relative dinamiche.

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 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), ha consentito la creazione di una base informativa, alla scala 1:10000, relativamente al consumo di suolo.

Il data base così realizzato si è rivelato in grado di fornire un ottimo supporto cartografico ed informativo ed è stato successivamente elaborato per predisporre degli indicatori, per ambito comunale, riferiti ai valori percentuali di ogni classe di copertura rispetto alla superficie territoriale di ciascun comune.

Gli indicatori disponibili sono i seguenti:

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

L'analisi dei dati valutata a partire dall'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 ortofotografie AIMA acquisite nell'anno 1994 e dalla CTRN di quel periodo. Ciò ha permesso, fra l'altro, di valutare la quantità di territorio che nel 1994 non era urbanizzato ed è stato trasformato ad uso urbano, mettendo in luce 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.

Per una più agevole lettura degli elaborati grafici (varia-

Tabella 1

	Variazione percentuale della sup. soggetta a cambiamento d'uso tra il 1983 ed il 1994 rispetto alla sola superficie urbanizzata del comune (valore max.)	Variazione percentuale della sup. soggetta a cambiamento d'uso tra il 1994 ed il 2006 rispetto alla sola superficie urbanizzata del comune (valore max.)	Variazione percentuale della sup. soggetta a cambiamento d'uso tra il 1983 ed il 2006 rispetto alla sola superficie urbanizzata del comune (valore max.)
BELLUNO	46,64 %	17,43 %	36,4 %
ROVIGO	20,36 %	40,41 %	39,51 %
PADOVA	32,58%	18,14%	38,84%
TREVISO	18,87 %	34,72 %	30,48 %
VENEZIA	39,59 %	29,04 %	39,70 %
VICENZA	24,95 %	20,91 %	25,00 %
VERONA	64,96 %	35,46 %	45,13 %

zione percentuale e legenda di riferimento) si riportano, nella tabella 1, i valori massimi determinanti per ogni ambito provinciale ed organizzati per periodo di riferimento.

Anche in questo caso, tramite il calcolo di indicatori numerici che nel prosieguo sono in dettaglio elencati, si è potuto valutare 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 e in seguito ad organizzarle e sintetizzarle 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 elaborazioni

Tabella 2: consumo di suolo nella provincia di Belluno

Superficie provinciale	Superficie Aree Urbanizzate al 2006	Consumo di suolo da superfici artificiali	Consumo di suolo da superfici agricole	Consumo di suolo da foreste ed aree seminaturali	Consumo di suolo da zone umide e superfici occupate da corpi idrici	Consumo di suolo totale nel periodo 1983-2006
367616.21 ha	11216.33 ha	298.9 ha	792.06 ha	145.73 ha	0 ha	1236.69 ha
	3,05% della superficie provinciale	2,66% della già urbanizzata	7,06% della già urbanizzata	1,30% della già urbanizzata	0% della già urbanizzata	11,03% della superficie già urbanizzata
		24,17% del consumo di suolo totale	64,05% del consumo di suolo totale	11,78% del consumo di suolo totale	0% del consumo di suolo totale	0,34% della superficie provinciale

Tabella 3: consumo di suolo nella provincia di Padova

Superficie provinciale	Superficie Aree Urbanizzate al 2006	Consumo di suolo da superfici artificiali	Consumo di suolo da superfici agricole	Consumo di suolo da foreste ed aree seminaturali	Consumo di suolo da zone umide e superfici occupate da corpi idrici	Consumo di suolo totale nel periodo 1983-2006
214374.46 ha	43212.28 ha	334.97 ha	4902.18 ha	6.25 ha	0 ha	5243.40 ha
	20,16% della superficie provinciale	0,78% della già urbanizzata	11,34% della già urbanizzata	0,01% della già urbanizzata	0% della già urbanizzata	12,13% della superficie già urbanizzata
		6,39% del consumo di suolo totale	93,49% del consumo di suolo totale	0,12% del consumo di suolo totale	0% del consumo di suolo totale	2,45% della superficie provinciale

Tabella 4: consumo di suolo nella provincia di Rovigo

Superficie provinciale	Superficie Aree Urbanizzate al 2006	Consumo di suolo da superfici artificiali	Consumo di suolo da superfici agricole	Consumo di suolo da foreste ed aree seminaturali	Consumo di suolo da zone umide e superfici occupate da corpi idrici	Consumo di suolo totale nel periodo 1983-2006
182558.51 ha	16180.69 ha	314.50 ha	1414.20 ha	5.89 ha	9.85 ha	1744.44 ha
	8,86% della superficie provinciale	1,94% della superficie già urbanizzata	8,74% della superficie già urbanizzata	0,04% della superficie già urbanizzata	0,06% della superficie già urbanizzata	10,78% della superficie già urbanizzata
		18,03% del consumo di suolo totale	81,07% del consumo di suolo totale	0,34% del consumo di suolo totale	0,56% del consumo di suolo totale	0,96% della superficie provinciale

Tabella 5: consumo di suolo nella provincia di Treviso

Superficie provinciale	Superficie Aree Urbanizzate al 2006	Consumo di suolo da superfici artificiali	Consumo di suolo da superfici agricole	Consumo di suolo da foreste ed aree seminaturali	Consumo di suolo da zone umide e superfici occupate da corpi idrici	Consumo di suolo totale nel periodo 1983-2006
247992.02 ha	46092.70 ha	227.40 ha	4418.95 ha	51.96 ha	0 ha	4698.31 ha
	18,59% della superficie provinciale	0,49% della superficie già urbanizzata	9,59% della superficie già urbanizzata	0,11% della superficie già urbanizzata	0% della superficie già urbanizzata	10,19% della superficie già urbanizzata
		4,84% del consumo di suolo totale	94,05% del consumo di suolo totale	1,11% del consumo di suolo totale	0% del consumo di suolo totale	1,89% della superficie provinciale

Tabella 6: consumo di suolo nella provincia di Venezia

Superficie provinciale	Superficie Aree Urbanizzate al 2006	Consumo di suolo da superfici artificiali	Consumo di suolo da superfici agricole	Consumo di suolo da foreste ed aree seminaturali	Consumo di suolo da zone umide e superfici occupate da corpi idrici	Consumo di suolo totale nel periodo 1983-2006
247399.56 ha	35679.71 ha	1314.97 ha	5767.72 ha	58.60 ha	26.60 ha	7167.90 ha
	14.42% della superficie provinciale	3.69% della superficie già urbanizzata	16.17% della superficie già urbanizzata	0.16% della superficie già urbanizzata	0.07% della superficie già urbanizzata	20.09% della superficie già urbanizzata
		18.35% del consumo di suolo totale	80.47% del consumo di suolo totale	0.82% del consumo di suolo totale	0.37% del consumo di suolo totale	2.90% della superficie provinciale

Tabella 7: consumo di suolo nella provincia di Verona

Superficie provinciale	Superficie Aree Urbanizzate al 2006	Consumo di suolo da superfici artificiali	Consumo di suolo da superfici agricole	Consumo di suolo da foreste ed aree seminaturali	Consumo di suolo da zone umide e superfici occupate da corpi idrici	Consumo di suolo totale nel periodo 1983-2006
309752.33 ha	42177.12 ha	1430.34 ha	7907.73 ha	98.38 ha	9.57 ha	9446.03 ha
	13.62% della superficie provinciale	3.39% della superficie già urbanizzata	18.75% della superficie già urbanizzata	0.23% della superficie già urbanizzata	0.02% della superficie già urbanizzata	22.40% della superficie già urbanizzata
		15.14% del consumo di suolo totale	83.71% del consumo di suolo totale	1.04% del consumo di suolo totale	0.10% del consumo di suolo totale	3.05% della superficie provinciale

Tabella 8: consumo di suolo nella provincia di Vicenza

Superficie provinciale	Superficie Aree Urbanizzate al 2006	Consumo di suolo da superfici artificiali	Consumo di suolo da superfici agricole	Consumo di suolo da foreste ed aree seminaturali	Consumo di suolo da zone umide e superfici occupate da corpi idrici	Consumo di suolo totale nel periodo 1983-2006
272301.43 ha	39524.10 ha	176.37 ha	3399.59 ha	46.20 ha	0 ha	3622.16 ha
	14.51% della superficie provinciale	0.45% della superficie già urbanizzata	8.60% della superficie già urbanizzata	0.12% della superficie già urbanizzata	0% della superficie già urbanizzata	9.16% della superficie già urbanizzata
		4.87% del consumo di suolo totale	93.85% del consumo di suolo totale	1.28% del consumo di suolo totale	0% del consumo di suolo totale	1.33% della superficie provinciale

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, quale evoluzione del progetto GSE LAND.

L'analisi dei dati disponibili nel periodo di confronto fra la copertura dell'anno 1994 con quella del 1983 e quelli disponibili nel periodo di confronto fra la copertura dell'anno 2006 con quella del 1994, organizzati per comuni e raccolti per ambiti provinciali, sono espressi tramite i seguenti indicatori numerici:

- Superficie soggetta a cambiamento d'uso tra il 1983 ed il 1994;
- Superficie soggetta a cambiamento d'uso tra il 1994 ed il 2006;
- Percentuale della superficie soggetta a cambiamento d'uso tra il 1983 ed il 1994 rispetto alla superficie territoriale del comune;
- Percentuale della superficie soggetta a cambiamento d'uso tra il 1983 ed il 1994 rispetto alla sola superficie

urbanizzata del comune;

- Percentuale della superficie soggetta a cambiamento d'uso tra il 1994 ed il 2006 rispetto alla superficie territoriale del comune;
- Percentuale della superficie soggetta a cambiamento d'uso tra il 1994 ed il 2006 rispetto alla sola superficie urbanizzata del comune.

Dal data base della copertura del suolo così concepito è possibile comprendere anche la natura oggettiva delle trasformazioni del territorio evidenziando, a livello provinciale, la tipologia della copertura del suolo originaria, soggetta a trasformazioni nei periodi considerati. A tal proposito si riportano di seguito le tabelle di sintesi relative a ciascuna provincia per il periodo 1983-2006. Gli elaborati grafici di seguito esposti, riepilogano ed evidenziano i primi risultati sull'evoluzione del consumo di suolo, organizzati per comuni e raccolti per ambiti provinciali, così elaborati:

- Variazione percentuale della superficie soggetta a cam-

biamento d'uso tra il 1983 ed il 1994 rispetto alla sola superficie urbanizzata del comune

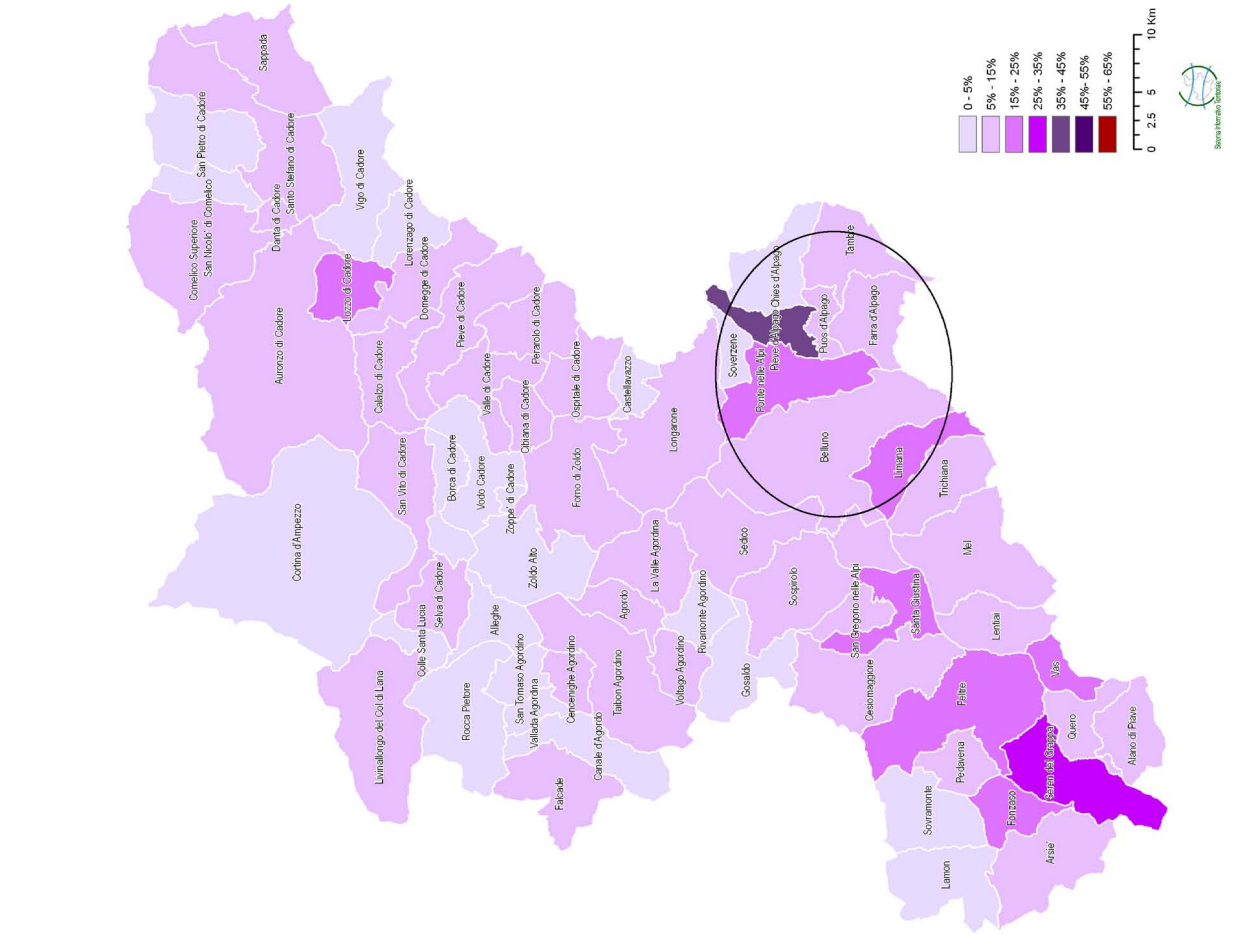
- Variazione percentuale della superficie soggetta a cambiamento d'uso tra il 1994 ed il 2006 rispetto alla sola superficie urbanizzata del comune

- Variazione percentuale complessiva della superficie soggetta a cambiamento d'uso nel periodo dal 1983 al 2006 rispetto alla sola superficie urbanizzata del comune

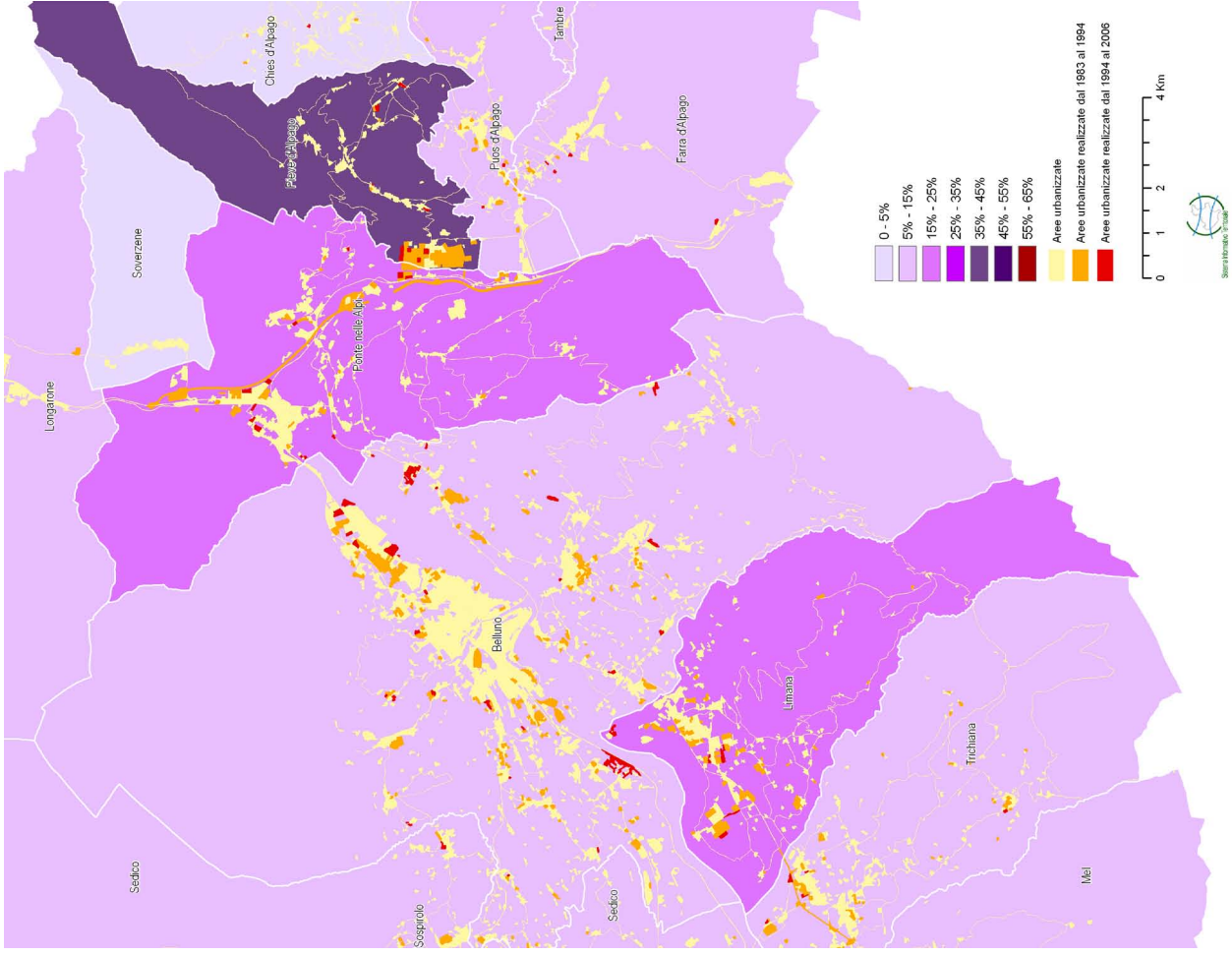
(figg. 1.3, 2.3, 3.3, 4.3, 5.3, 6.3, 7.3);

- Evoluzione della crescita delle aree urbanizzate nel periodo 1983-2006: estratto significativo dal db della copertura del suolo di ciascun ambito provinciale con individuazione delle aree urbanizzate nei singoli comuni, per i periodi analizzati (figg. 1.4, 2.4, 3.4, 4.4, 5.4, 6.4, 7.4).

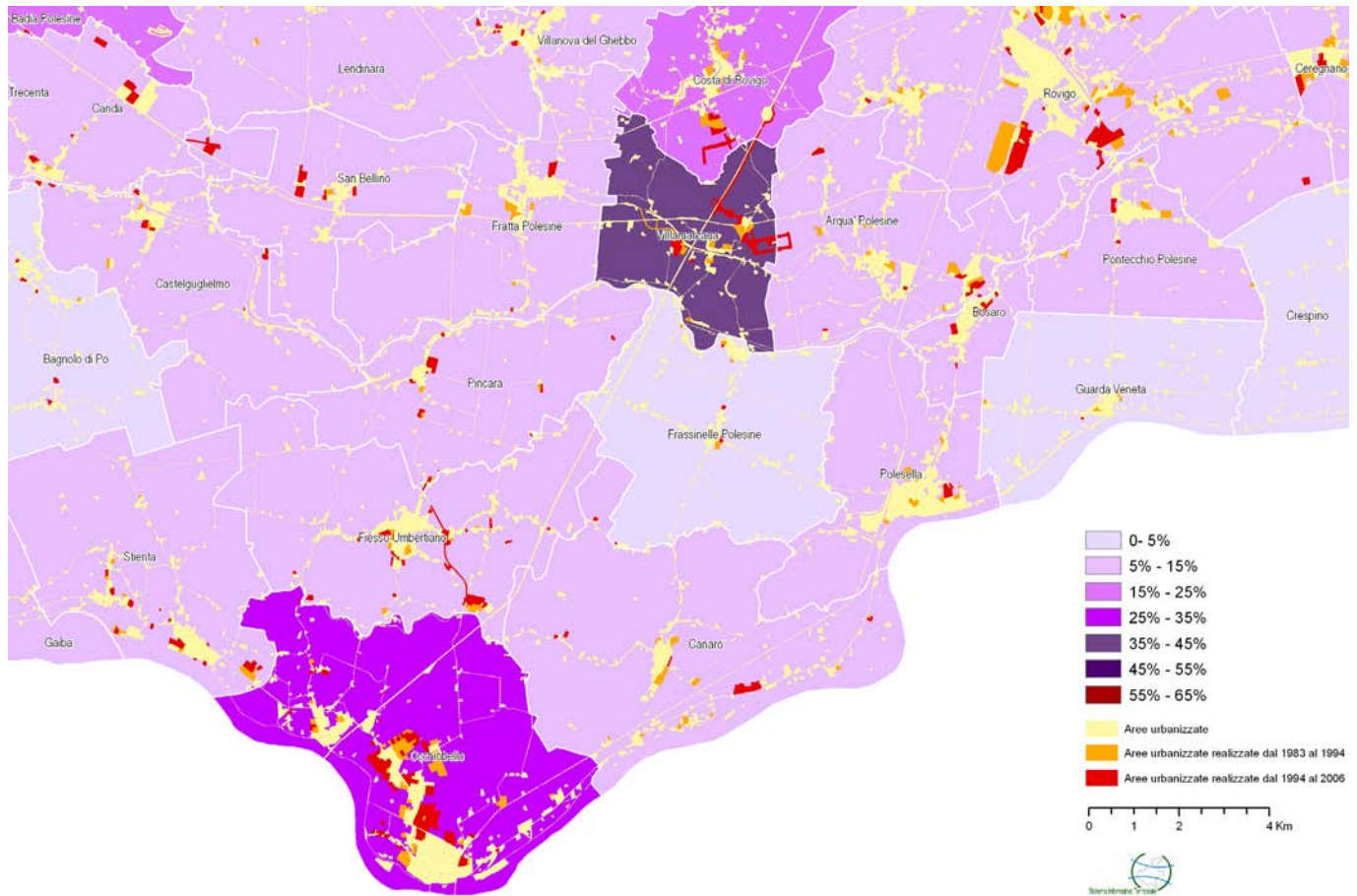
I grafici che seguono fig 8. fig. 9. mettono a confronto



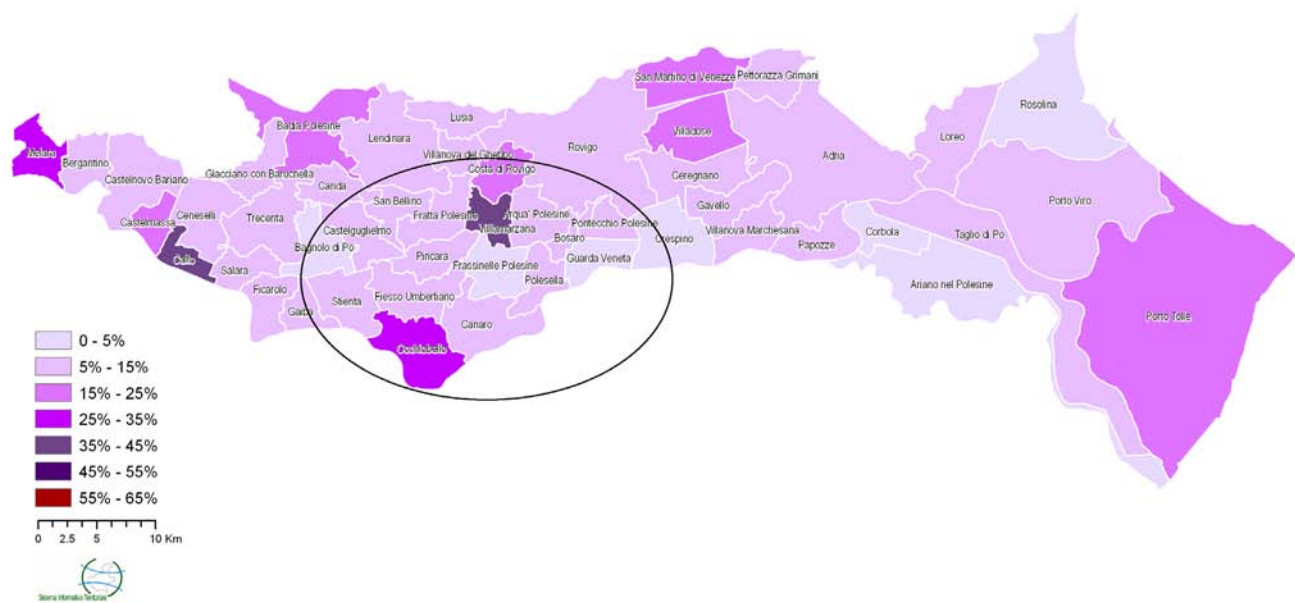
1.3 - Provincia di Belluno - confronto 1983 - 2006: percentuale di crescita delle aree urbanizzate rispetto all'urbanizzato esistente al 1983



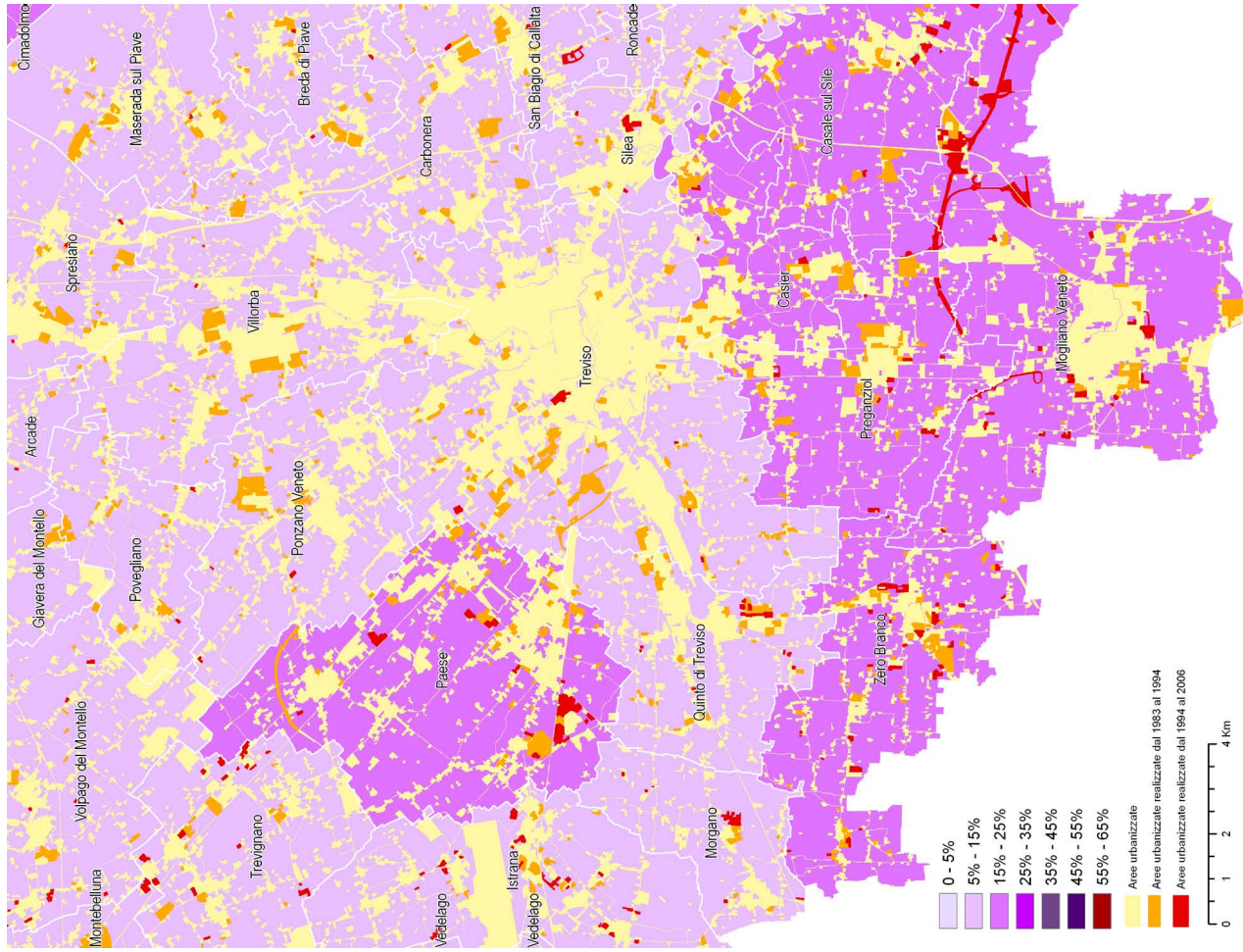
1.4 - Provincia di Belluno - confronto 1983 - 2006: evoluzione della crescita delle aree urbanizzate



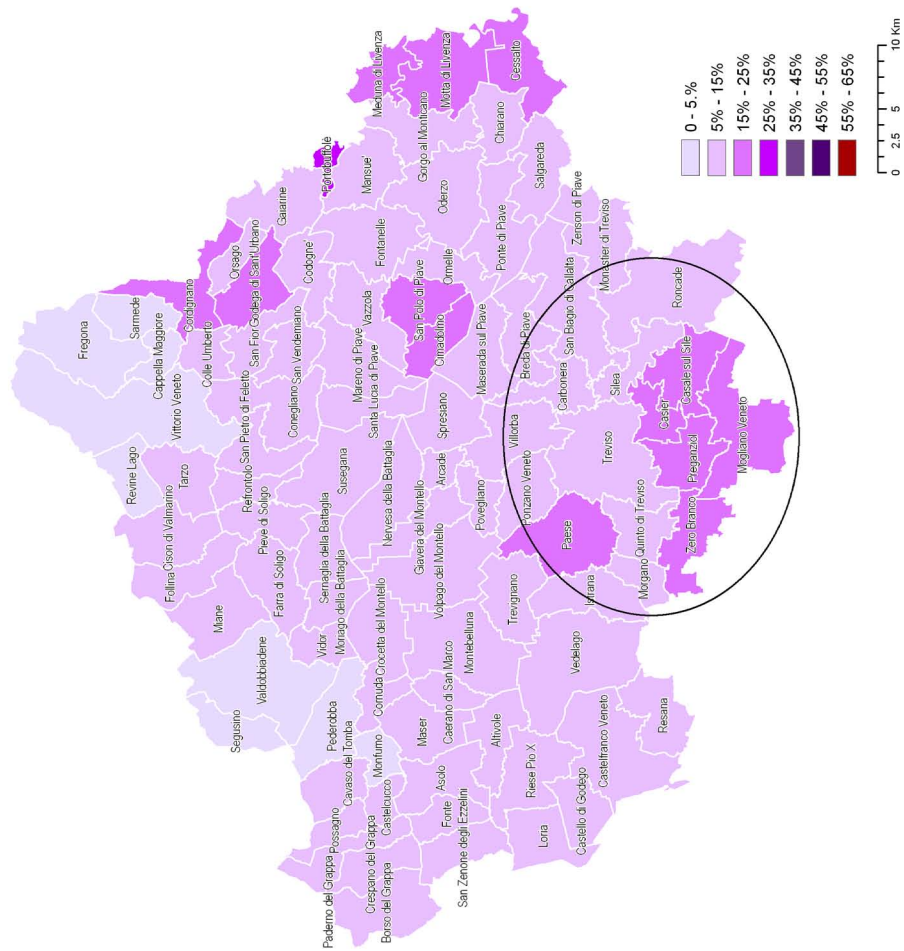
3.4 - Provincia di Rovigo - confronto 1983 - 2006: evoluzione della crescita delle aree urbanizzate



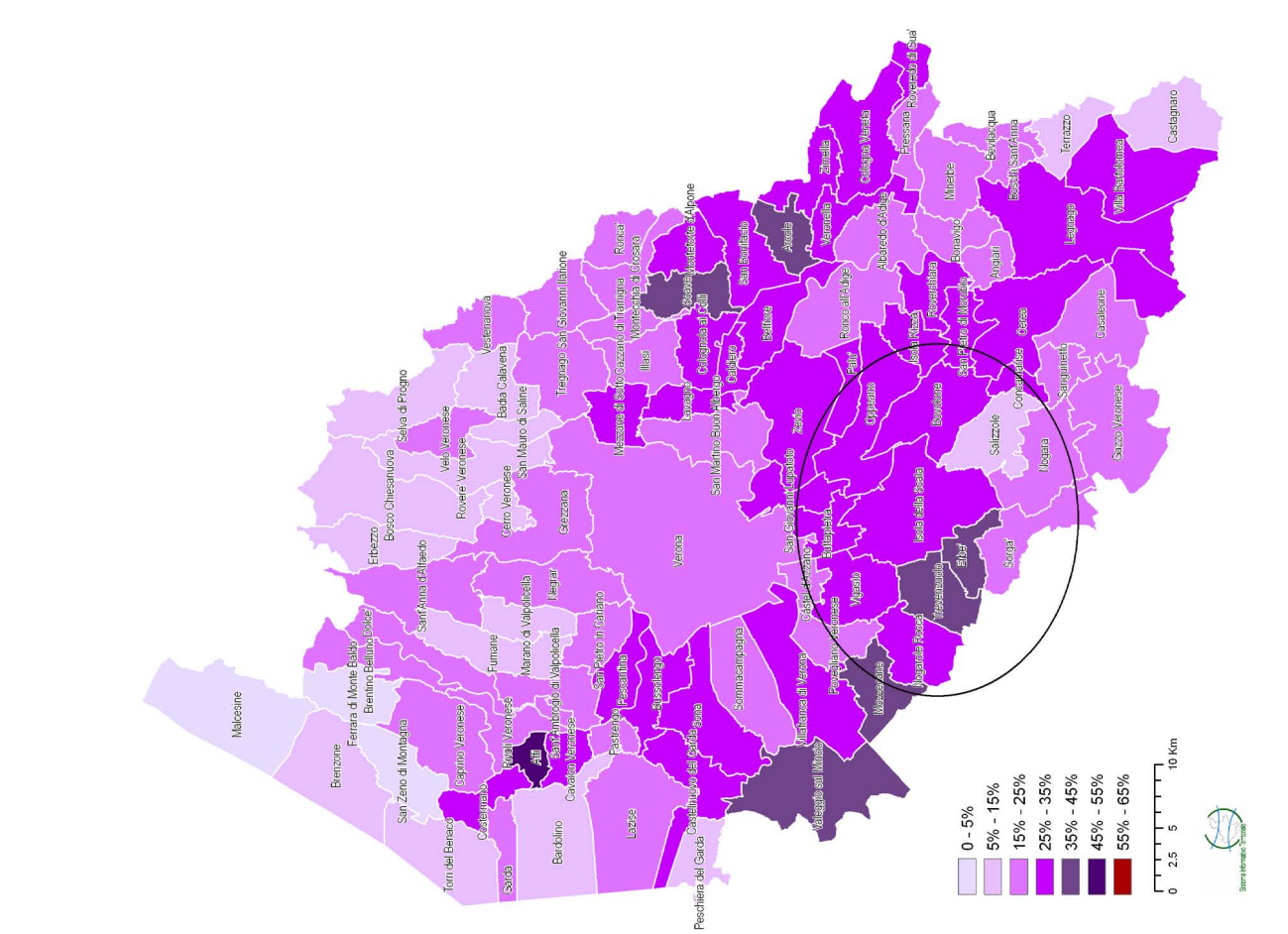
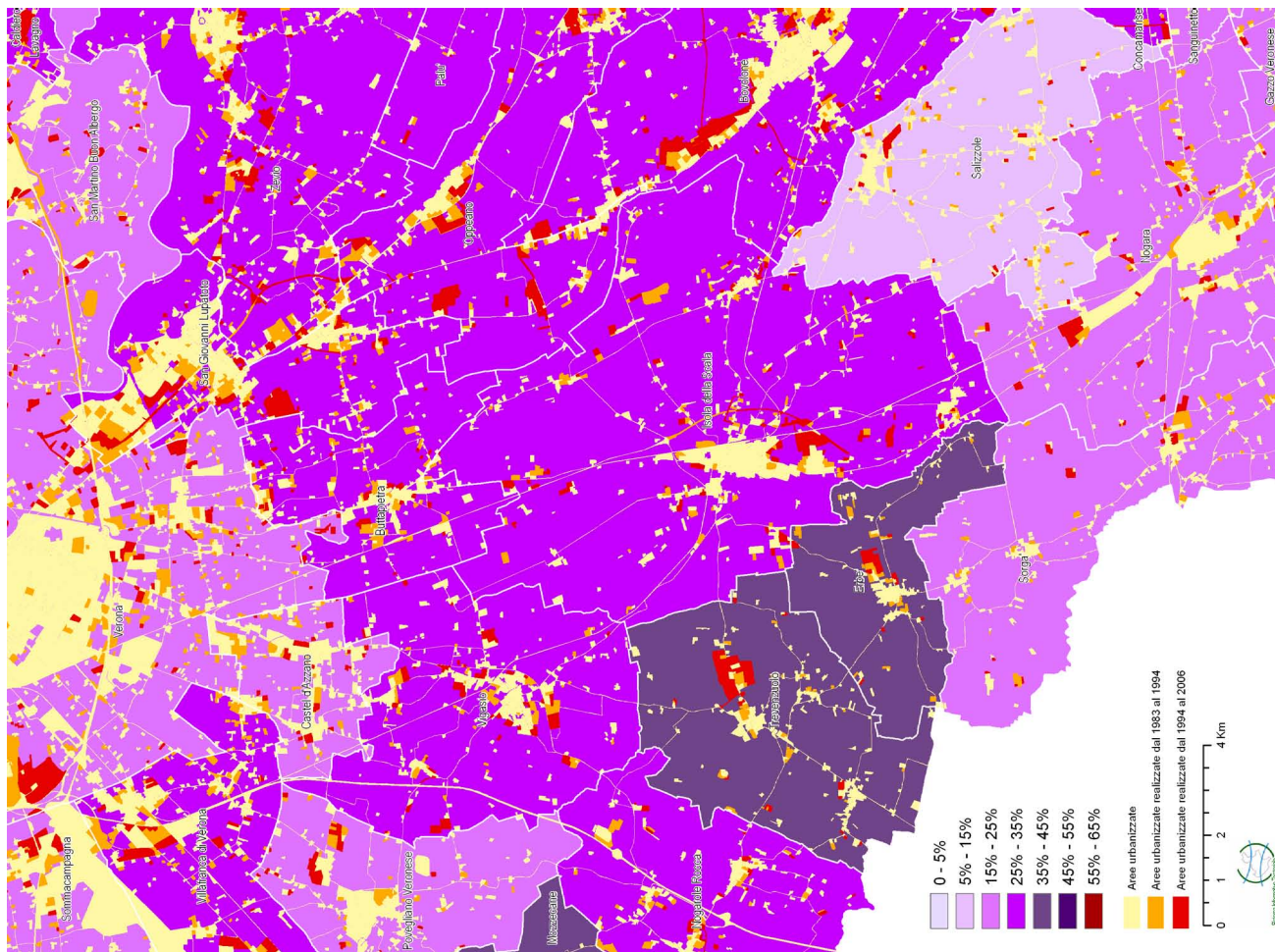
3.3 - Provincia di Rovigo - confronto 1983 - 2006: percentuale di crescita delle aree urbanizzate rispetto all'urbanizzato esistente al 1983

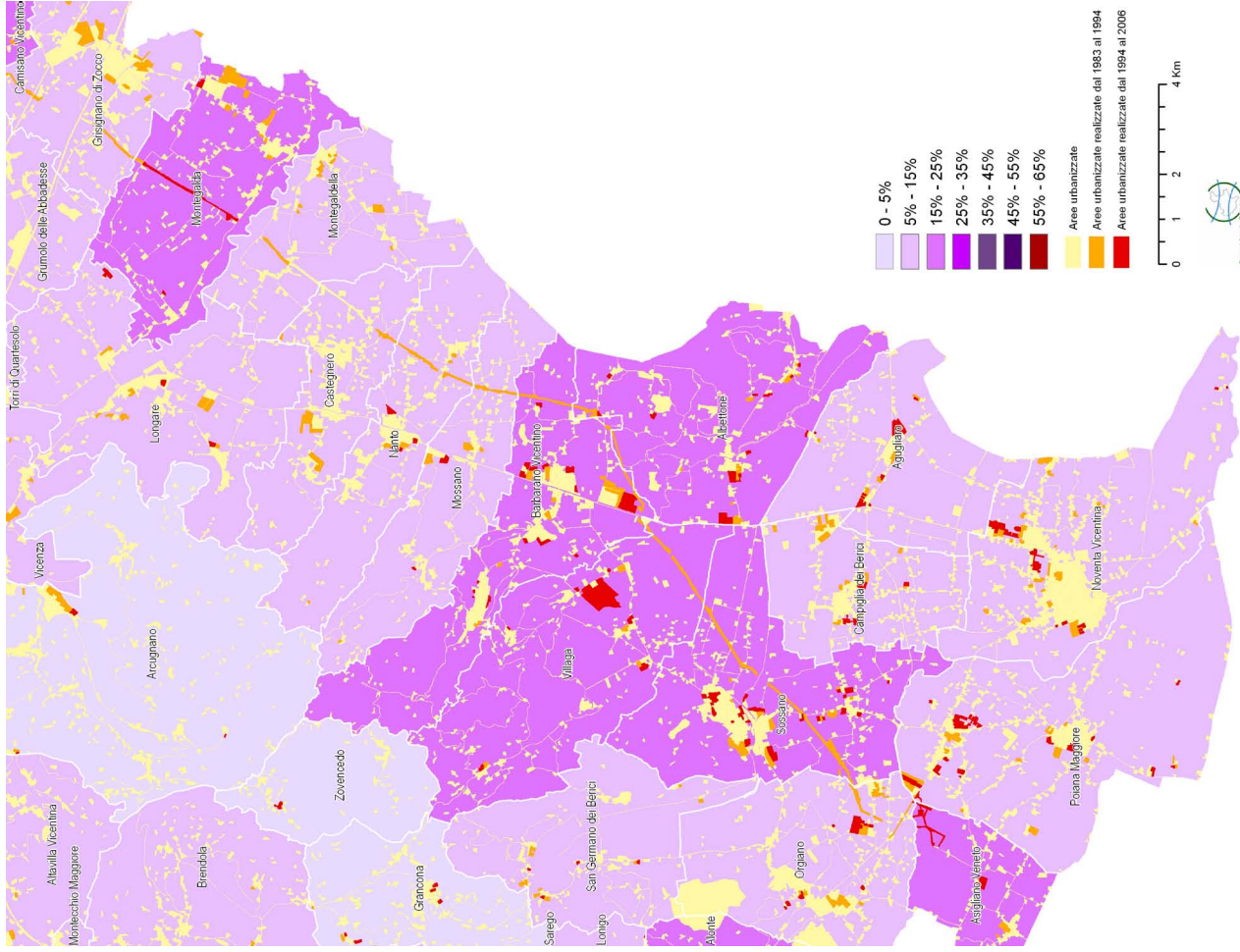


4.4 - Provincia di Treviso - confronto 1983 - 2006: evoluzione della crescita delle aree urbanizzate

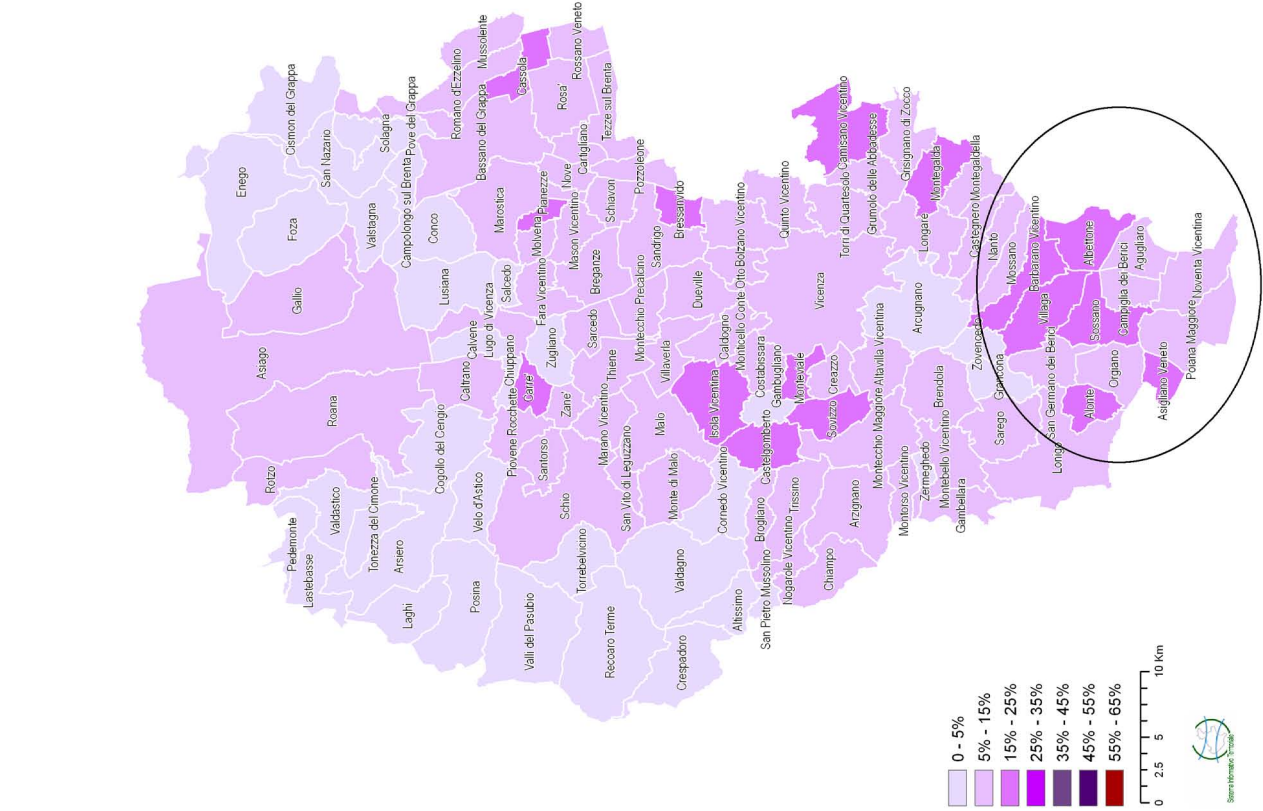


4.3 - Provincia di Treviso - confronto 1983 - 2006: percentuale di crescita delle aree urbanizzate rispetto all'urbanizzato esistente al 1983





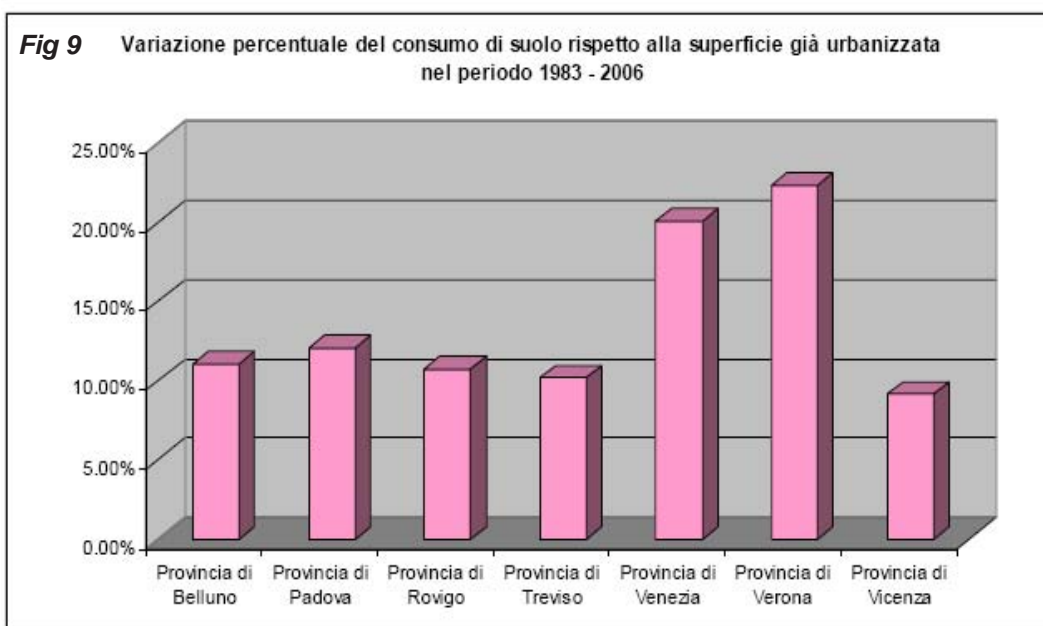
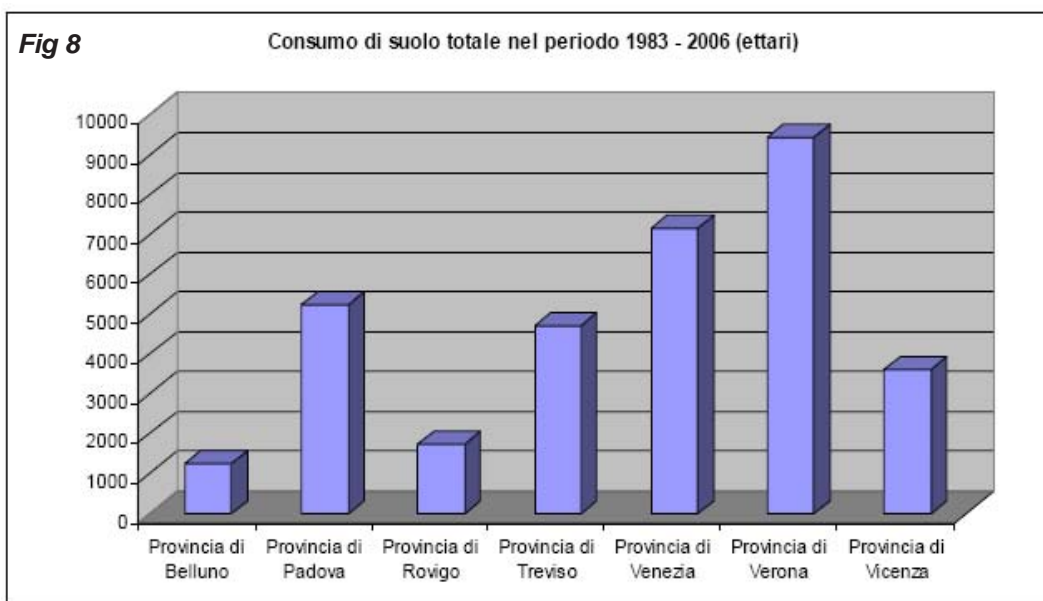
7.4 - Provincia di Vicenza - confronto 1983 - 2006: evoluzione della crescita delle aree urbanizzate



7.3 - Provincia di Vicenza - confronto 1983 - 2006: percentuale di crescita delle aree urbanizzate rispetto all'urbanizzato esistente al 1983

i diversi valori di consumo di suolo delle province venete nel periodo 1983 – 2006. Dall'esame delle tabelle e dei grafici sopra esposti è sta-

to calcolato il consumo di suolo dell'intero territorio regionale per il periodo 1983 – 2006, di 33158.93 ettari, pari all'1,8% della superficie regionale.





Le aree industriali: dalla diffusione alla frammentazione

Premessa

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, di diffusione di fonti inquinanti, di invasione, dei 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, hanno comportato e comportano, una serie di viscosità e di attriti territoriali non più sostenibili. Il PTRC, ha attivato nel tema un percorso di attenta ed approfondita riflessione tecnica e scientifico-disciplinare.

Modello insediativo: gli elementi costitutivi

Nel censimento del 1951, per la prima volta, l'incidenza percentuale degli attivi nell'industria manifatturiera nel Veneto ha superato quella media nazionale ed ha poi continuato a crescere in modo impetuoso.

La distribuzione territoriale delle attività industriali, in una prima fase, ha ricalcato l'assetto ottocentesco e del primo Novecento lungo l'asse centrale da Verona a Venezia, la attrazione dalle città e dei poli di industrializzazione storica nella fascia pedemontana.

Il fenomeno della diffusione territoriale è successivo, prende avvio alla fine degli anni 60 e si sviluppa poi coinvolgendo l'intera pianura centrale e progressivamente l'area veronese, con l'avvio dei processi di trasformazione, prima dei comuni delle cinture urbane, e poi di tutti gli altri.

Alle distrettualità consolidate si affiancano nuove attività e specializzazioni produttive, quasi sempre di media e piccola dimensione, ma altamente dinamiche e competitive.

pio sistema policentrico urbano, la disponibilità di servizi terziari anche in forma avanzata) sono attestati su livelli accettabili. La mappa industriale poggia sulle figure territoriali del Veneto anni '80 già indicate dall'I.R.S.E.V., in relazione alla distribuzione territoriale delle aziende. I valori medi regionali della dimensione delle aree industriali erano 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 collegava anche una diversa dotazione infrastrutturale complessiva. L'orizzonte temporale dei dati che qui si riportano si muove dal 1984 e al 2002. Si può indicare, in estrema sintesi, che la superficie totale aree industriali regionale al 1984 fosse pari a 29.009 ettari. L'incremento previsto dal PTRC vigente era del 10%.

La superficie totale aree industriali regionale al 2002 era di 41.294 ettari, con un incremento reale pari al 42% (dato del 2002 è ricavato dal Progetto Output della Regione che ha provveduto al collage di tutti i piani comunali approvati a quella data).

L'approfondimento tematico, condotto sul campo da un gruppo di lavoro dell'università di Padova (Dipartimento DAUR) in un periodo di circa 3 anni dal 2003 al 2006 circa, ha portato a monografie (130 comuni, circa 10.000 edifici industriali schedati). Il campione esaminato consente di dire che le aree riportate nel Progetto Output 2002 sono state quasi tutte realizzate.

Il quadro di riferimento

La distanza tra le previsioni del PTRC vigente la cui elaborazione si colloca nel periodo 1983-85, rispetto alle aree produttive effettivamente realizzate si articola ulter-

riormente da provincia a provincia, anche in ragione delle diverse condizioni di partenza (massimo incremento a Belluno e Venezia con oltre 70% e minimo a Vicenza con 17%).

In aggiunta, va ricordato che molti ed importanti fattori sono intervenuti nel periodo; tra questi, l'individuazione degli insediamenti produttivi in ambiti impropri di cui alla LR 5 marzo 1987, n. 11, che erano certamente sottostimati nei dati rilevati nel 1984.

La frammentazione

I dati generali più recenti relativi alle aree produttive (Progetto Output, 2002) consentono di operare alcune importanti verifiche riguardo alla loro numerosità e dimensione.

La superficie territoriale della regione adibita a zona produttiva, risulta essere molto consistente anche nei confronti della situazione nazionale.

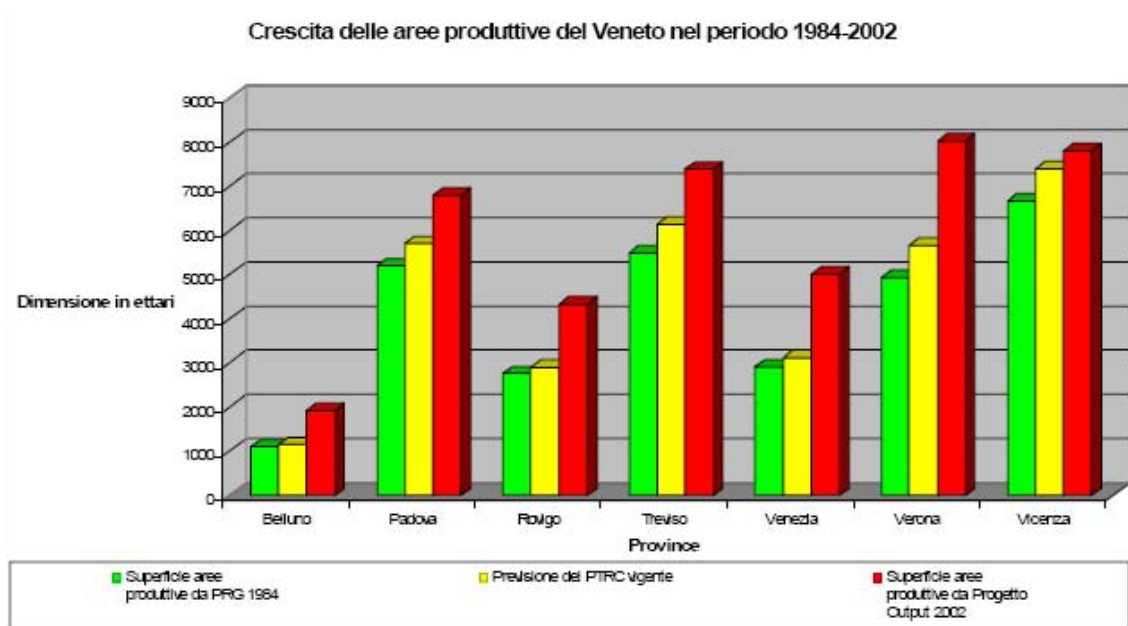
La dimensione media delle aree industriali (su scala regionale) è di poco superiore ai 7 ettari.

Già questi pochi dati indicano la frammentazione del sistema insediativo stesso e la necessità di approntare specifiche politiche di governo del territorio e della sua trasformazione.

La dimensione

Le aree di dimensione superiore a 500 ettari sono presenti a: Venezia (2015 Ha); Verona (1380 Ha); Padova (836 Ha); Porto Viro (649 Ha) e Vicenza (513 Ha). Rovigo presenta un valore molto prossimo ai 500 ettari; Schio, Portogruaro, Rosolina, Bassano del Grappa e Arzignano presentano valori comunque superiori ai 300 ettari.

Provincia	Superficie aree produttive da PRG 1984	%	Previsione del PTRC vigente	%	Incremento % previsto dal PTRC vigente	Superficie aree produttive da Progetto Output 2002	%	incremento % al 2002	rapporto tra gli incrementi
Belluno	1105	4	1160	4	5	1925	5	74	15
Padova	5203	18	5706	18	10	6803	16	31	3
Rovigo	2763	9	2910	9	5	4331	11	57	11
Treviso	5500	19	6144	19	12	7388	18	34	3
Venezia	2918	10	3125	10	7	5009	12	72	10
Verona	4941	17	5665	17	15	8035	19	63	4
Vicenza	6669	23	7404	23	11	7803	19	17	1,5
Veneto	29099	100	32114	100	10	41294	100	42	4



Le aree industriali di estensione superiore ai 100 ettari si localizzano in corrispondenza dei centri urbani principali e in maggior parte lungo il sistema del Corridoio V. Altri, in numero limitato, si sviluppano lungo l'Autostrada A-27 (Venezia-Belluno), nella bassa veronese, in gran parte del rodigino e nel distretto industriale scledense. E' comunque utile ricordare che la categoria dimensionale in oggetto trova i suoi riferimenti in precisi e circoscritti elementi territoriali: la stretta relazione con la rete delle infrastrutture viarie principali (stradali, ferroviarie e portuali); la relazione storica con la città e i suoi servizi; gli effetti positivi della scelta urbanistica anche lontana nel tempo.

Le aree comprese tra i 10 e 100 ettari risultano distribuite su gran parte della regione, con notevole densità non solo dell'area forte centrale e pedemontana, ma anche in buona parte della porzione meridionale della regione, la bassa pianura veronese, padovana, occidentale e rodigino occidentale. Anche queste figure insediative sottolineano la stretta connessione con gli assi viari e infrastrutturali principali del territorio.

L'insieme delle classi dai 50 ai 100 ettari e dai 100 ai 500 ettari evidenziano il sistema territoriale portante della "produzione regionale": l'intero polo veronese, in duplice collegamento con il sistema pedemontano, sul lato settentrionale, e con il sistema transpolesano, nella parte meridionale. Di primaria rilevanza territoriale risulta il sistema centrale-orientale della regione, con caratteri di continuità spaziale e funzionale con il sistema friulano. Classi dimensionali al di sotto del valore medio regionale, rappresentano invece le figure della dispersione e della frammentazione territoriale. Non sembrano evidenziarsi, in tal senso, appropriate logiche insediative, se non quel-

le generate da differenti e specifiche opportunità locali. Particolarmente evidente risulta l'estrema frammentazione della pedemontana centrale (vicentino, trevigiano e alta padovana) che sembra costituire una sorta di autonomo distretto, con baricentro territoriale posto all'incirca a Bassano del Grappa.

Questa analisi consente di dire che, per l'efficienza del settore produttivo, la tutela del paesaggio e il contenimento dello spreco del territorio rappresentano un obiettivo che è rivolto: al dimensionamento adeguato delle aree produttive industriali; alla scelta della localizzazione; alla cura del progetto.

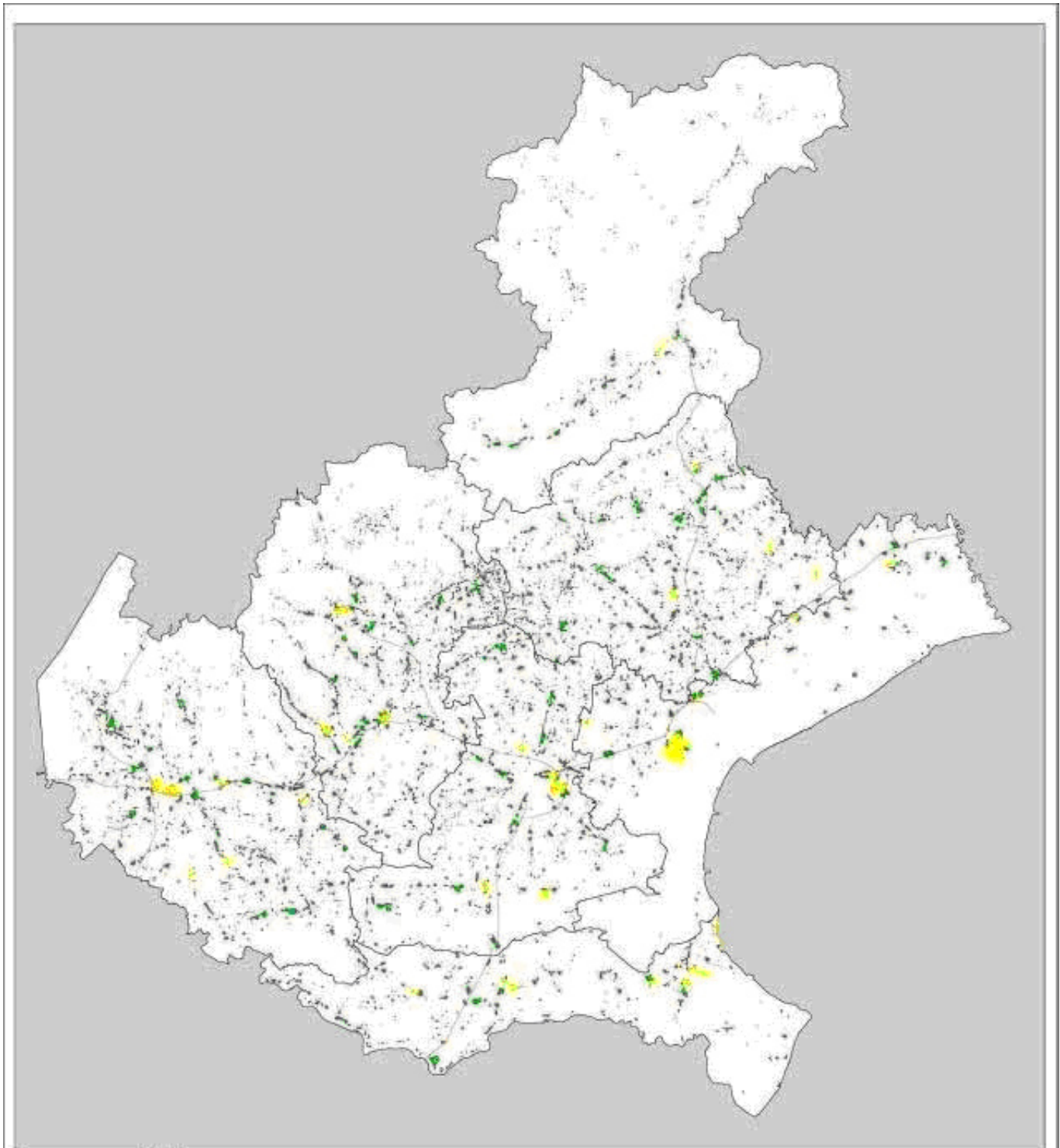
Le tipologie insediative più compatte, localizzate in modo da tener conto dei modi infrastrutturali, dei livelli di accessibilità e della integrazione delle produzioni e dei servizi, debbono essere confermate mentre, per le altre, si devono mettere in atto azioni di riorganizzazione, riaccorpamento, rilocalizzazione e riqualificazione.

La dimensione territoriale della frammentazione

Se guardiamo al rapporto fra superfici per aree produttive e superfici urbanizzate valori minimi (inferiori al 15%) si ritrovano ancora nelle aree marginali della regione e nel sistema della fascia costiera adriatica, con non secondarie continuità territoriali con la bassa padovana, il rodigino e parte del trevigiano sud-orientale.

Gli approfondimenti conoscitivi

Gli studi monografici, condotti a campione su scala comunale hanno riguardato 130 comuni, analizzati pari al 22% circa dei comuni del Veneto, un totale di circa 10.000 edifici produttivi. La scelta delle monografie è stata fatta in funzione dei gruppi tipologici dei comuni, come definiti dal Censis, e dalla loro destinazione geografica e



Aree produttive

Distribuzione territoriale e classificazione dimensionale

— AUTOSTRADE



Aree fino 1000 mq



da 1000 mq a 10000 mq



da 10001 mq a 100000 mq



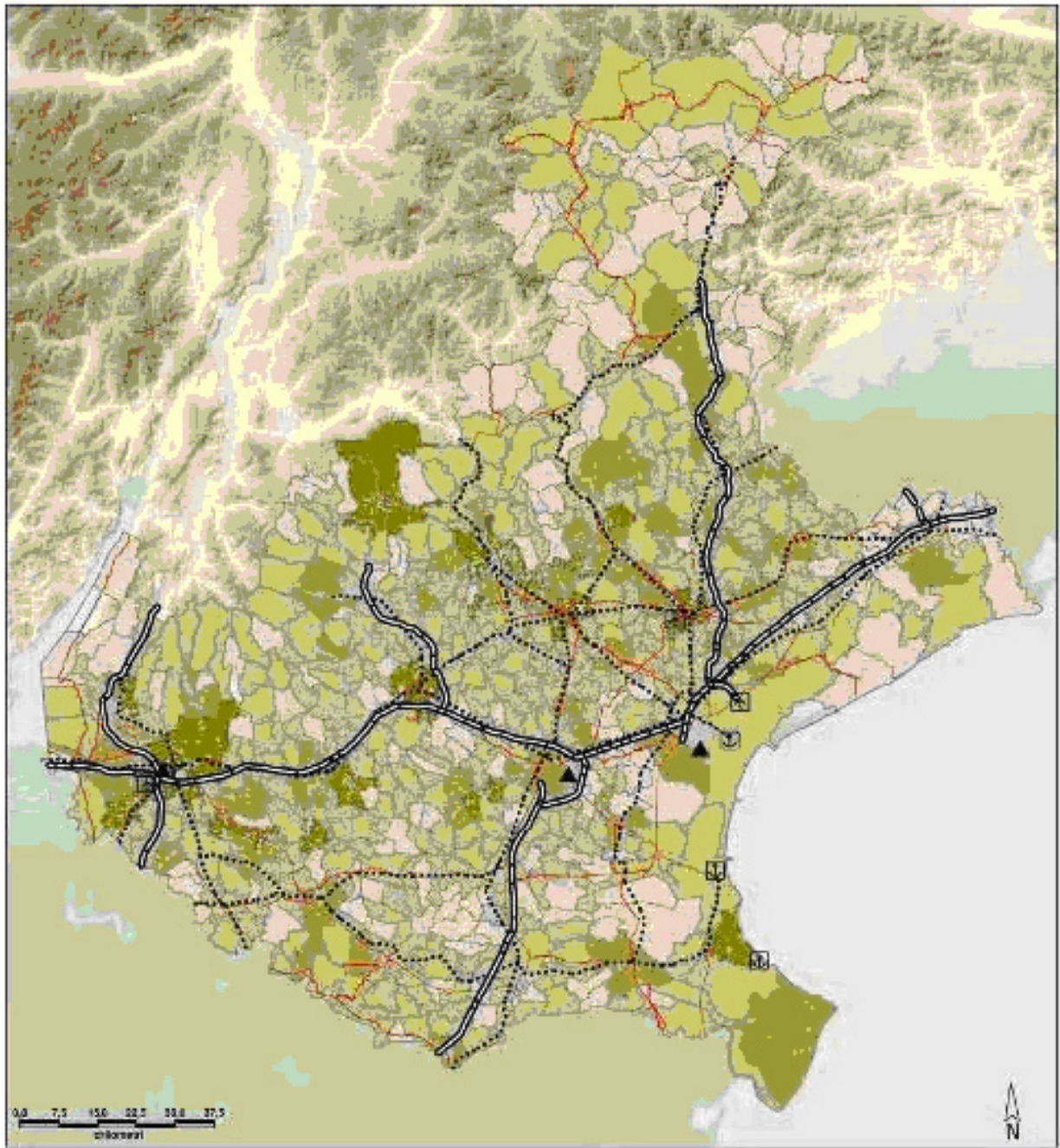
da 100001 mq a 1000000 mq



maggiore di 1000000 mq



Confini Provinciali

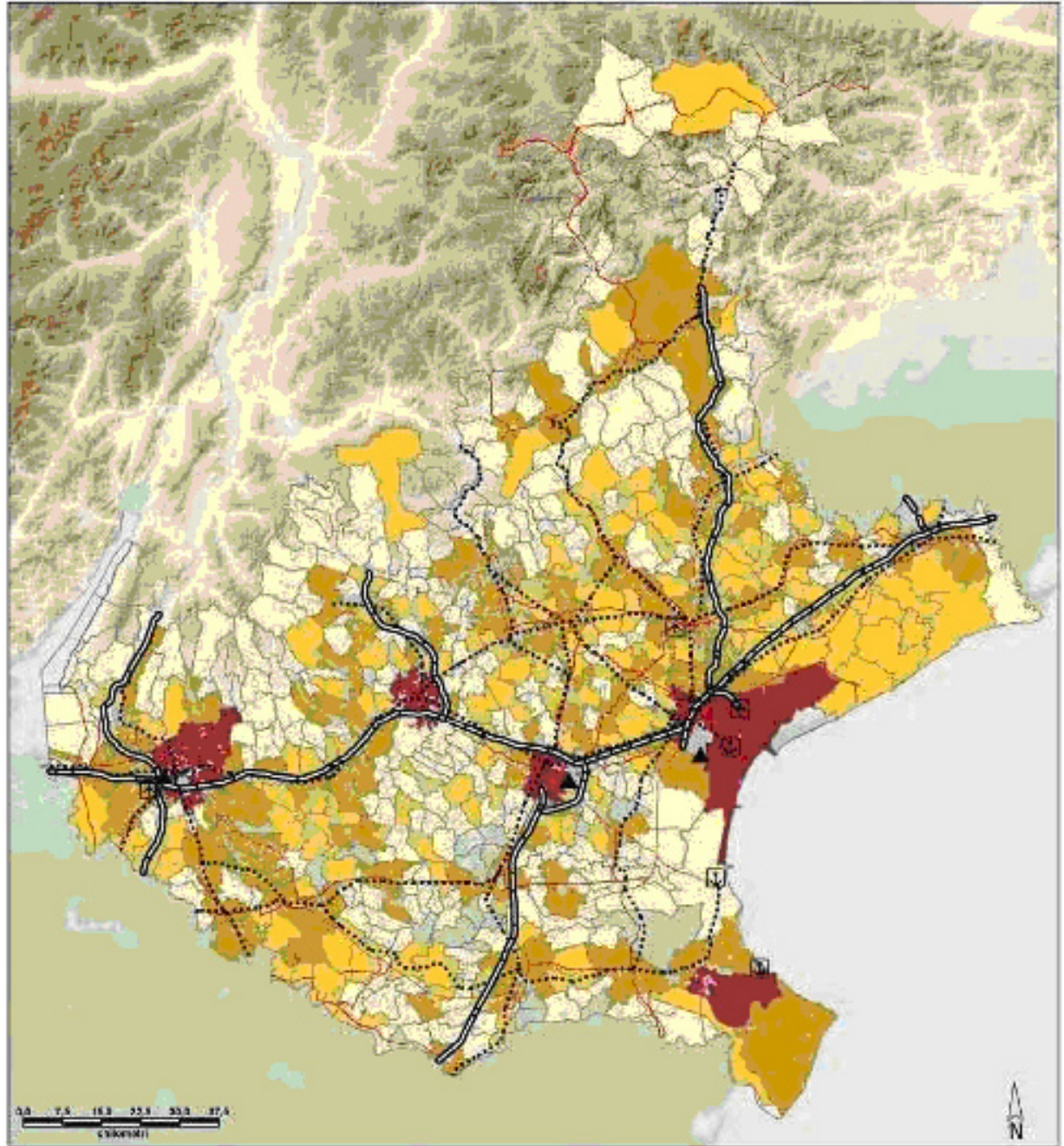


Sistema produttivo ed infrastrutture

NUMERO DEI COMPARTI PRODUTTIVI PER COMUNE

Legenda

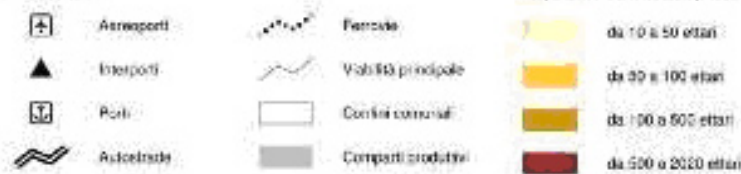
	Aeropari		Ferrovia		da 1 a 3
	Interporti		Viabilità principale		da 5 a 7
	Porti		Confini comunali		da 7 a 14
	Autostrade		Comparti produttivi		da 14 a 74



Sistema produttivo ed infrastrutture

SUPERFICIE TOTALE COMPARTI PRODUTTIVI PER COMUNE

Legenda



territoriale. Secondo la classificazione del Censis, i comuni veneti risultano raggruppati in:

G 1 - Le centralità (33 comuni);

G 2 - I territori del benessere e della solidità produttiva (106 comuni);

G 3 - I poli della nuova crescita (50 comuni);

G 4 - Aree ad alta intensità turistica (27 comuni);

G 5 - Comuni della medietà veneta (203 comuni);

G 6 - Arretramento demografico e produttivo (162 comuni);

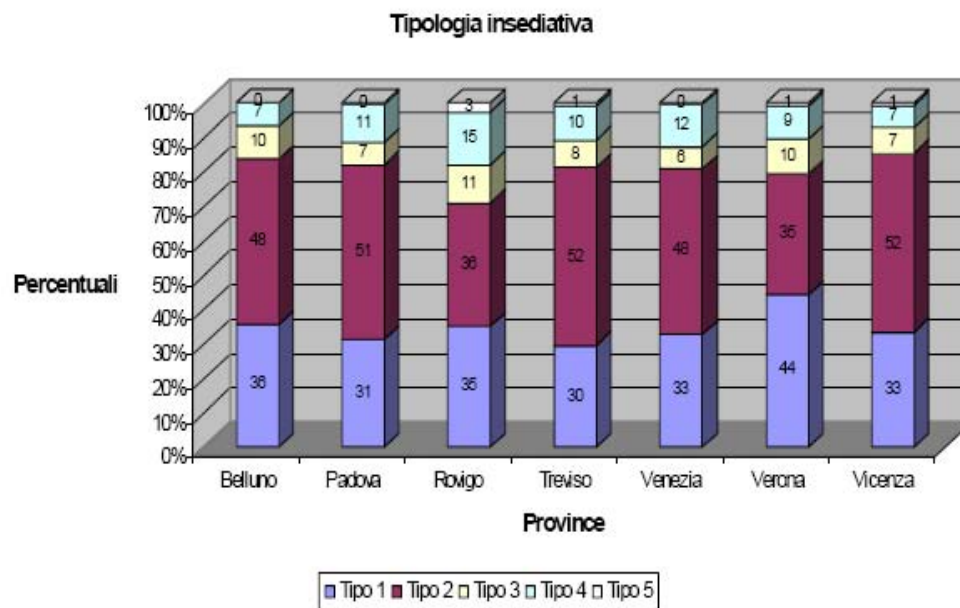
La dimensione media delle singole aree risulta essere alquanto diversa: G1 (13,1 ha); G2 (6,5 ha); G3 (10,3 ha);

G4 (4,4 ha); G5 (5,4 ha); G6 (3,4 ha). Il valore più alto, riscontrabile nel gruppo G1 come già prima osservato, è spiegabile con il consolidamento storico del produttivo nelle centralità urbane della regione, anche se la disponibilità di territorio da dedicare a nuovi insediamenti è andato man mano riducendosi.

La ridotta dimensione del gruppo G2 sembra legata ad un analogo processo insediativo: i comuni delle prime o delle seconde cinture urbane dei centri maggiori sono stati investiti dal fenomeno di industrializzazione in periodi successivi, con contesti territoriali maggiormente insediati e frammentati.

Provincia	Numero aree produttivi	Numero medio aree produttive per comune	Superficie totale aree produttivi	Superficie media aree produttivi
	n	n	ha	Ha
Belluno	265	4	1925,30	7,27
Padova	897	9	6802,80	7,58
Rovigo	450	9	4331,20	9,62
Treviso	1363	14	7388,30	5,42
Venezia	238	5	5009,40	2,10
Verona	1120	11	8035,20	7,17
Vicenza	1346	11	7803,10	5,80
VENETO	5679	10	41295,30	7,27

Provincia	Tipo 1	Tipo 2	Tipo 3	Tipo 4	Tipo 5
Belluno	36	48	10	7	0
Padova	31	51	7	11	0
Rovigo	35	36	11	15	3
Treviso	30	52	8	10	1
Venezia	33	48	6	12	0
Verona	44	35	10	9	1
Vicenza	33	52	7	7	1



Tipo 1: capannone, deposito coperto, impianto industriale, impianto industriale aperto (con tettoie, senza capannoni);

Tipo 2: edificio produttivo con uffici, impianto industriale

con uffici, impianto industriale aperto con uffici;

Tipo 3: edificio produttivo con spazi commerciali;

Tipo 4: edificio per uffici e spazi commerciali;

Tipo 5: struttura appartenente all'archeologia industriale

	% di attività manifatturiere	% di attività rivolte alla produzione e distribuzione di energia elettrica, acqua e gas	% di attività inerenti il campo delle costruzioni	% di attività di trasporto, magazzino e comunicazione	% di attività rivolte allo smaltimento di rifiuti	% di altre attività
Belluno	76	1	5	7	3	8
Padova	79	1	5	9	1	6
Rovigo	75	2	6	6	2	10
Treviso	77	1	4	8	1	9
Venezia	78	1	4	10	2	6
Verona	84	1	3	9	1	1
Vicenza	84	1	3	6	1	5

64

Gli elevati valori del gruppo G3 sono legati a maggiori disponibilità e gradi di libertà localizzativi.

I valori degli ultimi tre gruppi sembrano coerenti con il loro ridotto peso urbano e territoriale.

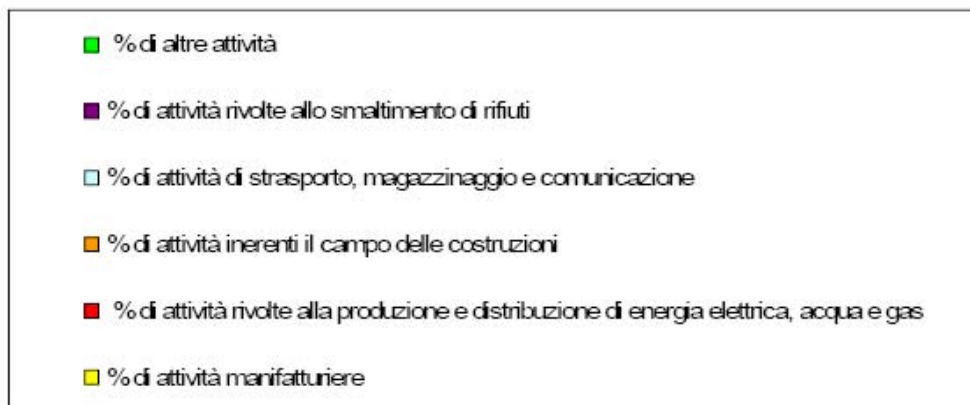
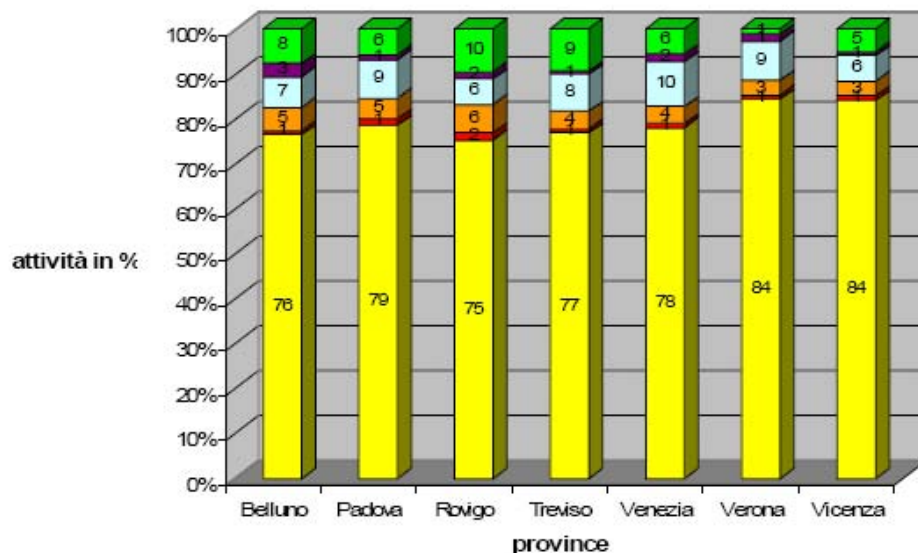
Il rapporto fra la superficie delle aree produttive con la superficie urbanizzata comunale presenta i seguenti valori: G1 (34,1%); G2 (18,0%); G3 (36,0%); G4 (22,5%); G5 (19,0%); G6 (18,1%). I dati riscontrati sembrano con-

fermare l'andamento generale sopra riportato, con valori massimi (circa 35%) per i gruppi G1 e G3, e nettamente inferiori (tra il 18% e il 22%) per tutti gli altri gruppi.

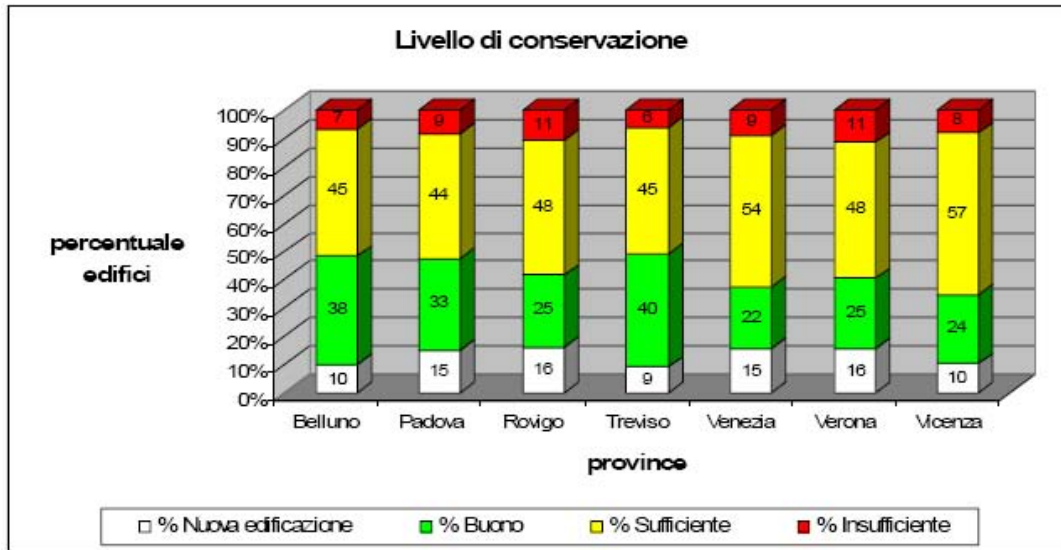
Il valore medio della densità territoriale, infine rileva una grande variabilità, dal massimo di 5,2% (G1) al minimo 0,9% (G4 e G6) a conferma di quanto espresso ai punti precedenti. E' interessante rilevare, in questo caso, come i valori dei gruppi G2 e G3 siano praticamente

uguali (3,7-3,8%) e inferiori di quasi il 40% rispetto al valore del gruppo G1. In tal senso, sembrerebbe giustificabile un valore tendenziale complessivo dei tre gruppi inferiore al 4,5%, per effetto principalmente di fenomeni

di “trasferimento” verso il gruppo G3. I tipi edilizi sono vari e corrispondono a modi di organizzazione propri del comparto.



	% Nuova edificazione	% Buono	% Sufficiente	% Insufficiente
Belluno	10	38	45	7
Padova	15	33	44	9
Rovigo	16	25	48	11
Treviso	9	40	45	6
Venezia	15	22	54	9
Verona	16	25	48	11
Vicenza	10	24	57	8





L'ambiente e ambiti di criticità ambientale

Premessa

A seguito dei monitoraggi condotti da ARPAV vi sono alcuni ambiti territoriali della Regione Veneto in cui si evidenziano particolari criticità ambientali.

Tali evidenze sono da ritenersi una sintesi di quanto riportato, in modo più esaustivo, nel documento "L'ambiente nel nuovo PTRC" in cui, per diversi temi sviluppati (cambiamenti climatici, aria, acque interne, suolo, radon e rifiuti) è stata riportata una descrizione dello stato ambientale, individuate le principali criticità ambientali e i principali obiettivi di tutela che potranno essere raggiunti attraverso il PTRC.

Cambiamenti Climatici

È noto che a livello globale i governi stanno adottando, sia pure in maniera controversa e non unitariamente, degli impegni per la riduzione delle emissioni dei "gas serra", per cercare di invertire le tendenze in atto e ridurre le conseguenze negative dei cambiamenti climatici.

Peraltro è necessario che, anche nella pianificazione territoriale, si tenga conto del cambiamento del clima e degli effetti che questo può causare.

Gli effetti più evidenti sul territorio dei cambiamenti climatici possono essere così riassunti:

- desertificazione;
- riduzione del volume dei ghiacciai e della disponibilità idrica;
- impoverimento delle falde acquifere;
- fenomeni di erosione dovuti alla modificazione del carattere delle precipitazioni;
- sprofondamento ed erosione delle coste.

Il PTRC deve, pertanto, prevedere le misure atte a prevenire e contrastare questi effetti.

In particolare le azioni possono essere così sintetizzate:

- difesa delle coste con azioni di ripascimento e consolidamento dei litorali;
- difesa dei fiumi (specie nelle zone montane) con opere di regimazione e consolidamento degli alvei, usando di preferenza tecniche naturalistiche a

basso impatto ambientale;

- consolidamento dei versanti per contrastare i fenomeni di erosione e di dilavamento dei suoli;
- creazione di bacini idrici da utilizzare come riserva per i periodi di crisi e come bacini di laminazione delle piene nei momenti di piogge intense e fenomeni alluvionali;
- organizzare e strutturare le aree urbanizzate per favorire la permeabilità dei suoli e rallentare il deflusso delle acque (tecniche utili anche ai fini della riduzione dell'inquinamento delle acque di origine diffusa);
- evitare la canalizzazione dei piccoli corsi d'acqua di pianura creando, invece, aree di espansione con piccoli bacini (nelle zone urbane possono essere usate allo scopo le aree a parco, unendone scopi ricreativi);
- prevedere aree da destinare alla riforestazione, per garantire un più ampio equilibrio ecologico (aumentare la capacità di assorbimento della CO₂).

Aria

Le criticità nel Veneto sono connesse ad alcuni inquinanti atmosferici che presentano livelli di concentrazione che eccedono gli standard normativi; ci si riferisce, in particolare, al particolato atmosferico PM₁₀, agli idrocarburi policiclici aromatici (IPA) presenti nelle polveri, agli ossidi di azoto (NO_x) ed all'ozono (O₃). Per altri composti quali l'anidride solforosa (SO₂) ed il monossido di carbonio (CO), le concentrazioni in aria sono ampiamente inferiori ai valori limite di legge grazie ai risultati positivi ottenuti dall'attuazione di politiche ambientali in materia di abbattimento degli inquinanti di origine industriale e di riduzione delle emissioni prodotte dagli autoveicoli, adottate a partire dalla fine degli anni '80. Altro esempio di efficacia delle strategie di riduzione delle emissioni in atmosfera in atto, è la regolamentazione del contenuto di benzene nelle benzine, misura che ha indotto un trend decrescente delle concentrazioni in aria a partire dall'anno 2000. Le maggiori criticità sono rilevabili, ovviamente, nei capoluoghi di provincia e negli altri grandi centri urbani soprattutto per le emissioni dovute al traffico veicolare e agli impianti di riscaldamento.

Nel territorio regionale sono presenti, inoltre, alcune aree industriali particolarmente significative come l'area di Porto Marghera, l'area dei cementifici di Este e Monselice, l'area dell'industria conciaria nel Vicentino, i distretti dell'industria del mobile nel trevigiano e nel veronese. Queste aree presentano dei punti di criticità, non soltanto per le singole emissioni industriali (si tratta di una concentrazione notevole di singoli punti di emissione, che singolarmente rispettano i limiti imposti dalla normativa, ma che, considerati nel loro complesso, rappresentano una fonte di pressione rilevante) ma anche per l'inquinamento "indotto" dai trasporti di materie prime e di prodotti finiti che hanno origine e destinazione nelle suddette aree produttive.

Per intervenire sulla riduzione degli apporti inquinan-

ti originati dal traffico stradale il Piano Regionale per il Risanamento dell'Atmosfera individua misure volte alla riduzione della domanda di trasporto privato, favorendo la realizzazione di infrastrutture per la mobilità collettiva (SFMR, la metropolitana di superficie che dovrà servire l'area compresa tra Venezia, Mestre, Padova, Treviso, Castelfranco, Quarto D'Altino e con lotti successivi, anche altre parti del sistema insediativo; una volta completata consentirà una sensibile riduzione del traffico veicolare privato e un flusso molto più fluido della grande massa di utenti che, all'interno di quest'area, si spostano quotidianamente per motivi di lavoro, studio, e altro).

Acque interne

Il territorio del Veneto è fortemente antropizzato, industrializzato e sfruttato a scopi agricoli; è quindi evidente l'importanza di analizzare le pressioni sul sistema idrico, sia di tipo qualitativo che quantitativo (prelievi idrici a scopi civili, agricoli ed industriali).

Si tratta di pressioni puntiformi, quali gli scarichi di impianti di depurazione di acque reflue urbane, gli scarichi industriali, le derivazioni idriche, e di pressioni diffuse, derivanti principalmente dall'utilizzo di concimi, reflui zootecnici e diserbanti in agricoltura o dal dilavamento di superfici impermeabili ad opera delle acque di pioggia. Relativamente al sistema fognario-depurativo le maggiori criticità sono dovute agli agglomerati urbani di maggiori dimensioni ancora carenti in termini di collettamento e/o depurazione (Padova e Treviso, ma anche Verona, Vicenza ed altri) con conseguente impatto rilevante sulla qualità dei fiumi e delle acque marine prossime alle foci. Rilevanti criticità dovute a pressioni di carattere industriale sono presenti nel bacino del Fratta-Gorzone, nel Bacino Scolante nella laguna di Venezia e nel Fissero-Tartaro-canalbianco.

Ai fini di tutela dei corpi idrici dalle pressioni puntuali la Regione individua le "aree sensibili" e le "zone omogenee di protezione dall'inquinamento".

L'inquinamento diffuso di origine agricola è maggiormente presente nelle zone con attività agro-zootecnica più intensiva (in prima approssimazione nell'alta e media pianura) ed impatta sia i corpi idrici superficiali che i sotterranei, con la contaminazione da nitrati anche dalle acque di risorgiva.

Ai fini di tutela dei corpi idrici dai nitrati e da prodotti fitosanitari la Regione, ai sensi della Direttiva 91/676/CEE, individua le "zone vulnerabili".

Per quanto riguarda lo stato ambientale dei corsi d'acqua le principali criticità, in base all'indice SACA (Stato Ambientale dei Corsi d'Acqua, introdotto dal D.Lgs. 152/99), si trovano nel bacino del Fratta/Gorzone, nel tratto terminale del Bacchiglione, nel bacino del Fissero-Tartaro-Canalbianco, nell'Adige a valle di Verona ed in alcuni tratti di foce nel bacino scolante nella laguna di Venezia.

A seguito dell'entrata in vigore del DM. n. 367 del 6-11-2003, del D.Lgs. 152/2006, come modificato e integrato dal D.Lgs. 4/2007 la Regione ha posto particolare attenzione al monitoraggio delle sostanze pericolose nell'ambiente idrico. Per le acque superficiali interne le principali criticità sono relative al fiume Fratta-Gorzone, per inquinamento da cromo. Va tuttavia evidenziata la diffusa presenza in diversi corsi d'acqua di fitofarmaci, prevalentemente diserbanti, soprattutto nel Bacino del Fratta-Gorzone e nel Bacino Scolante nella laguna di Venezia.

Nelle aste fluviali è necessario perseguire, oltre al buono stato chimico, anche l'integrità bio-ecologica; in tal senso occorrono misure di tutela delle aree di pertinenza dei corpi idrici e, nelle aree più compromesse, anche azioni di rinaturazione, finalizzate a ripristinare la vegetazione perifluviale e la morfologia nella fascia immediatamente adiacente ai corpi idrici.

Per quanto riguarda lo stato ambientale dei laghi della Regione, in base all'indice SAL (calcolato secondo il metodo del DM 391/2003) emerge che su dieci laghi monitorati, tre risultano con stato ambientale scadente o pessimo. Si tratta dei laghi di Lago e di Santa Maria nel trevigiano e del lago di Alleghe nel bellunese. I primi presentano un elevato stato trofico dovuto principalmente alle peculiari caratteristiche morfometriche (limitata profondità), idrologiche, (scarsi o limitati afflussi estivi) ed alla formazione di carichi interni di nutrienti; nel caso di Alleghe, si evidenziano i bassi valori di trasparenza, legati alla presenza di particelle in sospensione e di alghe, in accordo con i valori di clorofilla "a" riscontrati.

Lo stato chimico delle acque sotterranee presenta, in generale, un'ottima qualità di base, compromessa localmente e nelle zone più vulnerabili dell'alta e media pianura, da inquinamenti di origine agricola (nitrati e prodotti fitosanitari) ed industriale (metalli pesanti e composti organo-alogenati).

Il sistema idrogeologico regionale condiziona talora la qualità delle acque sotterranee nelle zone di bassa pianura, con arricchimento naturale di particolari sostanze chimiche quali Arsenico, Ferro ed Ammoniaca.

Lungo la fascia costiera le acque dolci interne risentono della così detta "risalita del cuneo salino".

L'approvvigionamento e l'utilizzo delle risorse idriche destinate alla potabilizzazione è assoggettato al disegno strategico regionale, al fine di garantire l'omogeneità delle caratteristiche quali-quantitative delle acque destinate al consumo umano per la totalità della popolazione. Allo scopo sono istituite le aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano con i relativi vincoli e le aree di primaria tutela quantitativa degli acquiferi.

In tal senso va in generale evidenziata la necessità di assicurare nei bacini l'equilibrio del bilancio idrico, in diversi casi compromesso da prelievi eccessivi, tenendo

conto dei fabbisogni, delle disponibilità, del deflusso minimo vitale, della capacità di ravvenamento della falda e delle destinazioni d'uso della risorsa, compatibili con le relative caratteristiche qualitative e quantitative.

La normativa comunitaria, in particolare la Direttiva 2000/60/CE e la normativa nazionale in materia di tutela delle acque, individuano le scadenze temporali alle quali i corpi idrici significativi devono raggiungere il "buono stato ecologico" definito sulla base di parametri chimici, biologici e microbiologici, oltreché quantitativi, e domanda ai Piani di Tutela delle Acque regionali, specifici Piani di settore, l'individuazione dei percorsi normativi-regolamentari, delle priorità di intervento, del regime vincolistico, in altre parole degli strumenti atti a conseguire nei tempi e odi previsti gli obiettivi di qualità, oltreché delle eventuali deroghe.

Suolo

Nel Veneto una prima ricognizione sistematica, effettuata con metodologie standard, delle caratteristiche dei suoli ad un scala di riconoscimento (1:250.000) si è conclusa nel 2003. Questa prima base informativa, unitamente ad altre basi-dati relative alle fonti di pressione sul suolo, ha consentito di fare il punto della situazione in merito ad alcune criticità rilevante nel territorio della Regione Veneto, facendo riferimento alle potenziali criticità evidenziate nella proposta di direttiva quadro per la protezione del suolo adottata dalla Commissione Europea (COM/2006/2323).

In particolar modo si evidenziano impermeabilizzazione e consumo di suolo nelle aree dei comuni delle cinture urbane dei capoluoghi di pianura e della fascia pedemontana nelle province di Treviso e Vicenza, dove maggiore è stato lo sviluppo industriale, ed in cui più intensa è stata l'attività di escavazione di materiali ghiaiosi.

Per quanto riguarda l'erosione si manifestano evidenti fenomeni in presenza di eventi meteorologici di una certa intensità, anche in aree con dislivelli poco accentuati, in particolare dove i suoli hanno tessiture limose ed una maggiore tendenza al degrado strutturale.

Nell'ambito delle attività collegate alla redazione della carta dei suoli del Veneto in scala 1250.000 è stata realizzata una "carta del rischio di erosione" in cui sono state evidenziate le aree maggiormente interessate al fenomeno.

Tutte le aree in pendenza hanno un rischio di erosione potenziale (se non considera la copertura vegetale) da medio a molto elevato; in presenza di adeguata copertura (foreste, prati) il rischio effettivo è molto limitato e circoscritto alle aree vallive e collinari coltivate; in particolare la Valbelluna, le colline della pedemontana trevigiana e veronese e i Colli Berici ed Eugane.

Particolarmente importante risulta il tipo di uso del suolo e le tecniche di gestione adottate.

Per quanto riguarda la diminuzione di sostanza organica

si evidenzia che livelli di sostanza organica compresi tra 1,7 e 2,6% sono da considerarsi la normalità e comunque una situazione accettabile ai fini della loro fertilità, mentre valori inferiori ad 1,7% (riscontrabili nel 25-30% dei suoli di pianura) sono da ritenere problematici per mantenimento di un adeguato livello di fertilità.

Tali situazioni sono più diffuse nella bassa pianura delle province di Vicenza e Verona e, in misura minore, delle province di Venezia, Padova e Rovigo.

Il carico zootecnico continua ad essere il maggiore responsabile delle situazioni più critiche, di contaminazione diffusa dei suoli spesso perché alla distribuzione dei reflui zootecnici (letami e liquami) si accompagna una normale concimazione minerale, che diventa eccessiva quando non tiene conto degli elementi nutritivi già apportati con i reflui.

Nel territorio di pianura i dati dei terreni sono stati utilizzati per una prima valutazione della capacità protettiva dei suoli nei confronti delle acque profonde, della capacità cioè del suolo a funzionare da filtro degli elementi nutritivi apportati con le concimazioni minerali ed organiche.

Le meno protettive, e quindi con più elevato rischio di percolazione, sono le aree di alta pianura delle province di Treviso, Padova e Vicenza.

La contaminazione puntuale dei suoli è, invece, concentrata in aree circoscritte legate alla produzione industriale o ad attività di smaltimento rifiuti di origine industriale. L'ARPAV ha realizzato un "sistema informativo" contenente i dati relativi ai siti potenzialmente contaminati con relativa georeferenziazione. Dal 2003 al 2006 sono stati inseriti 415 siti, escluso il sito di interesse nazionale rappresentato dall'area di Porto Marghera (VE). La tipologia dei siti contaminati è rappresentata soprattutto da siti industriali dismessi o attualmente in attività, dalle aree limitrofe alle stazioni di servizio e da ex-cave o discariche.

Ultimo fattore di criticità è la presenza di suoli salini nel Veneto dovuta principalmente all'intrusione dell'acqua del mare nelle acque sotterranee a causa della subsidenza provocata, tra l'altro, dagli emungimenti delle falde per scopi irrigui o industriali e dalla bonifica, effettuata in tempi passati, dei suoli paludosi salmastri nelle zone lagunari.

Informazioni raccolte dalla "carta dei suoli" in scala 1:250.000 hanno permesso di stimare la presenza di situazioni più critiche nella parte meridionale della provincia di Venezia, fino all'interno delle province di Padova e Rovigo, e nel delta del Po. Fenomeni significativi sono registrati nell'area nord-orientale della provincia di Venezia.

Radon

La Regione Veneto ha promosso nel 1996 una campagna di rilevamenti sul territorio regionale per individuare le aree con elevati livelli di "radon indoor" e poter focalizzare, su queste zone a rischio, futuri interventi di risana-

mento e prevenzione.

L'indagine è stata condotta da ARPAV e coordinata dal Centro Regionale Radioattività (CRR) in collaborazione con i Dipartimenti Provinciali e si è conclusa nel 2000 con una prima mappatura del territorio regionale e una preliminare individuazione di aree con livelli elevati di "radon indoor".

L'obiettivo dell'indagine regionale è stato quello di individuare le aree in cui il fenomeno ha un impatto maggiore in termini di numero assoluto e percentuale di abitazioni che possono definirsi a rischio.

Il territorio veneto oggetto del monitoraggio è stato suddiviso, in base alle carte tecniche regionali, in unità di campionamento costituite da rettangoli di griglia di 6,5 per 5,5 chilometri, e all'interno di ciascuna unità si è stabilito di effettuare misure della durata di un anno in almeno cinque abitazioni.

In tal modo è stata costituita la mappa, che indica le percentuali di abitazioni in cui il livello di radon supera i 200 Becquerel per metro cubo, valore oltre il quale adottare azioni di rimedio per le abitazioni.

Le aree individuate a maggior potenziale di radon si trovano essenzialmente nella parte settentrionale della provincia di Belluno e Vicenza, nonché in alcune zone della provincia di Treviso e nei Colli Euganei a Padova. Si sottolinea che la definizione delle mappe di potenziale rischio radon, presentata nel rapporto, deve essere considerata comunque come preliminare; l'identificazione delle aree a rischio radon individuata dalla Regione (DGRV. n. 79 del 18/01/02) sarà soggetta a verifiche nel tempo, anche per tenere conto delle indicazioni in materia che saranno fornite a livello nazionale dalle sedi competenti.

Rifiuti

Nell'ultimo decennio i principali indici di qualità ambientale relativi ai rifiuti hanno fatto registrare nel Veneto un costante, generale miglioramento.

La Regione Veneto si colloca, infatti, non solo in ambito italiano, ma anche europeo, in posizione di eccellenza per la raccolta differenziata dei rifiuti urbani (RU) con una quantità per il 2006 paria al 49% (superando l'obiettivo del 45% previsto entro il 31.12.2008 dal D.Lgs. n. 152/2006) con il 73% dei comuni sopra il 50% di RD e nella gestione dei rifiuti speciali (RS).

L'introduzione di sistemi di gestione sempre più efficaci ha favorito la riduzione dei rifiuti da collocare in discarica e la diffusione in tutta la Regione del Veneto della raccolta separata della frazione organica, che nel 2006 copre ormai l'85% dei comuni e il 90% della popolazione.

Le politiche ambientali attuate in questo comparto hanno avviato e contribuito positivamente a questa trasformazione, utilizzando al meglio le risorse disponibili e ricorrendo intelligentemente alla leva degli incentivi in campo fiscale nell'applicazione dell'ecotassa.

L'adozione di sistemi di raccolta domiciliari per la frazione organica e residua, oltre che per le altre frazioni (quali carta, plastica, vetro e lattine), hanno permesso di contenere la produzione di Rifiuti Urbani, che negli ultimi anni non ha presentato incrementi significativi, nonostante il Veneto sia una delle regioni con i consumi delle famiglie più alti nel panorama nazionale. La produzione pro-capite giornaliera attualmente si attesta su 1,36 kg/ab*giorno e rappresenta uno dei valori più bassi in Italia.

Il ricorso ad altre iniziative, come l'apertura di aree attrezzate per il ricevimento delle varie tipologie di materiali, abitualmente non raccolte sul territorio, hanno contribuito a ridurre la pericolosità del rifiuto residuo o come la promozione della pratica del compostaggio domestico, ha permesso di ridurre i quantitativi di rifiuti abitualmente gestiti dai Servizi di igiene.

La produzione di rifiuti speciali non pericolosi, si è attestata nel 2004 ad un quantitativo totale di circa 7,7 milioni di tonnellate, al netto dei rifiuti derivanti da costruzione e demolizione. Nel 2004, come peraltro nei cinque anni precedenti, la provincia con la massima produzione e incidenza di rifiuti speciali non pericolosi è quella di Verona (26% del totale dei RS non pericolosi) per la presenza di attività di lavorazione della pietra, seguita di Vicenza

(22% del totale), per la presenza di attività metallurgiche e del polo conciario.

Nel corso del 2004, in Veneto, sono state prodotte 678.815 t di rifiuti speciali pericolosi, pari all'8% della produzione totale di rifiuti speciali, con un aumento rispetto al 2003 del 2,3%. La provincia con la massima produzione e incidenza di rifiuti speciali pericolosi è quella di Venezia (242.096 t, pari al 35% del totale di RS pericolosi), per la presenza del polo chimico di Porto Marghera, seguita dalla Provincia di Vicenza (116.372 t, pari al 17% del totale) con il distretto industriale conciario della Valle del Chiampo e l'industria farmaceutica.

Nel Veneto, peraltro, anche il settore del recupero, per i rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi, risulta ben sviluppato; ha consentito nel 2004 il recupero di 5.851.029 t, pari al 57% del totale dei rifiuti gestiti, avviati prioritariamente al recupero delle sostanze inorganiche, al recupero delle sostanze organiche e al recupero di metalli, garantendo un recupero di materia pari al 54% e un recupero di energia del 3%.

Le province dove sono maggiormente presenti attività di recupero sono state Vicenza e Treviso (20,3%) seguita da Verona (19,7%) e Padova (19,1%).



Il bilancio di un lungo percorso di pianificazione: l'esperienza veneta

Un ruolo per il piano territoriale regionale di coordinamento

L'aggiornamento del PTRC costituisce l'occasione per ripercorrere, in modo critico, la vicenda della pianificazione urbana e territoriale del Veneto, anche allo scopo di indagare e interpretare la dimensione e il senso delle trasformazioni avvenute.

Dalle prime iniziative del Ministero dei Lavori Pubblici, quando furono redatti a cura del Magistrato alle Acque gli studi preparatori per il Piano Territoriale previsto dall'art. 15 della legge n. 1150 /1942, al Documento Programmatico Preliminare di assetto del Veneto, approvato nel 1974, al PRS – Programma Regionale di Sviluppo 1978/82, lungo tutta la successione delle iniziative di coordinamento delle politiche territoriali che la Regione ha assunto negli anni seguenti, si può osservare che gli strumenti di pianificazione, costantemente raccordati con la Programmazione, hanno adottato una forma coerente con l'estensione delle competenze assegnate al livello regionale.

Queste infatti, definite in modo assai restrittivo per quanto riguarda la materia urbanistica nei decreti delegati 5 e 8 del 1972, si sono andate via via ampliando, non solo per la delega di funzioni nel campo ambientale e in quello economico, sociale e infrastrutturale (particolarmente a seguito del DPR n. 616/1977), ma soprattutto per l'assegnazione di particolari compiti nel settore di tutela dei beni culturali, artistici e paesaggistici con la legge 431/1985 "Galasso", applicata nel Veneto con l'attribuzione al PTRC della cosiddetta "valenza paesaggistica e ambientale" (L.R. 9/86).

Questa attribuzione di competenze ha arricchito di contenuti il quadro delle politiche regionali, ma la crescente complessità ed articolazione dei saperi e dei soggetti coinvolti, ha indotto la Regione ad una notevole articolazione in settori distinti, il cui coordinamento richiede grande impegno e molte energie.

Si tratta di una tendenziale frammentazione degli studi e degli interventi per aree tematiche, cui si è inteso far fronte con lo strumento principale della programmazione regionale, cioè il PRS, il programma cui direttamente si correla, secondo il dettato di legge, il PTRC.

La riunificazione dello spazio istituzionale, per quanto riguarda le materie territoriali, ora effettuata dalla modifica del Titolo V della Costituzione nella riforma del 2002, consente all'Ente Regione di riguardare il proprio ambito di competenza in modo unitario e quindi di ideare e sviluppare le politiche integrate di assetto e trasformazione.

La nuova ripartizione istituzionale definisce, inoltre, le modalità di inserimento dello spazio regionale, oltre che nell'ambito nazionale, anche in quello dell'Unione Europea, stabilendo le forme della cooperazione e dell'integrazione reciproca. L'evoluzione del quadro istituzionale è di interesse strategico per la nostra regione per la particolare "nodalità" del territorio veneto nel contesto continentale e mediterraneo, cioè per quel suo connaturato carattere di "terra di relazione", con cui veniva qualificato già nei documenti dei primi anni '70, carattere che ora viene esaltato e trova pienezza di significati con la caduta delle barriere che separavano l'Europa occidentale da quella orientale.

Compito del PTRC è descrivere e interpretare il ruolo del Veneto nell'ambito di questi rapporti, oltre ad assicurare il miglior funzionamento del sistema territoriale regionale.

Rispetto agli anni '70 lo scenario di riferimento appare radicalmente mutato, per il fatto che la pianificazione allora aveva il compito primario di favorire lo sviluppo, mentre ora si tratta di qualificarne gli indirizzi, ma anche perché la cultura urbanistica, all'epoca basata gerarchicamente sulle prescrizioni e sui vincoli da applicare ai livelli subordinati, punta ora sulla partecipazione, sulla cooperazione e soprattutto sulla capacità gestionale di fare squadra con gli attori istituzionali e sociali che operano sul territorio.

Il rapporto con la Programmazione a tutti i livelli, inoltre, costituisce ora un'esigenza culturale ed operativa, da affidare a strumenti normativi e tecnici innovativi e, per loro natura, raffinati e articolati quali i "programmi integrati", la "conferenze dei servizi", le "conferenze di pianificazione" ecc.

I concetti di sostenibilità e di sussidiarietà, innestati dall'Unione Europea sul non sempre omogeneo sistema giuridico nazionale, superate le emergenze del primo avvio, consentono di procedere ad una più coraggiosa assunzione di responsabilità e di iniziative da parte delle istituzioni locali nell'ambito di una concorrente e più penetrante azione di coordinamento regionale.

A ciò si aggiunga il fatto che l'amministrazione pubblica dispone ora di una strumentazione analitica, di banche dati e di una cartografia un tempo impensabile; dotazione che permette di rappresentare, confrontare e integrare le informazioni relative alle diverse tematiche ambientali e insediative e, quindi, di meglio interpretare e governare i processi di trasformazione urbana e territoriale.

Lo stato di attuazione del ptrc vigente

Una ricognizione critica dello stato di attuazione del PTRC vigente, a diciassette anni circa dalla sua approvazione, appare opportuna non solo per individuare meriti e lacune di quel provvedimento, il primo di una Regione a Statuto Ordinario giunto all'approvazione, ma anche per migliorarne la qualità attraverso il processo di revisione che ora si avvia.

Il piano territoriale, anzitutto, sembra avere svolto compiutamente la sua funzione di individuazione, rilevamento e tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali. Mediante l'azione combinata dei grafici e delle norme sono stati delimitati e protetti 68 ambiti per l'istituzione di parchi e riserve naturali e aree di tutela paesaggistica e perimetrati, attraverso gli atlanti Provinciali, oltre 4500 centri e nuclei storici. Il PTRC approvato nel 1992, inoltre, integra le norme di tutela per sistemi di beni distribuiti in modo puntuale sul territorio (dalle ville venete, alle aree archeologiche, ai sistemi difensivi) con un vasto sistema a valenza storica e naturalistico-ambientale, per il quale sono state formulate direttive di tutela, ripristino e valorizzazione delle risorse, destinate ad orientare la successiva pianificazione di Regione, Province e Comuni.

Nella sua prima fase di applicazione il PTRC è stato vissuto dalle amministrazioni locali come "essenzialmente conservativo". Tale atteggiamento è risultato evidente con l'approvazione dei primi "Piani di area" e con l'istituzione dei Parchi naturali di interesse regionale, laddove è stata ravvisata un'identità tra la tutela dell'area protetta e una politica centrata sul vincolo e su altre misure di protezione giuridica, finalizzate a mantenere integro il patrimonio naturalistico e ambientale.

Già nella fase conclusiva di approvazione del Piano di area del Delta del Po, tuttavia, si è cominciato ad avvertire come decisiva per il successo del piano, l'esigenza di costruire una "condivisione" delle esigenze di tutela paesaggistica strettamente coniugate con un uso "dinamico" del territorio, abbandonando gli approcci settoriali in favore di una loro forte integrazione in uno scenario complesso e strutturato.

Con questa nuova visione si è affrontata la predisposizione degli strumenti di pianificazione delle aree naturali protette e la "seconda generazione" dei Piani di area regionali dopo il 1998. Alcuni dei più recenti sono nati, infatti, dalle volontà degli enti locali di superare il "vincolo" passivo imposto dal piano territoriale co-pianificando con la Regione e la Provincia le scelte di programmazione territoriale, nelle quali tutela e sviluppo non fossero termini contrapposti, ma obiettivi strettamente correlati.

Molte aree di tutela individuate nel PTRC del 1992 sono state così occasione di riflessione e di progetto, ricomprese in ambiti pianificati e disciplinati da Piani di area vasta, alcuni già approvati, altri adottati e altri ancora in corso di elaborazione.

Al sistema delle aree di tutela paesaggistica individuato nel PTRC si è successivamente affiancato, come approfondimento o nuova conterminazione, il complesso degli ambiti individuati in seguito all'applicazione delle specifiche direttive comunitarie per la salvaguardia della biodiversità nel territorio degli Stati membri.

L'enfasi posta a livello internazionale sul tema della biodiversità, concretizzatasi nell'ambito dell'Unione Europea con l'emanazione della direttiva 92/43/CEE, ha arricchito il concetto di tutela degli ambiti più importanti dal punto di vista naturalistico.

La proposta relativa ai siti di importanza comunitaria (S.I.C.) e alle zone di protezione speciale (Z.P.S.), elaborata dalla Regione Veneto per il Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio, si configura come una integrazione coerente con le scelte operate allora dal PTRC.

La gestione a livello regionale del complesso dei siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciale, del resto, non può prescindere da un concreto rapporto con la pianificazione territoriale, quale importante strumento per garantire la coerenza della maglia ecologica europea e lo sviluppo di un sistema di reticolarità ambientale, elemento prioritario nelle scelte relative alle trasformazioni ed agli assetti territoriali.

La sinossi dei vari vincoli di settore e delle diverse tutele, rappresentata nei grafici in scala 1:50.000 del PTRC, costituisce tuttora l'Atlante imprescindibile per caratterizzare le normative per il buon governo dello spazio regionale e per conseguire un reale controllo delle trasformazioni, con particolare riferimento al territorio rurale. E' infatti nel territorio rurale, il più sottoposto alla pressione insediativa negli ultimi decenni, che si decide una parte significativa dell'assetto spaziale del Veneto.

Su questo tema il PTRC non ha conseguito gli scopi che pur si proponeva, anche perché la sua azione di indirizzo e di qualificazione è stata contrastata da leggi settoriali, quale la LR n. 24/1985, dedicata alla edificabilità nelle zone agro-forestali, o la LR n. 11/1987, che ha stabilizzato, se non addirittura incrementato, il "diffuso" produttivo situato al di fuori delle zone specificamente destinate.

Nello stesso tempo l'edificazione sparsa lungo la rete viaria, nei territori aperti e nelle aree periurbane, ha costruito un nuovo paesaggio, profondamente diverso e lontano ereditato.

A fronte della buona salvaguardia di una consistente parte del patrimonio culturale e ambientale, che può essere annoverata tra i successi dell'azione di piano, dobbiamo riconoscere, dunque, che rilevanti parti del territorio, soprattutto nelle aree più dinamiche economicamente, hanno assorbito risorse ed accumulato problemi che sono davanti a noi, come temi per il nuovo PTRC.

Se il controllo costante e rigoroso da parte della Regione del dimensionamento dei PRG ha consentito di contenere le spinte verso il sovradimensionamento residenziale, non altrettanto efficaci sono stati la prevenzione e il con-

trollo per le aree destinate all'industria ed in genere alle attività produttive, pur in presenza di una specifica normativa a contenimento delle stesse del Piano territoriale regionale vigente.

Con riferimento alle strutture insediative a grande scala, infine, pur nella sostanziale unitarietà di funzionamento dell'articolazione metropolitana regionale, si sono andate distinguendo, come ha ben previsto il PTRC, tre grandi aree di aggregazione insediativa, rispettivamente attorno alla cerniera veronese, lungo la direttrice pedemontana e nella zona centrale.

Si tratta di zone nelle quali le trasformazioni dell'assetto fisico si sono caratterizzate in modo particolare, tanto da richiedere una visione penetrante specifica, che la normativa indifferenziata non può consentire.

E' in queste zone che si è andata progressivamente concentrando la congestione in tutti gli aspetti della mobilità.

Il PTRC del 1992, assieme al correlato PRT (Piano Regionale dei Trasporti), aveva previsto questo pericolo ed aveva coerentemente proposto un complesso di azioni di riassetto e sviluppo sia della rete ferroviaria (SFMR, AV, tram urbani, ecc.), che di quella autostradale e stradale in genere, affinché il sistema delle infrastrutture fosse in grado di rispondere alla crescente domanda.

I tempi di attuazione o di avvio dei diversi programmi, più lunghi del previsto e le viscosità determinate dall'edificazione sparsa e da problemi di impatto, hanno rallentato la realizzazione di molte delle opere previste, con effetti negativi spesso paralizzanti.

A conclusione si può rilevare che il PTRC vigente ha garantito la salvaguardia di ampi spazi aperti, anche attraverso i PRG che, disponendo di quadri di riferimento adeguati, hanno potuto indicare le necessarie azioni di protezione delle preesistenze di qualità; più limitata è stata la sua incidenza sul processo di trasformazione insediativa.

L'esperienza dei piani territoriali di area vasta

L'esperienza dei piani territoriali di area vasta della Regione Veneto può essere letta come un percorso di pianificazione all'interno di un contesto in parte determinato – lo stesso PTRC ne consente e ne suggerisce l'applicazione – in parte connotato dalle esigenze manifestate dalle autonomie locali per dare risposta a domande emergenti e in continua trasformazione, oltre che per dare significato ad una progettualità volta a riconoscere ed esaltare l'articolazione e le specificità del contesto regionale policentrico.

Nel tempo si è andato evidenziando sempre più come uno sviluppo equilibrato e sostenibile del territorio si può coltivare solo attraverso una politica di alleanze con i soggetti istituzionali, e tutti gli operatori interessati, per organizzare e attuare progetti orientati da obiettivi condivisi.

PIANI DI AREA APPROVATI**MASSICCO DEL GRAPPA**

Adozione	Dgr n. 7092 del 23/12/86	Bur n. 5 del 22/1/87
Approvazione	Pcr n. 930 del 15/6/94	Bur n. 63 del 2/8/94

DELTA DEL PO

Adozione	Dgr n. 7093 del 23/12/86	Bur n. 5 del 22/1/87
Approvazione	Pcr n. 1000 del 5/10/94	Bur n. 101 del 29/11/94

Variante 1

Adozione	Dgr n. 582 del 15.03.2002	Bur n. 41 del 19.04.2002
Approvazione	Pcr n. 15 del 16/04/03	Bur n. 49 del 20/05/03

Variante 2

Adozione	Dgr n. 1123 del 16/03/05	Bur n. 42 del 22/04/05
Approvazione	Dgr n. 2354 del 08/08/08	Bur n. 81 del 30/09/08

PALAV – Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana

Adozione	Dgr n. 7529 del 23/12/91	Bur n. 73 del 10/7/92
Approvazione	Pcr n. 70 del 9/11/95	Bur n. 8 del 26/1/96

Variante 1

Adozione	Dgr n. 2802 del 5/8/97	Bur n. 69 del 26/8/97
Approvazione	Dcr n. 70 del 21/10/99	Bur n. 108 del 14/12/99

ALTOPIANO TONEZZA-FIORENTINI

Adozione	Dgr n. 2163 del 19/4/95	Bur n. 59 del 23/6/95
Approvazione	Pcr n. 192 del 29/11/96	Bur n. 6 del 21/01/97

Variante 1

Adozione	Dgr n. 4056 del 3/11/98	Bur n. 108 del 4/12/98
Approvazione	Dcr n. 60 del 30/7/99	Bur n. 77 del 7/9/99

Variante 2**QUADRANTE EUROPA**

Adozione	Dgr n. 3432 del 29/7/96	Bur n. 91 dell'11/10/96
Var. art. 33 NdA-Adozione	Dgr n. 2173 del 17/6/97	Bur n. 55 dell'8/7/97
Approvazione	Dcr n. 69 del 20/10/99	Bur n. 103 del 30/11/99

Variante 1

Adozione	Dgr n. 2569 del 28.09.2001	Bur n. 102 del 9.11.2001
Approvazione	Dcr n. 61 del 17/11/03	Bur n. 124 del 30/12/03

Variante 2

Adozione	Dgr n. 3769 del 06/12/05	Bur n. 2 del 06/01/06
Approvazione	Dcr n. 3446 del 07/11/06	Bur n. 102 del 24/11/06

Approvazione

articoli, 28, 29, 96 bis

e allegato J

dell'articolo 21 bis	Dcr n. 3955 del 12/12/06	Bur n.6 del 16/01/07
-----------------------------	--------------------------	----------------------

Variante 3

Adozione	Dgr n. 850 del 11/03/05	Bur n. 42 del 22/04/05
Approvazione	Dcr n. 2927 del 19/09/06	Bur n. 90 del 17/10/06

AURONZO – MISURINA

Adozione	Dgr n. 2801 del 05/08/97	Bur n. 69 del 26/08/97
Approvazione	Dcr n. 61 del 30/07/99	Bur n. 77 del 07/09/99

FONTANE BIANCHE

Adozione	Dgr n. 2803 del 05/08/97	Bur n. 69 del 26/08/97
Approvazione	Dcr n. 19 del 09/03/99	Bur n. 37 del 27/04/99

PALUDE DEL BRUSÀ

Adozione	Dgr n. 3338 del 28/9/99	Bur n. 94 del 29/10/99
Approvazione	Dcr n. 9 del 15/03/02	Bur n. 42 del 23/04/02

TRANSFRONTALIERO COMELICO – OST TIROL

Adozione Dgr n. 3339 del 28/9/99 Bur n. 94 del 29/10/99
Approvazione Dcr n. 80 del 17/9/02 Bur n. 105 del 29/10/02

Variante 1

Adozione Dgr n. 113 del 25/01/02 Bur del 23 del 22/02/02
Approvazione Dcr 33 del 29/07/03 Bur n. 82 del 02/09/03

Variante 2

Adozione Dgr n. 1124 del 18/03/05 Bur n. 42 del 22/04/05
Approvazione Dgr n. 11 del 21/02/07 Bur n. 30 del 27/03/07

MONTELLO

Adozione Dgr n. 526 del 22/2/2000 Bur n. 25 del 17/03/2000
Approvazione Dcr n. 36 del 31/07/03 Bur n. 82 del 02/09/03

Variante 1

Adozione Dgr n. 849 del 11/03/05 Bur n. 42 del 22/04/05
Approvazione Dcr n. 1425 del 16/05/06 Bur n. 53 del 13/06/06

MONTI BERICI

Adozione Dgr n. 710 del 10/3/2000 Bur n. 32 del 7/04/2000
Approvazione Dcr n. 31 del 09/07/08 Bur n. 66 del 12/08/08

PIANI DI AREA ADOTTATI**VALLE DEL BIOIS E DI GARES**

Adozione Dgr n. 3667 del 29/11/05 Bur n. 122 del 30/12/05

PREALPI VITTORIESI E ALTA MARCA – VITTORIA VALLE

Adozione Dgr n. 3855 del 13/12/05 Bur n. 7 del 20/01/06

PIANI DI AREA ADOTTATI CON SALVAGUARDIA SCADUTA**PALALVO – Piano di Area delle Lagune e dell'Area Litorale del Veneto Orientale**

Adozione Dgr n. 4057 del 3/11/98 Bur n. 108 del 4/12/98

AREA SANDONATESE – Piano di Area dell'Area del Sandonatese

Adozione Dgr n. 2807 del 19/10/01 Bur n. 104 del 16/11/01

ALTOPIANO DEI SETTE COMUNI, DEI COSTI E DELLE COLLINE PEDEMONTANE VICENTINE

Adozione Dgr n. 792 del 9/04/2002 Bur n. 51 del 24/05/2002

PIANI DI AREA CON DOCUMENTO PRELIMINARE ADOTTATO (LR 11/04)**GARDA – BALDO**

Adozione Dgr n. 3082 del 21/10/2008 Bur n. 90 del 31/10/2008

PIANURE E VALLI GRANDI VERONESI

Adozione Dgr n. 4141 del 30/12/2008 Bur n. 5 del 16/01/2009

MEDIO CORSO DEL PIAVE

Adozione Dgr n. 2569 del 16/09/2008 Bur n. 82 del 03/10/2008

PIANI DI AREA IN CORSO DI ELABORAZIONE (LR 11/04)**CORRIDOIO METROPOLITANO PADOVA - VENEZIA**

(Odg appr. Consiglio regionale 1998)

In particolare emerge la necessità di superare il concetto di gerarchia a favore di quello di cooperazione fra soggetti di pianificazione con competenze istituzionali diverse.

In tutti i casi si è cercato di favorire il riconoscimento delle identità dei sistemi urbani e territoriali e di confrontare tutti gli attori istituzionali in una logica di "competitività equilibrata" e di sostenibilità locale e complessiva.

L'opportunità densa di possibili aperture nei confronti dell'efficacia dei piani è stata rappresentata dal tentativo sistematico di "mettere in rete" vocazioni e risorse naturalistico-ambientali, culturali, produttive, infrastrutturali, turistiche, nella consapevolezza, maturata nel percorso, che solo il superamento dei confini, e un sistema di concertazione delle scelte, consentono di realizzare azioni di governo del territorio sempre più efficaci rispetto al soddisfacimento delle esigenze della collettività.

La co-pianificazione o "amministrazione condivisa" esalta il ruolo e la responsabilità delle autonomie locali, coinvolte direttamente e pariteticamente nella coalizione decisionale e, d'altro canto, porta al superamento del ruolo gerarchico-istituzionale della Regione, chiamata a condividere esigenze e sollecitazioni di realtà territoriali, non sempre interpretabili con una "visione lontana".

In una prospettiva in cui il ruolo dei diversi soggetti istituzionali non è rigido, ma flessibile e non sempre predeterminato, il governo del territorio richiede nuovi approcci, che affrontino problemi e obiettivi in un'ottica di "mediazione" fra globale e locale.

E' all'interno di questa mediazione esperta che è stato creato lo spazio d'incontro e la definizione delle politiche di sistema territoriali, necessarie per dialogare e avere peso nei rapporti con lo Stato e la Comunità Europea.

Piani Territoriali Provinciali: esperienze e prospettive

Le Province nelle esperienze di piano hanno dovuto definire, in via preliminare, quali politiche affrontare e il metodo più adeguato per trascriverle in termini efficaci sul territorio.

La redazione dei Piani Territoriali Provinciali, negli anni tra il '90 e il 2000, ha portato le Province a scelte che presentano delle costanti e delle varianti originali.

Tra le costanti si possono segnalare:

- la centralità delle tematiche paesaggistiche e ambientali, intese non come emergenza, ma come struttura e guida per la progettazione del territorio;

- il piano Provinciale come strumento di coordinamento della pianificazione comunale;

- le problematiche connesse ai servizi di scala superiore.

Più complessa risulta la definizione degli obiettivi specifici assunti da ciascuna Provincia; questi attengono essenzialmente:

- ai problemi di rivitalizzazione dei centri minori;

- alle modalità di alleggerimento della polarizzazione sui capoluoghi;

- alle problematiche infrastrutturali;

- al turismo;

- all'agricoltura e all'agroindustria;

- al rapporto industria/ambiente.

Il passaggio dalla definizione degli obiettivi e degli interventi, alla territorializzazione delle politiche, pone la questione a "quale territorio" le Province possano e debbano fare riferimento. Le recenti modifiche istituzionali, da un lato, e l'apertura dei mercati, dall'altro, fanno emergere nuovi protagonisti, rompendo logiche e gerarchie consolidate e facendo entrare in campo nuove aree e nuovi scenari geopolitici.

Questione certamente complessa se si considera l'evoluzione in atto tra il sistema Veneto e l'orizzonte delle sue relazioni, "esterne" ed "interne".

La costruzione logica e istituzionale del piano può orientarsi allora non più secondo uno schema basato su verifiche, controlli e approvazioni, ma verso uno spazio comune di discussione e valutazione di obiettivi qualitativi, che possono e debbono essere perfezionati da ciascun attore istituzionale, secondo la propria competenza ed esperienza.

Queste procedure sono state sperimentate nel quadro del sistema di co-pianificazione attivato tra Regione, Province e Comuni relativamente alla pianificazione di area vasta e hanno certamente permesso di acquisire e sviluppare un metodo, un linguaggio, una credibilità e affidabilità e, in sintesi, un know how ampiamente riconosciuto.

La maturazione di scelte, avvenuta all'insegna di una responsabilizzazione condivisa, ha evidenziato come l'attenzione della comunità non è rivolta solo alle grandi opere infrastrutturali o agli insediamenti produttivi e commerciali, ma anche, in generale, alle capacità di gestire la complessità di processi insediativi, concentrati o diffusi, di nuovo impianto o, più ancora, di trasformazione di tessuti dismessi o degradati.

In questa prospettiva non sono state solo le Province ed i Comuni ad avere spazio per proporre e promuovere progetti e iniziative, ma anche chi opera nella produzione di servizi e forniture di interesse pubblico dimostra di essere in grado di progettare e proporre.

Così come il progetto regionale deve nascere su orizzonti ampi, anche le strategie per il territorio della Provincia hanno la necessità di guardare oltre i propri confini e di cogliere, al proprio interno, i processi, le tensioni, i limiti, i fattori che condizionano lo sviluppo locale, pensando a progetti strategici che trovino coerenza ed efficacia entro uno scenario territoriale condiviso.

Nel far questo le Province hanno assecondato una molteplicità di iniziative che sono emerse come significative. Alcuni progetti sono già stati concepiti e costruiti come progetti del territorio, con la partecipazione e la collabo-

razione di altri soggetti, istituzionali e non; progetti che, per le loro dimensioni, territoriale e temporale, e per il modo con cui sono stati elaborati, travalicano i mandati amministrativi.

La pianificazione comunale e la sperimentazione di nuovi strumenti urbanistici

Il dibattito culturale che si sta svolgendo attorno ai temi della pianificazione urbanistica e territoriale si concentra sulle necessità di nuovi approcci metodologici di analisi e progetto, tali da interpretare al meglio le sfide che vengono imposte dalla contemporaneità.

Nel corso dell'ultimo cinquantennio la pianificazione ed il governo del territorio sono stati condotti secondo approcci disciplinari caratterizzati da una lettura semplificata del territorio e delle sue dinamiche, non sempre in grado di interpretare la natura della domanda di trasformazione e di valorizzarne gli attori.

La visione autoreferenziale dell'urbanistica, dal periodo razionalista ad oggi, è stata caratterizzata anche da una reticenza ad affrontare alcuni aspetti conoscitivi riguardanti il territorio, per privilegiare alcuni tagli interpretativi e progettuali fortemente orientati e, in ultima istanza, selettivi.

Sono riconoscibili generazioni negli strumenti di pianificazione urbanistica, ora per le "attenzioni" mostrate verso i temi dell'espansione urbana, piuttosto che a quelli normativi o del territorio aperto, ora per la cura verso i temi dei beni architettonici piuttosto che a quelli della sicurezza idrogeologica-forestale, della compatibilità ambientale, ecc.

L'impianto concettuale e metodologico a cui gli strumenti della pianificazione fanno riferimento, necessità oggi di forti innovazioni, negli obiettivi, nei campi di applicazione, nelle procedure, nel metodo.

In vista della formulazione di nuovi scenari normativi e concettuali, che pongano la base per la costruzione di strumenti urbanistici di nuova generazione, la Regione Veneto sta sostenendo attività sperimentali tendenti ad affrontare la non linearità delle relazioni tra "conoscenza" e "progetto" e tra "piano" e "azioni" che si riscontrano nelle attività di trasformazione.

Le principali criticità che l'esperienza ci consegna nella formazione e gestione dello strumento di piano comunale inducono ad una riflessione sulle modalità da adottare per affrontare le problematiche urbanistiche che emergono a questa scala.

Alcuni problemi sono posti dai tempi di formazione dello strumento, dal momento in cui viene deliberata la sua progettazione al momento in cui l'ente preposto all'approvazione ne dichiara l'efficacia. Si può affermare che sono, in media, superiori a quanto si vorrebbe, per un insieme di ragioni, non tutte valutate ed esplorate.

Si può avanzare l'ipotesi che una delle ragioni importanti sia costituita dall'incertezza che le comunità locali deb-

bono affrontare quando costruiscono obiettivi e scenari, proprio perché siamo in una fase dello sviluppo della società in cui la dimensione locale si intreccia in modo strutturale con decisioni e scenari ad altra scala, fino a catturare la dimensione internazionale.

Le esperienze progettuali hanno messo in luce che il piano non sempre appare strumento adeguato in ragione della dimensione dei comuni e della natura dei loro problemi.

Un indicatore sensibile delle difficoltà dei comuni a definire strumenti adeguati è dato dal procedere per singole "varianti" e dalla rinuncia a darsi per lungo tempo un disegno di assetto e sviluppo razionale aggiornato.

Possiamo tuttavia considerare che, per più ragioni, il continuo aggiornamento del quadro strategico per il governo della città e del territorio non è, in questa fase storica, sufficientemente praticato, perché esso richiede un lavoro continuo e strutturato della pubblica amministrazione. Deve essere capace di incorporare tecnologia (i database e i procedimenti di monitoraggio e di progettazione complessa, di gestione ecc.), accettare nuove competenze e sviluppare nuovi saperi, modi di lavorare innovativi, deve dotarsi di capacità di iniziativa, coinvolgendo il versante pubblico e quello privato. Si pensi all'insieme delle variabili ambientali, sociali, economiche e funzionali che cittadini, imprese, istituzioni tengono sotto controllo per misurare la qualità del risiedere, e con quale forza ne chiedano ragione a quanti si sono assunti il compito di governare.

Tutto questo richiede uno straordinario sforzo di innovazione nelle procedure nella organizzazione del lavoro e nelle capacità progettuali, di promozione, controllo e gestione.

Si pensi al modo in cui sono oggi trattati alcuni "vincoli dimensionali" nella coerenza dei PRG, laddove l'esatta quantità di aree da destinare a standard può ben essere inficiata dalla decadenza dei corrispondenti vincoli, mentre la correlazione agli insediamenti può essere alterata dalla sopravvenuta serie di varianti.

Si pensi ancora al fatto che si sono venuti moltiplicando nel tempo gli interventi di settore (piani del commercio, piano urbano del traffico comprensivo del programma dei parcheggi e dalla rete ciclopedonale, piano del risparmio energetico, piano di risanamento acustico, ecc.) che interferiscono con la pianificazione comunale e talvolta ne complicano la formazione e ne condizionano le scelte.

Si è avvertita, pertanto, la necessità di rimeditare questo strumento cardine della pianificazione e gestione del territorio sia in ragione della maggiore complessità delle materie e dei processi che in esso devono trovare composizione, sia nella prospettiva di costruire un processo interattivo con la pianificazione Provinciale e regionale in tutte le loro fasi.



Obiettivi strategici del Programma Regionale di Sviluppo (Legge regionale 35/2001)

Premessa

Il Veneto apre una fase del tutto originale, durante la quale anche la sostanza e le forme del governo regionale sono chiamate alla radicale innovazione: dopo il "Primo" Veneto dei Pionieri e il "Secondo" Veneto del Benessere ci sarà il "Terzo" Veneto dei Traguardi e della Sostenibilità.

Negli ultimi tempi la crescita economica della Regione, in linea con quanto è accaduto all'economia nazionale, ha incontrato problemi e difficoltà di tipo nuovo, che non consentono di pensare al futuro in termini di pura e semplice continuità col passato.

Il modello veneto, infatti, deve confrontarsi con i nuovi scenari internazionali e da qui nasce la necessità di definire nuove regole sulla programmazione: di tale processo, il PRS di concerto con il PTRC costituisce il fulcro.

I nuovi strumenti di governo dovranno essere anche funzionali alle strategie individuate per raggiungere chiari e ben individuati obiettivi condivisi, nell'ottica della cooperazione e della partecipazione di tutti gli attori del territorio.

Il PRS, quindi, è fondato sui principi della concertazione, da utilizzare nelle attività di rinnovamento e di riqualificazione in un processo continuo di analisi e verifica del Programma stesso.

Le relazioni internazionali

Il Veneto, storicamente collocato alla periferia dell'Europa Centrale, rappresenta oggi, per i popoli e per le istituzioni di quest'area, un punto di riferimento fondamentale ed un crocevia verso le terre dell'Adriatico e del Medio Oriente Mediterraneo, secondo vocazioni e direttrici segnate da secoli.

E' perciò interesse primario anche dell'Italia e della stessa UE rafforzare il ruolo internazionale del Veneto come attore della politica internazionale italiana ed europea.

In questa direzione va la programmazione della nostra Regione, nella logica di rinsaldare il ruolo unitario dell'intero Nordest.

Quest'area, dal destino comune e dalla forte integrazione economica deve essere considerata come una Euroregione strategica nello sviluppo dell'Eu-

ropa Comunitaria, segnatamente per i Paesi dell'Europa centro-orientale e balcanica.

Va collocata in questa prospettiva l'internazionalizzazione economica nordestina ed il costante riferimento al Nord Est quale modello economico per l'area centro-orientale europea.

Tradizione e sviluppo

Le caratteristiche peculiari del Veneto del Benessere, quali laboriosità e intraprendenza, propensione al risparmio, importanza della famiglia e dei legami sociali e territoriali, sono state fondamentali per la crescita quantitativa della Regione; ma ora il Veneto è chiamato a confrontarsi con la concorrenza sul mercato internazionale, con la globalizzazione, con il concetto di smaterializzazione della produzione e delle reti lunghe dei processi economici e produttivi.

Il Programma Regionale di Sviluppo offre strumenti concettuali e operativi utili ad affrontare una discontinuità che è, ad un tempo, tecnico-economica, ma anche socio-culturale.

Per l'ulteriore modernizzazione delle strutture produttive, sociali, culturali della Regione non basta, infatti, seguire modelli ed esperienze altrui, ma occorre partire dal molto che ereditiamo dal passato, e dalle leve che possono essere utilizzate per gestire passaggi difficili, che dovranno anch'essi seguire vie originali.

Nella nostra Regione, le persone sono potute andare oltre i limiti del capitale, delle competenze e dei rischi di cui disponevano grazie alla divisione del lavoro realizzata con terzisti, fornitori, imprese di servizi, clienti. Piccole e piccolissime imprese hanno rapidamente imparato a lavorare in sistemi locali fortemente interconnessi (distretti industriali, catene di fornitura), in cui la grande scala del sistema compensa la piccola scala delle iniziative industriali.

La spinta innovativa va quindi cercata nel substrato peculiare del Veneto, che è stato sostenuto da forze economiche e sociali importanti: imprenditoria diffusa, laboriosità, umiltà, solidarietà, associazionismo e collaborazione.

E' proprio grazie a queste forze che il sistema produttivo veneto si è realizzato così come è oggi: flessibile, duttile, in grado di cogliere tutte le opportunità del mercato, di incorporare innovazione, di offrire un servizio personalizzato al cliente.

Trasformazioni in atto

Il dispositivo sociale e culturale che ha finora sorretto lo sviluppo sta adeguandosi, pur con una certa fatica, alle sfide competitive dei nostri giorni. Le reti aziendali, territoriali, personali continuano ad essere un punto di forza del nostro sistema produttivo: ma esse tendono ad evolvere in forme che vanno oltre al semplice vincolo della prossimità territoriale e colgono opportunità virtuose vicine e lontane.

E tuttavia le reti aziendali che sono state costruite nei sistemi di fornitura e nei distretti industriali hanno, ancora oggi, un rilevante carattere locale. Anche se è ben presente, al sistema produttivo, che non è più possibile immaginare un'autarchia territoriale nelle conoscenze e nei servizi da utilizzare per difendere e sviluppare la propria competitività, il territorio rimane una risorsa competitiva anche in una visione più larga di internazionalizzazione.

A scala regionale, come riferimento per le forze presenti sul territorio, si dovrà sviluppare pertanto una strategia di investimento volta a formare un sistema localizzato di conoscenze tecniche, di competenze specialistiche, di professionalità e di divisione del lavoro.

A scala più ampia, come porta di accesso a conoscenze, si dovranno individuare relazioni e servizi dal grande circuito della globalità.

Ma vi è, su un altro e pur complementare piano, da prendere consapevolezza di una svolta strategica che si profila all'orizzonte del sistema veneto: la crescita quantitativa, che ha segnato la storia sino ai nostri giorni, trova sempre maggiori ostacoli a proseguire ed è diventata, per tutta una serie di ragioni, sempre meno desiderata e desiderabile.

Il benessere raggiunto riduce l'importanza assegnata all'aumento dei posti di lavoro e degli insediamenti industriali sul territorio, e ne fa invece vedere le ricadute negative sulla qualità della vita, che non sono poche: congestione dei trasporti, maggiori carichi ambientali, bisogno crescente di immigrazione.

Nel Veneto di oggi c'è piuttosto un gran bisogno di crescita qualitativa: qualità della produzione, del lavoro, della vita sociale.

I cittadini stessi oggi chiedono servizi, luoghi di incontro, specializzazioni riconoscibili, collegamenti logistici, standard di qualità dell'aria, dell'acqua e dell'ambiente che rendano fruibile, in senso ampio e di "benessere complessivo", il territorio in cui vivono.

Questa crescita qualitativa deve passare anche attraverso la valorizzazione del territorio e del paesaggio e del loro valore simbolico-comunicativo, che diventa una risorsa importante per l'economia, non solo come fonte di attrazione turistica, ma anche, sempre più, come forma di differenziazione e di identità da far valere sul mercato globale.

Si deve considerare, inoltre, che la produttività potrà aumentare soltanto aumentando il capitale intellettuale che, ai vari livelli, è investito nel sistema produttivo regionale, visto che è ormai venuta meno la grande disponibilità di lavoro e di lavoratori che ha caratterizzato lo sviluppo passato.

Infine, cambiamenti rilevanti del modo di vivere hanno ridotto le capacità di integrazione delle comunità familiari, locali e religiose nei confronti di individui che, in molti casi, si sentono sempre meno identificati nel sistema sociale di origine senza che, nel frattempo, ne abbiamo

trovato un altro.

Per tutte queste ragioni, nei programmi di sviluppo economico e territoriale, è necessario cogliere e delineare la nuova identità della società veneta.

Le politiche

Se economia, in senso stretto, e società tendono a distinguersi, se i costi della crescita economica sembrano alle società locali qualche volta maggiori dei frutti che ne conseguono, è necessario prevenire gli effetti involutivi di questa possibile deriva realizzando, fin da ora, una nuova alleanza tra comunità locali, sviluppo economico e aspirazioni socio-culturali.

Un'alleanza del genere può essere oggi stipulata solo se si assume fino in fondo e da subito "la qualità" come obiettivo socialmente condiviso.

Lo sviluppo deve essere di tipo nuovo, soprattutto per le occasioni di apprendimento e durata che apporta.

Il passaggio ad una crescita di qualità deve trarre forza dalle spinte innovative, dirigendole e guidandole anche verso l'esplorazione di nuove strade.

La priorità è, dunque, quella di passare da una concorrenza basata sul costo dei prodotti ad una concorrenza basata sulla qualità dei prodotti e del venditore, ossia sulla differenziazione del prodotto e/o servizio offerto.

Un cambiamento di mentalità, di metodi e più ancora di investimenti.

E' necessario, quindi, che le politiche regionali da sviluppare nei diversi campi, siano orientate da cinque criteri di priorità:

a) rigenerare l'identità del sistema socio-culturale della Regione, in forme compatibili con le nuove esigenze e opportunità economiche;

b) rigenerare le risorse produttive (lavoro, territorio, ambiente) consumate dallo sviluppo o carenti oggi rispetto alle necessità;

c) garantire l'accesso diffuso alle conoscenze, alle risorse e ai mercati esterni, sia attraverso i circuiti materiali della mobilità delle merci e delle persone (infrastrutture, logistica, servizi metropolitani), sia attraverso i circuiti immateriali del trasferimento del sapere e delle informazioni (banda larga, codici e standard aperti o per lo meno condivisi);

d) consolidare il sistema relazionale tra gli attori, favorendo le strategie di condivisione che consentono di adottare progetti comuni, assumere orientamenti cooperativi, dividersi i costi e i rischi delle politiche di investimento. Qualunque strategia deve basarsi sulla consapevolezza che la persistenza dei valori essenziali è condizione per affrontare la sfida che parte dal mutamento e per compiere scelte innovative coerenti con la tradizione intesa come "consenso attraverso il tempo", tra le generazioni e le culture con l'individuazione dei valori essenziali pluriennali, secondo le caratteristiche del Veneto contemporaneo;

e) investire in capitale intellettuale, favorendo gli investimenti aziendali e personali in istruzione, formazione, professionalità, ricerca e servizi innovativi.

Gli obiettivi del PRS sono articolati, ma fra loro strettamente interconnessi e guardano ai processi di sviluppo economico, alle politiche sociali (governante dei servizi sociali, famiglia, pari opportunità, processi di integrazione) ed alla sicurezza territoriale.

Una attenzione attiva, dinamica e mirata per raggiungere grandi traguardi qualitativi riguardano:

- le politiche sanitarie in tutta la loro articolazione;

- la politica per la cultura e l'istruzione, anch'essa rivolta ai diversi campi e strutture (sistema formativo, università, lingua-teatro, musica, sport e altre culture).

Qui si richiamano, in modo più articolato, le azioni sia normative che dirette e operative, che investono più strettamente i temi specificamente localizzativi e territoriali. Qui l'intreccio con il PTRC, pur importante per tutti gli argomenti che precedono, si fanno cogenti e devono rispecchiarsi in una stretta connessione fra i due documenti.

Infrastrutture

E' necessario elaborare una politica territoriale basata su un uso razionale ed efficiente delle infrastrutture esistenti e di quelle programmate: i grandi assi della mobilità infra e interregionali presenti, o previsti, devono costituire gli assi ordinatori, la struttura attorno alla quale sviluppare l'assetto insediativo, invertendo l'ordine di priorità di intervento che vedeva le opere infrastrutturali seguire gli insediamenti.

Aree industriali

E' necessario promuovere una organizzazione razionale delle zone industriali che consenta la creazione di economie di scala, la riduzione dei costi di costruzione di una rete di infrastrutture e di servizi terziari alle imprese e una gestione efficiente del traffico merci, con conseguente riduzione dell'impatto ambientale. Va favorito, pertanto, il recupero delle numerose e vaste aree industriali sottoutilizzate o in via di dismissione presenti sul territorio regionale.

In tal senso va riservata, infine, una attenzione del tutto particolare a Porto Marghera, al suo presente e al suo futuro.

Terziario

E' opportuno valorizzare le aree prossime ai nodi infrastrutturali per i centri direzionali, e le funzioni terziarie in generale, prevedendo una adeguata densità insediativa, modalità questa da favorire, ove conveniente, come elemento di razionalizzazione delle aree esistenti e conteni-

mento del consumo di suolo ed estensione delle reti.

Spazio urbano

La perdita di competitività dei centri storici e delle aree urbane rendono necessario il rilancio delle funzioni di eccellenza, o di quelle ora più a rischio di declino che sono quelle residenziali e commerciali. Si tratta di azioni volte a un aumento della qualità della vita in termini di sicurezza personale, una maggior dotazione di servizi alla persona, di aree verdi e di spazi pedonali, al miglioramento della capacità di accesso alle persone e al sostegno alla trasformazione del commercio singolo al dettaglio in sistemi moderni di distribuzione integrata.

Terreno agricolo

Occorre, inoltre, impegnarsi con decisione, nella tutela del territorio agricolo e del paesaggio veneto, definendo principi e strumenti di pianificazione del territorio orientati all'obiettivo del suo minor consumo, della conservazione della sua integrità e, ove possibile, del suo ripristino.

Le politiche ambientali

In coerenza con gli obiettivi territoriali e di qualità della vita vanno poste in essere rigorose politiche ambientali con l'obiettivo generale di definire strategie e strumenti per il raggiungimento di uno sviluppo regionale sostenibile.

I fondamentali capitoli in cui si articolano tali politiche riguardano:

a) la difesa dall'inquinamento, dall'atmosfera, con riferimento a interventi specifici finalizzati alla mobilità sostenibile, alla prevenzione e riduzione delle emissioni nelle città, al controllo delle emissioni dei veicoli circolanti e all'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili. Occorre, inoltre, risanare le aree industriali soggette a particolari interventi di tutela individuate dalla Regione Veneto ai sensi dell'art. 4 del d.p.r. 203/1988. Si dovranno adottare, inoltre, azioni finalizzate alla prevenzione, tutela e risanamento dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno con riferimento all'inquinamento acustico. Per l'inquinamento elettromagnetico bisogna procedere ad un controllo finalizzato a garantire che l'impatto ambientale delle sorgenti sia compatibile con quanto previsto dalla normativa ed a verificare lo "stato" dell'ambiente rispetto al suddetto inquinamento. Riguardo all'inquinamento luminoso, infine, sono prioritarie la prevenzione e riduzione sul territorio regionale dell'inquinamento luminoso e dei consumi energetici da esso derivanti al fine di tutelare l'ambiente;

b) industrie a grandi rischi.

La Regione Veneto intende perseguire l'obiettivo di costruire un sistema in grado di rendere accettabili sul territorio questi tipo di aziende, aumentandone il grado di affidabilità e minimizzando gli effetti negativi sul territorio nel caso di un evento incidentale attraverso una

gestione corretta ed efficace delle eventuali situazioni di emergenza;

c) rifiuti.

Le strategie previste consistono nel miglioramento e protezione dell'attuale livello di tutela dell'ambiente mediante un'efficace attività di controlli preventivi e abilitativi, tesi a perseguire e ad incentivare determinate attività finalizzate, a ridurre e recuperare i rifiuti lasciando lo smaltimento esclusivamente come fase residuale della gestione degli stessi;

d) cave e miniere.

Per il settore estrattivo vanno sviluppate la tutela e la valorizzazione delle risorse naturali in coerenza con gli scopi della programmazione economica e della pianificazione territoriale. Le esigenze di salvaguardia del territorio e dell'ambiente, e le necessità di tutela del lavoro e delle imprese, troveranno compatibilità nei piani regionale e provinciali dell'attività di cava;

e) beni ambientali e paesaggio.

La Regione intende tutelare e valorizzare i valori paesaggistici ed ambientali presenti nel territorio regionale, attraverso strumenti di pianificazione mirati al superamento dell'attuale sistema vincolistico ed alla semplificazione delle procedure. Si dovranno inoltre attuare azioni di tutela e conservazione dei siti della Rete "Natura 2000" interessati da interventi di trasformazione del territorio.

Tutela delle acque e servizio idrico integrato

Capitolo fondamentale è quello relativo all'acqua.

La Regione dovrà mirare a prevenire e ridurre l'inquinamento, attuare il risanamento dei corpi idrici, proteggere le acque destinate ad usi particolari e favorire il riutilizzo delle acque. Si dovrà realizzare il nuovo assetto strutturale e gestionale del "Servizio idrico integrato" relativo all'ambito idropotabile e fognario-depurativo.

Le azioni prioritarie riguarderanno, inoltre: sicurezza idrogeologica; sicurezza idraulica; difesa delle coste; sicurezza dai rischi di valanghe; disciplina delle attività estrattive nei corsi d'acqua; tutela quantitativa e qualitativa della risorsa idrica e relativa gestione e tutela delle zone umide. Sarà possibile perseguire gli obiettivi rendendo attuative le azioni suddette e predisponendo gli strumenti atti allo scopo di aumentare le conoscenze geologiche sul territorio per i piani urbanistici, per la progettazione, per le indagini sul territorio e per la pianificazione.

Continueranno ad essere sviluppati, inoltre, il "Piano direttivo 2000" per la laguna di Venezia e il Piano Direttore Fratta – Garzone.

Le politiche per la mobilità

L'assetto insediativo del Veneto ha, come conseguenza, un forte impatto sulla mobilità.

E' necessario intervenire distinguendo:

a) interventi di breve periodo.

La definizione di un'appropriata combinazione di politiche fiscali (pedaggi stradali, incentivi alle aziende per favorire lo sviluppo della logistica urbana nelle ore notturne) e misure amministrative (limitazioni della circolazione dei veicoli pesanti), potrà avere un ruolo decisivo nel favorire un utilizzo più efficiente delle infrastrutture, in termini della modalità, della scelta del percorso e del tempo del viaggio, portando gli utenti ad una piena comprensione degli elevati costi sociali derivanti da un uso eccessivo del mezzo privato;

b) interventi di lungo periodo.

Un nuovo rapporto "territorio-trasporti": l'approccio tradizionale va rivisto, promuovendo lo sviluppo degli insediamenti abitativi e produttivi che possono essere adeguatamente serviti dai grandi assi e nodi infrastrutturali, pianificando la gestione del territorio con lo specifico obiettivo di evitare un indesiderato aumento dell'esigenza di mobilità. Come prerequisito vi è la necessità di completare lo schema infrastrutturale portante del territorio attraverso la realizzazione di quelle opere che definiscono un sistema di collegamenti stradali interni alla Regione finalizzato a congiungere i nodi urbani lungo itinerari diversi rispetto ai grandi corridoi di attraversamento ("Transpolesana", "Valdastico", ecc.).

I corridoi pan-europei

Nel prossimo decennio l'incremento del traffico lungo la direttrice europea est-ovest sarà tale che il Corridoio V dovrà dotarsi di due passaggi, uno a nord ed uno a sud delle Alpi. In tale prospettiva, è indispensabile risolvere le strozzature attualmente presenti nel tratto regionale, ora che è stato aperto il passante di Mestre, attraverso la realizzazione dell'alta capacità ferroviaria, dell'itinerario pedemontano veneto; occorre altresì dare efficienza all'intero sistema potenziando i collegamenti verso nord in modo da raccordare il Corridoio V alla rete europea e dare continuità alla direttrice Nord – Sud incentrata sul Corridoio Adriatico.

Una rete logistica regionale efficiente

Occorre integrare i principali interporti con una rete di interesse regionale ed ampliare il retroterra del porto di Venezia verso le regioni del Centro Europa, dando ulteriore impulso alla sua trasformazione in chiave commerciale. A completamento di questa strategia la Regione ha orientato le sue scelte anche verso il potenziamento del porto di Chioggia e del sistema idroviario Padano – Veneto.

Riorganizzare il Trasporto Pubblico Locale

Un efficiente ed efficace trasporto pubblico può dare un contributo deciso per migliorare la mobilità regionale, soprattutto nell'area centrale. In ciò, SFMR dovrà essere la struttura portante del nuovo sistema regionale di trasporto integrato. L'SFMR non sarà però sufficiente se non

verrà sostenuta la rete ad Alta Capacità (che dovrebbe collegare tra loro i sistemi metropolitani e regionali europei), riorganizzato il trasporto pubblico su gomma (in modo sussidiario rispetto all'SFMR) e introdotto un sistema tariffario regionale integrato, che coinvolga tutte le modalità di trasporto, fondato sul concetto del "biglietto unico".

Le politiche per l'innovazione

La Regione Veneto intende valorizzare il sistema regionale dell'innovazione. In questa prospettiva, le linee di politica regionale per l'innovazione in Veneto possono essere organizzate su tre livelli:

- le filiere dell'innovazione: progetti di innovazione di rilevante interesse regionale in settori ad elevata intensità di conoscenza, che comportano la cooperazione di più soggetti e il collegamento fra i diversi livelli di catena del valore della conoscenza, in particolare di Università, imprese, centri di ricerca, sistema del credito privilegiando le materie indicate nei programmi quadro dell'UE per la ricerca;
- i distretti produttivi: attivazione di partnership locali che intervengono nell'elevare le capacità competitive dei sistemi produttivi del Veneto. In questa prospettiva, la Regione Veneto non solo intende riconoscere e tutelare i distretti esistenti, ma rafforzare e diffondere le reti di cooperazione locale fra Pmi come strumento per elevare la capacità di competere e di creare innovazione;
- i processi innovativi: l'obiettivo è promuovere la ricerca industriale e il trasferimento tecnologico da parte di Pmi.

La politica regionale dovrà individuare le iniziative di sostegno alla rete regionale dell'innovazione (centri di servizio, parchi scientifici e tecnologici, laboratori di ricerca e prova), da intendersi come strumento flessibile di offerta di servizi di ricerca, innovazione e trasferimento tecnologico per le imprese.

Le politiche di settore

Settore Primario

I regolamenti applicativi del documento di riflessione comunitario Agenda 2000 hanno profondamente modificato l'approccio dei finanziamenti e/o incentivi al settore primario, passando da più normative e/o documenti di attività, ad una gestione coordinata ed unitaria delle forme di finanziamento da parte dell'Unione Europea.

L'agricoltura regionale ha avviato una fase di profonda ristrutturazione collegando il "made in Veneto" ai suoi punti di forza che sono: la qualità che deriva dall'ecosistema, l'insostituibilità che deriva dai legami con territori ad alta riconoscibilità culturale, la competitività che deriva dalla capacità del sistema di imprese di affrontare il mercato anche con piccoli volumi produttivi. In questo

senso l'agricoltura è fattore di qualità e attrattore di innovazione.

Diviene quindi di primaria importanza sostenere il settore agro-alimentare nello sviluppo di strategie finalizzate ad ottenere un vantaggio concorrenziale di prodotto. Ciò va realizzato attraverso la qualità, la certificazione, l'affidabilità delle filiere, l'organizzazione logistica e dei servizi. Accanto a questo obiettivo va affrontato il tema della sicurezza ambientale al fine di garantire un comportamento rispettoso verso l'ambiente nelle pratiche produttive, nel controllo degli inquinamenti e nel risparmio delle risorse naturali (acqua, energia, ecc.).

Si prospettano nuove frontiere per l'agricoltura tanto in termini di offerta di servizi (ambientali, turistici e didattici) che di nuove attività di produzione; questa nuova dimensione dell'agricoltura è la multifunzionalità.

La riconversione da un'agricoltura tradizionale ad un'agricoltura multifunzionale, oltre che in termini di idee, maturazione concettuale e imprenditorialità da parte degli operatori, necessita di risorse, indirizzi e progettualità specifiche.

Artigianato

L'azione regionale dovrà mirare ad obiettivi di qualità in una serie di campi che riguardano direttamente la valorizzazione del sistema artigiano:

- una rinnovata definizione dell'impresa artigiana, identificandone le caratteristiche, le articolazioni, i campi d'interesse e anche i confini;
- una revisione degli strumenti di tutela e sviluppo e di sostegno economico.

Anche nel recupero della qualità dei centri urbani e dei centri storici, la presenza e la permanenza delle botteghe artigiane richiede accorte politiche regionali e locali di incentivazione e sostegno che considerino la presenza sia dell'artigianato di servizio, sia dell'artigianato artistico/tradizionale sia dell'artigianato di piccola produzione.

Industria

L'azione pianificatoria e programmatoria regionale va indirizzata sostanzialmente verso lo sviluppo di azioni di sistema nelle seguenti direzioni:

- promozione e sostegno dei distretti produttivi;
- innovazione tecnologica, ricerca e sviluppo;
- internazionalizzazione del sistema industriale veneto;
- governo dei processi di continuità d'impresa;
- sviluppo della finanza innovativa e politiche del credito;
- riqualificazione e razionalizzazione dei tradizionali meccanismi di aiuto alle imprese, con riordino delle diverse misure di incentivazione già esistenti;
- incentivazione delle eccellenze strategiche sul territorio (promozione di azioni volte a qualificare il Veneto come area di eccellenza – ad es. progetto Veneto Nanotech).

Commercio

Nel settore del commercio si devono prevedere politiche per la regolazione del mercato e misure per la formazione, la ricerca e l'istruzione. Più specificatamente si tratta di:

- monitorare l'impatto sul dispositivo commerciale veneto della riforma attuata con la L.R. 37/1999 e la conseguente messa a punto di una nuova fase di programmazione;
- potenziare i fondi rotativi e il sostegno agli organismi di garanzia e al sistema dei consorzi al fine di consentire gli investimenti necessari per lo sviluppo e l'innovazione;
- promuovere i servizi diretti a introdurre nuove modalità organizzative in tema di qualità e di assistenza tecnica (L.R. 16/1998);
- predisporre una nuova disciplina del commercio su aree pubbliche;
- tutelare i livelli di servizio nei centri storici e nei centri minori.

Va considerata inoltre essenziale una strategia di coordinamento tra e con gli Enti locali, per rendere più omogenee le programmazioni. Vanno studiati interventi volti all'ammodernamento dell'esistente, sia in termini di sviluppo aziendale che di recupero dei grandi contenitori, per non dilapidare ulteriori parti del territorio e per evitare appesantimenti sul versante della "mobilità" puntando sulla valorizzazione delle politiche locali in grado di riqualificare le strutture commerciali, la rete dei servizi al cittadino e le risorse del territorio.

Turismo

Le politiche per lo sviluppo del turismo devono fare perno sui valori della cultura, dell'ambiente, delle professionalità e dell'imprenditorialità. Nelle strategie dell'offerta, la scelta politica deve essere quella di puntare sul richiamo delle risorse artistiche, storiche, naturali e agricole del Veneto, promuovendo una lettura del territorio che veda protagonisti i "beni patrimoniali turistici" vale a dire i beni culturali e ambientali in un rapporto di connessione.

Riguardo alle politiche della domanda, sono da prevedere azioni mirate di promozione sui mercati di particolare interesse.

Si ritengono opportuni anche un progetto regionale di assistenza al turista incentrato sull'informazione e un'azione specifica a favore del comprensorio montano. Una forte progettualità può nascere infine dal diffondersi della consapevolezza della necessità di trasformare gli attrattori e le risorse in prodotti ben percepibili, anche avviando, a cominciare dalle aree turisticamente mature, processi di certificazione di qualità che possono avere positive ricadute sia sull'offerta sia sull'immagine/attrattività del territorio.

Energia

La promozione dell'utilizzo di fonti rinnovabili è di impor-

tanza strategica per la Regione: infatti, dalla produzione di energia “pulita” derivano benefici quali il risparmio di combustibili fossili, la riduzione delle emissioni inquinanti, la minore vulnerabilità del sistema energetico anche rispetto a crisi di origine esterna e una migliore distribuzione dell’energia. Di conseguenza, occorre prevedere degli strumenti pubblici di incentivazione della produzione di energia da fonti rinnovabili e di uso razionale dell’energia affinché le risorse finanziarie disponibili siano allocate in misura ottimale.

Dal lato della domanda di energia, invece, occorre favorire l’evoluzione dei consorzi di acquisto nell’industria e incentivare il contenimento dei consumi in edilizia.

Le politiche di organizzazione e di innovazione istituzionale

Le nuove forme di governance

La Regione nei prossimi anni proseguirà il proprio impegno sulla strada dell’attuazione dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza dando avvio ad un nuovo rilevante processo di conferimento di funzioni amministrative agli Enti Locali, secondo quanto previsto dall’art. 118 della Costituzione e dall’articolo 7 della Legge 5 giugno 2003, n. 131. In detta nuova fase di attuazione del federalismo amministrativo, la Regione dovrà

manifestare la più ampia disponibilità al colloquio e al confronto con le Amministrazioni dello Stato, al fine di pervenire ad una corretta individuazione delle risorse umane, strumentali e finanziarie che dovranno essere trasferite.

L’aumento della partecipazione e della conoscenza

Tra gli obiettivi strategici della Regione Veneto vi è quello di realizzare una più incisiva e attenta partecipazione delle organizzazioni economiche, sociali e ambientali e dei cittadini veneti all’elaborazione delle politiche. Tale metodo si avvale:

- della concertazione;
- della diffusione delle informazioni.

Miglioramento dell’efficienza della macchina regionale

Le strategie della Regione per il prossimo futuro sono orientate a:

- migliorare ulteriormente l’organizzazione interna, perfezionando il progetto di evoluzione già avviato (attraverso un adeguato presidio e la corretta applicazione delle innovazioni gestionali introdotte);
- ridefinire le relazioni con le autonomie locali, alla luce dei nuovi profili di complessità che emergeranno a seguito del decentramento delle funzioni.

Le politiche dell'Unione europea nel periodo 2007-2013 e il loro impatto sul territorio del Veneto

Premessa

L'orizzonte temporale del PTRC non si limita ai tempi propri della programmazione europea e, in ogni caso, si tratta di un documento che incide sui mutamenti strutturali e di lungo periodo dello spazio regionale. Ma le politiche comunitarie hanno grande peso proprio nel definire tali orientamenti ed è necessario confrontarsi con esse e cogliere le opportunità che offrono. Assumono rilievo, pertanto, le politiche comunitarie messe in atto dagli strumenti finanziari per il periodo di programmazione comunitaria 2007-2013; con esse si dovrà supportare il raccordo tra la dimensione territoriale delle politiche comunitarie e la gestione del territorio.

La contestualizzazione degli strumenti finanziari comunitari per il periodo 2007-2013 nel PTRC nel potrà, pertanto, rappresentare una guida per quei soggetti che sul territorio sono a diverso titolo interessati dalla programmazione e/o attuazione degli interventi cofinanziati dall'Unione europea, con particolare riferimento a:

- la stessa Amministrazione regionale, che effettua la propria funzione di programmazione sulla base di un insieme di regole chiare nella classificazione e gestione del territorio;
- gli enti locali che, oltre a recepire tali indirizzi di gestione nei propri strumenti urbanistici, potranno anche individuare le opportunità e le tipologie di attività che possono essere efficacemente implementate nei propri bacini di competenza, e le modalità con le quali tali attività possono essere esercitate;
- il sistema socio-economico locale che, grazie al volano di attività determinato dalla distribuzione sul territorio delle risorse comunitarie, sarà stimolato all'attuazione di iniziative di sviluppo sostenibile.

La programmazione 2007/13 nel Veneto

Con riferimento alla dimensione territoriale, nel periodo di programmazione 2007-2013, il territorio del Veneto è interessato a 14 programmi principali, facenti capo alle Rubriche 1 e 2 del bilancio comunitario:

- Rubrica 1 - crescita sostenibile

sottorubrica 1a - competitività

sottorubrica 1b - coesione

- Rubrica 2 - risorse naturali

La capacità di ciascuno dei programmi di incidere sul territorio del Veneto dipende sostanzialmente da due fattori:

- esistenza di vincoli di territorialità nel programma (es. i programmi transfrontalieri dell'Ob. "Cooperazione territoriale europea");
- natura intrinseca del programma, che privilegia alcune aree, pur essendo applicabili sull'intero territorio del Veneto.

Mentre nel primo caso l'impatto territoriale di un programma dipende dal fatto che gli interventi, per essere considerati ammissibili, devono essere realizzati nei territori individuati dal programma stesso, nel secondo caso il programma conterrà criteri di preferenza verso un territorio rispetto ad un'altro, pur non dettando vincoli di obbligatorietà.

Le risorse disponibili per il Veneto, nell'ambito di ciascuno dei su citati programmi sono in alcuni casi predefinite a livello di singolo programma (ad es. i Programmi Operativi Regionali dell'Ob. Competitività ed i Programmi Operativi transfrontalieri dell'Ob. Cooperazione territoriale europea), mentre in altri la disponibilità dipenderà dalla capacità degli attori sul territorio di proporre progettualità (es. i Programmi transnazionali dell'Ob. Cooperazione territoriale europea ed il Programma Life +).

Rubrica 1: crescita sostenibile – sottorubrica 1° competitività

Sviluppo sostenibile dei trasporti, energia e reti dell'Unione europea

Programma "trasporti ed energia"

La politica dei trasporti punta a una mobilità sostenibile che sappia conciliare la competitività dell'Europa e il benessere dei cittadini, garantendo una maggiore sicurezza, protezione e più diritti. La politica in questo settore è una componente fondamentale della strategia di Lisbona e contribuisce alla coesione sociale e territoriale dell'Unione europea.

La politica energetica ha avuto un impulso negli anni '90 con la creazione di un vero mercato interno dell'elettricità e del gas, con la promozione di nuove fonti energetiche e un approccio più coordinato alla sicurezza dell'approvvigionamento.

Avranno una rilevanza diretta per il Veneto:

- l'Asse ferroviario Berlino-Palermo che rientra nel Corridoio I;
- l'Asse ferroviario Lione- frontiera ucraina che rientra nel Corridoio V;
- l'Autostrada del mare dell'Europa sud-orientale che collega il mare Adriatico al mar Ionio e al Mediterraneo orientale per includere Cipro.

Questi interventi sono decisi a livello comunitario,

secondo un approccio "dall'alto" (top down); la partecipazione finanziaria totale della Comunità non può superare il 10 % del costo totale dell'investimento.

Programma Marco Polo II

Il Programma Marco Polo II è volto a ridurre la congestione stradale, a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto e a potenziare il trasporto intermodale, contribuendo in tal modo ad un sistema di trasporti efficace e sostenibile, che dia valore aggiunto all'Unione europea, senza conseguenze negative per la coesione economica, sociale o territoriale. Il programma ha durata dal 1°

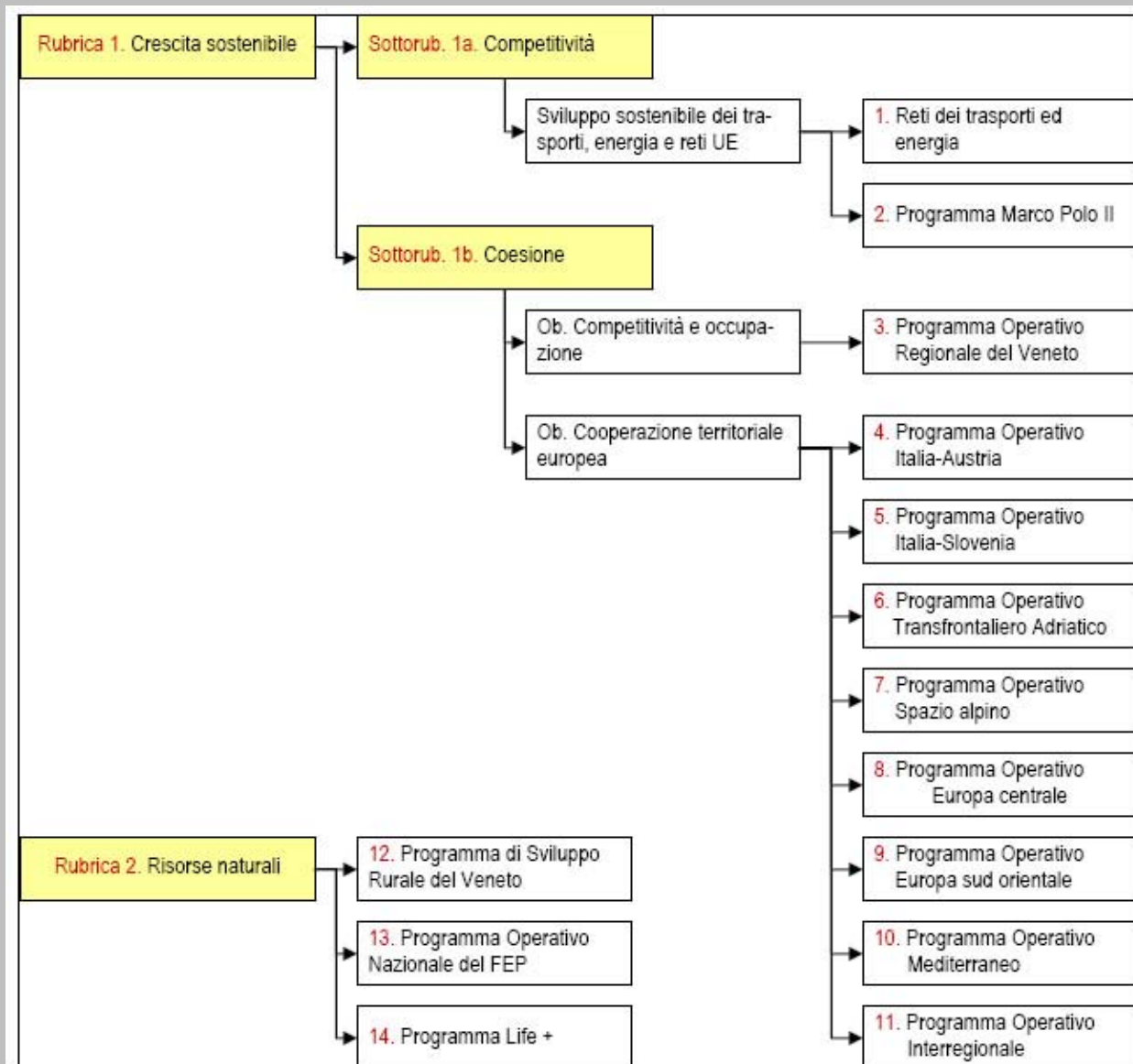


Fig. 1 I 14 programmi di maggior impatto per il territorio del Veneto nel periodo di programmazione 2007-2013.

gennaio 2007 al 31 dicembre 2013 e la sua finalità è il trasferimento, entro la fine del programma, di una parte sostanziale del previsto aumento aggregato annuo del traffico merci internazionale su strada, misurato in tonnellate/chilometro, verso il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto ferroviario e per vie d'acqua interne o verso una combinazione di modi di trasporto in cui i percorsi stradali sono i più brevi possibili. Il Programma finanzia progetti innovativi sull'intermodalità e la logistica, presentati da consorzi composti da due o più imprese, stabilite in almeno due diversi Stati relativi a:

- azioni catalizzatrici, volte a superare barriere strutturali nel trasporto merci, con specifico riferimento a quelle volte a migliorare le sinergie nel settore ferroviario
- azioni per le autostrade del mare
- azioni di trasferimento fra modi
- azioni per la riduzione del traffico
- azioni comuni di apprendimento

Rubrica 1: crescita sostenibile – sottorubrica 1b - coesione

Per questa rubrica il territorio regionale è interessato da due dei tre obiettivi dei Fondi strutturali comunitari:

- **obiettivo "Competitività regionale e occupazione"**

- **obiettivo "Cooperazione territoriale europea"**.

Le priorità tematiche dell'obiettivo "competitività regionale e occupazione" ed anche, in linea di massima, dell'obiettivo "cooperazione territoriale europea" sono:

- innovazione ed economia della conoscenza, ivi compreso con la creazione e il rafforzamento di efficaci sistemi economici regionali dell'innovazione, di relazioni sistemiche tra i settori pubblico e privato, le università e i centri tecnologici, che tengano conto delle esigenze locali;
- ambiente e prevenzione dei rischi;
- accessibilità ai servizi di trasporto e di telecomunicazioni di interesse economico generale.

Accanto a tali priorità tematiche, le Regioni possono scegliere di trattare nei programmi operativi determinati aspetti territoriali. Le priorità territoriali proposte a livello comunitario sia per la politica di coesione che per quella dello sviluppo rurale e della pesca, che qui si presentano in maniera integrata (nello spirito dei nuovi regolamenti comunitari), sono quattro:

- lo sviluppo urbano sostenibile, da perseguire mediante strategie partecipative, integrate e sostenibili per far fronte all'elevata concentrazione di problemi economici, ambientali e sociali che colpiscono le aree urbane;
- il rinnovamento delle zone rurali tramite la diversificazione economica e in connessione con la politica agricola comune, in particolare con i programmi regionali di sviluppo rurale;
- il rinnovamento delle zone dipendenti dalla pesca, selezionate a livello nazionale in base a parametri comunitari ben specifici nell'ambito delle quali il Fondo Europeo per la Pesca (FEP) sosterrà imprese, enti locali e gruppi di partenariato pubblico/privato;
- le zone caratterizzate da svantaggi geografici o naturali che aggravano i problemi dello sviluppo, ed in particolare per quel che riguarda il Veneto, le zone



Fig. 2 Assi prioritari e progetti del "Trans-european transport network TEN-T".
Fonte: Commissione Europea.

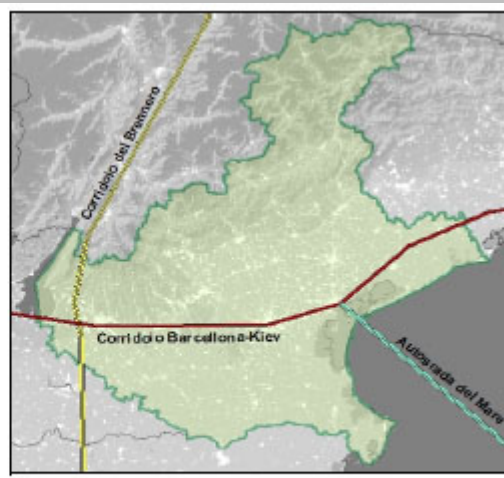


Fig. 3 Assi prioritari e progetti del "Trans-european transport network TEN-T" in Veneto.

di montagna.

Obiettivo “Competitività regionale e occupazione”

L'obiettivo “Competitività regionale e occupazione” punta, al di fuori delle regioni in ritardo di sviluppo incluse nell'obiettivo “Convergenza”¹, a rafforzare la competitività e l'attrattività delle regioni e l'occupazione, anticipando i cambiamenti economici e sociali, inclusi quelli connessi all'apertura degli scambi, mediante l'incremento e il miglioramento della qualità degli investimenti nel capitale umano, l'innovazione e la promozione della società della conoscenza, l'imprenditorialità, la tutela e il miglioramento dell'ambiente e il miglioramento dell'accessibilità, dell'adattabilità dei lavoratori e delle imprese e lo sviluppo di mercati del lavoro inclusivi.

In particolare, a differenza del precedente obiettivo 2 che si proponeva, nel periodo di programmazione 2000-2006, di “favorire la riconversione economica e sociale delle zone con difficoltà strutturali” e si basava su un' artificiosa microzonizzazione del territorio regionale, il nuovo obiettivo “Competitività regionale e occupazione” interessa l'intero territorio regionale.

In ogni caso, nell'ambito delle singole linee di intervento del POR, vi è una specificità territoriale in quanto sono finanziate iniziative che interessano specifici ambiti del territorio del Veneto, con specifico riferimento alle seguenti tipologie di iniziativa:

- la tutela e la valorizzazione delle aree della Rete Natura 2000;
- gli interventi di tutela ambientale e di prevenzione del rischio riguardanti le aste dei fiumi e le aree costiere;
- gli interventi di valorizzazione e di promozione delle aree protette;
- gli interventi riguardanti il potenziamento delle reti di trasporto e delle infrastrutture di collegamento per la multimodalità;
- gli interventi riguardanti i cluster (distretti) produttivi e di innovazione.

Il conseguimento dell'Ob. “Competitività” è attuato mediante la partecipazione del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e del Fondo Sociale Europeo (FSE) ai Programmi Operativi messi a punto dagli Stati membri e dalle regioni.

Per quanto riguarda il Veneto, il POR-FESR risulta articolato in 6 assi prioritari, 12 linee di intervento e 32 azioni, nell'ambito delle quali saranno finanziati gli interventi che contribuiranno al raggiungimento degli obiettivi previsti dal Programma.

Obiettivo “Cooperazione territoriale europea”

Gli ambiti di interesse dell'obiettivo “Cooperazione territoriale europea” sono differenziati:

- Cooperazione transfrontaliera: risolvere problemi locali con un approccio integrato tra frontiere;
- Cooperazione transnazionale: progetti concreti per delle macro-aree di cooperazione;

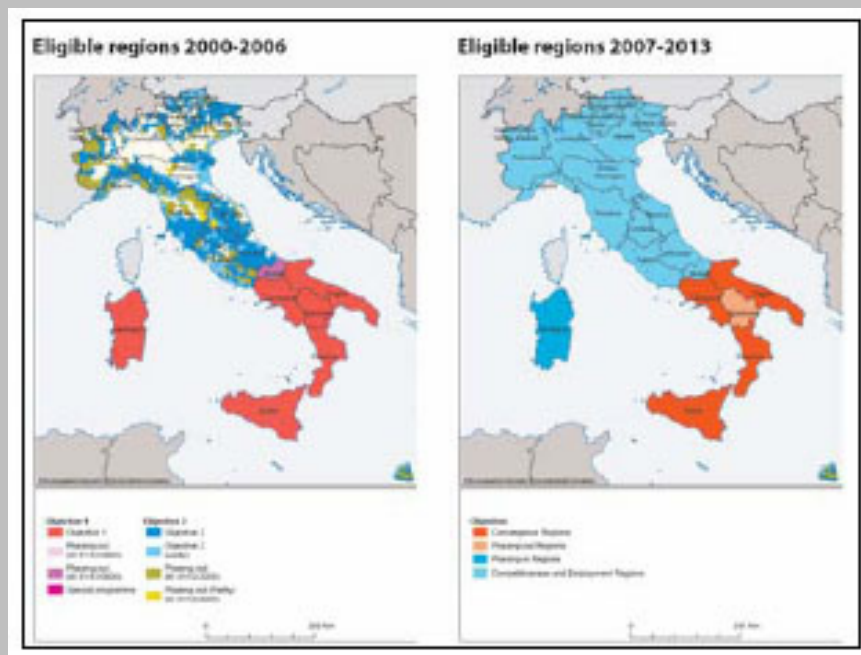


Fig. 1 Aree eleggibili dell'Ob. 2 (2000-2006) e dell'Ob. Competitività (2007-2013) in Italia. Fonte: Commissione Europea

- Cooperazione interregionale e reti: cambi di esperienze.

I singoli Programmi Operativi (PO) dell'Ob. Cooperazione presentano pertanto una specializzazione territoriale definita a livello di aree NUTS III (province) per i programmi di cooperazione transfrontaliera. I Programmi Operativi di cooperazione transnazionale ed interregionale interessano invece l'intero territorio del Veneto², pur presentando alcune linee di intervento caratterizzate da una specificità territoriale determinata dalla tipologia degli interventi.

Le linee di intervento dei PO dell'Ob. Cooperazione Territoriale Europea che interessano il Veneto sono organizzate secondo cinque ambiti di intervento omogenei: Ricerca, Innovazione, e Sistema Economico, Ambiente e Territorio; Turismo e Cultura; Trasporti, Accessibilità e Società dell'Informazione e Risorse Umane, Lavoro e Sanità

I PO dell'Ob. Cooperazione sono finanziati dal FESR per la parte degli interventi realizzata nel territorio degli Stati membri³, e sono caratterizzati dalla partecipazione dei fondi previsti dagli strumenti comunitari di assistenza alla preadesione⁴ e di vicinato⁵ rispettivamente nel caso di partecipazione al PO di Stati che godono dello status di preadesione o di Stati esterni al confine dell'Unione.

Rubrica 2: risorse naturali

La rubrica 2 è uno strumento finanziario di attuazione delle politiche di preservazione e gestione delle risorse naturali, suddivise in 4 ambiti principali:

- Competitività dell'Agricoltura Europea (finanziato dal Fondo Europeo Agricolo di Garanzia - FEAGA);
- Sviluppo Rurale (finanziato dal Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale - FEASR);
- Gestione Sostenibile delle Risorse della Pesca (finanziato dal Fondo Europeo per la Pesca - FEP);
- Tutela dell'ambiente (finanziato dallo strumento finanziario per l'ambiente - Life+).

Il programma di sviluppo Rurale

È uno strumento operativo che definisce in particolare:

- L'impostazione strategica per lo Sviluppo Rurale;
- Le modalità di intervento del FEASR negli Stati membri;
- Gli assi e le misure per il sostegno allo Sviluppo Rurale;
- La ripartizione delle risorse all'interno di ciascuna misura e di ciascun asse.

Il PSR del Veneto è strutturato in quattro assi prioritari:

Asse 1: Miglioramento della competitività del settore agricolo e forestale

Asse 2: Miglioramento dell'ambiente e dello spazio rurale

Asse 3: Qualità della vita nelle zone rurali e diversificazione dell'economia

Asse 4: Attuazione dell'approccio Leader

I primi tre sono assi tematici, mentre il quarto è un asse metodologico di tipo bottom up (l'approccio Leader). Relativamente ai primi tre assi, possono essere attivate più misure dello stesso asse o di assi diversi, attraverso una metodologia sinergica per azioni integrate di tre tipi: Progetti Integrati Aziendali, Progetti Integrati di Filiera e Progetti Integrati d'Area. Il quarto asse, viene attuato sul territorio dai Gruppi di Azione Locale (GAL) e prevede la realizzazione di progetti di cooperazione e la creazione di reti di partenariati locali. La definizione dei territori rurali "ben definiti ed omogenei", nei quali si può attuare un GAL, deve tenere conto delle indicazioni fornite a livello di zonizzazione comunitaria, nazionale e regionale.

I Programmi regionali di Sviluppo Rurale, cofinanziati dal nuovo Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale (FEASR), dovranno individuare interventi mirati a seconda delle differenziazioni interne al territorio rurale, suddiviso, a livello nazionale, in quattro grandi categorie:

- A. poli urbani;
 - B. aree rurali ad agricoltura intensiva specializzata;
 - C. aree rurali intermedie;
 - D. aree rurali con problemi complessivi di sviluppo.
- Il Programma di Sviluppo Rurale per il Veneto (2007-2013) propone la seguente "zonizzazione" attorno alla quale articolare e modulare i diversi interventi cofinanziati dal FEASR:

Il Fondo Europeo per la pesca

Il settore della pesca rappresenta un'attività economica molto importante per l'Unione europea, soprattutto per il suo ruolo di fonte d'occupazione in zone prive di alternative consistenti: in molte aree litorali periferiche delle coste europee la pesca può essere considerata la base di tutte le attività economiche. Il settore, inoltre, fornisce prodotti ittici all'intero mercato europeo, uno dei più grandi al mondo.

La Politica Comune della Pesca (PCP)⁶ è lo strumento adottato a livello comunitario in materia di gestione dei settori della pesca e dell'acquacoltura e agisce in quattro diversi ambiti di intervento:

- La gestione e la conservazione sostenibile delle

I PO dell'Ob. Cooperazione che interessano direttamente il Veneto sono tre transfrontalieri, quattro transnazionali ed il PO interregionale, e le rispettive aree di riferimento sono di seguito indicate.

4) Programma Operativo transfrontaliero Italia-Austria



Fig. 2 Aree eleggibili del PO transfrontaliero Italia-Austria. Fonte: PO Italia-Austria.

5) Programma Operativo transfrontaliero Italia-Slovenia



Fig. 3 Aree eleggibili del PO transfrontaliero Italia-Slovenia. Fonte: PO Italia-Slovenia.

6) Programma Operativo transfrontaliero Adriatico



Fig. 4 Aree eleggibili del PO Transfrontaliero IPA-Adriatico. Fonte: PO Transfrontaliero IPA-Adriatico.

7) Programma Operativo transnazionale Spazio Alpino



Fig. 5 Aree eleggibili del PO transnazionale Spazio Alpino. Fonte: PO transnazionale Spazio Alpino.

8) Programma Operativo transnazionale Spazio Europeo Centrale



Fig. 6 Aree eleggibili del PO transnazionale Spazio Europeo Centrale. Fonte: PO transnazionale Spazio Europeo Centrale.

9) Programma Operativo transnazionale Spazio Europeo Sud Orientale



Fig. 7 Aree eleggibili del PO transnazionale Sud-est Europa. Fonte: PO transnazionale Sud-est Europa.

10) Programma Operativo transnazionale Mediterraneo



Fig. 8 Aree eleggibili del PO transnazionale Mediterraneo. Fonte: PO transnazionale Mediterraneo.

11) Programma Operativo Interregionale



Fig. 9 Aree eleggibili del PO Interregionale. Fonte: PO Interregionale.

risorse alieutiche;

- L'organizzazione dei mercati nei settori della pesca e dell'acquacoltura;
- La politica strutturale;
- Le relazioni con i paesi terzi.

A livello attuativo, oltre ad uno strumento di finanziamento (Reg. (CE) n. 861/2006) dedicato alle amministrazioni centrali degli Stati Membri per le attività di controllo, di raccolta dati e di relazioni internazionali, la PCP è sostenuta da uno specifico Fondo Europeo per la Pesca (FEP) (Reg. (CE) n. 1198/2006).

Il FEP è articolato in cinque assi prioritari e viene applicato a livello dei singoli Stati membri attraverso la predisposizione di Piani Strategici Nazionali e Piani Operativi Nazionali. Assume particolare rilevanza territoriale l'asse prioritario 4 "Sviluppo sostenibile delle zone di pesca" del FEP, per il quale è previsto che ciascuno Stato membro individui le zone che possono beneficiare dei finanziamenti previsti dall'asse. Nell'ambito di tali zone, il Fondo Europeo per la Pesca sosterrà la realizzazione di un programma integrato di interventi finalizzati a diverse azioni, come:

- Ristrutturazione e ri-orientamento delle attività economiche, rafforzando la competitività dell'area;
- Diversificazione delle attività mediante la promozione della pluriattività dei pescatori;
- Sostegno alle infrastrutture, ai servizi per la piccola pesca ed al turismo a favore delle piccole comunità che vivono di pesca;
- Tutela dell'ambiente naturale marino e costiero;
- Sviluppo delle località costiere che basano la propria economia nel settore della pesca;
- Conservazione e miglioramento del patrimonio naturale ed architettonico;
- Promozione della cooperazione interregionale e transnazionale.

Il Fondo Europeo per l'ambiente (Life+)

La tutela dell'ambiente è uno dei quattro obiettivi strategici relativi alla Preservazione e gestione delle risorse naturali. Il programma Life+ è il nuovo Strumento Finanziario per l'Ambiente, che sostituirà i precedenti programmi Life, Sviluppo Urbano sostenibile e Promozione delle ONG che operano in campo ambientale. Life + favorirà anche l'attuazione del VI Programma Comunitario d'azione in materia ambientale.

I progetti finanziati da Life+ dovranno essere volti alla formulazione, all'aggiornamento ed alla comunicazione della politica e delle normative comunitarie in materia di ambiente. Il Programma prevede, in

particolare, tre componenti:

- Natura e Biodiversità;
- Politica ambientale e Governance;
- Informazione e Comunicazione.

Alla componente "Natura e Biodiversità" è riservata una quota pari almeno al 50% del budget dedicato ai progetti (secondo l'accordo recentemente raggiunto tra il Parlamento Europeo e il Consiglio dell'Unione).

I progetti che potranno essere cofinanziati da Life+ per tale componente sono:

- Gestione del sito e delle specie e pianificazione del sito, incluso il miglioramento della coerenza ecologica della rete "Natura 2000";
- Monitoraggio dello stato di conservazione, compresa la definizione di procedure e la creazione di strutture per detto monitoraggio;
- Sviluppo ed attuazione di piani d'azione per la conservazione delle specie e degli habitat;
- Estensione della rete "Natura 2000" alle aree marine;
- Acquisto di terreni.

¹ Dall'1 gennaio 2007 al 31 dicembre 2013 sono classificate nell'Obiettivo "Convergenza" le regioni italiane Calabria, Campania, Puglia e Sicilia, nonché, a titolo transitorio, Basilicata. Cfr. Decisione della Commissione 2006/595/CE del 4 agosto 2006 che fissa l'elenco delle regioni ammesse a beneficiare del finanziamento dei Fondi strutturali nell'ambito dell'obiettivo «Convergenza» per il periodo 2007-2013, L 243 del 6.9.2006, p. 44.

²La Regione Veneto partecipa alle politiche e ai programmi di tutte e quattro zone di cooperazione cui è interessata l'Italia: Area Alpina, Europa Centro Orientale, Mediterraneo, Europa Sud Orientale. Cfr. Decisione della Commissione 2006/769/CE del 31 ottobre 2006 che stabilisce l'elenco delle regioni e delle zone ammissibili ad un finanziamento del Fondo europeo di sviluppo regionale nel quadro degli aspetti transfrontalieri e transnazionali dell'obiettivo «cooperazione territoriale europea» per il periodo 2007-2013, in GU UE L 312 del 11.11.2006, p. 47.

³ In casi debitamente giustificati, il FESR può finanziare le spese sostenute per l'esecuzione di operazioni o parti di operazioni fuori dall'area di intervento del PO, fino al 20% del contributo al PO se in aree adiacenti e/o esterne facenti parte dell'Unione, e fino al 10% del contributo al PO se in paesi non appartenenti all'Unione europea. Cfr. all'art. 21 del regolamento (CE) 1080/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 5 luglio 2006 relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale.

⁴ Cfr. allo strumento di assistenza alla preadesione (IPA) di cui al regolamento (CE) 1085/2006 del Consiglio del 17 luglio 2006.

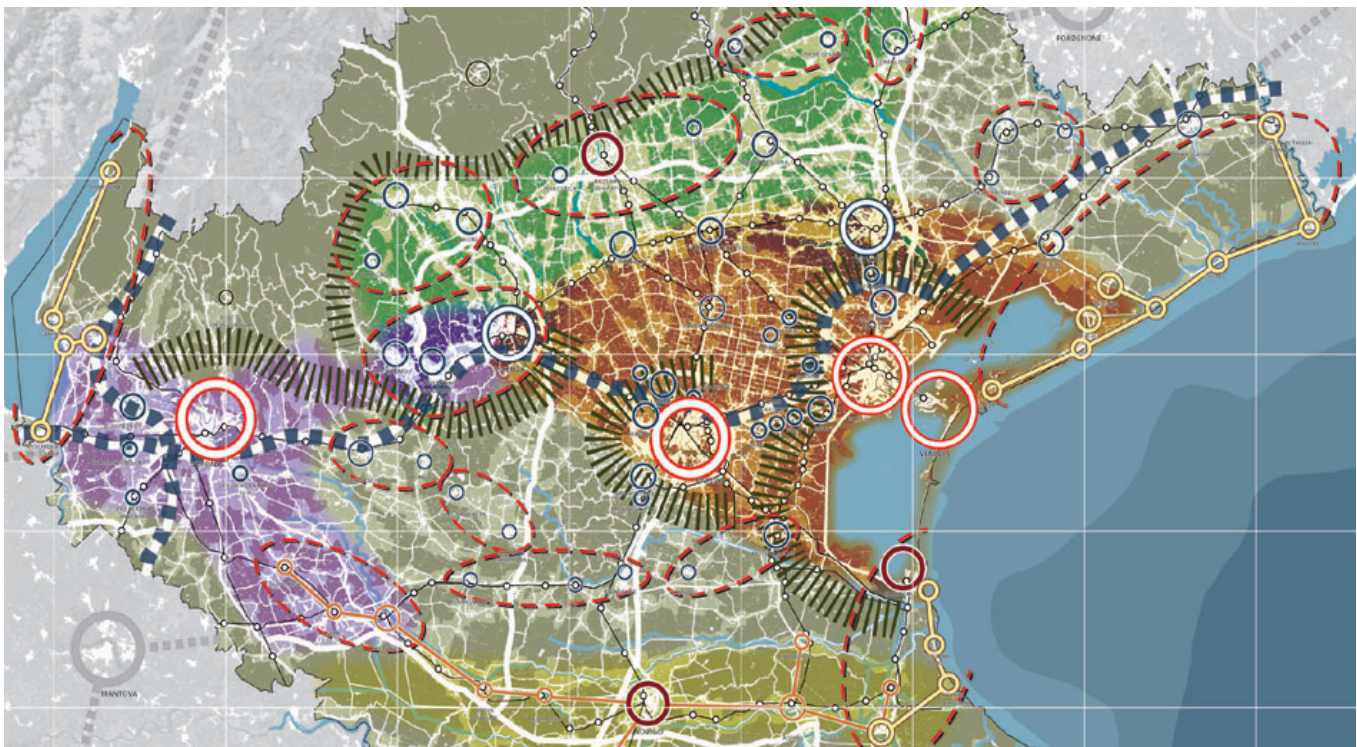
⁵ Cfr. allo strumento europeo di vicinato e partenariato (ENPI) di cui al regolamento (CE) 1638/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 ottobre 2006.

⁶ Sancita dal Regolamento (CE) n. 2371/2002





Obiettivi, contenuti e strumenti



La forma del piano

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 garanzie e opportunità a territori emarginati o che presentano rischi di nuova esclusione, e 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.

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 collaborazione, anzi la copianificazione, con le Soprintendenze ai Beni Architettonici e per il Paesaggio, specificatamente per quanto previsto dal codice dei Beni Culturali, nonché con le amministrazioni Provinciali assume un ruolo strategico, non solo per coordinare le reciproche attività, ma anche per definire il ruolo delle diverse istituzioni e sviluppare un comune linguaggio disciplinare.

In tale prospettiva spetta al PTRC definire 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.

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 non può non attingere, in termini di condivisione, confronto e implementazione di strategie, ai contenuti espressi dalle politiche nazionali ed europee. Va evidenziato che lo Schema di Sviluppo Spaziale Europeo

(SSSE) riconosce le Regioni come soggetti promotori dei processi di sviluppo e come fondamentale cerniera per un'interlocazione 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.

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

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

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

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



I contenuti del PTRC

Paesaggio

La valenza paesaggistica attribuita al PTRC contribuisce ad esplicitare lo stretto legame esistente tra paesaggio e territorio, e fa comprendere come sia oggi impensabile scindere la pianificazione territoriale da quella paesaggistica.

Il nuovo PTRC si pone il problema di come inserire ciò che serve alla modernità in un contesto complesso, di volta in volta centro storico, campagna o montagna, rispettandone i valori identitari, storici ed ambientali. In questo senso, l'efficacia del Piano dipenderà dalla sua capacità di interpretare le necessità e i fenomeni del presente, siano essi capannoni, aree industriali o centri commerciali, quali elementi strutturali e non accidentali.

In termini di politiche, si tratta di limitare il ricorso a strumenti regolativi con finalità prevalentemente vincolistiche, elaborando invece politiche attive. Infatti, accanto alla salvaguardia dei paesaggi compromessi, è necessario costruire o rigenerare i paesaggi della quotidianità (la casa, la fabbrica, le infrastrutture, il centro commerciale), quelli dell'abbandono (la montagna marginale, gli spazi rurali, i centri storici) e del degrado (le aree produttive dismesse), con particolare attenzione alla loro funzionalità e alla qualità estetico-architettonica.

Città

Fino ad ora, città e territorio sono parsi animati da un certo antagonismo, non dialoganti su obiettivi di organizzazione di medio periodo ma ciascuno alla ricerca di un solitario equilibrio. Tale situazione non è di difficile comprensione se pensiamo alla storia del territorio e delle città venete.

Negli ultimi decenni, infatti, il quadro urbano si è andato progressivamente deteriorando, appesantito dalla crisi della mobilità e contemporaneamente svuotato dalle attività produttive e residenziali. Non meno rilevanti sono stati i cambiamenti interni alla città densa, con l'abbandono di aree industriali, il depotenziamento delle località intraurbane minori ed i ritardi nell'ammodernamento del patrimonio edilizio. E' chiaro come questa situazione non sia vantaggiosa né per la città, né per il territorio, visto che l'assenza di strategie comuni implica l'incertezza nei progetti e negli investimenti.

In questo contesto, le politiche pubbliche coordinate possiedono un grande effetto moltiplicatore e il PTRC si propone come cornice per l'elaborazione di interventi di ricapitalizzazione delle città, riqualificazione ed ampliamento della loro offerta, rinnovamento della loro organizzazione ed attrazione di risorse.

La sfida per il futuro è, ancora e sempre, in grandissima parte riconducibile alle città, né può essere elusa. Il nuovo orizzonte metropolitano veneto per la competizione in Italia, in Europa e nel mondo emerge dalle dinamiche sociali, economiche e territoriali che investono soprattutto Venezia, Padova e Verona. Quindi, tra gli obiettivi di fondo del PTRC esiste quello di delineare percorsi coerenti con le specificità dei territori che ospitano le grandi città metropolitane, ideare una strategia di rafforzamento dell'armatura urbana regionale, migliorare la qualità ambientale del territorio per attirare capitale umano dall'esterno e trattenere quello esistente e rafforzare il sistema infrastrutturale.

Montagna

Da sempre la montagna è stata considerata un territorio diverso, non solo per motivi legati alla sua morfologia fisica ma anche per una certa specificità culturale creata nel corso del tempo. E' importante ricordare come fin da fine Ottocento l'industrializzazione e l'urbanizzazione abbiano progressivamente messo in crisi la montagna ed in effetti, marginalità, declino demografico e abbandono caratterizzano la montagna anche oggi. Ma non va dimenticata l'esistenza di zone più dinamiche che hanno saputo elaborare un proprio specifico modello di sviluppo.

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 per la sua tutela e manutenzione. Quindi, il riconoscimento dello straordinario valore ambientale e culturale della montagna. Infine, la necessità di coinvolgere le amministrazioni e gli abitanti della montagna nella gestione sostenibile del proprio territorio, nella promozione di un turismo rispettoso della natura e tradizioni locali e nella definizione di una strategia di sviluppo equilibrato ed integrato.

Seguendo questi principi di fondo, il PTRC prevede

delle azioni specifiche per le zone montane, come interventi per disincentivare l'abbandono delle aree coltivate, controllare l'avanzamento spontaneo del bosco e premiare il recupero edilizio e paesaggistico di qualità, misure per salvaguardare la biodiversità, prevenire i rischi naturali e incoraggiare l'autosostenibilità energetica delle vallate, politiche per gestire la fornitura di acqua ed energia sulla base di un principio di ampia collaborazione a scala regionale. In relazione alla mobilità, il PTRC si propone di potenziare le connessioni con la pianura e di migliorare i collegamenti con le valli e le altre zone montane. Per quanto riguarda lo sviluppo economico, si valorizzano le iniziative economiche di vallata, particolarmente quelle legate a produzioni tipiche o innovative.

Uso del suolo

Per quanto riguarda l'uso del suolo, il Piano mira a gestire il processo di urbanizzazione attraverso misure specifiche per proteggere gli spazi aperti, la buona terra e la matrice agricola del territorio, interventi di tutela per gli spazi montani e collinari, azioni volte alla salvaguardia dei varchi liberi da edificazione ed un'estesa opera di riordino territoriale e di insediamento sostenibile.

Biodiversità

In relazione alla biodiversità, il Piano sostiene la tutela e l'accrescimento della diversità biologica, attraverso misure specifiche per potenziare il contributo delle attività agricole alla biodiversità, tutelare i prati, pascoli e praterie esistenti ed individuare le aree urbanorurali di cui valorizzare le caratteristiche di multifunzionalità.

Energia e altre risorse naturali

L'energia, le risorse e l'ambiente sono importantissime direttrici del Piano che mira a razionalizzare e

migliorare l'uso delle risorse, anche per contrastare il cambiamento climatico. Gli interventi proposti comprendono l'uso di risorse rinnovabili per la produzione di energia, il risparmio e la conservazione dell'acqua, la riduzione degli inquinamenti di suolo, aria e acqua ed il riordino dei principali corridoi energetici.

Mobilità

Con riferimento alla mobilità, è necessario governare il rapporto tra le infrastrutture e il sistema insediativo, cogliendo l'opportunità di razionalizzare il territorio urbanizzato sulla base della presenza dei corridoi plurimodali, del Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale (SFMR) e dell'asse viario della Pedemontana.

Sviluppo economico

Per quanto riguarda lo sviluppo economico, il Piano tende ad aumentarne la portata e la competitività. Gli interventi proposti includono la valorizzazione dei parchi polifunzionali e commerciali di rango regionale e l'invenzione di nuovi nodi di servizio in grado di affiancare le imprese nelle loro attività produttive. Si vuole poi valorizzare e tutelare i diversi turismi, ridefinendo il legame tra ospitalità ed armatura culturale e ambientale del territorio.

Crescita socio-culturale:

Per quanto riguarda la crescita sociale e culturale, il Piano delinea possibili scenari per disegnare il Terzo Veneto. Nelle piattaforme di Treviso e Vicenza si individuano due specializzazioni di eccellenza, la prima legata a metodi lenti di fruizione del territorio attraverso l'acqua, la natura e il gusto, la seconda legata alla creazione di luoghi dei giovani e dell'armonia. Si individuano inoltre gli interventi strutturali della nuova organizzazione spaziale regionale e le misure volte a potenziare i percorsi ciclopedonali.

Gli elaborati del piano

Relazione illustrativa con i “Fondamenti del Buon Governo”

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

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

- 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)

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

- area di produzione idrica diffusa di importanza regionale;
- fascia delle risorgive;
- lago;
- corso d’acqua significativo;
- idrografia;
- dorsale principali del modello strutturale degli ac-

quedotti;

- 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)

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

- area nucleo;
- parco;
- corridoio ecologico;
- grotta;
- “tegnue” habitat marini su affioramenti rocciosi; descrivendo inoltre la “diversità dello spazio agrario” riporta quali elementi territoriali di riferimento:
- 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)

Nella "Tavola 03 Energia e Ambiente" 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)

Nella "Tavola 04 Mobilità" viene riportato 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 ambien-

tale, per creare percorsi sicuri da destinare a tale forma di mobilità e permettere una visita sostenibile e poco impattante del territorio.

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

Sviluppo economico produttivo (rif. tav. 05a)

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

- 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 consortili, autorità ed enti gestori organizzati - che costituiscono la filiera delle eccellenze produttive con ricadute territoriali locali anche al fine di predisporre appositi progetti strategici

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

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

essere identificate con il territorio di ciascuna Provincia

Sviluppo economico turistico (rif. tav. 05b)

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

- 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;

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)

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

- 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 svi-

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

Montagna del Veneto (rif. tav. 07)

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

- 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)

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

- il sistema metropolitano regionale 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.

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

Viene descritta 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.

Sono n. 23 tavole in scala 1.50.000 con apposita legenda.

Tavola 10 - PTRC – Sistema degli obiettivi di progetto

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

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

Ambiti di paesaggio del Veneto - Atlante ricognitivo

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

Il rapporto ambientale

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

e una sezione apposita contenente lo studio di Valutazione di Incidenza, previsto ai sensi dell'articolo 5 del D.P.R. 357/97.

Il quadro conoscitivo (su supporto digitale)

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

studi sul consumo di suolo e sull'impronta ecologica della regione.

Le norme di attuazione del piano

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

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

La concertazione

La legge urbanistica regionale prevede che la Regione del Veneto, nella formazione del nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.), conformi la propria attività pianificatoria territoriale al metodo del confronto e della concertazione con gli enti pubblici territoriali, con le amministrazioni preposte alla cura degli interessi pubblici coinvolti, con le associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio e di interessi diffusi, con i gestori dei servizi pubblici e di uso pubblico, invitando tali soggetti a concorrere alla definizione degli obiettivi e delle scelte strategiche.

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

A tale scopo la Regione Veneto ha provveduto, con DGR 4515 del 28.12.07 e DGR 1056 del 6.05.08, a realizzare 11 incontri pubblici, articolati per ciascuno dei temi individuati in sintesi nella Tavola degli obiettivi del Documento Preliminare: uso del suolo; biodiversità; energia, risorse e ambiente; mobilità; sviluppo economico; crescita sociale e culturale. Tre incontri invece hanno riguardato i temi trasversali alle azioni di piano, interessanti la montagna, la città, il paesaggio, considerati come i focus strategici, da cui derivano gli scenari di sviluppo futuro del Terzo Veneto.

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

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

Le modalità di articolazione della concertazione,

definite con delibera, sono state esplicitate in forma scritta nell'invito indirizzato a tutti gli enti aventi diritto ai sensi della legge regionale 11/04 (allegato alla DGR 4515 del 28.12.2007) e pubblicizzate sulle pagine web del sito dedicato al PTRC dove è possibile consultare tutti i documenti relativi al processo di piano.

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

L'apporto partecipativo si è esplicitato nella forma orale, attraverso il confronto emerso nelle diverse sedi che hanno ospitato gli incontri tematici e nella forma scritta (email, posta, fax) con le osservazioni/contributi propositivi che sono pervenute alla Direzione.

Tali contributi, complessivamente in numero di 91, sono stati valutati attentamente e giudicati sulla base della loro incisività a interpretare e/o migliorare il disegno di piano e quindi tali da essere assunti o meno nella logica della sua impostazione.

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



La sostenibilità del piano

Rinnovare la sostenibilità per un nuovo modello Veneto

Quando, all'inizio degli anni Sessanta, il Veneto si scopriva come una regione che aveva avviato il passo definitivo verso l'economia industriale, non fu immediato né facile interpretare un processo tanto rapido quanto inedito. L'industria era comparsa in forme e localizzazioni diverse, anche rispetto alle altre manifestazioni venete consolidate, come Porto Marghera e l'Alto Vicentino.

In sintesi estrema, la campagna veneta centrale, quella della casa sparsa e del modello culturale "bianco", aveva prima affiancato e poi sostituito l'agricoltura con l'industria manifatturiera, mantenendone però localizzazione, impianti, connessioni territoriali, modelli culturali, relazioni sociali e di potere, stili di vita. Il processo dilagherà fino a permeare l'intero Veneto tra Pedemonte e Bassa Pianura, sconfinando un po' dovunque, fino alle aree estranee al sistema insediativi del podere e della sua tipica cultura, fino alla Val Belluna e il Cadore e perfino nella "rossa" Bassa Pianura della grande proprietà capitalistica, che aveva per decenni alimentato l'emigrazione verso il Triangolo del miracolo economico. A questa ondata di industrializzazione, una autentica "rivoluzione tranquilla", si è affiancato progressivamente un complementare processo di espulsione dell'industria dalle aree urbane riconvertitesi all'economia dei servizi. Nello stesso tempo il settore turistico completava il patchwork dei distretti industriali, adottandone le modalità territoriali, note ormai come "modello veneto".

La carta vincente di questa pacifica transizione all'economia industriale del Veneto è stata proprio l'attivazione del capitale territoriale, culturale e sociale ereditato dalla fase precedente, capitale attivato in chiave diversa, ma capace di ridurne i costi di produzione in modo determinante: grazie alla continuità nell'uso di abitazioni e fabbricati tecnici, alla disponibilità di suolo in un sistema territoriale già attrezzato, alle relazioni industriali gestite in chiave pre-moderna e affidate a rigorosi sistemi familiari e comunitari di controllo e

garanzia. Ma ancora, le reti stradali, energetiche, idriche erano già attive e, in principio, sufficienti a sostenere lo sforzo della prima accumulazione; una consolidata connessione diretta tra risparmio e investimento d'impresa si è travasata dall'agricoltura all'industria, sono rimasti attivi solidi modelli culturali di comportamento, capaci di dare fiducia e riconoscibilità reciproca a famiglie, imprese, istituzioni, enti pubblici, sistema del credito.

Oggi il capitale ereditato ha esaurito la sua funzione, minato in tutti i sensi proprio dallo sviluppo industriale che esso ha garantito; rappresenta più un impedimento che un fattore di propulsione. La insostenibilità del modello strutturatosi negli anni Sessanta, pur responsabile di uno splendido successo, è modificata dalla dispersione degli insediamenti che non ha prodotto, quasi ovunque, economie di agglomerazione; ma sente il peso anche della esiguità dell'eredità culturale tipica della grande impresa, della mobilità affannosa e capillare, insostenibile per la rete viaria solo parzialmente e faticosamente rammodernata, dello sviluppo rovesciato sulla qualità ambientale in tutti i suoi elementi, del ritardo con cui si cerca una franca adesione a modelli culturali e sociali capaci di far senza della solidarietà familistica. Un modello di sviluppo che – nella sua maturità – ha messo il Veneto in una fase di sospensione, facendolo oscillare tra la prosecuzione di vecchi schemi e una difficoltà a riconoscersi nelle nuove modalità produttive a più alta tecnologia, rivalutando il ruolo della ricerca e della sua connessione con la produzione, la dimensione europea e globale, ben battuta come mercato, non ancora assimilata da protagonisti.

Questa fase di transizione, che impone una ridefinizione degli scenari e delle regole dello sviluppo, è resa più chiara, ma anche più complessa, al tempo stesso dalla necessità di aderire ai canoni della sostenibilità, indicati ai sistemi locali dagli obiettivi di contenimento della crisi ambientale globale.

Lo sviluppo sostenibile non è una semplice questione di qualità ambientale, né di solo contenimento dell'uso di energie fossili: è un itinerario di trasformazione del rapporto tra le società locali e l'ecosistema alle sue varie scale, rapporto mediato da apparati culturali, sociali e demografici, economici e tecnologici. Se la qualità ambientale e le performance energetiche sono una utile unità di misura, le sue modalità devono ricomprendere questo sfaccettato insieme di elementi. Molti dei quali leggibili e regolabili proprio delineando le modalità di organizzazione del territorio.

I temi in evidenza sono numerosi. Un primo aspetto, spesso trascurato, è il necessario sostegno allo sviluppo da parte della popolazione regionale, come garante sia della produzione, che di una cospicua domanda inter-

na, ma anche come rinnovatrice delle dinamiche culturali e sociali. La nostra regione conosce da tempo un declino demografico, ora più che compensato dall'immigrazione, cui va ricondotta a sua volta, l'apparire di temi sociali ineludibili, nuovi e complessi.

Un secondo riguarda la qualità dell'aria che, per la densità delle emissioni e per la segregazione della circolazione atmosferica nella Grande Pianura, conosce nella nostra regione caratteri di gravità. La necessaria, più che auspicabile, riduzione delle emissioni imporrà una diversa ripartizione del trasporto persone tra settore privato e collettivo; ma il nucleo centrale del problema è costituito dalla necessità di correggere lo squilibrio presente a fronte dell'attuale dispersione dell'insediamento. Per altro verso va sottolineato il fatto che solo un'azione coordinata di tutte le regioni racchiuse dall'arco alpino e appenninico potrà dare qualche frutto, nel medio periodo.

Parimenti in evidenza la consistenza e la qualità delle acque di falda, sempre più condizionate dai processi di urbanizzazione che estendono la quota di suolo impermeabile, quota cresciuta in misura più che proporzionale rispetto alla edificazione. L'inibizione all'accesso in falda delle acque meteoriche, grazie alla loro raccolta e convogliamento di tipo urbano, da un lato enfatizza i problemi di smaltimento delle piene da parte del reticolo idraulico superficiale, dall'altro collabora al mancato ripristino del livello della falda emunta a vario scopo, concentra l'inquinamento e porta, fra l'altro, a rischi di maggior penetrazione del cuneo salino in falda in una profonda fascia costiera, dal Po a Chioggia.

La sostenibilità di un nuovo modello Veneto porta a muoversi nella direzione di un rinnovo del tessuto insediativo che abbia come obiettivo una migliore sopportabilità dei flussi inquinanti e del trattamento dei rifiuti, la protezione della falda, la contrazione della circolazione automobilistica privata e l'accentuazione di quella garantita da un trasporto pubblico efficiente. Si tratta inoltre, di promuovere la cooperazione con le regioni tra Adriatico, Alpi ed Appennino (avviata dalla Carta di Venezia, sotto l'insegna di Adria-Po Valley), di provvedere a un'adozione generalizzata della logica di compensazione degli interventi sul territorio, capace di non alterare il bilancio delle emissioni di gas-serra, processi di riutilizzazione delle acque reflue, di incrementare in modo programmatico l'utilizzazione delle energie alternative e di tutelare rigorosamente la biodiversità.

Il capitale territoriale va ricomposto ridando ai suoi elementi un valore aggiornato alla luce di un nuovo progetto, consapevoli che ciò comporta cambiamenti lungimiranti e tutti orientati al mantenimento del suo valore.

E' saggio prevedere interventi di compensazione nel programmare a realizzazione nuovi investimenti e contra-

stare: le emissioni (piantumando); l'impermeabilizzazione della falda (riattivando percorsi di immissione diretta), la semplificazione ecologica (costruendo biodiversità). La coerenza dell'ecosistema a scala regionale consente, inoltre di perseguire l'equilibrio con compensazioni anche a distanza, con una visione di sistema in grado di coinvolgere ampi territori.

Per quanto riguarda l'assetto territoriale entro una visione ampia e di sistema si confrontano le prospettive messe in campo dai "corridoi europei", si possono individuare due apparati metropolitani: il principale affidato ad un'integrazione, delle città poste nella pianura centrale veneta da Venezia, Mestre a Padova, a Vicenza, a Treviso; il secondo centrato su Verona.

Se la regione geografica viene definita come lo spazio servito e connesso al globale da una metropoli, è facile dedurre che senza una più decisa politica di rafforzamento della struttura urbana, lo spazio regionale veneto rischia di non avere una adeguata individualità. Se Verona è ben incamminata ad assolvere il suo ruolo di snodo tra i corridoi Uno e Cinque, tra Mediterraneo ed Europa Centrale, tra Atlantico e Balcani, ed a legare la struttura Veneta al Trentino ed alla Lombardia, il "sistema metropolitano centro veneto" dispone di risorse straordinarie a sua volta, ma la loro integrazione richiede ancora forti azioni in molti settori.

Per esso, si dovrà provvedere a un raddensamento dell'insediamento che consenta un buon servizio da parte del trasporto pubblico su quello privato, maggiore densità e compattezza dell'edificato urbano senza preclusioni a maggiore densità o, alla costruzione in altezza, il miglioramento della connessione con l'area urbana ed i suoi asset complementari costituiti dal sistema aeroportuale Tessera-Treviso, l'intero spazio urbano di Mestre, il porto e la grandissima disponibilità di aree dimesse nella zona industriale di Marghera, l'attrattività e imageability della Venezia storica.

Potranno disegnare le linee di questo spazio metropolitano le nuove infrastrutture, i nuovi poli, la reinterpretazione di quelli esistenti per attrarre ulteriori funzioni rare e rendere, di conseguenza, più competitivo l'intero territorio regionale.

Accanto all'addensamento metropolitano, alla crescita in rango gerarchico delle funzioni, alla qualità dell'edificato, sono da perseguire le occasioni di incremento del livello tecnologico sostenendo sempre più la ricerca e la connessione fra ricerca e sistema delle imprese, arricchite però dalla sfida della sostenibilità. Le fonti di energia alternativa e rinnovabile, il trattamento e la valorizzazione dei rifiuti (urbani ed agricoli), il trattamento e la protezione delle acque, la produzione agricola di alta qualità biologica, la costruzione di biodiversità anche in ambiente urbano, saranno altrettante occasioni di inve-

stimento e di crescita generale, coniugando le capacità di accumulazione finanziaria, di capacità imprenditoriale, di industrializzazione dei frutti della ricerca.

Uno sguardo ai cambiamenti climatici

Il rapporto 2007-2008 delle Nazioni Unite sullo sviluppo chiaramente denuncia che ciò che facciamo oggi riguardo ai cambiamenti climatici, avrà conseguenze che si protrarranno per un secolo o più, intaccando il patrimonio ecologico delle generazioni future e influenzando la loro vita. Questo rende i cambiamenti climatici una delle più complesse sfide di governance.

Non sarebbe corretto avanzare ipotesi e stime riferite al territorio veneto, ma l'ARPAV, tenendo sotto osservazione il bilancio idrico e l'evoluzione dei ghiacciai, rileva tendenze che destano alcune preoccupazioni dal momento che nella nostra regione, si presentano alcune anomalie quantitative e spaziali in ordine alle precipitazioni.

Su un altro versante il Veneto si pone al secondo posto (con trend crescente) in Italia in termini di quantità assolute di gas serra emessi in atmosfera, ma è al quarto (dopo Liguria, Umbria, e Sardegna) se si valutano le emissioni per abitante.

E se il dato delle emissioni è pesante, infine, in base alla produzione di valore aggiunto, il Veneto si posiziona al settimo posto, il che mostra come si già in atto un significativo recupero di efficienza economico/produttiva.

La sostenibilità dei piani

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

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

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

Con il riferimento ai cambiamenti climatici, siamo all'interno di una valutazione della sostenibilità ambientale da misurarsi nella capacità di mantenere nel tempo la qualità e la riproducibilità delle risorse naturali, mantenendo una integrità dell'ecosistema tale da evitare che l'insie-

me degli elementi da cui dipende la vita sia alterato.

Ma vi sono almeno altre due dimensioni della sostenibilità:

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

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

In conclusione si tratta di definire l'impianto dello strumento pianificatorio ispirandosi ad un comportamento della comunità regionale e di ciascuno, individuando politiche attive di intervento. E' necessario identificare l'ambiente come una finalità e una risorsa per una nuova qualità sociale dello sviluppo, come matrice di sviluppo, e ciò richiede una progettualità assai più elevata ed un approccio sistemico più complesso di quanto non implichi una politica, pur necessaria, di prevalente tutela vincolistica.

In altre parole, l'approccio sostenibile richiede una forte interazione tra ambiente, società ed economia, interazione che si territorializza con il piano che necessariamente organizza le risorse naturali e ambientali (quale pre-condizioni dello sviluppo) e le indirizza verso sistemi di obiettivi (scenari di sviluppo). Si richiede, in sintesi:

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

prestazione di un determinato scenario in funzione degli obiettivi perseguiti.

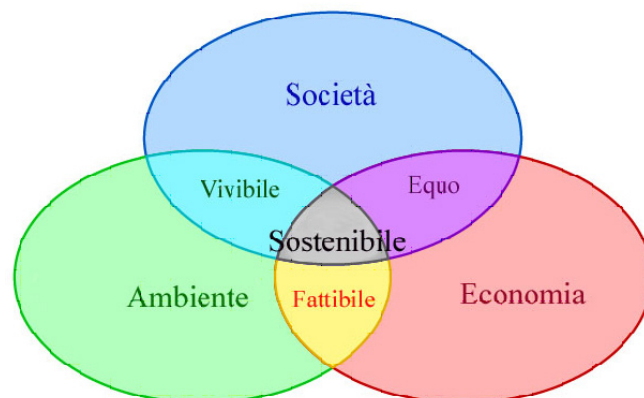
Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento si struttura necessariamente in un progetto (previsioni aventi diretta cogenza sul territorio) ed in un sistema di regole, di norme, aventi diretta cogenza sulle amministrazioni subordinate, con il duplice obiettivo:

La matrice "ambientali" deve essere ulteriormente declinata su più piani, ovvero:

- il "locale" ed il "globale", requisito fondamentale per evitare prassi non corrette di trasferimento delle disconomie, che generano conflittualità sociale e disagio ambientale;
- in settori di intervento – strumenti – indicatori, secondo un'articolazione capace di creare connessioni logico analitiche, ma anche, amministrative conseguenti e congruenti.

Dal punto di vista della articolazione dei ruoli delle diverse amministrazioni, l'applicazione dei classici due principi fondamentali: esercizio delle competenze attribuite; connessione gerarchica; non sono del tutto sufficienti per affrontare le nuove tematiche ambientali proposte. Ad essi deve essere affiancato il principio della competenza, derivante dalla convergenza tematica e/o di interesse strategico, oltre che il generale principio della collaborazione nella sussidiarietà.

In conclusione, nell'ottica proposta, i cambiamenti climatici vanno intesi come l'indicatore sintetico di uno stato di eccessiva pressione sui sistemi naturali da parte del nostro modello di sviluppo, del modello insediativo e degli stili di vita, pressione che tende a compromettere i cicli basilari strutturanti l'ambiente in cui viviamo. La risposta non può che essere complessiva ed articolata, una nuova "vision" che porti ad una riqualificazione dell'ambiente (spazio della formalizzazione), all'interno di un territorio (spazio della rappresentazione) che si esprime in paesaggio (spazio della percezione).



Il ruolo della VAS nel processo di costruzione del PTRC

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

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

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

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

L'integrazione fra la pianificazione e la valutazione deve consentire il governo delle variabili tenendo sempre in considerazione, appunto, la sostenibilità. Il processo si è sostanziato nel dialogo fra il valutatore e il pianificatore ed ha preso forma nel Rapporto Ambientale, che rappresenta parte integrante del documento di PTRC stesso.

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

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

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

Il monitoraggio del piano

Il monitoraggio rappresenta uno strumento fondamentale per il supporto alle decisioni. Nell'ambito della pianificazione di area vasta, come nel caso del PTRC, il monitoraggio costituisce lo strumento con cui il pianificatore misura, nel corso del tempo, il grado di raggiungimento degli obiettivi di piano. La questione del monitoraggio è stata presa in considerazione fin dalle prime fasi di esplicitazione degli obiettivi di piano ed è stata sinergica e complementare alla costruzione della Valutazione Ambientale Strategica, di cui il monitoraggio ambientale è parte integrante. Gli indicatori, come noto, rappresentano uno strumento in grado di fornire indicazioni in forma sintetica attraverso una rappresentazione numerica di un fenomeno complesso. La fase più importante nella costruzione di un set di indicatori riguarda la necessità di garantire alcune caratteristiche, quali la significatività, ovvero la capacità di rappresentare l'obiettivo in maniera adeguata, la misurabilità e la sensibilità, ovvero la caratteristica di basarsi su informazioni effettivamente reperibili da fonti ufficiali e certificate.

Al fine di individuare un set di indicatori idoneo a rappresentare il sistema degli obiettivi del PTRC, è stato costituito un gruppo di lavoro regionale multidisciplinare in cui hanno operato soggetti istituzionalmente preposti alla gestione di dati e informazioni di diversa natura, ovvero: il Sistema Informativo Territoriale per i dati territoriali e cartografici, il Sistema Statistico Regionale per i dati di natura socio-economica, l'Agenzia Regionale per la Protezione e la Prevenzione Ambientale per i dati ambientali.¹ Tali soggetti, ciascuno per i propri ambiti di riferimento, detengono, gestiscono e diffondono dati e

informazioni sullo stato del Veneto, che hanno rilevanza per il PTRC.

Le informazioni acquisite dalle diverse fonti disponibili, che rappresentano il quadro conoscitivo del PTRC², vengono quindi integrate nel Sistema Informativo di Governo del Veneto – SiGOVe e previa procedura di validazione, divengono l'informazione statistica ufficiale della Regione.

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

L'inserimento di specifiche disposizioni in tema di monitoraggio all'interno del corpus normativo del PTRC ne garantisce la coerenza e, quindi, l'effettivo ruolo di "barometro" del buon andamento del piano e di verifica del raggiungimento degli obiettivi. Raggiungimento degli obiettivi significa successo del Piano, ovvero idoneità della strategia individuata e messa in atto di evidenziare le criticità del sistema territoriale veneto e di proporre azioni atte a risolverle.

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



La costruzione di un nuovo equilibrio tra lo sviluppo urbano e le aree agricole

Un approccio nuovo

Le nuove istanze culturali e normative di stampo europeo, richiedono un approccio nuovo alla pianificazione territoriale di rango regionale, che si fonda in primo luogo sull'intreccio tra le letture di carattere territoriale, ambientale, economico, sociale e paesaggistico del territorio e, in secondo luogo, sull'innesto delle procedure di valutazione (VAS) sull'intero processo di pianificazione. Diventa così necessario, prima di tutto, mettere in campo un nuovo e diverso sguardo nell'osservazione del territorio.

Con questa consapevolezza si è avviato il processo di pianificazione territoriale di coordinamento della Regione del Veneto, processo che consentito di sperimentare una applicazione dell'approccio integrato.

L'Atlante ricognitivo degli Ambiti di Paesaggio

L'intero territorio regionale è stato sottoposto ad un grande lavoro di conoscenza e analisi, redatto secondo i principi della Convenzione Europea del Paesaggio, considerando aspetti geografici, naturalistici, storico-culturali. Questo lavoro ha portato alla redazione dell'Atlante degli Ambiti ricognitivo degli Ambiti di paesaggio del Veneto (trentanove ambiti di paesaggio che coprono l'intero territorio regionale), finalizzato alla conoscenza delle caratteristiche del paesaggio veneto, in una ottica di processo e di monitoraggio. L'Atlante costituisce il quadro patrimoniale delle risorse ai fini del piano paesaggistico regionale ai sensi del DLgs 42/04.

La biodiversità e la Rete ecologica

Il PTRC ha costruito il suo nucleo centrale sul principio della "qualità totale", elaborando fin dal progetto preliminare, un sistema coerente di obiettivi. Tra essi, in posizione strategica, ha trovato spazio la tutela della biodiversità.

In vista di questo obiettivo il PTRC ha provveduto alla definizione della rete ecologica regionale, quale insieme delle aree ecologicamente rilevanti (aree nucleo = parchi, aree protette, riserve, ZPS e SIC) della Regione del Veneto, interconnesse da aree di collegamento ecologico (corridoi ecologici) preve-

dendo misure volte ad evitare fenomeni di frammentazione delle continuità ecologiche. E' uno dei tasselli di un quadro più ampio, che non poteva trascurare gli effetti sulla biodiversità dell'urbanizzazione e delle pratiche agricole. Questa convinzione si è tradotta in un percorso di piano che ha preso in considerazione le trasformazioni sia dello spazio urbanizzato che dello spazio agrario, in modo integrato, valutate congiuntamente alle esigenze di sviluppo e a considerazioni sul paesaggio.

Questo approccio è stato reso possibile anche dalla disponibilità di alcuni nuovi strumenti, esperienze e dati costruiti e raccolti appositamente dalla Regione negli ultimi anni, in particolare i dati di dettaglio raccolti ed elaborati dal Settore Primario e le esperienze scientifiche dei consulenti esterni, che sono confluiti in una metodologia innovativa, basata su un processo sia deduttivo che induttivo, che ha trovato applicazione proprio nelle elaborazioni di maggior dettaglio previste nel PTRC.

Il PTRC e lo spazio agrario

Il PTRC ha affrontato il governo del processo di urbanizzazione muovendo sia dai temi di forma ed efficienza della città, sia dallo spazio agrario/rurale e delle sue esigenze produttive, occupandosi dell'interfaccia con lo spazio urbano e urbanizzato e delle relazioni che si creano tra loro. Con questo approccio si intende delineare una strategia di governo del territorio orientata non all'esclusione reciproca tra il sistema urbanizzato e quello agricolo, ma alla progettazione dei livelli di compatibilità tra i due sistemi.

Nella tradizione urbanistica la città è vista come l'attore principale delle trasformazioni territoriali e dunque l'oggetto principale della pianificazione; conseguentemente il processo di urbanizzazione è stato identificato sostanzialmente come una occupazione di suolo agricolo, mentre quest'ultimo era assunto come una "riserva", inteso nel doppio e ambiguo significato di "bene da preservare", ma anche di "serbatoio" a cui continuamente attingere. Il Veneto ha sviluppato negli ultimi decenni un proprio peculiare percorso di sviluppo fino a configurarsi come un sistema complesso che lo differenzia da altre metropoli mondiali, per la fitta presenza al suo interno degli spazi agricoli e naturali. Nella metropoli veneta l'agricoltura svolge un ruolo economicamente di minor peso, se confrontato con quello degli altri settori economici, ma è di assoluta rilevanza strategica dal punto di vista della gestione del territorio, della conservazione delle risorse naturali, del servizio alla popolazione insediata.

Nel dare forma a questa metropoli è sembrato necessario, dunque, tener nel massimo conto proprio il ruolo dello spazio dell'agricoltura, valorizzando le sue dinamiche di trasformazione, le sue potenzialità economiche e sociali, il suo ruolo produttivo, ambientale, sociale e quale serbatoio di biodiversità. Il sistema metropolitano veneto fonda la sua sostenibilità economica, sociale ed ecolo-

gica su un rinnovato intreccio degli spazi dedicati all'industria e al terziario, alla residenza, al territorio aperto e agricolo, alle risorse ambientali. Questo intreccio tra attività diverse, le cui esigenze sono talvolta in conflitto, pone serie questioni di convivenza. La strategia che il PTRC mette in campo, è volta a definirne le regole.

Si è dunque optato per la distinzione tra diverse categorie di spazio rurale, individuate in base ai loro diversi caratteri e al loro essere interessate da differenti processi evolutivi. Le carte e la normativa di piano relativi a questi territori si propongono di chiarire e precisare i loro diversi ruoli nel quadro del governo del territorio veneto. Le norme intendono dare indicazioni sulle relazioni che intercorrono tra gli spazi rurali e gli spazi urbani con cui sono intrecciati.

La metodologia adottata

Tra gli strumenti cartografici e i dati di nuova elaborazione che hanno permesso l'approccio sopra descritto, vanno ricordati in particolare il quadro d'unione dei fogli catastali con banca dati AVEPA¹ e la nuova carta della copertura del suolo della Regione del Veneto.

Si tratta di un sofisticato strumento di analisi elaborato dal Settore Primario, su base catastale, comprendente i dati di dettaglio sulle colture, definiti per particella, raccolta dall'Agenzia Veneta per i Pagamenti in Agricoltura. Nella identificazione cartografica delle diverse categorie di spazio rurale si è proceduto come segue:

1. intersezione dei fogli catastali con le classi GSE-Land/CCS, relative al territorio coltivato (21000, 22000, 24000 o relative sottoclassi)
2. dissolvenza delle classi scelte per foglio catastale (territorio coltivato)
3. join delle classi scelte (territorio coltivato) con la tabella dei fogli catastali
4. calcolo del rapporto fra classi scelte (territorio coltivato) e superficie totale del foglio
5. graduazione dei valori percentuali della superficie coltivata secondo la scala: 0-0.125, 0.125-0.25, 0.25-0.375, 0.375-0.5, 0.5-0.625, 0.625-0.75, 0.75-0.875, 0.875-1.00
6. sovrapposizione di alcuni layer del GSE-Land o CCS secondo la legenda allegata (pascoli, foreste, zone umide, acque, ecc.): 13100, 13200, 14100, 14200, 23000, 31000, 32000, 33000, 41000, 42000, 51000, 52000 (verificare)
7. individuazione e perimetrazione manuale delle categorie di aree agricole per superare l'automatismo derivante dall'uso, non interpretato, dei sistemi informativi geografici.

Sia la definizione delle categorie di aree, sia la loro delimitazione deriva da un processo di avvicinamento graduale, per esperimenti successivi, e dal costruttivo apporto del Settore Primario della Regione del Veneto, che ha contribuito alla definizione sia della parte teorica che

della applicazione del metodo.

La metodologia adottata ha portato all'individuazione di cinque categorie di spazi rurali, che hanno trovato applicazione nel Piano, definite come segue:

- “Aree di agricoltura periurbana”, sono quelle aree nelle quali l'attività agricola viene svolta a ridosso dei centri abitati e che svolgono un ruolo di “cuscinetto” tra i margini urbani, l'attività agricola produttiva, i frammenti del paesaggio storico e le aree aperte residuali.
- “Aree agropolitane”, sono caratterizzate da un'attività agricole specializzata nei diversi ordinamenti produttivi, in presenza di una forte utilizzazione del territorio da parte della residenza, del produttivo e delle infrastrutture. Sono prevalentemente presenti nell'area centrale. Nelle aree agro-politane lo sviluppo urbanistico deve avvenire attraverso modelli che garantiscano l'esercizio non conflittuale delle attività agricole, valorizzando il ruolo produttivo dell'agricoltura che assicura la tutela degli elementi caratteristici del territorio rurale.
- “Aree ad elevata utilizzazione agricola”, sono quelle

nelle quali l'attività agricola è consolidata e il territorio è strutturato e caratterizzato dalla presenza di contesti figurativi di particolare valore dal punto di vista paesaggistico. Di queste aree vanno conservate l'estensione e la continuità fisico-spaziale del sistema agrario e rurale.

- “Aree ad agricoltura mista a naturalità diffusa”, sono quelle in cui l'attività agricola svolge un ruolo indispensabile di manutenzione e presidio del territorio e di mantenimento della complessità e della diversità degli ecosistemi naturali e rurali. È presente soprattutto nelle aree collinari e montane, nonché in alcune parti ecologicamente complesse dell'alta pianura.
- “Prati stabili”, quali risorse per il paesaggio e la biodiversità. Va mantenuto il loro valore naturalistico e va limitata la perdita di superficie prativa dovuta allo sviluppo urbanistico.

¹ Si tratta di un sofisticato strumento di analisi elaborato dal Settore Primario sulla base della cartografia catastale comprendente i dati di dettaglio sulle colture, definiti per particella, raccolti dell'Agenzia Veneta per i Pagamenti in Agricoltura.



Il PTRC di seconda generazione per il buon governo del territorio veneto

Il PTRC è, secondo la legge per il governo del territorio veneto, il macro strumento di pianificazione finalizzato alla promozione e realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole, volto a soddisfare le necessità di crescita e benessere dei cittadini, senza pregiudizio per la qualità di vita delle generazioni future, nel rispetto delle risorse naturali.

Il perseguimento di queste finalità generali ed essenziali ha un orizzonte ampio, a medio e lungo termine, e deve avvenire assicurando il coordinamento dello sviluppo regionale con le politiche europee e nazionali, in coerenza con il Piano regionale di sviluppo.

Compito del PTRC è dunque misurarsi con il presente e il futuro, con i trend demografici e le migrazioni esterne ed interne, con l'evoluzione dell'economia e dei modelli di sviluppo, con le sfide dell'approvvigionamento energetico e della modernizzazione infrastrutturale, attivando un processo nel segno della riagggregazione e riqualificazione delle città, della valorizzazione del territorio aperto come fattore essenziale per la qualità di vita, dell'ammodernamento e potenziamento dei sistemi della mobilità e della portualità, della produzione, della distribuzione e della logistica, del turismo e dei servizi.

Tutto ciò salvaguardando la comunità e il territorio dai rischi naturali, sismici ed idrogeologici, evitando sprechi di risorse territoriali ed assicurando la tutela e la valorizzazione del paesaggio in tutte le sue espressioni, anche come testimonianza e memoria delle identità storico-culturali.

Il PTRC è dunque un piano di idee e scelte, piuttosto che di regole; un piano di strategie e progetti, piuttosto che di prescrizioni; un piano-rete che, forte della sua capacità di sintesi, dialoga con la pianificazione territoriale integrativa di livello provinciale e con la pianificazione urbanistica comunale senza rappresentare un ulteriore livello di normazione vincolistica.

Un piano di grande scala, utile per la sua prospettiva generale, su cui impostare in modo coordinato la pianificazione territoriale dei prossimi anni in raccordo con la pluralità delle azioni locali.

In questo senso il PTRC non si aggiunge e cumula agli altri piani, di area o di settore, ma ne costituisce la base comune ed il quadro generale di riferi-

mento, assumendoli poi come parte integrante e come arricchimento della trama generale. L'insieme di questi strumenti tende ad assicurare stabilità e coerenza negli indirizzi di fondo, ma anche flessibilità ed apertura al nuovo.

Questo PTRC è il secondo nella storia dell'urbanistica regionale veneta e si presenta come uno strumento sostanzialmente diverso rispetto al suo predecessore - che va a sostituire integralmente - perché nasce ed opera in un contesto molto diverso da quello della fine degli anni Ottanta.

E' infatti espressione di un'autonomia regionale più incisiva ed estesa, dopo la riforma costituzionale del 2001, più permeata dai valori comuni europei e dalle politiche territoriali ed ambientali soprannazionali.

Riguarda un vasto territorio che fa parte integrante di un'Europa dai confini e dai contenuti molto diversi rispetto a vent'anni fa, in una posizione per molti aspetti strategica e che costituisce parte importante di un mercato aperto e competitivo, nel quale i protagonisti sono sempre più condizionati dal contesto territoriale nel quale operano.

Per questo il PTRC di seconda generazione deve essere ambizioso.

Non solo un piano-rete, di coordinamento, di riordino e semplificazione, di tutele, ma anche un piano-bussola per il futuro, un piano di idee e proposte, di strategie e di azioni.

Di qui una delle sue caratteristiche peculiari: perseguire gli obiettivi non mediante prescrizioni imposte ai cittadini e limitative dei loro diritti, ma nel segno di un'alleanza, condivisa e corresponsabile, tra tutti gli enti territoriali affinché indirizzi e direttive confluiscono in un unico quadro normativo e precettivo chiaro, partecipato, efficace.

Di qui un secondo elemento caratterizzante: il baricentro si sposta dal piano tradizionale dei vincoli e delle prescrizioni per i privati a quello della promozione di azioni positive, sorrette da una condivisione e un interesse trasversale che non distingue più tra soggetti amministratori e amministrati. Ne dà segno concreto l'esplicita previsione di una diretta iniziativa regionale per attuare progetti strategici finalizzati alla realizzazione di opere, interventi o programmi di intervento di particolare rilevanza che interessino parti significative del territorio veneto.

Il PTRC nasce in un laboratorio diffuso mentre va a pieno regime la seconda stagione dell'urbanistica veneta, aperta dalla riforma del 2004, a cantieri aperti nelle Province e nei Comuni per i nuovi PTCP, PAT, PATI.

Non poteva, perciò, che raccogliere la ricchezza di fermenti suscitata da questa fase istituzionale e culturale ed aspirare a diventare punto d'arrivo e sintesi di un processo di concertazione e partecipazione, riducendo così al minimo l'operatività del principio di gerarchia fra i diversi livelli di pianificazione previsto dalla legge.

Il tenace lavoro svolto in questa direzione ha fatto del

PTRC un'esperienza di pianificazione avanzata - nel metodo e nei risultati - costituendo un serbatoio di idee e di cultura del territorio che viene offerto all'intera comunità regionale come base sulla quale costruire scelte, programmi, azioni.

Verso un piano territoriale con valenza paesaggistica

Il quadro conoscitivo del territorio veneto ha uno dei suoi elementi fondanti nel riconoscimento dei valori del paesaggio e dei beni paesaggistici. Il lavoro svolto in questa direzione è stato coerente con la riconosciuta competenza anche regionale in materia e con gli obblighi internazionali derivanti dalla Convenzione europea del paesaggio; permea l'intero lavoro ma si è concretizzato in modo particolare nell'Atlante ricognitivo degli Ambiti di Paesaggio.

Non poteva tuttavia che restare incompleto, in attesa di poter estendersi, d'intesa con lo Stato, anche al riordino dei vincoli statali gravanti sul territorio veneto.

Il PTRC conserva dunque, e rafforza, la sensibilità paesaggistica già propria della pianificazione territoriale regionale, tuttavia, in questa fase non assume ancora la valenza propria di piano paesaggistico nel significato giuridico attribuito a questa espressione dal Codice dei beni culturali e del paesaggio. E', questo, un obiettivo auspicato cui si potrà pervenire non appena l'attesa collaborazione con il Ministero dei Beni culturali verrà formalizzata in una specifica intesa che consentirà di integrare il PTRC nella direzione della considerazione - anche nel segno della semplificazione e del riordino - dei vincoli e delle tutele di matrice statale, così da fargli assumere natura giuridica di vero e proprio piano unitario, sia territoriale che paesaggistico. Nell'attesa sono state confermate le norme minime di tutela per gli ambiti già individuati dal PTRC del 1992 alla tavola 9.

I progetti strategici regionali

Il PTRC assume nel contesto della nuova legge urbanistica il duplice compito di assolvere alle prescrizioni che la legge gli ha attribuito e nel contempo di rappresentare un punto di riferimento metodologico per gli altri strumenti urbanistici. In questo senso diventa un momento importante per dare forma ai concetti che la legge contiene riflettendo soprattutto sulle innovazioni che sono richieste alla nuova pianificazione. Si tratta infatti di un Piano che si inserisce all'interno di una nuova concezione e articolazione degli strumenti urbanistici alle varie scale. Per questo la riflessione va condotta verificando gli approcci possibili e mettendone luce i contenuti e le modalità.

Attraverso un approccio strutturale alla costruzione del Piano, consentita dalla definizione del quadro conoscitivo, si sono definiti i grandi temi dell'organizzazione del territorio a cui è possibile agganciare le politiche di riqualificazione organizzate in sistemi di regole e procedure.

Il percorso più strettamente progettuale si articola in almeno tre momenti significativi:

- il livello di progettazione strutturale del Piano,
- i progetti strategici che discendono dalle caratteristiche proprie del modello veneto,
- i progetti strategici riferiti ad ambiti e temi emergenti nel territorio.

Il primo percorso deriva direttamente dall'approfondimento dei tre assetti: paesaggistico, insediativo e infrastrutturale e ne definisce i percorsi evolutivi, le direttrici di sviluppo, gli ambiti di riqualificazione, le regole e le modalità di trasformazione.

Il secondo e il terzo momento consistono nell'individuare i temi da affrontare con un complesso di politiche territoriali finalizzate, relative ad un limitato numero di azioni considerate efficaci, condivise dalle forze produttive e sociali del territorio, perseguibili in un tempo certo e di cui vengono messe a punto tutte le condizioni di fattibilità amministrativa, finanziaria e tecnica.

L'approccio è strettamente legato alle strategie economiche ed al modo con cui le condizioni urbanistiche (infrastrutturazione, offerta di suoli, grandi progetti) giocano un ruolo rilevante.

Questo approccio discendono due percorsi progettuali:

- il primo ha come oggetto temi diffusi sul territorio e analizzabili attraverso livelli di progettazione che non necessariamente si riferiscono ad ambiti spazialmente delimitati, ma hanno invece il ruolo di

individuare metodologie operative, assumendo una dimensione che può agire per ambiti significativi o per campionature; l'obiettivo è costituire modelli di riferimento, linee guida, classificazioni, procedimenti;

- il secondo si riferisce a tematiche rilevanti per la dimensione e la capacità di trasformazione del territorio oppure per gli impatti, anche prescindendo dalle dimensioni, sull'intero sistema regionale.

Entrambi gli approcci richiedono di definire l'assetto fisico e funzionale del territorio interessati dalle variabili considerate.

Due sono i principi irrinunciabili entro cui concepire le azioni: quello della sostenibilità nella definizione delle condizioni ambientali e funzionali entro cui attuare i progetti di sviluppo; quello della sussidiarietà intesa come definizione della massima efficienza operativa chiamando a collaborare, ciascuno per le proprie competenze, i diversi soggetti interessati entro una concertazione che mira al raggiungimento del risultato nel rispetto delle autonomie.

La tendenza a individuare una dimensione strategica nel PTRC va coniugata con la corrispondente crescita delle conoscenze e dei processi valutativi a questa connessi.

Quadri di riferimento e progetti strategici diventano quindi parte rilevante della "forma del piano", ed orientano i suoi contenuti. Per quanto riguarda gli assetti strategici, quelli individuati sono il frutto di riflessioni tecnico politiche, ma sono anche in larga misura condivisi. La formulazione di un primo elenco e l'articolazione gerarchica dei progetti strategici è un punto assolutamente qualificante raggiunto percorrendo la strada della consultazione e condivisione delle scelte.

Per l'attuazione dei progetti strategici l'amministrazione, che ha la competenza primaria o prevalente sull'opera o sugli interventi o sui programmi di intervento, promuove la conclusione di un accordo di programma, che assicuri il coordinamento delle azioni e determini i tempi, le modalità, il finanziamento ed ogni altro connesso adempimento.

Si può concludere interpretando i "progetti strategici" del PTRC come un elemento di continuità e, al tempo stesso, una evoluzione della esperienza preziosa che è rappresentata dai Piani di Area redatti in questi ultimi anni, Piani che hanno consentito alla Regione di assumere dirette responsabilità per "problemi riconosciuti di livello regionale" in merito a: siti eccezionali; sperimentazioni progettuali su

aree tematiche estendibili ad altre realtà; aree amministrative da più Enti e per decisioni d'intesa con altre regioni; elaborazioni progettuali e gestionali che hanno consentito di integrare il ruolo tradizionale di controllo amministrativo.

La lettura degli assetti, il confronto con il quadro di riferimento territoriale, la conoscenza del territorio veneto maturata negli anni di applicazione del vigente PTRC, hanno messo in luce il seguente primo elenco di temi, parte già individuati e parti ipotizzati, destinato ad arricchirsi e completarsi attraverso il confronto e il dibattito che accompagna tutte le fasi di elaborazione del PTRC:

già individuati con appositi atti regionali o nazionali

- "La Logistica e la Diportistica" (rif. DGRV n. 2587 del 7.8.2007);
- "Ville di Andrea Palladio" (rif. DGRV n. 2214 del 11.7.2006, DGRV n. 108/CR del 8.8.2008);
- "Progetto strategico di area vasta della città del Pedemonte" (rif. DGRV n. 352 del 19.2.2008);
- "Progetto Strategico Speciale Valle del Fiume Po" (rif. delib. CIPE 21/12/2007);

individuati nelle Norme del nuovo PTRC

- "Progetto Strategico ex rete ferroviaria Treviso – Ostiglia";
- "Progetto Strategico ambito portuale Veneziano";
- "Progetto Strategico Dolomiti e montagna veneta";
- "Progetto Strategico cittadelle aeroportuali";
- "Urban Labor" di Rovigo;
- "Verona, città della musica";
- "Sistema insediativo afferente le stazioni del SFMR e l'accesso alla rete viaria primaria";
- "Sistemi difensivi regionali di epoca moderna e contemporanea";
- il progetto culturale storico della Grande Guerra.

Si tratta in gran parte di argomenti noti e già dibattuti, ai quali vanno sicuramente aggiunti i progetti che emergeranno dalle esperienze dei Patti per lo sviluppo dei distretti e dalle prime sperimentazioni di Piani di Assetto Territoriale Intercomunali, ma innovativo è l'approccio che il PTRC si propone nell'affrontare le questioni, introducendo punti di vista diversi e fornendo possibili soluzioni all'interno di un quadro di riferimento unitario.





Strategie e temi



I biomi - Paesaggi della Regione

“Se esiste un’area geografica di cui sarebbe vana fatica tentar di mediare il paesaggio in un unico campione rappresentativo, questa è per eccellenza l’area della regione veneta, racchiusa in breve spazio tra l’Adriatico e i rilievi collinari e prealpini che continuano a settentrione nelle alpi dolomitiche, col suo corpo maggiore disteso nella pianura verso mezzogiorno e allargato da levante a ponente.

Non deve stupire quindi che in un territorio di morfologia così varia, percorso per di più a ventaglio da una mezza dozzina di fiumi notevoli, si trovino virtualmente riunite – caso raro, se non unico, in un raggio di un centinaio di chilometri – tutte le categorie di ecosistemi terrestri e acquatici descritti dalla scienza nei climi temperati: dal mare alla laguna e all’estuario, dal campo e dal frutteto alla foresta, dal fiume al lago e ai bacini artificiali, dalle cavità ipogee alle pareti rocciose delle vette alpine fino a più di tremila metri di altitudine, molti d’essi modulandosi inoltre in più assetti diversi, fedeli risposte alle minute variazioni dell’ambiente fisico.

E’infatti il firmamento di costellazioni ecologiche cui dalla pianura alla montagna i fattori costituzionali – energia radiante, piogge, litologia, ecc. – danno origine, a determinare lungo il litorale e nella terraferma i caratteri e la distribuzione dei multiformi tipi eco sistemici dei quali ogni categoria si compone.

Ove volessimo separarli uno ad uno, usando il sottile vaglio delle fluttuazioni termo-udometriche climali, vedremmo il territorio frammentarsi in un mosaico che ne confermerebbe puntualmente il parallelo modellamento eco sistemico, ma che poco si presterebbe per la sua complicatezza al nostro proposito di delineare con metro ampio l’evoluzione del paesaggio avvenuta nella regione veneta durante i millenni.

Conviene meglio all’intento considerare quelle unità ecologiche maggiori, i biomi, che nascono da un’insieme di ecosistemi - il campo, la prateria, il bosco, il fiume, il lago, la laguna - variamente assorbiti in proporzioni areali mutevoli ...” (Lucio Susmel “Dalla selva preistorica alla fabbrica, sta in Paesaggio Veneto - pg. 23 - Giunta Regionale del Veneto, Amilcare Pizzi Editore, 1984).



Il paesaggio

“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 a:

- la prevenzione e alla riduzione della frammentazione paesaggistica;
- la salvaguardia e il miglioramento della biodiversità e delle reti ecologi-

che;

- la integrazione del paesaggio nelle politiche territoriali riferite al sistema degli obiettivi del PTRC.

Se l'integrazione del paesaggio in modo programmatico 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 prioritarie 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 coniugando la sua crescita con un suo auspicabile, deciso incremento qualitativo.

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

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

Si pensa al Veneto, ancora, come una regione in cui lo spostamento non sia un obbligo continuo dovuto solo al lavoro e allo studio, o al ricrearsi e nella quale la diffusione dell'abitare, raggiunta alla fine del secolo scorso, non degeneri in patologie sociali ed economiche di difficile trattamento. Una regione che, con gli anni di impegno amministrativo e economico necessari, si evolva 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 an-

dare 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.

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

La diversità paesaggistica

Le politiche regionali per la cura della qualità del paesaggio sono guidate dalla coerenza, con l'obiettivo generale della conservazione e del miglioramento della diversità paesaggistica. Esse intercettano tutte le connotazioni costitutive del paesaggio, e da esse scaturisce una sua qualità determinante oltre che sul piano biologico ed ecologico, sui piani storico, semiologico e scenico-percettibile.

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, coincidente 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 presentino gradi di reversibilità assai diversi da quelli più gravi tipici dei fattori insediativi e infrastrutturali di frammentazione.

La diversità del paesaggio costituisce una essenziale chiave di lettura e di progettazione regionale e locale degli scenari e delle regole per il governo del territorio. Paesaggi veneti, talvolta caratterizzati da una evidente diversità interna, talvolta fortemente semplificati e omogenei.

Osservatorio Regionale del Paesaggio

Uno dei principali obiettivi dell'osservatorio del paesaggio è quello di incrementare la conoscenza che la società ha degli elementi paesaggistici e dare supporto all'applicazione della Convenzione europea del Paesaggio. L'Osservatorio diverrà uno spazio comune tra la Regione stessa, i Ministeri della Cultura e dell'Ambiente, le amministrazioni locali, le università, le fondazioni, le associazioni professionali e la popolazione, per la gestione e la conservazione del paesaggio.

Con l'Osservatorio si intende realizzare un "centro studi sull'evoluzione del paesaggio", punto di riferimento per la ricerca scientifica e tecnica in materia di paesaggio con le seguenti finalità:

- stabilire criteri per l'adozione di misure di protezio-

ne, gestione, ordinamento del paesaggio;

- fissare i criteri per stabilire gli obiettivi di qualità paesaggistica e misure e azioni necessarie destinate a conseguire tali obiettivi;
- instaurare meccanismi di osservazione dell'evoluzione e trasformazione del paesaggio;
- proporre azioni rivolte al miglioramento, alla restaurazione o alla creazione del paesaggio;
- elaborare le categorie del paesaggio destinate a identificare, classificare e qualificare i diversi elementi del paesaggio;
- proporre interventi per la sensibilizzazione sociale sul valore storico-culturale del paesaggio;
- preparare seminari, corsi, esposizioni e conferenze, così come pubblicazioni e programmi specifici di informazione e formazione riguardante le politiche del paesaggio.

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 sua definizione. Tale percorso si è concretizzato in un primo livello di indagine basato sull'individuazione di un quadro analitico di riferimento, finalizzato alla conoscenza della specificità e dei processi evolutivi che caratterizzano il territorio regionale; ad esso è seguita la formazione 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 in 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. Il perimetro degli ambiti non deve essere considerato un rigido confine, quanto piuttosto uno strumento di lavoro 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, gli obiettivi da perseguire e la defini-

zione di indirizzi per il governo delle trasformazioni.

Struttura e contenuti della scheda

La struttura della scheda, che tiene conto delle indicazioni della “Convenzione Europea del paesaggio” organizza le informazioni di base indispensabili per una prima sommaria comprensione della complessità paesaggistica dell’ambito. Secondo la seguente struttura:

IDENTIFICAZIONE GENERALE

Fisiografia

Inquadramento normativo

CARATTERI DEL PAESAGGIO

Geomorfologia e idrografia

Vegetazione e uso del suolo

Insedimenti e infrastrutture

Valori naturalistico-ambientali e storico culturale

DINAMICHE DI TRASFORMAZIONE

Integrità naturalistico-ambientali e storico culturale

Fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità

Frammentazione delle matrici rurali e seminaturali del paesaggio

OBIETTIVI E INDIRIZZI DI QUALITÀ PAESAGGISTICA

Il primo capitolo, Identificazione generale, ha carattere prevalentemente descrittivo, ma dato il carattere di sintesi permette di individuare eventuali “sotto-ambiti”, secondo criteri eminentemente identitari.

Secondo capitolo, Caratteri del paesaggio, introduce alla lettera 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 prevenuti dagli enti territoriali e dai portatori di interesse interpellati durante la Concertazione.

Obiettivi di qualità paesaggistica

In conformità con la Convenzione Europea del Paesaggio “obiettivi di qualità paesaggistica” si intende “la formazione 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 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 relativi, inoltre, 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, lista che comunque non deve ritenersi esclusiva.

Ove non diversamente specificato, gli obiettivi di 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.

Carta di Verona

I territori ad alta naturalità

E' necessario innalzare la qualità del governo del territorio, teatro dell'incontro tra l'uomo e la natura. Alla natura va riconosciuto sempre più il suo ruolo di indispensabile fondamento della vita sociale ed economica della nostra società e come tale usarla e proteggerla ovunque come risorsa preziosa. A questo fine individuiamo i Territori ad Alta Naturalità (TAN) – nozione che integra e completa quella di Aree Protette - quali luoghi di sperimentazione di un rinnovato rapporto di fiducia e confidenza tra le popolazioni e l'ambiente.

I Territori ad Alta Naturalità (TAN)

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

Il buon governo dei TAN

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

Biodiversità, diversità paesistica

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

Reti ecologiche

Le aree ecologicamente rilevanti vanno messe in rete per favorire la continuità ecologica del territorio. L'individuazione dei TAN ha come obiettivo principa-

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

Culture locali

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

Ricerca, monitoraggio, formazione

Le attività di ricerca e di formazione sono indispensabili per la conoscenza, per la comprensione e per la diffusione dei valori dei TAN. Va avviata una politica di approfondimento e condivisione degli studi in materia, anche in un Centro di eccellenza a livello regionale, che abbia il compito di monitorare gli effetti delle politiche, i cui risultati siano resi pubblici e accessibili a tutti. Vanno previste attività specifiche di formazione nelle scuole e incentivate le attività già avviate nei parchi.

Consapevolezza, consenso, corresponsabilità

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

Attività economiche

Lo sviluppo economico deve tener conto della ra-

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

Uso delle risorse

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

Normativa

Molte normative generali soffrono oggi di un pericoloso sfasamento temporale e culturale rispetto alla situazione ecologica e socioeconomica locale,

alla percezione dell'ambiente e dei suoi problemi, alle pratiche. Queste normative vanno riviste aggiornandole e adattandole alle situazioni specifiche, che vanno rispettate ("biodiversità normativa"). Il parere della popolazione va tenuto in debita considerazione nella fase di aggiornamento. Le regole vanno condivise nel rispetto e nel recepimento delle normative europee.

Una civitas futura

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



La Rete ecologica

Premessa

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

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

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

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

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

Frammentazione, Continuità e Connettività

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

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

Le Reti ecologiche

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

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

Le aree di interesse ambientale primario, corrispondenti agli ecosistemi più significativi, rappresentano le aree centrali o aree nucleo ("core areas") della Rete, all'interno delle quali attuare misure volte alla conservazione e al rafforzamento dei processi naturali. Tra i "nuclei di naturalità" deve essere garantita la connessione attraverso i corridoi ("ecological corridors"), che si intersecano fra loro formando reti ("reti ecologiche"), che includono anche altri elementi del paesaggio, non necessariamente ad elevata naturalità (come ad esempio aree di riqualificazione), ma che possono essere significative dal punto di vista della funzionalità della rete ecologica e dei suoi 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 sopravvi-

venza nel lungo periodo.

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

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

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

Il problema della scala

Analogamente ad altri fattori e processi, la “frammentazione” o, viceversa, la “connettività” possono essere analizzate a differenti scale spaziali e temporali, ad un differente livello di dettaglio e su aree di diversa estensione. Anche la Rete Ecologica, quindi, può essere vista come un sistema gerarchico che va da un livello locale a quello di area vasta: esisteranno quindi reti ecologiche locali basate su elementi (aree centrali e corridoi) di piccola dimensione e reti ecologiche di area vasta basate su elementi riconoscibili a scala regionale o addirittura nazionale o transnazionale. La scala locale può facilitare i movimenti dei semi di specie vegetali, di invertebrati e di piccoli vertebrati (ad esempio, micromammiferi, rettili, anfibi). Il livello successivo, corrispondente alla scala di paesaggio, permette l'individuazione di aree di connessione di dimensioni maggiori, sia in termini di lunghezza che di superficie, tra grandi unità ecosistemiche (foreste, aree umide, ecc.), che possono consentire i movimenti di dispersione giornalieri e/o stagionali di specie più specializzate e legate a determinati tipi di habitat (ad esempio, specie *interior* legate alle tipologie forestali più mature). Nonostante l'esistenza di modelli di progettazione delle reti ecologiche ormai codificati, non esistono manuali di uso generalizzato: ogni contesto territoriale costituisce un “unicum” caratterizzato da specie, comunità, ecosistemi e problematiche di conservazione del tutto particolari. La base di partenza imprescindibile resta, quindi, la conoscenza dei caratteri fisici e biologici del territorio e la conoscenza dei processi dinamici cui sono sottoposti, cioè la conoscenza della situazione reale e di quella potenziale.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La gerarchia individuata, può essere schematizzata come segue:

- **Regioni di paesaggio** definite su base macroclimatica (Scala > 1:250.000);

- **Sistemi di paesaggio** definiti su base litologica (Scala: 1:100.000);
- **Sottosistemi di paesaggio** definiti su base geomorfologica (Scala: 1:250.000 – 1: 50.000);
- **Unità ambientali** definite su base vegetazionale e di uso del suolo, si tratta infatti di ambiti ove si identifica una unica vegetazione potenziale climatofila, o serie di vegetazione (Scala: 1: 50.000 - 1:10.000);
- **Elementi delle unità**, che tengono conto della frammentazione determinata dall'uso del suolo, della morfologia di dettaglio e dei suoli e si identificano con i singoli stadi (comunità) delle diverse serie di vegetazione (Scala: 1: 10.000 – 1:5.000).

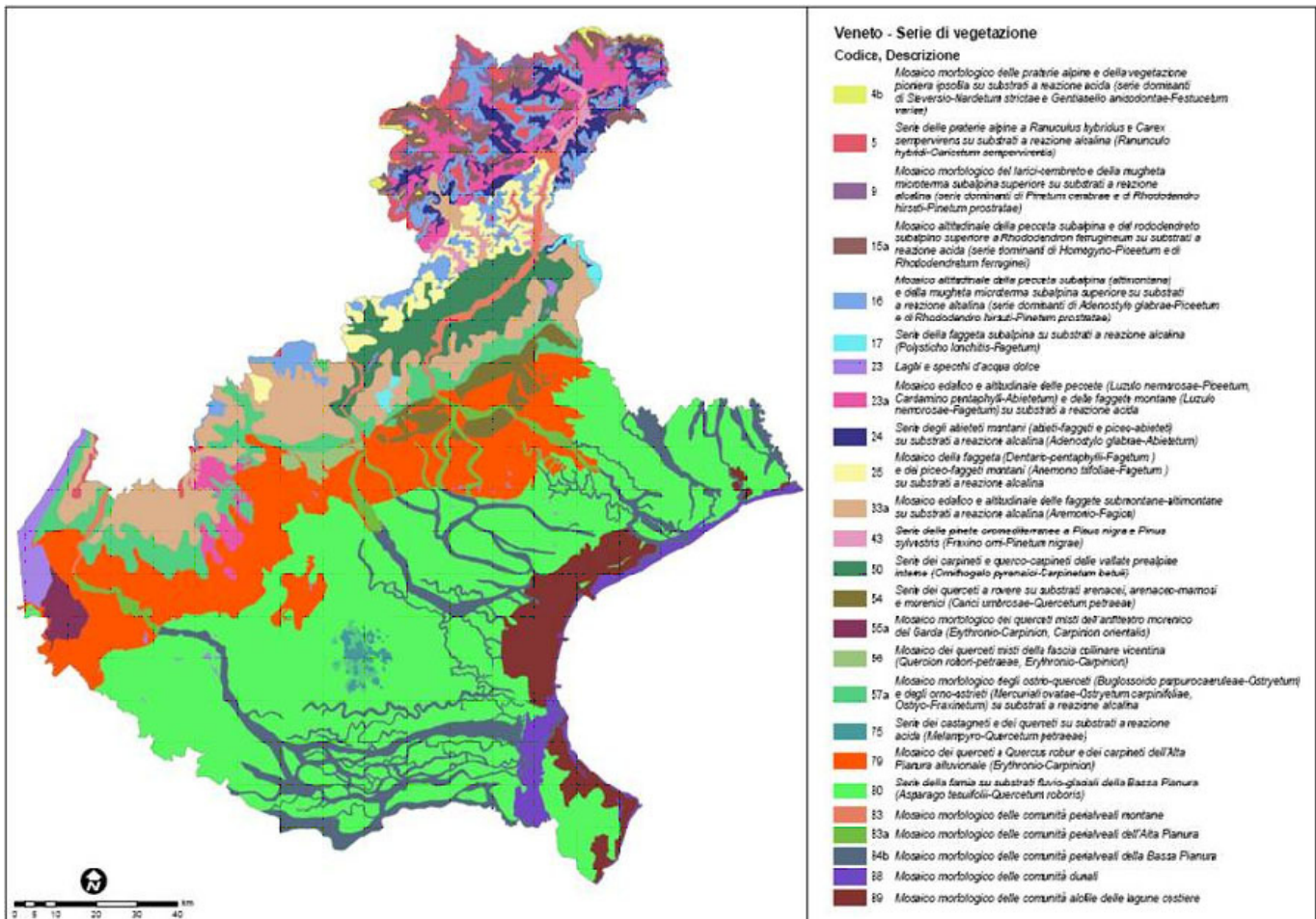
La cartografia e gli studi che si sono recentemente conclusi a livello nazionale e regionale possono costituire una base di partenza altamente significativa per valutare lo stato di conservazione e per definire la Rete Ecologica a livello di specie e di comunità animali e vegetali. La carta delle serie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

si svilupperebbero a partire dalle attuali condizioni bioclimatiche ed edafiche ed in condizioni di uso del suolo relativamente coerenti con quelli attuali.

L'approccio metodologico

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

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



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

- Stabilire misure di tutela minima per le aree centrali individuate. Nella maggioranza dei casi più che di nuovi vincoli, si tratterà di individuare modalità per una corretta gestione (lo sfalcio dei prati o il pascolo regolamentato e non intensivo, ad esempio, è misura prioritaria per la conservazione dei prati aridi (habitat prioritario, 6210) e delle popolazioni di orchidee tipiche di questi habitat. Il drenaggio di un sito umido, al contrario, non dovrebbe essere consentito, se non in casi assai particolari, prevedendo, nel caso, misure compensative).
- Individuare i corridoi e le aree di connessione, sulla base di conoscenze ed esigenze reali. I criteri di selezione delle aree possono essere la rappresentatività, la significatività ecologica, la stabilità, la superficie e la forma. Anche la scelta della loro posizione nel paesaggio può dipendere da diversi criteri: funzionalità ecosistemica, generiche misure di stabilizzazione ecologica, protezione del suolo e/o delle risorse idriche, misure anti-erosione, misure igieniche, e, infine non meno importanti, funzioni estetiche.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Rete Ecologica nel Veneto

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

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

- l'ambito montano, in cui la criticità è legata principalmente alla marginalità e alla non utilizzazione delle ri-

sorse, o, viceversa, ad un utilizzo intensivo che ha modificato profondamente sistemi di gestione che nei secoli hanno costruito un paesaggio tradizionale ad elevata biodiversità. In questo caso, la conservazione della diversità paesaggistica e specifica, si identifica spesso con il mantenimento o, il ripristino dei tradizionali metodi di utilizzo del territorio (sfalcio, pascolo, ecc.);

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

Ambito Montano

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

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

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

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

- Aree fluviali: trattandosi di corridoi ecologici naturali essi svolgono una funzione insostituibile nella rete ecologica. Nella grande maggioranza delle situazioni, anche in montagna, sono necessari interventi di riqualificazio-

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

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

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

Ambito Pianiziale

I comparti pianiziale e costiero della nostra regione sono caratterizzati da un uso intensivo del territorio che ha lasciato sempre meno spazio all'espressione del paesaggio naturale. Le forti modificazioni subite dal territorio sono imputabili allo sfruttamento agricolo, all'elevata urbanizzazione/infrastrutturazione e, da ultimo, ma non per questo meno importante, allo sfruttamento turistico. Gran parte del territorio pianiziale sia dell'alta che della bassa pianura è utilizzato per l'agricoltura. Nelle aree agricole, soprattutto nelle forme intensive e specializzate, ma non solo, la biodiversità vegetale è molto bassa per le continue lavorazioni del terreno, ma anche la diversità faunistica è molto limitata per il disturbo continuo determinato dalla presenza di edifici, anche se radi, dal movimento di persone, dall'illuminazione notturna, dai rumori, dalla presenza di barriere (recinzioni, rete infrastrutturale) che si oppongono al movimento degli animali.

Allo sfruttamento agricolo della pianura, si unisce la progressiva perdita di suolo a favore di espansioni urbane di tipo residenziale e produttivo, che si sono sviluppate nel tempo in maniera repentina e spesso irrazionale. La tipologia dell'insediamento è di tipo diffuso, distribuito prevalentemente in modo lineare, lungo le vie di comunicazione, anche se a bassa densità; questo tipo di inse-

diamento configura effetti di frammentazione ambientale più marcati di una struttura insediativa accorpata, anche a parità di superficie occupata e anche presupponendo una uguale incidenza delle infrastrutture di collegamento.

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

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

La realizzazione di una Rete Ecologica, quindi non dovrà prevedere solo interventi passivi (con la definizione di vincoli e misure di salvaguardia), ma necessita di inter-

venti attivi in sede gestionale, per evitare nuovi problemi di frammentazione legati alla progettazione di nuove opere potenzialmente critiche, e prevedendo misure di compensazione per gli impatti generati da strutture già esistenti.

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

Aree prioritarie per la Biodiversità del Veneto

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

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

Le aree prioritarie censite risultano eterogenee per

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

Le aree prioritarie montane

Le tre aree prioritarie montane individuate sono:

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

Queste zone per caratteri geografici, faunistici botanici e vegetazionali hanno una valenza interregiona-

le. Infatti, nel processo di analisi di area vasta non è corretto distinguerle dai territori contigui presenti in Trentino Alto –Adige e Lombardia.

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

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

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

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

Le aree prioritarie di collina e pianura

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

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

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

400.000 ettari.

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

Colli Asolani; Colli Berici; Colli Euganei; Colline Moreniche - Alto Garda; Colline Moreniche - Basso Garda; Colline Veronesi;

Delta del Po e Foce dell'Adige; Fiume Adige e Fibbio; Fiume Livenza e boschi pianiziali; Fiume Mincio e aree limitrofe; Fiume Monticano; Fiume Piave e Torrente Soligo; Fiume Po; Fiume Tagliamento; Fiume Tergola Vicentino; Laghetto del Frassino; Lago di Garda; Laguna di Caorle e Foce del Tagliamento; Laguna di Venezia; Lessinia vicentina; Montello; Palù e risorgive Alto Trevigiano; Palude del Busatello; Prai di Castello di Godego; Prati e rogge dell'Alto padovano; Quartier del Piave e Prealpi trevigiane; Rivoli veronese; Sistema delle risorgive del Bacchiglione; Sistema delle risorgive del basso veronese; Sistema delle risorgive del Sile; Sistema delle risorgive dell'alto vicentino e alto padovano; Sistema delle risorgive trevigiane e medio corso del Fiume Sile; Sistema delle risorgive Veneto orientale; Sistema fluviale del Brenta - Bacchiglione; Sistema fluviale del Tartaro, Fissero e Canal Bianco; Sistema fluviale del Tesina Padovano e Ceresone; Sistema fluviale Dese, Marzenego, Tergola e Zero; Sistema fluviale Lemene Reghena e campagna Portogruarese; Sistema Frassine - Fratta - Gorzone; Sistema Musone Vecchio - Vandura; Torrente Poscola; Valli grandi Veronesi; Versante meridionale del Cansiglio.

Rete ecologica e buone pratiche

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

Conoscenza, pianificazione e gestione della rete Natura 2000

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

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

Sito	n.	Superficie (ha)	% Territorio regionale
Siti di Importanza Comunitaria (SIC)	102	369882	20%
Zone di Protezione Speciale (ZPS)	67	359882	20%
Natura 2000 (SIC & ZPS)	128	414675	23%

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

Oltre alla verifica e integrazione dei contenuti della banca dati Natura 2000 a seguito di modifiche ed integrazioni delle aree SIC e ZPS, si è provveduto a finanziare altri due progetti finalizzati all'acquisizione di dati puntuali, con riferimento ad habitat e specie della rete Natura 2000 nel territorio del Veneto. Un primo progetto (D.G.R.V. n. 2702/2006) prevede il completamento del censimento degli habitat, e habitat di specie, di tutti i siti della rete veneta Natura 2000, secondo quanto previsto dalle specifiche tecniche (adottate con D.G.R.V. 1066/2007). Esso costituisce la naturale conclusione di analoghe attività di censimento avviate, come progetti pilota, nel 2003 e poi applicate a limitate realtà territoriali ove risultava critica la gestione, come nel caso del territorio della Comunità Montana Comelico-Sappada o della Laguna di Venezia.

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

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

Sono oggetto di studio circa 1000 specie della flora (1/3 di quelle presenti in Veneto) e circa 600 specie di fauna rinvenute in oltre 5000 stazioni. Complessivamente, ad oggi, si dispone di una banca dati costituita da circa 125.000 record. Il progetto ha per obiettivo anche il riconoscimento, a livello locale, dell'importanza fitogeografica e zoogeografica, per una futura lista rossa regionale, e la stima della densità delle popolazioni delle specie oggetto d'indagine.

In assenza di un quadro conoscitivo sufficientemente esaustivo per rispondere alle esigenze di tutela dello stato di conservazione di habitat e specie di interesse comunitario (Direttive 79/409/CEE "Uccelli" e 92/43/CEE "Habitat") si è provveduto, inoltre, alla predisposizione di una metodologia per individuare le funzioni ecosistemiche minime che devono esse-

re mantenute a livello dell'intera rete Natura 2000 e rafforzate nella definenda rete ecologica regionale. È stato effettuato, allo scopo, uno studio mirato alla classificazione dei siti in gruppi che ne evidenziano le peculiarità comuni rispetto alle caratteristiche descritte nel database ufficiale della Commissione Europea sui siti della rete Natura 2000; sono state incluse tutte le variabili descrittive, qualitative e quantitative, riportate nella scheda del formulario standard per ciascun sito.

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

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

L'efficacia di tali misure è conseguente all'approvazione della cartografia degli habitat e habitat di specie del sito. Ciò consente anche di georiferire, a scala locale, la regolamentazione prevista per specie e habitat per i quali è stata riscontrata l'effettiva minaccia e vulnerabilità.

Come formulato nella D.G.R. n. 2371/2006, l'urgenza dell'elaborazione di un Piano di Gestione specifico è da riconoscere nelle situazioni in cui le misure di gestione sono molto articolate e richiedono specifiche attività di monitoraggio, che non possono

essere incluse in altri strumenti, come ad esempio un piano d'azione; oppure quando la molteplicità dei soggetti coinvolti nella gestione e le caratteristiche socioeconomiche del sito, comprese le aree circostanti, non garantiscono l'efficacia delle misure di conservazione proposte.

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

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

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

Il coordinamento generale è regionale. Lungo tutte le fasi di preparazione sono coinvolte le popolazioni locali (i gruppi che esercitano attività sul territorio, le associazioni), le organizzazioni ambientaliste, i soggetti pubblici che a vario titolo hanno competenze nell'area interessata.

Gli aspetti chiave della Rete ecologica

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

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

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

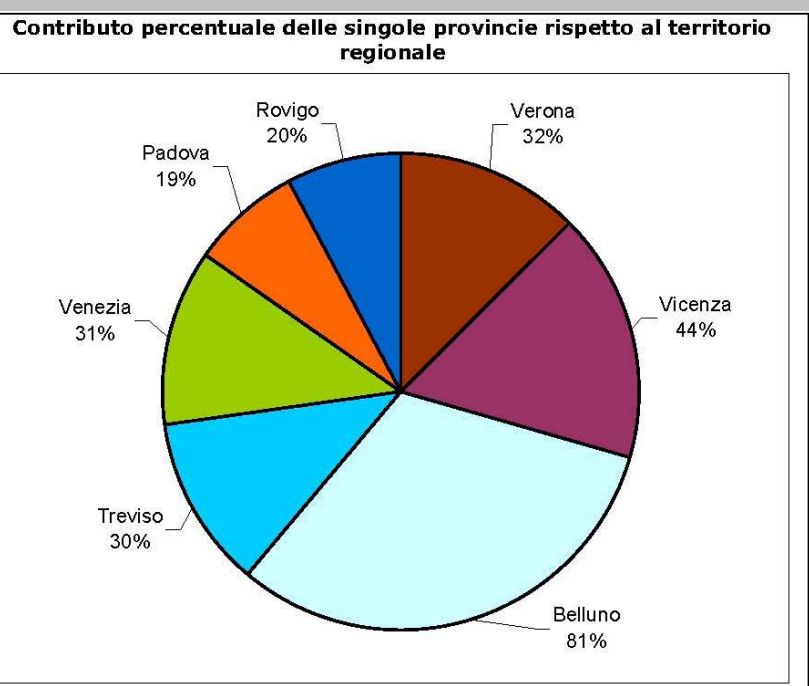
La Rete ecologica regionale è costituita dalle aree nucleo (sono l'ossatura della rete stessa e comprendono i siti della rete Natura 2000 e le Aree Naturali Protette), dai corridoi ecologici (costituiti da corridoi lineari continui o diffusi ovvero discontinui, in grado di svolgere funzioni di collegamento per alcune specie o gruppi di specie che si spostano su

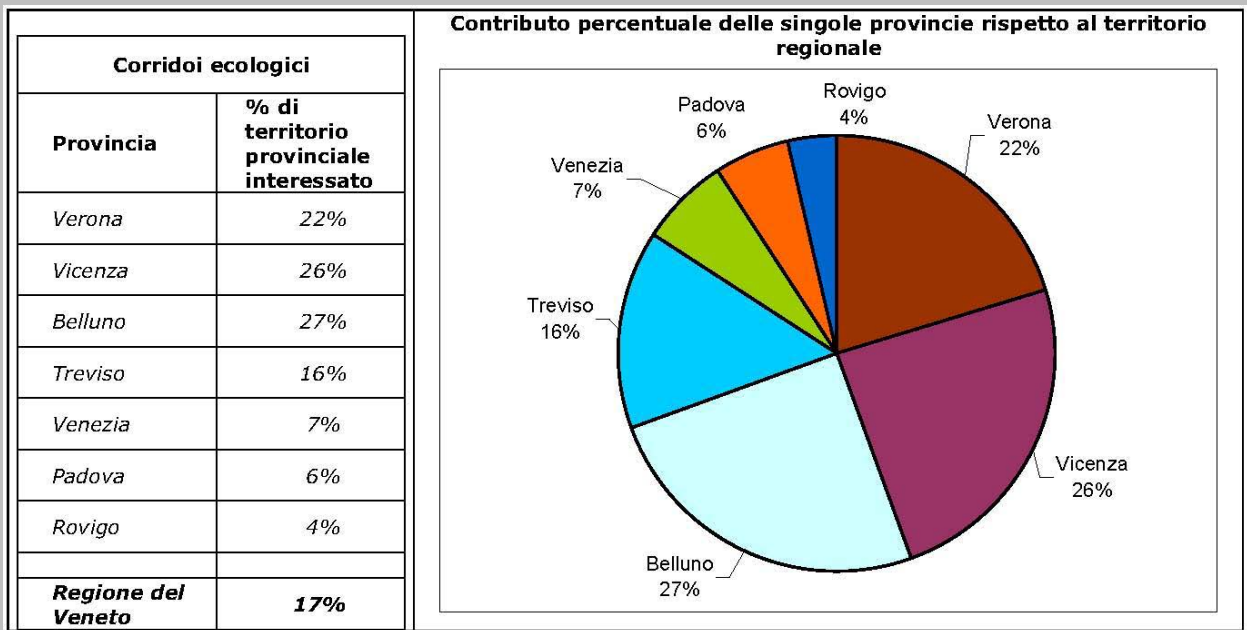
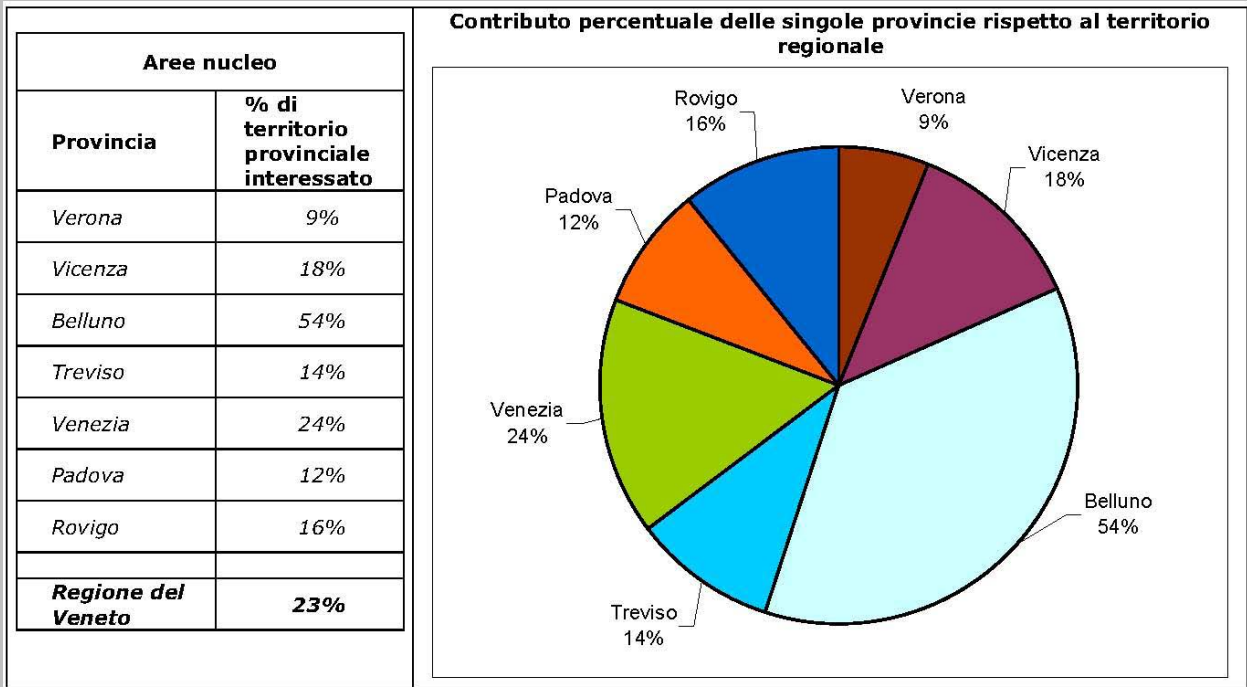
grandi distanze) e dalle cavità naturali quali grotte connotate dalla presenza di endemismi o fragilità degli equilibri, da scarsa o nulla accessibilità o da isolamento.

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

I corridoi ecologici si collocano sia nei territori montani, includendo gli spazi seminaturali e naturali di tipo forestale, sia nella fascia pianiziale e costiera. Quelli continui sono rappresentati prevalentemente da aree boscate, prati e prati pascolo, risorgive, corsi d'acqua, sedi fluviali e fasce ripariali, con funzione di assicurare i collegamenti ecologici multispecifici tra gli ecosistemi regionali. Quelli discontinui sono caratterizzati da aree biopermeabili di estensione molto variabile (biotopi relitti, boschetti, aree umide, laghetti di cave senili dismesse, sistemi agricoli complessi e siepi), generalmente coincidenti con spazi residuali all'interno di ambiti urbanizzati o interessati da agricoltura intensiva.

Rete ecologica - dati complessivi	
Provincia	% di territorio provinciale interessato
Verona	32%
Vicenza	44%
Belluno	81%
Treviso	30%
Venezia	31%
Padova	19%
Rovigo	20%
Regione del Veneto	40%





I fiumi e la rete ecologica

Tra le componenti del sistema della connettività ecologica, i corsi d'acqua indubbiamente, quando le loro condizioni risultano ecologicamente inalterate, costituiscono le direttrici privilegiate del biomovimento, sia per ciò che riguarda le specie che vivono totalmente o parzialmente nell'elemento acqua, sia per quelle che colonizzano le fasce ripariali o che, comunque, utilizzano i fiumi per le loro esigenze vitali. L'importanza dei fiumi e della loro funzione connettiva è evidenziata dal concetto del *River Continuum* secondo il quale, un corso d'acqua può essere considerato una successione di ecosistemi che sfumano gradualmente l'uno nell'altro al variare dei parametri morfologici, idrodinamici, fisici e chimici e sono interconnessi con gli ecosistemi terrestri circostanti. Questo principio, propone una visione unificante dell'ecologia fluviale che richiama l'attenzione sulla stretta dipendenza della struttura e delle funzioni delle comunità biologiche dalle condizioni geomorfologiche ed idrauliche medie del sistema fisico. Nella realtà ambientale italiana e veneta, la situazione dei fiumi è profondamente mutata nel tempo. Una buona qualità ambientale può essere riscontrata esclusivamente nei tratti montani. Ma già nelle aree sub-montane e collinari, appena lungo il loro corso si addensano insediamenti e aree agricole, la qualità delle acque si abbassa drasticamente e si impoveriscono ecologicamente le fasce spondali a causa di sistemazioni, arginature, opere

di regimazione e contenimento, escavazioni in alveo. I fiumi, quindi, nella migliore delle ipotesi, riescono ancora a svolgere un efficace ruolo ecoconnettivo solamente nei settori più alti del loro corso, dove, tra l'altro, sarebbe meno importante date le migliori condizioni anche degli ambienti limitrofi. Nei loro settori più prossimi alla costa, i fiumi cessano di avere funzioni di connessione ecologica diventando, per lunghi tratti, quasi delle barriere, considerando i livelli di inquinamento e concentrazione di interventi insediativi (canalizzazioni, urbanizzazioni, estremo degrado degli spazi deltizi). Date queste caratteristiche, quindi, il reticolo idrografico, è un elemento da studiare caso per caso, per verificare le possibilità di partecipazione attiva nella configurazione della Rete Ecologica. È indubbio, però, che in aree agricole intensive, come ad esempio quella padana, gli spazi fluviali sono assolutamente indispensabili nella definizione della rete e della sua geografia e il loro ruolo è fondamentale nell'ipotesi di restauro di connessioni ecologiche per alcuni gruppi di specie. In generale, l'obiettivo della rete dovrà essere dunque la bio-diversificazione, le cui finalità sono molteplici, ma riguardano in primis il miglioramento e/o il recupero dell'assetto ecologico di alvei e golene, l'aumento della loro permeabilità biologica in funzione del loro ruolo di corridoio, la ricostituzione di habitat propri dell'ambiente fluviale.



Il sistema costiero

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

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

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

Il processo di frammentazione, attuato dal forte impatto antropico, ha causato, quindi, la completa distruzione degli habitat o la loro riduzione in su-

perficie, creando frammenti relitti di habitat, circondati da nuovi tipi di "habitat" come campi coltivati, infrastrutture urbane, strade, ecc. Questo processo incide, ovviamente, anche sulle popolazioni di specie portando ad un declino nel numero di individui, diminuendo la loro capacità concorrenziale nei confronti delle specie estranee, aumentandone il rischio di estinzione e portando, in definitiva ad un declino della ricchezza e della diversità specifica e paesaggistica.

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

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





L'interferenza insediativa delle strutture ecosistemiche

Rapporto sulla ricerca svolta per il PTRC della Regione Veneto

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

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

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

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

Fasi del programma di ricerca

Il programma di lavoro ha articolato le seguenti fasi:

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

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

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

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

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

I paesaggi della frammentazione

In relazione alla articolazione della patologia territoriale proposta dal Forman (1995) secondo la quale nel processo di frammentazione del paesaggio possono essere distinte secondo le relative configurazioni spaziali, più categorie di condizioni e dinamiche (perforazione, suddivisione, frammentazione, riduzione e progressiva eliminazione), l'applicazione del set di indicatori adottato (Bcopermeability, precentage, infrastruttural density, fragmentacion by unfrustructures, urban density, progressitation byr urbanee areas) è finalizzata alla specificazione conoscitiva dello stadio critico intermedio della frammentazione.

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

Oltre a questa possibilità c'è da aggiungere che ogni comune, in quanto unità minima territoriale di diagnosi e interpretazione dei fenomeni, può essere analizzato in una prospettiva personalizzata nell'ambito della quale è possibile calibrare le azioni progettuali tese a rispondere sia alle istanze strategiche di ampia portata, sia anche alle problematiche di conservazione della biodiversità che hanno esigenze di lettura e di conduzione realizzativa gestibili essenzialmente alle scale territoriali di dettaglio. Sono state individuate 9 classi di paesaggi di frammentazione derivate grazie ai dispositivi di selezione attivati mediante i filtri diagnostici. Se ne riporta di seguito una caratterizzazione generale:

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

Parametri di selezione
Tbiop<0,05 e Duu<0.05

B – Paesaggio a frammentazione elevata con iper-dominante insediativa

Parametri di selezione

Tbiop <0,25 e Duu>0.33

C – Paesaggio a frammentazione elevata con dominante insediativa

Parametri di selezione

Tbiop <0,25 e 0.33>Duu>0.15

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

Parametri di selezione

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

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

Parametri di selezione

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

F – Paesaggio a frammentazione media con dominante insediativa

Parametri di selezione

0.25< Tbiop <0,5 e Duu>0.15

G – Paesaggio a frammentazione media con dominante agricola

Parametri di selezione

0.25< Tbiop <0,5 e Duu<0.15

H – Paesaggio a frammentazione bassa con dominante insediativa forte

Parametri di selezione

Tbiop >0,5 e Duu>0.15

I – Paesaggio a frammentazione bassa con dominante insediativa debole

Parametri di selezione

Tbiop >0,5 e Duu<0.15

Il quadro valutativo delle interferenze ambientali: fattori di pressione

Indice di espansione urbana prevista

Indica il numero di volte che, in un ambito di pianificazione, viene incrementata la superficie urbanizzata attuale nelle previsioni di uno strumento urbanistico vigente. A partire dal data base della mosaicitura informatizzata degli strumenti urbanistici comunali del Veneto sono state considerate le destinazioni d'uso che presuppongono azioni di edificazione o di trasformazione delle superfici naturali dei suoli.

$$IEUP = \frac{A_p}{A_a}$$

A_p = Superficie urbanizzata prevista negli strumenti urbanistici vigenti

A_a = Superficie urbanizzata attualmente presente

Per l'intero gruppo di comuni analizzati l'indice IEUP medio è pari a circa 0,40 (27.700 ha circa di superfici urba-

nizzate previste ed approvate, ma ancora non attuate, su 68.340 ha di urbanizzato attuale).

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

Lo stesso indice IEUP, ricavato selezionando solamente i comuni collocati nella pianura, denuncia un valore di circa 0,32 che è sostanzialmente analogo a quello riscontrato per i comuni presenti nella fascia collinare e degli altipiani (0,36) a testimoniare un comportamento dimensional-previsivo dei piani urbanistici abbastanza allineato per queste fisionomie territoriali, mentre lo stesso indice raggiunge, filtrando gli strumenti vigenti nei comuni montani, il valore di oltre 0,50.

Indice di rischio insediativo

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

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

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

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

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

Rispetto all'articolazione delle fasce altimetriche le parti urbanizzate incidono più pesantemente nei settori di quota compresi tra il livello del mare e i 300 metri, i quali risultano coperti da insediamento per quasi il 30% (17%

il settore tra i 100 e i 300 m costituente la prima fascia collinare).

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

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

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

Il disegno dei gradi progressivi di rischio insediativo rispecchia naturalmente le sensibilità tematiche delle quali si è detto, rimarcando con grande evidenza il ruolo del reticolo infrastrutturale, delle grandi aree periurbane della pianura, nonché degli hinterland delle aree urbane medie della prima fascia collinare. Una forte concentrazione dei fenomeni tendenziali si verifica proprio nel comparto pianeggiante centrale in corrispondenza del quale, indubbiamente, potrebbe ulteriormente aumentare la pressione a carico di quel paesaggio "reticolare" e delle "stepping stones" che attualmente forma il tessuto ecosistemico residuale, seppur sfilacciato e discontinuo, di contatto tra le Prealpi e la Laguna.

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

Convergenze della ricerca sull'interferenza insediativa verso il PTRC

Ciò che emerge dalle considerazioni sintetizzate è

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

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

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

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

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

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

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

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

affluenti, "corridoi ecologici" per antonomasia il cui mantenimento deve rappresentare una assoluta priorità.

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

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

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

Un'ultima considerazione riguarda i fattori di pressione tendenziale nella dinamica di incremento e assestamento insediativo della regione posto che una forte concentrazione dei fenomeni tendenziali è verificabile proprio nel comparto pianeggiante centrale, ma con episodi significativi anche nelle aree montane.

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

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

Nel corso della evoluzione degli strumenti di pianificazio-

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



Foreste: tra cultura, economia ed ecologia

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

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

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

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

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

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

Worldwatch Institute, che annualmente pubblica il rapporto *State of the World*, ha ripetutamente denunciato le ragioni del degrado delle "terre alte" e le conseguenze, spesso drammatiche, dell'uso non appropriato delle foreste. Per la maggior parte dell'umanità gli aspetti più preoccupanti del degrado sono la riduzione della capacità idrica dei suoli, il calo della portata delle sorgenti e l'abbassamento delle falde, con conseguenze gravi per il mantenimento delle produzioni agricole. Altrettanto dannosa è l'erosione eolica, ma anche quella provocata dalla mancata regimazione delle acque superficiali e dalla perdita di stabilità dei suoli.

Del Veneto, benché da molti anni l'interesse economico si sia progressivamente ridotto, sotto molte angolature le foreste restano ancora ecosistemi di enorme valore.

Ad esempio si è tentata la stima del contributo da esse dato alla stabilità dei versanti, alla regimazione idraulica e alla difesa contro le valanghe. Per la Svizzera, nel 2001, esso valeva circa 2.6 miliardi di Euro; nei cinquant'anni precedenti la Confederazione aveva speso tre volte tanto per la collocazione di opere antivalanga. Stanti questi dati, il bosco non significherebbe oggi più solo produzione e mercato di legname, ma soprattutto difesa idraulica e idro-geologica.

Siamo fortunati a possedere foreste che da molti lustri si accrescono riconquistando nuovi spazi e migliorando i loro assetti strutturali e funzionali. Purtroppo ciò significa anche un calo d'interesse per l'economia dell'azienda boschiva in senso stretto, e forse anche per gli altri valori, a più ampio spettro sociale ed ambientale, che le foreste conferiscono alla montagna e alla sua nuova economia basata sul turismo.

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

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

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

La biodiversità è legata alla varietà degli *habitat*, ovvero a quella degli ecosistemi e dei relativi *ecotoni*. Se in montagna la biodiversità dipende molto dai boschi, è anche vero che essa tende a diminuire quando il paesaggio si fa monotono a causa dell'inselvaticamento incontrollato, ovvero a causa della chiusura degli spazi aperti dovuta all'espandersi dei boschi sui campi e sui pascoli abbandonati. Alla riduzione della naturale biodiversità si somma, in questo caso, anche la scomparsa di molte razze allevate, patrimonio di inestimabile valore accumulato nel tempo con la paziente selezione delle entità produttive vegetali ed animali meglio adattate alle locali condizioni d'ambiente.

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

Riproducendo per il nostro Paese, e per il Veneto, i calcoli d'*Impronta ecologica* proposti da Mathis Wackernagel e da William Rees per l'incontro di Rio, si ricava che oggi noi consumiamo risorse della Terra in misura cinque volte superiore rispetto a quella che ci spetterebbe in base alla superficie *produttiva* del nostro territorio. Ognuno di noi avrebbe anche bisogno di un ettaro di foreste in ottimo stato per poter *sequestrare* le sette tonnellate di anidride carbonica che ogni anno immette in atmosfera bruciando combustibili fossili; altri 2500 m² di bosco ci sono necessari per soddisfare al fabbisogno individuale di biomassa legnosa. Benché il nostro comportamento sia più virtuoso di quello di altri europei, e soprattutto degli americani, dobbiamo ricordare che avremmo bisogno di un territorio tre volte più ampio del Veneto, e interamente coperto di buone foreste, per compensare il consumo annuale d'energia nella nostra regione. È appena il caso di ricordare che anche a livello planetario i sistemi ecologici destinati all'abbattimento delle emissioni carboniche sono ormai decisamente insufficienti a questa funzione, così che i consumi energetici vengono oggi pagati in termini di instabilità del clima, ovvero in *sperpero* del "capitale climatico".

Stando a questi dati siamo dunque chiamati a importanti decisioni riguardo all'uso del territorio e al consumo del suo capitale naturale, ma anche a scelte economiche, sociali ed etiche di fondo, che coinvolgono in maniera determinante le foreste e gli altri ecosistemi *apparente-*

mente naturali, in montagna come in pianura.

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

Venti anni più tardi il dato si è aggravato. La Commissione Internazionale per la Protezione della Alpi, CIPRA, stima che al principio di questo millennio il mondo agricolo gestisca ancora un quarto del territorio alpino, impiegando però solo 5% della popolazione attiva. Da noi, più che altrove, in montagna e in collina si registra la continua riduzione delle aziende agricole e zootecniche, condotte da anziani e da vecchi, fortemente radicati alla loro terra, consapevoli della propria identità culturale e sicuri che non esiste un futuro migliore lontano da casa. Campi e pascoli abbandonati vengono spontaneamente recuperati dalle foreste, un decimo delle quali è destinato alla naturale evoluzione. Anche una parte non modesta dei boschi cedui annessi alle aziende agricole si sta spontaneamente convertendo in bosco d'altofusto, che è strada certamente positiva in quanto a valori naturalistici e paesaggistici, ma anche rischiosa per la *salute* dei sistemi, per la probabilità di crescita improvvisi e rischiosi di organismi patogeni, per l'accentuata fragilità meccanica e idrologica, per l'accumulo di necromassa, facile esca per incendi, il cui numero, negli ultimi anni, ovunque è progressivamente cresciuto, ma non nella nostra regione, grazie anche alla efficace opera di prevenzione posta in essere dai Servizi forestali.

Per certi versi, dunque, il declino delle cure colturali, con l'inselvaticamento dei pascoli e dei campi, è un indice preoccupante della scomparsa della storica cultura rurale delle montagne e delle colline, da leggere con attenzione riguardo agli effetti ambientali, naturalistici e più generalmente ecologici che il cambiamento produce, *se non opportunamente controllato*. Va però anche sottolineato che solo un terzo dei nostri boschi non viene correttamente gestito. Più della metà ha invece ottimi caratteri di fertilità e viene per questo ordinariamente coltivata per ricavarne legname da immettere sul mercato, che vede il nostro Paese fortemente deficitario. Va anche rilevato che buona parte delle foreste venete, circa la metà, è inserita nella Rete Ecologica Paneuropea che ricomprende la rete Natura 2000. In essa si provvede alla gestione selvicolturale, si applicano tecniche che rispettano al massimo livello i meccanismi naturali della

rinnovazione e della crescita armoniosa degli individui arborei, si pone attenzione al mantenimento degli *habitat* delle specie animali e vegetali, soprattutto di quelle di maggior interesse naturalistico. Qui la biodiversità raggiunge valori di assoluto rilievo.

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

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

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

CIPRA stima, infatti, che qualora si verificasse un aumento della temperatura media annua di 2.0 °C (valore medio di quelli fissati dai modelli predisposti per i prossimi quaranta anni, cioè al 2050), anche nelle nostre contrade la fascia delle foreste mesofile raddoppierebbe la sua estensione, mentre quella delle foreste microterme, dominate dalla *Picea*, perderebbe un terzo della sua consistenza. Scomparirebbe quasi totalmente la fascia dei boschi d'alta quota, che oggi occupano quasi un sesto della superficie forestale alpina, i cui sistemi arborei verrebbero soppiantati da praterie resistenti alla crescente aridità.

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

Ma è al turismo cui si deve guardare come asse importante della nuova economia montana. Anche per questo si devono trovare soluzioni utili a conciliare le esigenze

del tempo libero col mantenimento di buoni assetti di natura e di ambiente.

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

con la vita del bosco, ed anzi può contribuire, attraverso i locali cambiamenti di ambiente, ad un aumento della sua biodiversità, resta però la necessità di individuare e di fissare soglie di compatibilità, cioè di *capacità portante*, da assumere come indicatore per gli obiettivi della selvicoltura sostenibile.

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

Le politiche forestali

Premessa

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

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

L'azione regionale, regolata dalla legge forestale n. 52 del 1978, infatti, promuove la difesa idrogeologica del territorio, la conservazione del suolo e dell'ambiente naturale, la valorizzazione del patri-

monio silvopastorale, la produzione legnosa, la tutela del paesaggio, il recupero alla fertilità dei suoli depauperati e degradati, al fine di un armonico sviluppo socioeconomico e delle condizioni di vita e sicurezza della collettività.

Trattasi di una definizione aperta che coinvolge tutte le attività umane e che quindi riguarda tutti gli aspetti dell'attività antropica. Nelle aree montane, caratterizzate per un verso da forti connotati di naturalità, ma per un altro da un'elevata fragilità strutturale, il significato della gestione sostenibile deve essere inteso in senso ampio, non relegato a singoli ambiti territoriali o a singoli fattori di sviluppo. La sostenibilità della gestione territoriale deve pertanto riguardare l'insieme delle attività condotte dall'uomo sul territorio, garantendone un armonico sviluppo ecologico, economico e sociale.

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

Con riferimento ai dati dell'ultima colonna si rileva come, in montagna, la superficie forestale procapite sia da considerarsi relativamente elevata superando i 0,7 ha per abitante, mentre in pianura tale rapporto si riduce sensibilmente fino a giungere ad appena a

100 mq. per abitante con un valore, in questo caso, ben al di sotto della media nazionale.

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

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

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

La gestione forestale dei boschi di montagna

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

Le linee di gestione forestale che si vanno consolidando a livello europeo e nazionale prevedono una pianificazione a più livelli, con un ruolo di supporto conoscitivo e di indirizzo ai nuovi "piani di gestione

forestale" ossia Piani Forestali di indirizzo Territoriale (PFT) operanti in area vasta e assegnando, invece, un significato eminentemente operativo e pratico ai piani aziendali e di riordino.

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

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

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

Le nostre foreste, d'altra parte, sono il frutto di una millenaria convivenza con l'uomo e vanno intese come "foreste gestite" cioè fortemente segnate dall'attività antropica pregressa, che ha disegnato il paesaggio agro-silvo-pastorale in forme di elevata diversità di ambienti, biotopi e paesaggio.

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

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

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

Vengono confermate, inoltre, le linee di gestione volte a non espandere in montagna su larga sca-

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

la il bosco con interventi di rimboschimento ma preferibilmente cercare di gestire, tramite adeguati strumenti di pianificazione forestale, i boschi di neoformazione (determinati da un avanzamento spontaneo del bosco) valutando, caso per caso, se favorirne l'insediamento o, al contrario, ripristinare le antiche pratiche colturali agricole.

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

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

Le politiche forestali ed i cambiamenti climatici

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

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

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

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

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

In particolare nel caso dei boschi assestati, la capacità di fissazione di carbonio della massa arborea epigea delle fustaie (106.103 ha) è stimata pari a circa 8 Mt (77 t/ha), mentre nel caso dei cedui (17.122 ha) è fissata intorno al 1,3 Mt (66 t/ha). Tenendo, inoltre, conto dei limiti posti dall'art. 3.4 del Protocollo di Kyoto (*sink* netto ridotto al 15%), la capacità di fissazione di carbonio di circa la metà delle fustaie assestate (49.480 ha) è stimata in 10.374 t/

anno.

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

I boschi di pianura

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

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

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

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

- migliorare la qualità dell'ambiente, dell'aria e dell'acqua nel territorio regionale;
- fornire spazi naturali in aree verdi che consentano ai cittadini di svolgere attività ricreative e di rilassamento;
- aumentare la sicurezza idraulica del territorio regionale interconnessa con la presenza di aree boscate;
- ridurre gli effetti dell'inquinamento atmosferico e delle concentrazioni urbane;
- incrementare la biodiversità negli ecosistemi di pianura, favorendo la diffusione delle specie arboree ed arbustive autoctone;
- produrre biomasse a scopo energetico ed incrementare l'arboricoltura da legno.

Tali obiettivi possono essere raggiunti attraverso la realizzazione di interventi:

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

cazione naturalistica.

I territori ad elevata naturalità

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

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

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

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

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

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

La realizzazione di aree vegetate con funzione protettiva e la messa a riposo colturale di terreni hanno l'obiettivo di contenere l'inquinamento diffuso provocato dall'attività agricola tramite lo sfruttamento della capacità depurativa della vegetazione erbacea e arborea perseguendo, al contempo, la valorizzazione delle interrelazioni tra il terreno e la componente idrica superficiale. Inoltre, si costituisce la rete di collegamento ecologico-funzionale utile a mitigare gli effetti della frammentazione ambientale su popolazioni e comunità di fauna selvatica legate agli ecosistemi di tipo agricolo (agroecosistemi).

In questo contesto la rete ecologica acquista valore anche in relazione ai flussi migratori a lungo raggio dell'avifauna che attraversa il territorio regionale, potendo configurarsi come corridoi preferenziali di connessione all'interno di paesaggi a matrice altamente modificata dall'uomo.

Le strategie di miglioramento della naturalità diffusa si articolano, dunque, perseguendo l'obiettivo di favorire la conservazione e la valorizzazione delle aree agricole e forestali ad elevato valore naturalistico e la biodiversità ad esse collegata, dando particolare rilevanza alla conservazione degli habitat semi-naturali (siepi, filari, boschetti), dove possono trovare rifugio numerose specie.

I parchi e le aree naturali protette nel Veneto: valorizzazione e promozione

<p>Parco Regionale dei Colli Euganei</p> <p>Abano Terme - PD Arquà Petrarca - PD Baone - PD Battaglia Terme - PD Cervarese Santa Croce - PD Cinto Euganeo - PD Este - PD Galzignano - PD Lozzo Atestino - PD Monselice - PD Montegrotto Terme - PD Rovolon - PD Teolo - PD Torreglia - PD Vò Euganeo - PD</p> <p>Ettari 18.696</p>	<p>E' stato il primo parco ad essere istituito ed è quello in cui gli aspetti del paesaggio storico-culturale maggiormente incidono nel delineare identità e fisionomia dell'area a tutela. I rilievi collinari emergono dalla circostante pianura veneta e risultano costituiti da apparati vulcanici di vario tipo, formatisi attraverso manifestazioni in ambiente sottomarino tra l'Eocene e Oligocene inferiore; presenta un paesaggio di notevole ricchezza e varietà. Prestigiose sono anche le testimonianze storico-architettoniche e numerosi gli esempi di edilizia rurale di pregio ambientale, inseriti in un paesaggio fortemente connotato dal continuo intreccio tra gli elementi naturali e l'attività umana. Sono presenti numerose stazioni termali.</p>
<p>Parco Naturale Regionale della Lessinia</p> <p>Sant'Anna d'Alfaedo - VR Erbezzo - VR Boscochiesanuova - VR Roverè Veronese - VR Grezzana - VR Selva di Progno - VR Dolcè - VR Fumane - VR Velo Veronese - VR San Giovanni Ilarione - VR Roncà - VR Vestenanuova - VR Marano di Valpolicella - VR Crespadoro - VI Altissimo - VI</p> <p>Ettari 10.333</p>	<p>Il territorio tutelato è di particolare interesse per quanto riguarda sia gli aspetti geologici, geomorfologici, legati al carsismo, e paleontologici sia quelli floristico-vegetazionali e faunistici. Di grande interesse è tutto il comparto architettonico, caratterizzato da sistemi costruttivi peculiari.</p> <p>Il territorio è costituito da un altopiano carsico dal quale partono una serie di dorsali divergenti da nord, intervallati da strette e profonde valli, dette "Vai".</p>

<p>Parco Naturale Regionale delle Dolomiti d'Ampezzo</p> <p>Cortina d'Ampezzo - BL</p> <p>Ettari 11.359</p>	<p>Le Dolomiti d'Ampezzo riguardano un ambito territoriale tra i più rappresentativi e noti delle Alpi Orientali e comprendono i gruppi montuosi delle Tofane, Croda Rossa e Cristallo, escludendo quasi totalmente gli insediamenti stabili.</p>
<p>Parco Naturale Regionale del Fiume Sile</p> <p>Piombino Dese - TV Vedelago - TV Istrana - TV Morgano - TV Quinto di Treviso - TV Treviso - TV Silea - TV Casier - TV Roncade - TV Casale sul Sile - TV Quarto d'Altino - VE</p> <p>Ettari 4.159</p>	<p>L'ambito del Parco comprende il fiume di risorgiva più lungo d'Italia, il cui corso si sviluppa per 56 chilometri; dal limite settentrionale delle risorgive, a cavallo delle provincie di Padova e Treviso, arriva fino a Portegrandi nel Veneziano.</p> <p>L'ambito fluviale del Sile, un tempo costituito dal paludi e da una fitta boscaglia di querce, carpini, frassini e olmi, è stato profondamente trasformato dall'azione dell'uomo nel corso dei secoli.</p> <p>L'ambito territoriale, per le caratteristiche naturali e per i segni legati all'azione dell'uomo, presentano una successione di ambienti molto diversi tra loro. Vi sono al suo interno fontanili, laghetti e aree paludose, pianure torbose, aree boscate e una fitta rete di corsi d'acqua. Notevole la presenza di emergenze di interesse storico-architettonico e le testimonianze delle opere idrauliche veneziane.</p>
<p>Il Parco Naturale Regionale del Delta del Po</p> <p>Rosolina - RO Porto Viro - RO Ariano nel Polesine - RO Taglio di Po - RO Porto Tolle - RO Adria - RO Loreo - RO Corbola - RO Papozze - RO</p> <p>Ettari 12.000</p>	<p>Il territorio rappresenta un'area di straordinario interesse faunistico e floristico, soprattutto per la presenza della più vasta area umida in Italia. La connotazione prioritaria è indubbiamente naturalistica; il paesaggio è frutto della costante opera di controllo e di regimazione delle acque da parte dell'uomo.</p> <p>Si tratta di un ambiente deltizio, relativamente integro, riccamente popolato da avifauna, sia stanziale che di passo. Il processo di formazione del Delta del Po è determinato principalmente da fattori climatici e alluvionali, ma negli ultimi secoli l'azione dell'uomo ha condizionato l'evoluzione del territorio nel quale tuttavia rimangono ancora leggibili le tracce degli antichi delta. Sono di notevole interesse: la fascia degli scanni e delle dune, i bonelli, le sacche e laguna viva, le zone di barene, le velme e le valli, gli alvei senili, le dune fossili.</p>

<p>Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi</p> <p>Belluno Cesiomaggiore - BL Feltre - BL Forno di Zoldo - BL Gosaldo - BL La Valle Agordina - BL Longarone - BL Pedavena - BL Ponte nelle Alpi - BL Rivamonte Agordino - BL San Gregorio nelle Alpi - BL Santa Giustina - BL Sedico - BL Sospirolo - BL Sovramonte - BL</p> <p>Ettari 31.033</p>	<p>II Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi nasce per tutelare un territorio di straordinaria valenza paesaggistica e naturalistica. Le Vette di Feltre e il Monte Serva erano già molto celebri per la loro flora fin dal XVIII secolo. La presenza di specie rare e di una eccezionale varietà di ambienti è dovuta anzitutto alla localizzazione geografica. Si situa infatti sul margine delle Alpi sudorientali, in zone molto impervie, le cui parti sommitali sono rimaste libere dai ghiacci nel corso dei periodi molto freddi (glaciazioni) che si sono succeduti nel Quaternario; l'ultimo si è esaurito circa 10.000 - 12.000 anni fa.</p> <p>Ambienti e culture diverse gravitano sull'area del Parco.</p> <p>L'ambito territoriale comprende i rilievi montuosi situati nella destra orografica della Val Belluna e si riconoscono le Vette Feltrine, i Monti del Sole ed il gruppo del Monte Schiara. L'ambito, che pur si caratterizza per limitati processi di antropizzazione, registra la presenza di un patrimonio edilizio di notevole valore storico-testimoniale al servizio delle attività silvo-pastorali.</p>
--	--

I Parchi di interesse locale:

Palude di Onara	Comune di Tombolo (PD)	Zona istituita come riserva naturale di interesse locale e classificata come Sito Natura 2000. Zona umida ricchissima di valori naturalistici.
Fontane Bianche di Lancenigo	Comune di Villorba (TV)	Zona umida compresa nell'elenco dei siti natura 2000; Zona di risorgive posta a pochi Km da Treviso al margine di un territorio fortemente antropizzato, ma ricco di zone umide.
Grotte di Oliero	Comune di Valstagna (VI)	Situata nella valle del Brenta, sono costituite da cavità carsiche sovrastate da pareti rocciose e da un ricco campionario di flora rupestre; Sito Natura 2000.
Bosco delle Fontane	Comune di Cismon del Grappa (VI)	Bosco alluvionale situato lungo il fiume Brenta caratterizzato dalla presenza dell'ontano bianco.
Palude del Busatello	Comune di Gazzo Veronese (VR)	E' un'ampia zona relitta delle valli della Bassa Veronese, attraversata dal fiume Tione e popolata da ambienti di canneto

		che ospitano specie importanti dell'avifauna. Sito Natura 2000
Parco dei due Tioni	Comune di Erbe (VR)	È un'oasi comunale interessata da una fascia fluviale lungo il fiume Tione che presenta la tipica vegetazione di ripa.
Palude del Brusà	Comune di Cerea (VR)	Ambiente umido prevalentemente a canneto, derivante dall'abbandono di ex cave di torba e caratterizzato dalla presenza di importanti specie ornitiche Sito Natura 2000.
Settolo Basso	Comune di Valdobbiadene (TV)	Area golenale a ridosso del fiume Piave, con buona copertura vegetale ed un bosco umido principalmente a salici e pioppi. Sito Natura 2000.
Torbiere di Danta	Comune di Danta di Cadore (BL)	Vasta area torbiera situata nell'arco dolomitico; sito Natura 2000
Parco Adige	Comune di Verona (VR)	Si tratta di una vasta area verde posta lungo il fiume Adige e ai margini del centro urbano. Sito Natura 2000.
Fiumi Reghena,	Comune di Cinto	È costituita da un'area umida

Lemene, e Laghi di Cinto	Comune di Caomaggiore (VE) di Portogruaro (VE)	comprendente i due fiumi, corsi d'acqua di risorgiva meandriformi a dinamica naturale e laghetti di origine artificiale. Sito Natura 2000.
Parco del Ruio (Via dei Mulini)	Comune di Cison di Valmarino (TV)	È una valle percorsa da un torrente che nel passato alimentava una serie di mulini. È stata tutelata per i suoi aspetti storico-culturali e naturalistici
Golena di Bergantino	Comune di Bergantino (RO)	Zona umida posta tra la sponda del fiume Po e l'argine maestro, caratterizzata dalla presenza della tipica vegetazione golenale Sito Natura 2000.
Bosco di Gaiarine (ex bosco zacchi)	Comune di Gaiarine (Ve)	È costituito da un piccolo bosco planiziale classificato come Sito Natura 2000.
Lago di Fimon	Comune di Arcugnano (VI)	Si tratta di un bacino lacustre situato nell'ambito territoriale dei colli Berici Sito Natura 2000.
Parco del Muson	Comune di Loria (TV)	Ambito di interesse naturalistico posto lungo le sponde del fiume Muson
Parco ex polveriera di Carpanedo	Comune di Albignasego (PD)	Esteso polmone verde all'interno del Comune di Albignasego, caratterizzato

		dalla presenza di una numerosa fauna ornitica che popola gli specchi d'acqua della polveriera.
Parco delle cave del bosco di Rubano	Comune di Rubano (PD)	È costituita da un'antica ansa del Brenta che è stata oggetto di una attività di escavazione e di un successivo intervento di recupero ambientale
Parco fiume Tesina	Comune di Torri di Quartesolo (VI)	Ambito di interesse naturalistico posto lungo le sponde del fiume Tesina. Sito Natura 2000
Parco delle sorgenti del Bacchiglione	Comuni di Dueville e Villaverla (VI)	Ambito delle sorgenti del fiume Bacchiglione classificato come Sito Natura 2000

Le Riserve Naturali Regionali:

Riserva naturale Bocche di Po	Porto Tolle- Taglio di Po- Porto Viro (RO)	situata nel delta del fiume Po, è costituita da un mosaico di piccole isole, estesi specchi d'acqua, argini e canneti. È considerata uno degli ambiti di maggior interesse avifaunistico d'Italia. Sito Natura 2000
-------------------------------	--	---

Riserva naturale integrale Bosco Nordio	Comune di Chioggia (Ve)	Ambito boschivo che rappresenta un importante relitto delle foreste un tempo presenti nel litorale dell'alto Adriatico Sito Natura 2000
Riserva naturale integrale Gardesana Orientale	Comune di Malcesine (VR)	Zona che si affaccia sul lago di Garda con formazioni tipicamente mediterranee caratterizzate dalla presenza del leccio. Sito Natura 2000
Riserva naturale integrale Lastoni Selva Pezzi	Comune di Malcesine (VR)	Ambito montano di notevole interesse botanico e faunistico, caratterizzato da una alternanza di zone boschive, pascoli e mugheti. Sito Natura 2000
Riserva naturale integrale Piaie Longhe - Millifret	Comune di Fregona (TV) Comune di Farra d'Alpago (BL)	Area tipicamente carsica dominata dalla faggeta e caratterizzata da particolarità floristico - vegetazionali tra cui specie endemiche. Sito Natura 2000
Riserva naturale integrale Pian di Landro Baldassare	Comune di Tambre d'Alpago (BL)	Ambito caratterizzato da ampie superfici forestali intervallate da radure prative; la morfologia è un susseguirsi di conche chiuse (doline.) Sito Natura 2000

Le Riserve Naturali Statali:

Riserva naturale Campo di Mezzo - Pian Parrocchia	Comune di Fregona (TV)	Riserva Naturale Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Monte Pavione	Comune di Sovramonte (BL)	Riserva Naturale Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Monti del Sole	Comuni di Sedico e Sospirolo (BL)	Riserva Naturale Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Piani Eterni-Errera-Val Facina	Comuni di Cesiomaggiore, S. Giustina, Gosaldo, Sospirolo (BL)	Riserva Naturale Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Schiara Occidentale	Comune di Sedico (BL)	Riserva Naturale Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Valle Imperina	Comune di Riva monte (BL)	Riserva Naturale Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale	Comune di Santa	Riserva Naturale Biogenetica Sito Natura 2000

Valle Scura	Giustina	
Riserva naturale Vette Feltrine	Comuni di Sovramonte, Cesiomaggiore, Feltre, Pedavena (BL)	Riserva Naturale Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Vincheto di Cellarda	Comune di Feltre (BL)	Riserva Naturale di Popolamento Animale e Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Piazza del Diavolo	Comuni di Feltre e Cesiomaggiore (BL)	Riserva Naturale Integrale e Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Monte Faverghera	Comune di Belluno (BL)	Riserva Naturale Integrale e Biogenetica Parzialmente classificata come Sito Natura 2000
Riserva naturale Somadida	Comune di Auronzo di Cadore (BL)	Riserva Naturale Orientata e Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Val Tovanella	Comune di Ospitale di Cadore (BL)	Riserva Naturale Orientata e Biogenetica Sito Natura 2000
Riserva naturale Bus della Genziana	Comune di Fregona (TV)	Riserva Naturale Speleologica Sito Natura 2000
Riserva naturale Lastoni Selva Pezzi	Comune di Malcesine (VR)	Riserva Naturale Integrale Sito Natura 2000

Per proteggere i valori naturali e il paesaggio, per tutelare, restaurare e valorizzare l'ambiente, sviluppando le potenzialità sociali, culturali, economiche delle comunità locali, la Regione del Veneto ha provveduto, fin dal 1989, ad istituire sul proprio territorio cinque parchi regionali e favorito la istituzione di venti parchi di interesse locale, i cui ambiti intendono essere rappresentativi di alcuni dei principali aspetti morfologici e idonei che la natura assume nella nostra regione.

I Parchi, non sono pensati come un'area tutelata dal punto di vista naturalistico, paesaggistico e culturale in cui si individuano solo divieti e neppure, sul versante opposto, come area destinata allo svago e fruizione turistica; nella "politica regionale" il parco è inteso come un territorio nel quale convivono le legittime aspirazioni di sviluppo socio-economico delle popolazioni con il mantenimento delle peculiarità naturali-paesaggistiche, in un'ottica di conservazione e di sviluppo compatibile.



Politiche territoriali nelle zone agricole del Veneto

Introduzione

Nel Veneto l'agricoltura, è comparsa, a partire circa dal 3000 a.C., ed ha progressivamente plasmato il paesaggio regionale che è andato così assumendo, a partire da essa, una profonda valenza culturale e identitaria. Generazione dopo generazione, il paesaggio è divenuto il luogo in cui si sono accumulati i saperi legati alla coltivazione di un territorio dalle caratteristiche climatiche e geomorfologiche estremamente peculiari.

I segni di questa avventura storica e umana sono andati progressivamente sovrapponendosi e integrandosi nelle campagne venete e sono, in tanta loro parte, ancora chiaramente leggibili. L'agro centuriato; le bonifiche antiche poste in prevalenza lungo la fascia pedecollinare o nella bassa pianura, spesso caratterizzate dalle sistemazioni a campi chiusi; i sistemi irrigui dell'alta pianura sviluppatisi a partire dall'anno 1000, che hanno favorito la diffusione delle praterie e che hanno raggiunto il loro massimo sviluppo nella realizzazione del canale Brentella di Pederobba; la realizzazione di sistemazioni idraulico-agrarie nelle zone di alta e bassa collina (muro a secco, ciglionamenti, ecc.) che hanno permesso la loro coltivazione e la diffusione della vite e dell'olivo garantendo, al contempo, la conservazione del suolo e dell'assetto idrogeologico; la fitta rete di malghe che permea tutta la montagna.

Da ultimo, la straordinaria stagione dei "sistemi di villa", nati non già quale luogo di svago, ma, come veri e propri centri aziendali e divenuti un elemento imprescindibile del paesaggio rurale del Veneto.

Le campagne sono divenute così un esempio, per molti versi unico, dell'incontro e dell'integrazione di una straordinaria civiltà urbana, qual è stata quella della Repubblica di Venezia, con una altrettanto straordinaria civiltà rurale.

In sintesi tutto questo percorso storico ha definito un lascito paesaggistico, culturale e produttivo, che fa del Veneto una delle regioni più ricche nel panorama nazionale ed europeo. Un lascito che, anche attraverso idonee politiche territoriali, consentirà all'agricoltura regionale di far fronte alle sfide

della globalizzazione.

Sviluppo economico e interazioni con il settore agricolo

Benché sia fuori di discussione lo straordinario successo del percorso di sviluppo che il Veneto ha costruito negli ultimi decenni, non si possono trascurare gli aspetti negativi di quanto avvenuto in termini di uso del suolo e di conservazione del paesaggio.

La dispersione insediativa, elemento peculiare della crescita nel Veneto, a partire dagli anni '70, ha comportato, infatti, alcuni effetti negativi sul settore agricolo e sull'uso delle risorse in generale poiché:

- ha determinato un maggiore consumo di suolo agricolo;
- ha causato una maggiore frammentazione della maglia poderale e delle aziende, anche per l'aumento del valore dei suoli che rendono difficile l'avvio di processi di riordino fondiario e di crescita delle imprese agricole;
- ha causato un forte degrado della qualità del paesaggio.

Eccessivo consumo di suolo

In base ai dati rilevati dai censimenti dell'agricoltura, si può stimare che dal 1970 al 2000 vi sia stata, nella sola pianura, una perdita di circa 70.000 ettari di suolo coltivato (-9%). Il consumo di suolo, che per certi versi potrebbe essere considerato una componente fisiologica della crescita economica, assume però connotazioni di tipo patologico e diviene un vero e proprio spreco di risorse, quando non sia strettamente commisurato alle esigenze derivanti dall'aumento della popolazione e dal miglioramento delle condizioni di vita. Per avere una misura del fenomeno, si può considerare come varia la superficie edificata per abitante nelle diverse parti del territorio. Ad esempio, con riferimento alla provincia di Treviso la superficie edificata per abitante è di 388 mq nelle città, passa a 538 mq nei comuni metropolitani e arriva a 656 mq nei rimanenti comuni di pianura (fonte Magistrato delle Acque: studio nel bacino scolante della laguna di Venezia). Sempre in provincia di Treviso si può anche notare come vi sia una stretta relazione tra superficie edificata per abitante e percentuale delle aree edificata in zona rurale ad indicare, nuovamente, che è la dispersione insediativa a causare lo spreco di suolo. L'eccessivo consumo di suoli coltivati è stato favorito da una politica urbanistica poco attenta alla conservazione delle risorse naturali. Inoltre, la legislazione relativa all'edificabilità rurale ha favorito la dispersione nel territorio di fabbricati residenziali e talvolta produttivi, privi di vero legame con il settore agricolo, incentivando per questa via fenomeni di frammentazione della maglia poderale e disattivazione dell'azienda agricola.

Frammentazione della maglia poderale e perdita di

imprenditorialità

Il Veneto storicamente ha sempre avuto una superficie media aziendale notevolmente inferiore a quella nazionale. Nel 2005 la superficie agricola utilizzata per azienda era di 5,57 ettari nel Veneto e di 7,35 ettari in Italia. Ciò dipende innanzitutto dalla notevole diffusione dell'azienda diretta coltivatrice che ha da sempre caratterizzato l'agricoltura regionale. Non va però trascurato che la crescita insediativa dispersa contribuisce anch'essa a un incremento della frammentazione della maglia poderale. Dal 1970 al 2000 le dimensioni medie aziendali nei comuni del Veneto, sono aumentate di 1,67 ettari (+29%) nei comuni del Polesine e della bassa padovana e veronese, ma solo di 0,4 ettari (+10%) nei comuni del centro Veneto dove più intensa è stata la crescita insediativa. Ciò è correlato sia alla sottrazione diretta di suolo, sia all'incremento dei valori fondiari determinato dalle aspettative edilizie, che ha reso difficile l'accorpamento delle aziende.

La dispersione insediativa, quindi, favorisce la rendita edilizia che a sua volta determina una maggiore difficoltà ad aumentare la dimensione delle aziende attraverso l'acquisto di terreni. Le aziende tendono perciò a divenire sempre meno efficienti ed incapaci di operare sul mercato in modo competitivo, anche per la scarsa diffusione dell'affitto che non interessa più del 20% delle unità produttive. Ciò ha finito per favorire un progressivo processo di disattivazione e di diffusione dell'agricoltura a tempo parziale e, in definitiva, di riduzione dell'imprenditorialità del settore.

Impatto paesaggistico

Numerose ricerche effettuate nel campo della psicologia ambientale, hanno posto in evidenza un sistema di preferenze paesaggistiche largamente condiviso dalla popolazione. In generale, gli studi realizzati all'estero indicano che sono preferiti quei paesaggi, o quegli elementi paesaggistici, che sono percepiti come naturali. Gli studi fatti nella nostra regione di recente hanno chiarito ulteriormente tali elementi: da un lato è emerso che boschi, siepi, alberi sparsi e prati migliorano la qualità estetica del paesaggio, dall'altro si è visto che edifici moderni (in particolare le fabbriche) hanno un forte impatto negativo sulla qualità estetica così come percepita dalla popolazione. In un recente esperimento si è però visto che i paesaggi più graditi non sono in assoluto quelli naturali, bensì quelli antropizzati che contengono fabbricati di grande rilevanza culturale (le ville venete) o anche fabbricati rurali tradizionali.

Queste ricerche consentono di dedurre che la dispersione di fabbricati moderni nel territorio tende a degradare la qualità del paesaggio e, per contro, pongono in evidenza la necessità di conservare il patrimonio edilizio rurale esistente, nonché una diversificazione assicurata dalla presenza di alcuni elementi vegetazionali del pae-

saggio tradizionale quali le siepi, le alberature ed i prati. Da ultimo va considerato che, per la forte competitività sul mercato del lavoro e sul mercato fondiario esercitata dalla crescita urbana, le aziende agricole sono indotte ad aumentare l'intensità delle produzioni o ad avviare nuove attività complementari all'agricoltura (agriturismo, trasformazione aziendale delle produzioni, vendita diretta, ecc.), con processi di ristrutturazione che potremmo definire "virtuosi", in presenza di alcune precondizioni quali: un diffuso spirito imprenditoriale e una specifica vocazionalità del territorio per alcune produzioni.

La domanda ricreativa

La crescita economica, l'inurbamento, l'aumento del tempo libero ed il progressivo distacco dall'attività agricola della popolazione, hanno determinato un crescente bisogno di spazi e di paesaggio dove svolgere attività ricreative. I dati raccolti in alcune indagini effettuate a partire dalla fine del 2000 evidenziano la presenza di un fenomeno che coinvolge ampi strati della popolazione. In generale, varie indagini condotte nel Veneto consentono di stimare che il territorio (escludendo le località balneari e le città d'arte) è interessato da circa 20 milioni di eventi ricreativi all'anno (soprattutto gite giornaliere) di cui una frazione non trascurabile interessa la campagna e la collina. In questi studi è emerso che il principale fattore considerato nella scelta delle destinazioni è la qualità del paesaggio rurale.

Le prospettive del settore primario

Nel 2007 l'agricoltura ha prodotto l'1,9% del valore aggiunto della regione, dando occupazione al 2,9% degli attivi. I terreni in possesso delle aziende agricole rilevate dal censimento generale dell'agricoltura del 2000 erano circa il 60% del territorio in collina e montagna (a testimonianza di diffusi fenomeni di abbandono dell'attività agricola) ed il 70% in pianura. Nonostante la fisiologica riduzione dell'importanza economica dell'agricoltura, il suo ruolo nella gestione del territorio è rimasto, per molti versi, immutato rispetto al passato. Questo non significa che gli imprenditori agricoli debbano essere visti prevalentemente quali i custodi dello spazio rurale, quanto piuttosto riaffermare la multifunzionalità del settore. Infatti, sia che l'impresa agricola venda beni e servizi mercantili, sia che produca servizi ambientali e paesaggistici a favore della collettività, solo la presenza di una diffusa imprenditorialità potrà garantire che tali funzioni vengano svolte nel modo più economico ed efficiente possibile. Ne consegue che obiettivo delle politiche territoriali non potrà essere solo la conservazione del suolo o del paesaggio rurale, ma anche particolare attenzione dovrà essere posta anche alla tutela delle imprese agricole professionali.

Ciò appare tanto più vero se si considera quali sono le sfide che il settore dovrà affrontare in futuro, anche alla

luce dei nuovi orientamenti della politica agricola comunitaria. Si ridurranno progressivamente, infatti, i sostegni diretti alla produzione e ci si avvierà verso una sempre maggiore apertura dei mercati dei prodotti agricoli. In tale ottica le imprese dovranno cercare di recuperare margini di competitività aumentando progressivamente le proprie dimensioni economiche. Tale percorso, tuttavia, potrebbe trovare forti limiti in tutte quelle aree in cui i settori extra-agricoli esercitano una forte competizione nell'uso dei fattori produttivi (terra e lavoro), o dove sono presenti considerevoli svantaggi naturali (come in montagna e parzialmente in collina).

Per un altro verso le imprese, in un'ottica di multifunzionalità, dovranno essere in grado di produrre servizi ambientali e paesaggistici a favore della collettività e li produrranno solo se esiste, ovviamente, un sistema adeguato di incentivi economici. L'erogazione di tali contributi dovrà essere articolata su base territoriale. Al riguardo, il Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013 (P.S.R.) della Regione Veneto ha provveduto a realizzare una suddivisione mirata del territorio regionale, indicando per ogni zona specifici indirizzi di politica agro-ambientale.

Va notato, comunque, che la produzione di beni mercantili e di servizi ambientali non sono obiettivi indipendenti l'uno dall'altro. In futuro il legame tra qualità delle produzioni agricole e qualità paesaggistica e ambientale è destinato a divenire sempre più stretto. Specie nell'ultimo decennio, si è presa coscienza del fatto che uno dei punti strategici per lo sviluppo dell'agricoltura nella nostra regione è costituito dalla "tipicità" che si estrinseca nell'individuazione di uno stretto legame tra un prodotto agroalimentare ed il territorio in cui viene realizzato. Ma la tipicità della produzione può sussistere solo se anche il territorio ed il paesaggio presentano caratteristiche tali da differenziarli da altri contesti produttivi. Ne consegue l'importanza, anche per l'agricoltura rivolta al mercato, di riscoprire i propri legami con il paesaggio culturale, favorendo forme di ripristino dei paesaggi tradizionali compatibili con le esigenze delle moderne tecnologie produttive.

In definitiva, il settore primario, sia per far fronte alla necessità di svolgere una pluralità di funzioni, sia per rendere sempre più tipiche le proprie produzioni, è venuto definendo una propria progettualità territoriale che si è estrinsecata in modo particolare nella redazione dell'ultimo P.S.R. e nella previsione di alcune strade del vino e dei prodotti tipici (l.r. n.17/2000). Tale progettualità dovrà essere recepita dai piani urbanistici, pena la perdita di efficacia degli interventi previsti da questi nuovi strumenti di programmazione agricola.

Un cenno merita, infine, il crescente interesse per la produzione di energia da biomasse. Dal punto di vista dell'impresa agricola ciò configura una possibile integrazione e, in alcuni casi, una alternativa produttiva rispetto alle colture tradizionali. A tale riguardo l'eventuale inter-

vento pubblico dovrebbe incentivare, attraverso opportuni contributi, la realizzazione di quelle colture che sono in grado di massimizzare oltre all'utilizzo sistematico delle masse derivanti dalla potatura, la capacità del settore agricolo di contribuire alla riduzione della dipendenza energetica dall'estero. Le ricerche svolte in campo internazionale hanno posto in evidenza che la produzione di energia netta ottenibile da biomasse legnose (ad esempio le short rotation forestry) è notevolmente superiore a quella ottenibile dai cosiddetti biocarburanti (biodisel ed etanolo), pur ottenibili da colture già praticate nel Veneto (mais, soia, frumento, ecc.). In ogni caso, solo a seguito della definizione di una precisa articolazione operativa della strategia energetica a livello regionale, si potranno definire norme relative a questi aspetti delle pratiche agricole..

Indirizzi per la politica del territorio rurale

Da quanto abbiamo fin qui detto, l'agricoltura è chiamata a svolgere diverse funzioni, che si diversificano a seconda delle caratteristiche del territorio. Gli obiettivi della politica territoriale dovranno anch'essi articolarsi sulla base di dette caratteristiche.

ritoriali siano realizzate in stretto coordinamento con la programmazione agricola, in tutti i casi in cui il perseguimento di determinati obiettivi possa essere attuato esclusivamente attraverso l'erogazione di contributi.

Il PTRC individua e delimita quattro categorie di aree rurali diversamente disciplinate:

a) Aree di agricoltura periurbana nelle quali l'attività agricola viene svolta a ridosso dei principali centri urbani e che svolgono un ruolo di "cuscinetto" tra i margini urbani, l'attività agricola produttiva, i frammenti del paesaggio agrario storico, le aree aperte residuali.

b) Aree agropolitane in pianura quali estese aree caratterizzate da un'attività agricola specializzata nei diversi ordinamenti produttivi, anche zootecnici, in presenza di una forte utilizzazione del territorio da parte delle infrastrutture, della residenza e del sistema produttivo.

c) Aree ad elevata utilizzazione agricola in presenza di agricoltura consolidata e caratterizzate da contesti figurativi di valore dal punto di vista paesaggistico e dell'identità locale.

d) Aree ad agricoltura mista a naturalità diffusa quali ambiti in cui l'attività agricola svolge un ruolo indispensabile di manutenzione e presidio del territorio e di mantenimento della complessità e diversità degli ecosistemi rurali e naturali.

Nel sistema del territorio rurale la pianificazione territoriale ed urbanistica persegue le seguenti finalità:

a) garantire la sostenibilità dello sviluppo economico attraverso processi di trasformazione del territorio realizzati con il minor consumo possibile di suolo;

b) consentire gli interventi di riqualificazione ambientale e paesaggistica del territorio;

c) ammettere il restauro e la riqualificazione edilizia e funzionale degli edifici esistenti e delle loro pertinenze;

d) promuovere le pratiche colturali che garantiscano la conservazione dei paesaggi agrari storici e la continuità eco sistemica: al fine della cura e della manutenzione del territorio rurale sono riconosciute, tutelate e favorite le pratiche agricole tradizionali, anche marginali, e le specificità territoriali;

e) prevedere interventi sullo stato eco sistemico attuale e potenziale del territorio rurale al fine del suo mantenimento e del ripristino e potenziamento degli elementi ad alto valore naturalistico esistenti;

f) realizzare e recuperare i fabbricati abitativi e agricolo-produttivi garantendo il loro armonico inserimento nel paesaggio agrario, nel rispetto della struttura insediativa esistente;

g) tutelare, di norma, la visibilità dell'acqua superficiale nella rete idraulica naturale e di bonifica, nonché negli specchi acquei per conservare la complessità ecologica e paesaggistica dei luoghi;

h) localizzare lo sviluppo insediativo nel territorio rurale prioritariamente nelle aree agropolitane e periurbane.

i) garantire l'insediamento delle attività agrituristiche.

Nel sistema del territorio rurale i Comuni specificano, ai sensi dell'articolo 43 della legge regionale n. 11 del 2004, la delimitazione delle aree del sistema rurale individuate dal PTRC individuando, altresì, i limiti fisici alla nuova edificazione nelle aree di agricoltura periurbana e nelle aree agropolitane.

Nell'ambito delle aree periurbane la pianificazione territoriale ed urbanistica viene svolta perseguendo le seguenti finalità:

a) riconoscere, tutelare e promuovere la presenza delle aziende agricole multifunzionali orientate ad un utilizzo ambientalmente sostenibile del territorio rurale, con particolare attenzione alla realizzazione da parte delle aziende agricole degli interventi di tutela quali/quantitativa della risorsa idrica;

b) valorizzare il ruolo sociale e ricreativo delle aree di agricoltura periurbana; i Comuni possono individuare aree destinate ad orti urbani, promuovendo la realizzazione delle necessarie dotazioni strutturali;

c) prevedere interventi atti a garantire la sicurezza idraulica delle aree urbane e la tutela e la valorizzazione della risorsa idrica superficiale e sotterranea;

d) garantire l'esercizio non conflittuale delle attività agricole rispetto alla residenzialità e alle aree produttive industriali e artigianali nelle aree confinanti a quelle di agricoltura periurbana;

e) favorire la fruizione a scopo ricreativo, didattico-culturale e sociale delle aree periurbane, individuando una rete di percorsi, garantendone la continuità, prevedendo il recupero di strutture esistenti e l'eventuale realizzazione di nuove strutture da destinare a funzioni di supporto, in prossimità delle quali si possano individuare congrui

spazi ad uso collettivo;

f) definire le norme per la realizzazione e il recupero dei fabbricati abitativi, rurali e agricolo-produttivi nel rispetto delle tipologie e di materiali che garantiscano il loro armonico inserimento nel paesaggio agrario, localizzandoli prioritariamente nell'aggregato abitativo esistente o in contiguità con esso.

Nell'ambito delle aree periurbane i Comuni stabiliscono le regole per l'esercizio delle attività agricole specializzate (serre, vivai) in osservanza della disciplina sulla biodiversità.

Nelle aree agro-politane in pianura la pianificazione territoriale ed urbanistica viene svolta perseguendo le seguenti finalità:

a) garantire lo sviluppo urbanistico attraverso l'esercizio non conflittuale delle attività agricole;

b) individuare modelli funzionali alla organizzazione di sistemi di gestione e trattamento dei reflui zootecnici e garantire l'applicazione, nelle attività agro-zootecniche, delle migliori tecniche disponibili per ottenere il miglioramento degli effetti ambientali sul territorio;

c) individuare gli ambiti territoriali in grado di sostenere la presenza degli impianti di produzione di energia rinnovabile;

d) prevedere, nelle aree sotto il livello del mare, la realizzazione di nuovi ambienti umidi e di spazi acquei e lagunari interni, funzionali al riequilibrio ecologico, alla messa in sicurezza ed alla mitigazione idraulica, nonché alle attività ricreative e turistiche, nel rispetto della struttura insediativa della bonifica integrale, ai sistemi d'acqua esistenti e alle tracce del preesistente sistema idrografico-naturale.

Nell'ambito delle aree agropolitane i Comuni stabiliscono le regole per l'esercizio delle attività agricole specializzate

(serre, vivai), in osservanza alla disciplina sulla biodiversità e compatibilmente alle esigenze degli insediamenti.

Nell'ambito delle aree ad elevata utilizzazione agricola la pianificazione territoriale ed urbanistica viene svolta perseguendo le seguenti finalità:

a) il mantenimento e lo sviluppo del settore agricolo anche attraverso la conservazione della continuità e dell'estensione delle aree ad elevata utilizzazione agricola limitando la penetrazione in tali aree di attività in contrasto con gli obiettivi di conservazione delle attività agricole e del paesaggio agrario;

b) la valorizzazione delle aree ad elevata utilizzazione agricola attraverso la promozione della multifunzionalità dell'agricoltura e il sostegno al mantenimento della rete infrastrutturale territoriale locale, anche irrigua;

c) la conservazione e il miglioramento della biodiversità anche attraverso la diversificazione degli ordinamenti produttivi e la realizzazione e il mantenimento di siepi e di formazioni arboree, lineari o boscate, salvaguardando anche la continuità eco sistemica;

d) garantire l'eventuale espansione della residenza anche attraverso l'esercizio non conflittuale delle attività agricole zootecniche;

e) limitare la trasformazione delle zone agricole in zone con altra destinazione al fine di garantire la conservazione e lo sviluppo dell'agricoltura e della zootecnia, nonché il mantenimento delle diverse componenti del paesaggio agrario in esse presenti;

f) prevedere se possibile, nelle aree sotto il livello del mare, la realizzazione di nuovi ambienti umidi e di spazi acquei e lagunari interni, funzionali al riequilibrio ecologico, alla messa in sicurezza ed alla mitigazione idraulica, nonché alle attività ricreative e turistiche, nel rispetto del-

L'agriturismo

La maggior parte delle aziende che offrono servizi agrituristici si colloca in pianura (45,7%) e in collina (38,1%), solo il 16,2% è situato in montagna, mentre la più alta concentrazione di strutture è caratteristica delle zone collinari, con 17,1 agriturismi ogni 100 Kmq. In particolar modo si evidenziano le colline di Soligo, del Montello e del Grappa, il Bassanese, i Colli Berici, i Colli Euganei e la Valpolicella. Rilevanti concentrazioni di strutture si individuano anche a Verona e nella zona del Lago di Garda, nel

veneziano e nella Val Belluna.

Per quanto riguarda la forma di conduzione delle aziende agrituristiche venete è rilevante sottolineare che la presenza femminile sta aumentando negli anni, mantenendosi però al disotto della media italiana. Nel 2007 il 27,7% delle aziende viene gestito da donne e solo la provincia di Vicenza con il 34,9% raggiunge il valore medio nazionale.

la struttura insediativa della bonifica integrale, ai sistemi d'acqua esistenti e alle tracce del preesistente sistema idrografico.

Nell'ambito delle aree di agricoltura mista a naturalità diffusa la pianificazione territoriale ed urbanistica viene svolta perseguendo le seguenti finalità:

a) lo sviluppo e l'utilizzazione delle aree di agricoltura mista a naturalità diffusa in ragione degli elementi che li caratterizzano, con particolare riguardo alla funzione di aree di connessione ecologica, orientandone le trasformazioni verso il mantenimento o accrescimento della complessità e diversità degli ecosistemi rurali e naturali;

b) la definizione di metodi, criteri e iniziative da intraprendere al fine di valorizzare il ruolo dell'agricoltura nel mantenimento delle diverse specificità territoriali e della

conservazione del paesaggio agrario in quanto valore aggiunto delle produzioni agricole tipiche e di qualità;

c) favorire la fruizione a scopo ricreativo, didattico-culturale e sociale delle aree di agricoltura mista a naturalità diffusa, individuando una rete di percorsi, garantendone la continuità, prevedendo il recupero di strutture esistenti e l'eventuale realizzazione di nuove strutture da destinare a funzioni di supporto, in prossimità delle quali si possano individuare congrui spazi ad uso collettivo;

d) limitare le sistemazioni agrarie che comportino rimodellazioni del terreno dalle quali risulti sensibilmente alterato il carattere identitario dei luoghi;

e) garantire, attraverso adeguate scelte localizzative, la compatibilità degli interventi di agricoltura intensiva con quelli relativi all'agricoltura specializzata biologica.



La risorsa acqua e la sua gestione

L'assetto territoriale attuale dei comprensori di bonifica della Regione Veneto deriva dalla legge 13 gennaio 1976 n. 3, la quale ridusse i preesistenti 76 consorzi di bonifica agli attuali 20, della dimensione prevalente dell'ordine dei 50.000 ha.

Alle nuove esigenze i consorzi di bonifica della Regione Veneto si sono preparati per tempo predisponendo strumenti di programmazione delle funzioni di propria competenza i quali hanno consentito un notevole sviluppo delle attività conoscitive legate al territorio. Verso la fine degli anni '80 la Regione Veneto ha predisposto il documento relativo alle Direttive per la redazione del Piano generale di bonifica e di tutela del territorio rurale, che ha poi portato alla elaborazione del Piano stesso sull'intero territorio della Regione classificato di bonifica, primo esempio in Italia di un documento di tale tipo elaborato su scala regionale.

Successivamente l'Unione Veneta Bonifiche, in collaborazione con la Regione del Veneto, ha predisposto un Sistema Informativo Territoriale relativo alle opere di bonifica dell'intero territorio regionale, anch'esso primo esempio in Italia.

Il Sistema Informativo Territoriale comprende l'intera rete idrografica dei collettori di bonifica e consente una precisa rappresentazione e descrizione delle reti idrauliche; risulterà strumento indispensabile per la programmazione e per l'esecuzione di tutte le attività in ambito di bonifica.

A tale Sistema Informativo Territoriale fa successivamente seguito quello relativo al Bacino scolante nella laguna di Venezia messo a punto nell'anno 2001, largo di applicazioni successive in tema ambientale eseguite dai consorzi di bonifica compresi in tale area.

Da ricordare inoltre le attività per la gestione delle reti di bonifica in relazione agli eventi atmosferici prevedibili basati sui sistemi radar di Concordia Sagittaria e Teolo, i quali consentono un preannuncio degli eventi atmosferici.

La difesa dagli allagamenti provocati dalle piogge intense viene perseguita con la ricerca di soluzioni estremamente differenziate in relazione alla com-

plexità delle situazioni, che conducono alla individuazione di interventi di notevole articolazione.

Primaria importanza assumono tra questi le opere di difesa idraulica dei centri abitati, in un quadro di visibile emergenza al verificarsi di eventi intensi; gli interventi di bonifica si spingono all'interno delle città, interconnettendosi con quelli di fognatura.

Essi risultano di particolare rilievo e difficoltà, in quanto vanno ad inserirsi all'interno di un tessuto urbano talora compromesso sotto il profilo idraulico, nel quale risulta complesso reperire spazi per la realizzazione delle nuove opere.

È questo uno dei compiti più gravosi ai quali deve adeguarsi la bonifica, studiando appropriate soluzioni tecniche che richiedono risorse finanziarie, ingenti, ma di ordine di grandezza ben inferiore rispetto alle conseguenze di uno o più eventi meteorici critici.

Si può ritenere che la realizzazione di opere idrauliche di bonifica in ambiente urbano possa essere inquadrata ormai in una lotta contro il tempo fra la necessità di portare a termine i nuovi interventi da un lato, e le difficoltà tecniche ed economiche dall'altro, legate alla loro realizzazione. Altro aspetto delle variazioni climatiche, di carattere opposto a quello delle esondazioni, è legato alla carenza idrica prevedibile da fronteggiare con l'irrigazione, che costituisce nella Regione Veneto un'attività di primaria importanza. Uno studio sull'irrigazione nel Veneto, realizzato nel 1979 a cura del Centro internazionale per gli studi sull'irrigazione di Verona poneva in evidenza una superficie irrigata di circa 370.000 ha, ed una superficie ulteriore convenientemente irrigabile di valore ad essa superiore.

Per l'alimentazione di tali superfici vennero realizzate in passato strutture di notevole rilevanza, tra le quali sono da ricordare le opere di presa dai maggiori corsi d'acqua, ed in particolare dal fiume Piave, dal fiume Adige e dal fiume Po, i corsi d'acqua della regione con maggior portata.

I fiumi Adige e Po consentono la derivazione delle portate di entità più elevata, attraverso una serie di opere di presa di varia natura, da quelle di notevole entità a quelle più modeste costituite da pompe sulla sponda o da prese galleggianti.

Attualmente la superficie irrigata nella regione ammonta ad oltre 580.000 ha, ma l'estesa siccità verificatasi nel corso dell'estate del 2003 ha posto in evidenza la vulnerabilità del sistema irriguo, e la necessità della ricerca di adeguate soluzioni. I problemi principali che i consorzi di bonifica devono affrontare ed avviare a soluzione riguardano la riduzione della disponibilità idrica e la necessità di adeguamento delle strutture irrigue, con particolare riferimento a quelle di distribuzione. Le iniziative per la riduzione dei consumi idrici legati all'irrigazione hanno assunto nella Regione Veneto ampia consistenza, in

particolare nell'ambito collinare e pedemontano con il ricorso diffuso alla sostituzione degli impianti di irrigazione a scorrimento con impianti di irrigazione per aspersione e localizzata. Accanto a tali interventi di trasformazione delle strutture irrigue, si rendono necessarie la tutela delle risorse idriche esistenti e la ricerca di ulteriori fonti di approvvigionamento, ottenuta principalmente attraverso un incremento degli invasi superficiali e sotterranei.

In tale ambito sono state assunte iniziative diffuse e di rilevante interesse applicativo, tra le quali la ricerca di disponibilità di maggiori risorse idriche attraverso il riutilizzo a circuito chiuso delle acque di pioggia, esperienza avviata nel bacino di Vallevicchia ubicato nel comune di Caorle in provincia di Venezia.

Rilevante risulta il fenomeno dell'intrusione salina, con particolare riferimento alla penetrazione del cuneo salino lungo le aste fluviali, lungo la fascia costiera veneta.

In corrispondenza delle foci fluviali si determinano complessi fenomeni di interazione tra l'acqua dolce proveniente dall'entroterra e l'acqua marina, dipendenti sostanzialmente dal rapporto tra la portata fluviale e l'oscillazione di marea e dalle caratteristiche geometriche ed altimetriche della foce, nonché, nel breve periodo, funzione anche del moto ondoso e del vento.

Quando la portata d'acqua dolce è dello stesso ordine di grandezza di quella dovuta al flusso e riflusso di marea, il che tipicamente accade per i corsi d'acqua veneti che sfociano nel mare Adriatico, caratterizzato da basso sviluppo di marea, si forma un interfaccia relativamente ben definito tra acqua dolce ed acqua salata, con la formazione di due distinte correnti sovrapposte caratterizzate da diverse densità. La corrente inferiore, di acqua salata, costituisce il cosiddetto cuneo salino.

Il moto del cuneo salino è legato alle variazioni della portata d'acqua dolce in arrivo da monte. I periodi di magra sempre più prolungati che si stanno verificando in maniera sistematica negli ultimi anni, causati anche dall'incremento delle derivazioni dai corsi d'acqua e dai continui emungimenti dalle falde per soddisfare la crescente domanda di acqua dolce per uso acquedottistico, agricolo e industriale, favoriscono notevolmente la risalita del cuneo salino dalle foci dei fiumi verso monte.

Altro fattore che favorisce l'intrusione salina è costituito dal fenomeno della subsidenza, provocato soprattutto per la massiccia estrazione di metano dal sottosuolo iniziata negli anni '50, che si aggiunge al naturale e costante bradisismo e all'eustatismo marino

Il fenomeno della penetrazione d'acqua salmastra nei fiumi può determinare seri problemi per l'irrigazione.

Inoltre, la penetrazione del cuneo salino può contribuire, a seconda delle caratteristiche di permeabilità di alvei ed argini, alla salinizzazione delle falde freatiche, determinando l'estensione di tale fenomeno, generalmente

confinato alle zone costiere, anche alle aree più lontane dalla linea di costa, con conseguenti difficoltà di utilizzo delle acque di falda.

La filtrazione di acqua salmastra attraverso gli argini e gli alvei dei fiumi determina altresì l'inaridimento dei terreni, modificando i locali ecosistemi; la vegetazione alofila, resistente alla salinità, va di conseguenza espandendosi lungo le aste fluviali, sostituendo le altre forme vegetali, ed ambienti tipici scompaiono.

Per contrastare il fenomeno della risalita del cuneo salino si possono adottare due diversi approcci; il primo consiste nel garantire una portata fluviale sufficiente a respingere l'acqua salata verso il mare, il secondo prevede invece la realizzazione di opere nei pressi delle foci.

Per quanto riguarda il primo, occorre intervenire sulla regolazione idrica del bacino idrografico, calibrando opportunamente i prelievi ed i rilasci d'acqua.

Per quanto concerne invece le opere da realizzare nei pressi delle foci, queste possono consistere essenzialmente in sbarramenti antisale non superabili dal cuneo salino o in risagomature dell'alveo finalizzate alla riduzione della sezione del corso d'acqua e quindi ad un aumento delle locali velocità di flusso, tali da respingere verso mare il cuneo stesso. Dispositivi per la riduzione della penetrazione del cuneo salino sono stati messi a punto da tempo dai consorzi di bonifica prevalentemente con l'utilizzo di porte vinciane, ma nel corso degli ultimi anni gli studi in tale direzione sono stati estesi, ed hanno portato alla realizzazione di traverse mobili, di traverse flessibili e di barriere mobili.

Nell'ambito del perseguimento di finalità ambientali trovano ampio spazio la rinaturazione dei corsi d'acqua ed il miglioramento della qualità delle acque rilasciate. Le esigenze di tutela ambientale hanno condotto ad un rinnovamento delle tecniche di progettazione in vari ambiti della bonifica, introducendo criteri innovativi mirati alla riqualificazione del territorio accanto a quelli tradizionali di natura idraulica.

La rinaturazione dei corsi d'acqua viene perseguita attraverso la ricostituzione della vegetazione ripariale e la creazione di fasce alberate lungo i collettori, considerate indispensabili, oltre che agli effetti paesaggistici, anche per la costituzione di vie di comunicazione che consentano la vita e la riproduzione della fauna. Pertanto negli interventi sulla rete idrografica viene perseguita una funzione di "corridoio ecologico" del corso d'acqua, attraverso la presenza di sistemi verdi costituiti da siepi, arbusti ed alberature, atti a fornire ricovero, percorsi e passaggi protetti ai componenti degli ecosistemi presenti nell'area.

Considerata la caratteristica forma a reticolo assunta usualmente dai collettori di bonifica, che nella Regione Veneto coprono una lunghezza di molte migliaia di chilometri, risulta evidente l'interesse capillare che viene ad

assumere il ripristino della vegetazione arborea lungo tali corsi d'acqua, pur tenuto conto delle limitazioni che questa pratica può incontrare per la necessità parallela di consentire la manutenzione con mezzi meccanici.

La costituzione di oasi naturalistiche può essere abbinata, altresì, con i requisiti di pregio delle zone umide, con la realizzazione di volumi di invaso utili alla laminazione delle punte di piena, i quali possono fungere in pari tempo da serbatoi volti a migliorare la qualità delle acque attraverso l'incremento dei tempi di ritenzione idrica e da aree di sviluppo di vegetazione spontanea.

In definitiva nel riassetto delle reti di bonifica, accanto ai provvedimenti tradizionali di ricalibratura dei corsi d'acqua e di potenziamento dei manufatti, si rivela determinante per il riequilibrio idraulico ed ambientale la ricerca sistematica di superfici destinate ad un uso plurimo di laminazione di piena, di sedimentazione parziale dei soluti, di invaso con rilascio controllato per garantire un deflusso minimo vitale nel canale, di oasi naturalistica con sviluppo di vegetazione arborea.

Il miglioramento della qualità delle acque viene perseguito attraverso procedimenti riconducibili principalmente al drenaggio controllato, alle aree umide ed alla realizzazione di fasce tampone.

Il miglioramento della qualità delle acque superficiali viene attualmente praticato anche nell'ambito di superfici appositamente dedicate dette aree umide di fitodepurazione ("phytoremediation wetlands"), le quali possono essere naturali, o costruite ex-novo o ricostruite in terreni agricoli bonificati ove un tempo esse erano presenti naturalmente.

Sembra opportuno chiarire che, mentre la depurazione dei reflui civili ed industriali può avere alternative e può scegliere, a seconda delle convenienze, tra la tecnologia tradizionale e quella della fitodepurazione, la rimozione degli inquinanti dalle acque superficiali è possibile solo sfruttando processi naturali di rimozione, restituendo ed ottimizzando la capacità di autodepurazione dei corpi idrici. Le aree umide rappresentano l'unica tecnica possibile per rimuovere l'inquinamento residuo sfuggito alle pratiche di prevenzione e depurazione. Un'area umida è essenzialmente un bacino di ritenzione, collocato a lato del collettore del quale si vuole incrementare la qualità dell'acqua (area umida extraalveo) o lungo il collettore stesso (area umida in-alveo).

L'area umida extra-alveo viene attraversata solo da una parte della portata fluente nel corso d'acqua, regolata a mezzo di opportuni manufatti di ingresso e di scarico, mentre all'interno dell'area umida in-alveo fluisce l'intera portata del corso d'acqua.

Il contributo fondamentale al disinquinamento nelle aree umide deriva dalla presenza di piante macrofite, radicate o flottanti, in grado di controllare una serie di processi di tipo chimico, fisico e biologico che separano e trasformano le sostanze inquinanti presenti nell'acqua.

All'effetto complessivo di depurazione delle acque contribuiscono anche i collettori di bonifica, caratterizzati usualmente da pendenze modeste che favoriscono i processi di sedimentazione e da fitte masse di vegetazione sulle sponde.

Particolare attenzione deve essere rivolta all'opportunità di creare aree a maggior profondità libere da vegetazione, necessarie per limitare la formazione di zone di acqua stagnante, per favorire l'azione antibatterica della radiazione solare, per promuovere la riossigenazione della colonna d'acqua e la creazione di habitat utili per lo sviluppo di molte specie di uccelli e pesci.

Anche le aree umide possono avere, come finalità ulteriori, l'attenuazione dei picchi di piena e lo stoccaggio delle acque, la ricarica della falda, l'aumento del valore naturalistico di un sito e conseguenti usi paesaggistici e didattico-ricreativi. Fra le recenti tecniche sperimentate allo scopo di far fronte al problema della riduzione del carico inquinante delle acque addotte nei collettori di bonifica vi è altresì quella delle "fasce tampone" boscate costituite da formazioni di vegetazione arborea e arbustiva, mono o plurifilari, che separano i corpi idrici superficiali, quali scoline, fossi, canali, fiumi o laghi, da possibili fonti di inquinamento diffuso.

Uno dei motivi di interesse per le fasce tampone è costituito dalla loro importanza nell'ambito del ciclo naturale dell'anidride carbonica. Nel caso di combustione della biomassa legnosa, il cui ciclo vegetativo sia avvenuto in anni recenti, l'anidride carbonica che viene liberata durante la combustione risulta la stessa assimilata dalle piante in fase di crescita, e il bilancio complessivo per l'anidride carbonica atmosferica diviene quindi pari a zero, chiudendosi in un ciclo la cui durata è relativamente breve, andando da pochi anni per le cosiddette colture arboree, e arrivando fino a 50-60 anni per le colture a ciclo medio-lungo.

Fra gli effetti ambientali esercitati dalle fasce tampone boscate viene infine descritta l'azione frangivento, che permette di difendere le colture agrarie dai danni mec-

canici causati da flussi di elevata intensità e, inoltre, di ridurre l'evapotraspirazione delle piante che vegetano sottovento. Nell'ambito della valorizzazione ambientale, particolare attenzione è stata rivolta alla tutela qualitativa e quantitativa delle risorse idriche.

Un esempio di rilievo è dato dalla promozione di azioni di tutela delle risorgive nell'alta pianura veneta, compromesse da un fenomeno di abbassamento generalizzato delle falde acquifere.

Fra le azioni di tutela degli acquiferi risultano di particolare rilievo quelle di ricarica a partire da cave dismesse o da superfici arborate.

Le cave rappresentano un elemento di notevole potenzialità, utile a contrastare gli eventi estremi che deve affrontare la bonifica, le piene da un lato e la siccità dall'altro, in quanto gli ampi invasi disponibili nelle aree di pianura e in ambito.

Da rilevare l'interesse per la produzione di energia elettrica anche da piccoli salti mediante impianti di varia natura, da quelli di tipo tradizionale a turbina a quelli a coclea di più semplice costruzione, oppure da condotte irrigue di grande diametro nei periodi di assenza di irrigazione. Una attività di notevole rilievo in campo ambientale svolta dai consorzi di bonifica della Regione Veneto, infine, è costituita dalla valorizzazione delle lagune, diffuse nella fascia costiera ed in particolare a nord della laguna di Venezia e nel delta del fiume Po. L'attività consiste principalmente nella vivificazione della circolazione idrica, svolta specialmente allo scopo di favorire la produzione di specie ittiche, e di mitili in particolare, praticata nelle lagune.

Tra i risultati di maggiore rilevanza ottenuti mediante gli interventi sulle lagune va annoverato il contributo al mantenimento di un equilibrio idraulico in un ambiente tra i più complessi sotto il profilo morfodinamico.

Valle Vecchia: costruire il paesaggio delle aree costiere

Valle Vecchia è un sito di straordinario interesse ecologico. Ultima propaggine del comune di Caorle (Ve) prima di Porto Baseleghe e quindi di Bibione, si estende per circa 900 ettari, delimitata sui quattro versanti da acque marine, lagunari e fluviali. Il sito conserva ancora il suo patrimonio naturalistico fatto di una straordinaria varietà di piante ed animali, grazie ad interventi che risalgono alla fine degli anni '70 quando fu realizzata la fascia di tamerice e olivello a protezione delle dune a mare.

Ai primi anni '90 risalgono invece i primi interventi di forestazione; in particolare vennero realizzati in questi anni circa 14 ettari di bosco planiziale litoraneo, ubicati nell'area più orientale della valle e alcuni tratti di siepi campestri presso il centro aziendale.

Il progetto generale di riqualificazione ambientale di Vallevecchia fu avviata dalla Regione Veneto con la partecipazione interdisciplinare degli enti operanti nel comprensorio: E.S.A.V. (Ente di Sviluppo Agricolo del Veneto) ed A.R.F. (Azienda Regionale delle Foreste), oggi confluite nell'Azienda Regionale Veneto Agricoltura, il Dipartimento Regionale per i Servizi Speciali all'Agricoltura ed il Consorzio di Bonifica Pianura Veneta Orientale.

L'operazione condotta da Veneto Agricoltura ha conseguito un aumento della complessità ambientale, con la realizzazione di boschi, siepi e zone umide dolci e salmastre per oltre 80 ettari all'interno della superficie agraria, determinando a Valle Vecchia la ricomparsa e la nidificazione di specie di uccelli estinte da decenni e talvolta da secoli (pernice di mare; svasso maggiore; fistione turco; volpoca, moretta tabaccata, etc. etc.).

L'avvio nel 2008 di una ulteriore fase di riqualificazione ambientale conseguirà un ampliamento della superficie allagata e, ponendosi in continuità con la strategia avviata da Veneto Agricoltura, porterà ad un ulteriore aumento del grado di complessità del sistema ambientale.

A tale scopo all'interno del bacino è stato realizzato un serbatoio di invaso, nel quale le acque meteoriche fluenti nel collettore Sbregavalle, il corso d'acqua principale di Vallevecchia, sono immesse per sollevamento attraverso un impianto idrovoro dotato di elettropompe sommergibili.

Un sostegno realizzato a valle dell'impianto idro-

voro consente di trattenere le acque meteoriche da sollevare all'interno del bacino, e dal serbatoio le acque possono essere immesse a gravità attraverso una tubazione appositamente realizzata nel canale perimetrale Vallo, che scorre parallelo alla costa apportando allo stesso volumi idrici particolarmente preziosi in grado di contrastare la penetrazione salina dal mare verso l'interno del bacino. Da tale canale le acque di ricircolo possono essere immesse, attraverso appositi manufatti di derivazione, all'interno dei collettori di seconda raccolta, compresi tra Vallo e Sbregavalle, ed andare ad alimentare quindi con acqua dolce la falda freatica a supporto delle colture. In tal modo, possono venire immagazzinati tutti i volumi idrici da precipitazioni al di sotto di una certa soglia che affluiscono al bacino e che altrimenti sarebbero perduti per l'utilizzo agricolo, in maniera da alimentare da un lato la pratica irrigua e da contrastare dall'altro la penetrazione della salinità dal mare.

Ma non tragga in inganno il termine usato dai documenti ufficiali di "rinaturazione".

Quello che si va delineando in Valle Vecchia è una vera e propria sfida progettuale per conseguire un paesaggio "nuovo", coerente con le esigenze della popolazione del Terzo Veneto delineato dal PTRC.

Valle Vecchia può diventare l'occasione per definire un atteggiamento culturale che stravolge la pianificazione regionale fino ad oggi concepita, stabilendo una nuova gerarchia nella gestione del territorio: elaborare il progetto del Terzo Veneto attraverso una rilettura dei pieni e vuoti, dove il progetto per gli spazi aperti trovi una collocazione prioritaria nella complessità del Sistema Veneto.

In questo quadro l'esperienza di Valle Vecchia si inserisce come strumento che pone le basi per la gestione e la messa in relazione di tutte le azioni di riqualificazione ambientali presenti e future che insistono sul territorio del nord est italiano.

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento delinea percorsi e definisce "visioni strategiche" territoriali con funzione di schema di riferimento entro il quale le azioni di volta in volta messe in atto anche magari dai Pat comunali trovano le loro coerenze negli obiettivi comuni. In questo senso Valle Vecchia rappresenta la visione del paesaggio che si costituisce e che verrà.

La Laguna di Venezia e il suo Bacino Scolante

La Legislazione Speciale per Venezia ha come obiettivo la salvaguardia fisica, ambientale e socio-economica di Venezia e della sua Laguna. A tal fine assegna compiti diversi alle Amministrazioni in funzione delle specifiche competenze, demandando alla Regione Veneto, in particolare, i compiti relativi al disinquinamento.

Il "Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia" – Piano Direttore 2000 - costituisce il documento regionale di riferimento per la pianificazione e la programmazione delle opere di disinquinamento della Laguna di Venezia e del suo Bacino Scolante. Successivamente all'approvazione del Piano Direttore 2000, è stata definita l'attuale perimetrazione del bacino idrografico scolante nella Laguna di Venezia, approvata con Deliberazione del Consiglio Regionale del Veneto n° 23 del 7 maggio 2003.

Rientrano, in questa perimetrazione, 108 comuni, suddivisi tra le province di Padova, Treviso e Venezia.

La L.R. 17/90, "Norme per l'esercizio delle funzioni nelle materie di competenza regionale attribuite ai sensi della legge 1984, n. 798 - Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia", ha posto un problema di coordinamento con il PALAV in quanto, non solo interessa parte dell'area oggetto del Piano di Area ma prevede, quale forma di tutela, la redazione del "Piano direttore per il disinquinamento", anch'esso assimilato dalla Legge regionale al "Piano di Area" (art. 3 comma 3).

Da qui è emersa la necessità di definire il rapporto tra i due strumenti territoriali, e recependo quanto già disposto dalla L.R. 17/90, all'art. 3 comma IV, si è provveduto a precisare che tra i due Piani intercorre un rapporto di integrazione: più precisamente il Piano Direttore integra il PALAV sotto il profilo del disinquinamento.

Il "Piano Direttore 2000" individua una serie di obiettivi di qualità delle componenti ambientali, con riferimento alle conoscenze sullo stato della laguna, in base alle indicazioni dei Decreti del Ministro dell'Ambiente del 1998 e del 1999 ed inoltre identifica i criteri generali per l'abbattimento dei carichi inquinanti; fornisce le linee guida per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque, indi-

viduando i singoli settori di intervento (civile, urbano diffuso, industriale, agricolo, zootecnico), indicando le strategie e le azioni da intraprendere in relazione agli obiettivi da raggiungere; stima infine il fabbisogno finanziario per la realizzazione degli interventi, individuando una serie di opere prioritarie.

Si rileva, inoltre, che nel medesimo ambito territoriale ricade il Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera, approvato nella sua definitiva delimitazione con Decreto del Ministro dell'Ambiente del 23 febbraio 2000.

L'azione regionale di tutela dell'ambiente lagunare e del territorio in essa scolante, quindi, si esplica anche attraverso interventi volti alla messa in sicurezza e bonifica dei siti inquinati e alla riconversione di Porto Marghera.

Il Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera, previsto dall'Atto Integrativo dell'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera, costituisce lo strumento di pianificazione degli interventi nell'area industriale, individuando le priorità e le tempistiche delle attività da svolgere all'interno del sito. Nel rispetto della normativa vigente e degli obiettivi prefissati, nel succitato Accordo di Programma viene definito un contesto unitario di scelte strategiche volte al recupero produttivo, occupazionale e alla tutela ambientale del sito.

Oltre agli strumenti di programmazione e pianificazione rappresentati dal Piano Direttore 2000 e dal Master Plan per la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera, il ricorso a specifici accordi di programma e la elaborazione e sottoscrizione di nuovi documenti di programmazione negoziata, permettono di far fronte all'evoluzione di questo delicato territorio. Per quanto previsto dal Decreto legislativo 16.01.2008, n. 4, correttivo del n. 152 del 3.04.2006, che introduce l'art. 252 bis, la Regione Veneto ha indicato al Ministero dello Sviluppo Economico Porto Marghera quale "Sito di preminente interesse pubblico per la riconversione industriale" per concorrere al Progetto Strategico Speciale "Programma straordinario nazionale per il recupero economico produttivo di siti industriali inquinati" a valere sulle risorse FAS per le aree sottoutilizzate.

A seguito di tale dichiarazione, attraverso specifico Accordo di Programma, potrà essere stimolato il contributo delle diverse componenti – pubbliche e

private – per consentire il rilancio economico produttivo, in un’ottica di sistema, dell’area di Porto Marghera mediante la riconversione di produzioni impianti obsoleti e lo sviluppo di settori produttivi diversi e innovativi rispetto quelli già presenti.

Nel suo complesso, l’azione di tutela mirata alla Laguna di Venezia, esempio massimo di ecosistema di transizione in ambiente mediterraneo, deve essere inquadrata nel contesto degli obiettivi e delle previsioni contenute nelle direttive comunitarie in materia di tutela delle acque ed in materia di tutela degli habitat naturali.

In particolare tutte le azioni previste per la tutela della Laguna devono trovare corrispondenza ed essere coerenti con i contenuti della Direttiva 2000/60/CE che istituisce un quadro per l’azione comune in materia di acque, e con le due Direttive Habitat (Dir. 92/43/CEE) e Uccelli (Dir. 79/409/CEE).

Nel corso degli ultimi anni, inoltre, una serie di emergenze ambientali ha interessato l’ambito della Laguna di Venezia e del territorio ad essa afferente, tali da indurre l’individuazione di figure istituzionali straordinarie atte a risolverle.

Vale la pena ricordare, lo stato di emergenza socio-economico-ambientale relativo ai canali portuali di grande navigazione della Laguna di Venezia che ha comportato la nomina di un “Commissario Delegato” con il compito di individuare e realizzare tutte le iniziative atte ad eliminare le situazioni di pericolo e pregiudizio per il normale svolgimento delle attività che interessano il Porto di Venezia e, con un’ordinanza successiva, di provvedere all’individuazione e realizzazione di siti di recapito finale dei sedimenti inquinati derivanti dalle operazioni di dragaggio dei canali portuali.

Un altro aspetto di rilevante importanza è costituito dalla pianificazione di bacino intesa come corretta gestione della risorsa idrica ai fini della riduzione del rischio idraulico, riguardante in particolare il territorio scolante nella Laguna di Venezia.

Proprio in tale contesto, anche alla luce degli ultimi eccezionali eventi meteorologici che hanno provocato fenomeni di dissesto idraulico, idrico, ambientale ed igienico-sanitario, nonché l’inondazione di alcune porzioni di centri abitati nel comune di Venezia e di altri comuni vicini, è stato nominato, con Ordinanza n. 3621 del 18 ottobre 2007 dal Presidente del Consiglio dei Ministri, un Commissario Delegato per il superamento dell’emergenza derivante da tali eventi, con il compito di provvedere alla realizzazione dei primi interventi urgenti per il soccorso della popolazione, per la rimozione delle situazioni di pericolo, nonché per fronteggiare i dan-

ni conseguenti agli eventi meteorologici.

Alla luce di queste considerazioni ed al fine di perseguire più efficacemente gli obiettivi di tutela e salvaguardia della Laguna di Venezia, è indispensabile che i diversi strumenti di pianificazione facciano riferimento perciò ad un Piano di Distretto, quale documento di programmazione di riferimento per tutte le azioni.

Allo scopo si evidenzia che la Direttiva Comunitaria 2000/60/CE, trasfusa nel D. Lgs n. 152/2006, (come integrato dal D. Lgs 4/2008) introduce i “distretti idrografici”, intesi come “aree di terra e di mare, costituiti da uno o più bacini idrografici limitrofi e dalle rispettive acque sotterranee e costiere, che rappresentano la principale unità per la gestione dei bacini stessi”.

La Laguna di Venezia ed il suo Bacino Scolante sono individuati come bacino regionale all’interno del territorio del Distretto Idrografico “Alpi Orientali”; per ogni distretto la normativa prevede la redazione di un “Piano di Bacino Distrettuale” che rappresenta (ex art. 65 D. Lgs n. 152/2006) “lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico - operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d’uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo ed alla corretta utilizzazione delle acque, sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato”.

Con la Deliberazione n. 3996 del 16 dicembre 2008, la Regione Veneto ha proposto, in sede di Comitato di Indirizzo, Coordinamento e Controllo ex art. 4 legge 29/11/1984, n. 798, cosiddetto “Comitatone”, l’istituzione di un’Autorità di Bacino per il Distretto Idrografico Pilota della Laguna di Venezia, anche attraverso uno specifico provvedimento normativo, che gestisca unitariamente tutti gli aspetti attinenti al corpo idrico lagunare: la sua conservazione fisico morfologica, il disinquinamento, le attività economiche che traggono risorse dalla laguna stessa, il suo rapporto con il mare Adriatico e con il territorio in essa scolante, nonché la sua salvaguardia idraulica.

A tal proposito si ricorda che la Regione Veneto, nell’ambito del Programma Regionale di Sviluppo, approvato con Legge Regionale n. 5 del 9 marzo 2007, ha già espresso l’esigenza di istituire un’apposita autorità che gestisca le diverse problematiche riguardanti la Laguna ed il suo Bacino Scolante, secondo una visione organica, per permettere un coordinamento più efficace tra tutti soggetti le cui competenze sono riconducibili, a vari livelli, alla salvaguardia della Laguna.

Tale Autorità avrà l'obiettivo strategico di mettere in comunicazione conoscenze, competenze, banche dati, reti di monitoraggio, istituzioni ed organi; è necessario dunque che sia dotata di una forma giuridica che la rivesta del potere di operare e allo stesso tempo, di una struttura organizzativa ed amministrativa in grado di agire secondo un'azione unitaria e razionale.

L'istituzione di tale Autorità permetterà infatti una gestione organica delle diverse problematiche trasversali che riguardano la Laguna di Venezia, il suo Bacino Scolante ed il litorale antistante, ed in particolare:

- la gestione delle opere preordinate alla salvaguardia fisica e la difesa dalle acque alte, attualmente in fase di realizzazione attraverso il sistema MOSE e la riduzione del rischio idraulico nel territorio del Bacino Scolante;
- la tutela della qualità delle acque attraverso l'abbattimento dell'inquinamento della Laguna e del Bacino Scolante;
- la rivitalizzazione socio – economica dei Comuni interessati;
- la gestione delle aree protette e delle aree SIC e ZPS in ambito lagunare (Direttive "Habitat" e "Uccelli");
- la tutela del paesaggio e la salvaguardia dei valori ambientali del territorio del Bacino Scolante;
- la gestione delle attività di monitoraggio necessarie a verificare il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale previsti dalla normativa vigente;
- la risoluzione delle attuali e delle future emergenze ambientali.

Ai sensi dell'art. 117 del D. Lgs 152/2006, nell'ambito del Piano di Bacino Distrettuale è prevista la redazione del "Piano di Gestione" che ne costituisce uno stralcio in quanto rappresenta lo strumento di programmazione per i bacini idrografici degli aspetti riguardanti la tutela degli ambienti acquatici, la gestione delle risorse idriche e la regolazione delle diverse forme di utilizzo; il "Piano di Gestione", ai sensi della normativa, si articola come segue:

- Fase conoscitiva generale delle caratteristiche del distretto: pressioni e impatti antropici sui corpi idrici, aree protette e reti di monitoraggio;
- Fase strategica: definizione degli obiettivi ambientali per i corpi idrici;
- Fase di programmazione/attuazione: analisi economica, elaborazione di programmi o piani più dettagliati, programmi di misure, coinvolgimento delle autorità competenti.

Sul fronte del disinquinamento, la Regione Veneto è

impegnata nella realizzazione, in regime di Project Financing, del Progetto integrato Fusina. La sua realizzazione rappresenta un obiettivo strategico previsto dal Piano Direttore 2000 e dal Decreto Ministeriale 30 luglio 1999 "Limiti agli scarichi industriali e civili che recapitano in Laguna di Venezia e nei corpi idrici del suo bacino scolante, ai sensi del punto 5 del decreto interministeriale 23 aprile 1998 recante requisiti di qualità delle acque e caratteristiche degli impianti di depurazione per la tutela della Laguna di Venezia e ss.mm. ed ii."

Il Progetto Integrato Fusina prevede, infatti, di riunire in un unico impianto pubblico il controllo finale degli scarichi civili e delle acque di prima pioggia di Mestre, Marghera, Porto Marghera e del Mirese, nonché degli scarichi industriali di Porto Marghera e delle acque di falda captate dai marginamenti dei canali portuali realizzati a Porto Marghera dal Magistrato alle Acque.

Il Progetto Integrato Fusina rappresenta quindi il punto di snodo di tutte le attività di riqualificazione ambientale dell'area di Porto Marghera, come progetto strategico.

Infatti tale opera consentirà di affrontare in modo integrato alcune delle problematiche relative alla tutela della Laguna:

1. La riduzione dell'inquinamento generato sul bacino scolante e sversato nella Laguna di Venezia, tramite il controllo centralizzato e il trattamento spinto dei reflui e la loro estromissione dalla Laguna, in linea con quanto previsto dal Piano Direttore 2000.
2. La bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera, in cui il P.I.F. costituisce una piattaforma polifunzionale per gli interventi di riqualificazione ambientale nell'ambito del Master Plan, dato che rappresenta l'elemento chiave per il ciclo delle acque, in particolare per il trattamento delle acque drenate a tergo dei marginamenti e derivanti dagli interventi di bonifica della falda inquinata.
3. L'ottimizzazione della gestione delle risorse idriche, poiché il riuso delle acque depurate per scopi non potabili all'interno dell'area di Porto Marghera permetterà di liberare risorse idriche di buona qualità del fiume Sile per un utilizzo più pregiato, a scopo potabile, che saranno destinate in particolar modo alle aree più sfavorite del territorio regionale, quali sono quelle del Basso Veneto. In questo modo sarà possibile garantire servizi acquadottistici migliori (caratterizzati da maggiori portate, elasticità e ridondanza della rete) nell'area compresa fra la bassa padovana ed il Polesine e una adeguata gestione del ciclo integrato delle acque con considerevoli vantaggi per la tutela ed il risparmio delle

risorse ambientali.

4. Il ripristino dei fondali dei canali navigabili: il progetto originale prevedeva che nella Cassa di Colmata "A", prima di realizzare l'area di fitodepurazione e la riqualificazione ambientale venissero riallocati i sedimenti entro C provenienti dallo dragaggio dei Canali Lagunari e industriali. A seguito della sopravvenuta impossibilità di allocare i sedimenti nella Cassa di Colmata A, la società concessionaria del progetto, al fine di riequilibrare il Piano

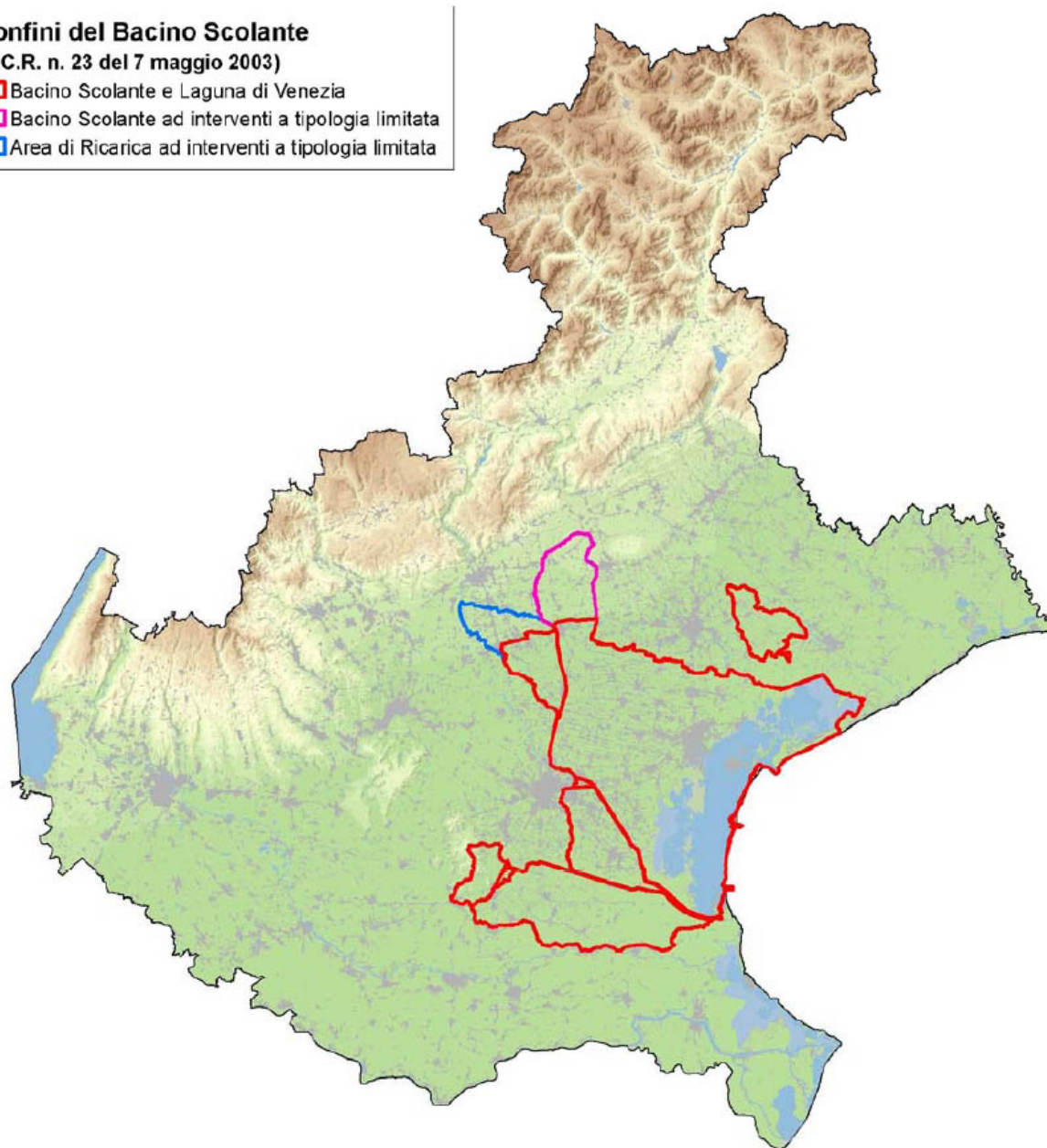
Economico Finanziario del Progetto Integrato Fusina, ha proposto la realizzazione del progetto "Valone Moranzani" che consente anche di risolvere in modo economicamente vantaggioso per la Pubblica Amministrazione lo smaltimento dei sedimenti di dragaggio "oltre C" protocollo 1993, che, per la loro contaminazione, non possono essere smaltiti all'interno della conterminazione lagunare.

5. La riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica del progetto Moranzani,

Confini del Bacino Scolante

(D.C.R. n. 23 del 7 maggio 2003)

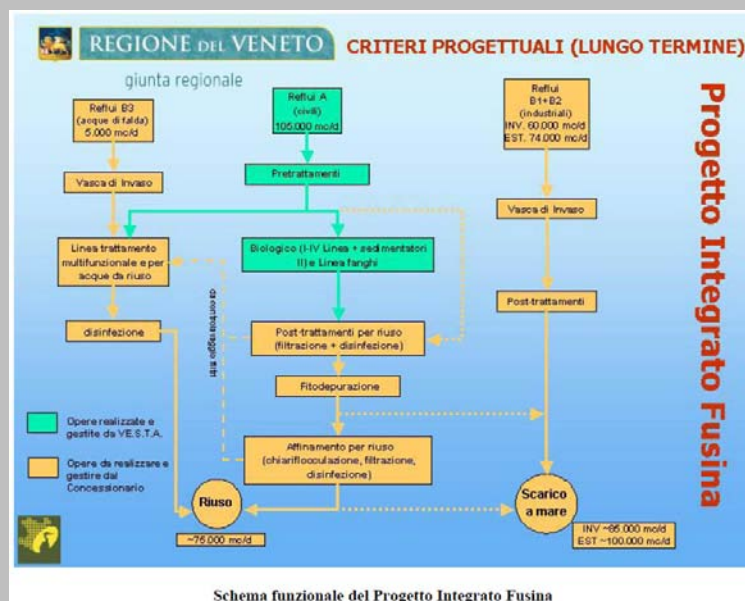
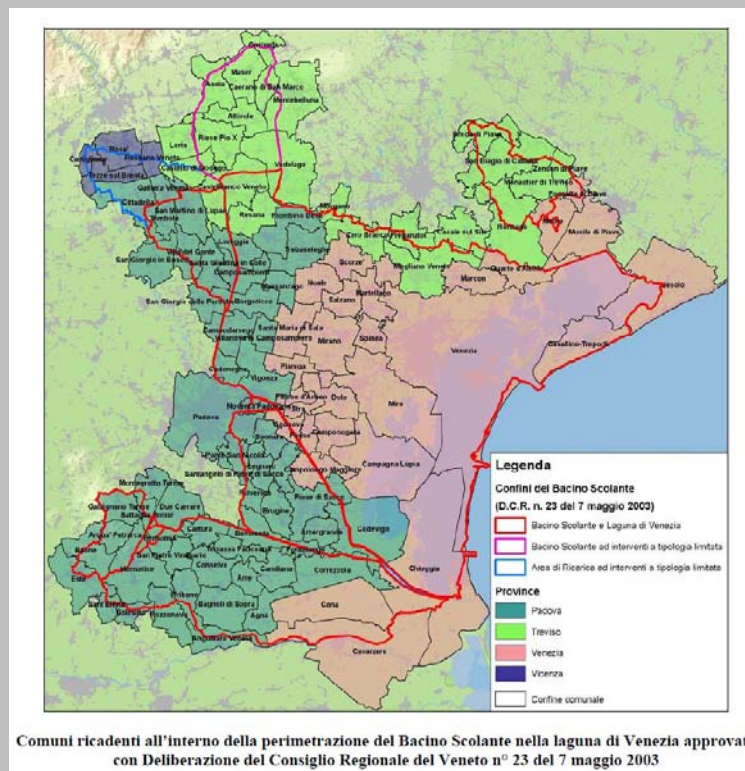
- ▭ Bacino Scolante e Laguna di Venezia
- ▭ Bacino Scolante ad interventi a tipologia limitata
- ▭ Area di Ricarica ad interventi a tipologia limitata



Inquadramento nel contesto regionale del territorio del Bacino Scolante nella Laguna di Venezia.

nell'area di Venezia Malcontenta e Marghera prevede che nella Cassa di Colmata "A" la zona umida di fitodepurazione diventi un parco acquatico fruibile nell'area di transizione tra la terraferma e la Laguna. In quest'area si verrà a creare un habitat naturale diversificato, in grado di fornire importanti opportunità per i diversi usi ricreativi, sportivi e di educazione ambientale e costituirà un polmone verde che si congiungerà con le aree verdi in corso

di realizzazione o già realizzate nell'entroterra veneziano, quali il Bosco di Mestre e il Parco di S. Giuliano. Grazie anche all'interramento degli elettrodotti, alla riorganizzazione della viabilità per la separazione del traffico pesante da quello locale ed alla delocalizzazione di un deposito di carburanti, si verrà a creare un vero e proprio corridoio ecologico di separazione fisica tra la zona industriale e gli insediamenti urbani.



Il sistema MOSE

L'obiettivo che la Legislazione Speciale per Venezia (L.798/84) ha posto è quello della difesa completa di tutti gli abitati della laguna "dalle acque" alte di qualunque livello, compresi gli eventi estremi.

Nel processo di selezione dell'intervento che rispondesse all'obiettivo sono state valutate l'efficacia, la fattibilità tecnica e quella economica di ipotesi progettuali alternative e, per ciascuna ipotesi, sono state studiate e confrontate alternative diverse per caratteristiche delle opere, modalità e aree di intervento, criteri esecutivi, efficacia rispetto agli obiettivi prefissati: un processo di ottimizzazione progettuale che, per approfondimenti successivi, ha condotto alla scelta della poi messe in atto.

La soluzione individuata dal Magistrato alle Acque di Venezia, con il suo Concessionario Consorzio Venezia Nuova, come ottimale comprende un sistema combinato di tipologie di opere tale da prevedere, per le maree che determinano gli allagamenti più frequenti, la chiusura temporanea di tutte e tre le bocche di porto.

Il sistema integrato di opere prevede: dighe mobili; schiere di paratoie da realizzare alle tre bocche di porto, in grado di isolare la laguna dal mare durante gli eventi di alta marea superiori a una quota concordata; opere complementari come le scogliere all'esterno delle bocche di porto, atte ad attenuare i livelli delle maree più frequenti; il rialzo delle rive e delle pavimentazioni, almeno fino a +110 cm., nelle aree più basse degli abitati lagunari.

L'integrazione di questi interventi definisce un sistema di difesa estremamente funzionale, che consente di ridurre le chiusure a 3/5 volte l'anno con l'attuale livello del mare.

Le opere mobili sono costituite da schiere di paratoie installate sul fondale delle bocche di porto. Si definiscono "mobili" poiché in condizioni normali di marea esse sono piene d'acqua e restano adagiate nelle strutture di alloggiamento realizzate sul fondo; ciascuna paratoia è vincolata alle strutture di alloggiamento attraverso cerniere. In particolare, sono previste 18 paratoie alla bocca di Chioggia, 19 a quella di Malamocco, mentre alla bocca di Lido, larga il doppio, viene realizzato un elemento intermedio tra due barriere, e sono poi realizzate sui due lati rispettivamente 20 (Lido-Treporti) e 21 (Lido-S. Nicolò) paratoie.

Ciascuna paratoia è una struttura scatolare metallica vincolata attraverso due cerniere al cassone in

calcestruzzo che le contiene; ogni paratoia misura 20 m di larghezza e ha altezza e spessore variabili a seconda della profondità del canale di bocca. Il tempo medio di chiusura delle bocche di porto è da 4 a 5 ore (compresi i tempi di manovra per l'apertura e la chiusura delle paratoie).

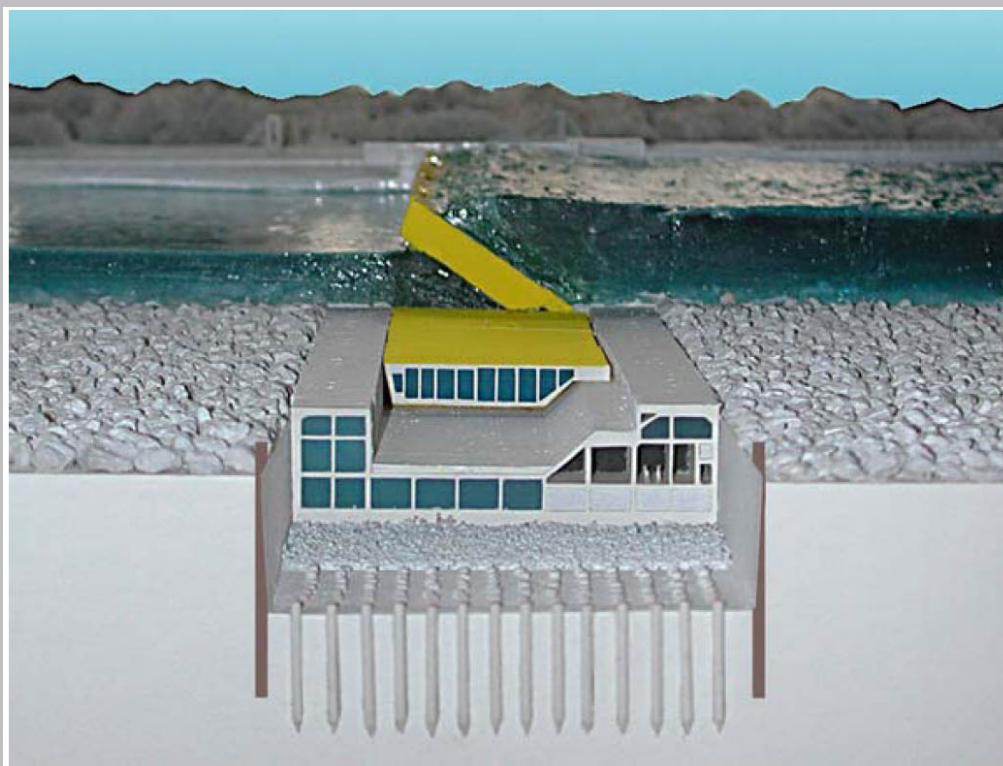
L'elemento di raccordo tra le schiere di paratoie e il territorio è rappresentato dalle strutture di spalla. In esse sono contenuti tutti gli impianti e gli edifici necessari al funzionamento delle paratoie.

È in avanzata fase di costruzione una grande conca di navigazione alla bocca di Malamocco, (richiesta dall'Autorità Portuale di Venezia e dall'ex Ministero dei Trasporti), per il transito delle navi, in modo da garantire l'operatività del porto anche con le paratoie in funzione.

La conca, protetta dalla scogliera esterna, che crea un bacino di acqua calma riparato dal moto ondoso, è situata sulla sponda sud della bocca e ha una lunghezza utile di circa 370 m e una larghezza di 48 m.

Alle bocche di porto di Lido e Chioggia vi sono porti rifugio e piccole conche di navigazione che consentono il ricovero e il transito delle imbarcazioni da diporto, dei mezzi di soccorso e dei pescherecci





Sezione tipo di una barriera

anche con le paratoie in funzione.

Le scogliere a sud delle bocche di porto sono atte ad aumentare gli attriti e dunque a smorzare la vivacità delle correnti di marea alle bocche, attenuando i livelli delle maree più frequenti. La scogliera esterna alla bocca di Malamocco ha anche la funzione di creare un bacino di acque calme che facilita l'ingresso delle navi nella conca di navigazione, a paratoie in funzione.

Parallelamente ai lavori alle bocche di porto vengono realizzati, nelle aree lagunari soggette a elevati fenomeni di degrado, interventi di ripristino ambientale e morfologico, riutilizzando i materiali compatibili con l'ambiente lagunare provenienti dai dragaggi alle bocche.

Da quasi quattro anni i cantieri stanno procedendo, contemporaneamente, alle tre bocche di porto. L'avanzamento dei lavori è oggi del 48%, con un'occupazione diretta e indotta di circa 3.000 persone. I lavori termineranno nel 2014.

Il costo complessivo del Mose è di 4.273 milioni di euro.

Il Magistrato alle Acque di Venezia, su prescrizione del Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali espressa in Commissione di Salvaguardia, ha incaricato l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia di seguire l'inserimento delle opere di difesa dal-

le acque alte nel paesaggio dei litorali veneziani.

E' stata, elaborata, per ciascuna bocca una proposta d'intervento le cui linee guida si possono riassumere: nella necessità di tutelare il carattere e la percezione dei luoghi; nella valorizzazione della complessità ambientale, paesaggistica e storica del litorale; nel miglioramento della loro percorribilità e funzionalità.

Nel 2006 con la concessione da parte del Demanio al Consorzio Venezia Nuova di 125.000 metri quadrati dell'area nord dell'Arsenale, si è definito uno degli insediamenti più importanti per quest'area destinato alle attività di gestione, controllo operativo e manutenzione del sistema Mose, ma anche al monitoraggio e al mantenimento funzionale dell'intero ecosistema lagunare. Queste attività rappresentano per Venezia e l'Arsenale un'occasione strategica rispetto all'attivazione e all'organizzazione di professionalità qualificate, confermando e ampliando un processo di sviluppo occupazionale già attivato con le opere in corso per la realizzazione del Mose.

La riconversione dell'Arsenale nord come sede di attività di ricerca e produzione è destinata ad avere importantissime ricadute economiche per l'intera città storica e per il territorio nel suo complesso, in controtendenza con l'attuale situazione di recessione.



La grande conca di navigazione a Malamocco





Mobilità e reti infrastrutturali

Il Piano Regionale dei Trasporti

Il tema della mobilità è uno dei problemi principali per i cittadini, per le imprese e per le amministrazioni locali. Il quadro di competenze e di strumenti in corso di rafforzamento a seguito di trasferimenti di potestà normative, di dotazioni patrimoniali e di risorse finanziarie alle amministrazioni locali, fanno intravedere uno scenario di maggiori capacità operative, regionali e locali, per il presente e per il futuro prossimo.

Tutto ciò aumenta le responsabilità del sistema dei poteri locali e configura la realtà regionale come una unità amministrativa e gestionale cui viene demandato il compito di orientarsi con maggior determinazione nelle scelte che attengono al governo della mobilità, sia all'interno dei propri confini o in rapporto ad aree geografiche contigue, sia in relazione a finalità che sono interne ed esterne al campo dei trasporti in senso proprio.

Pianificare nel campo dei trasporti diviene così un imperativo da cui non si può prescindere, ma che non può affidarsi a forme rigide e gerarchiche di decisione a cascata, in quanto postula un modello decisionale interattivo tra domanda e offerta, all'interno di un quadro di risorse certe, e di un insieme di soggetti competenti, responsabili e non troppo frazionati, cui affidare compiti di intervento e di gestione. L'ambito è costituito da un insieme concertato di intenti, validi nel lungo periodo ma operativi anche nel breve.

Queste tematiche assumono un particolare significato in una regione come il Veneto, che presenta una concentrazione di problemi sia per ragioni peculiari proprie, che per fattori esterni che riverberano effetti diretti e indiretti sul territorio e sulla società regionali.

Anzitutto il tradizionale policentrismo, imperniato su sistemi gravitazionali a base provinciale e subprovinciale, è ormai evoluto verso un assetto di relazioni di tipo reticolare, di interdipendenze produttive tra una pluralità di centri maggiori e minori che scardinano e soprattutto rendono ben più complesso alcuni paradigmi dei flussi locali casa-lavoro.

Pur senza ospitare grandi città, in una vasta area centrale la struttura della mobilità riflette condizioni di tipo metropolitano.

Il Veneto presenta, inoltre, un numero elevatissimo di imprese industriali

medie e piccole distribuite in una pluralità di siti della pianura centrale, di alcune vallate prealpine, e di alcune propaggini di bassa pianura. Questo configura un apparato produttivo di prima grandezza, comprendente molteplici filiere produttive tra loro integrate nell'organizzazione e nello spazio.

Infine, le città venete, e alcuni centri maggiori non capoluogo, hanno assunto con decisione il rango di centri di servizio, alle imprese e alla popolazione, che corrispondono ad una domanda di prestazioni sempre più specializzata ed evoluta e postulano tutte un adeguato livello di accessibilità.

Nel suo peculiare percorso di crescita e di sviluppo il Veneto evidenzia dunque la necessità di un apparato di infrastrutture e di servizi di rango superiore, frutto cioè non di una logica puramente incrementale ma anche qualitativamente più avanzata, con cui soddisfare una serie di aspettative irrisolte.

L'apertura dell'Europa orientale, per altro verso, ha prodotto effetti molteplici sull'economia (nuovi mercati di produzione e di consumo), sulla mobilità (di cose e di persone), sulla qualità del parco veicoli circolante e sui costi di trasporto.

Tutto ciò va a sovrapporsi agli effetti prodotti dalla apertura del mercato interno europeo, che sta ridisegnando il sistema delle convenienze localizzative e delle nuove polarità distributive a livello continentale.

Sviluppo interno e crescita delle relazioni esterne hanno conferito così al Veneto una nuova centralità geografico-economica che ha evidenziato i limiti del sistema infrastrutturale ereditato dall'epoca precedente e del quadro di relazioni in cui esso si iscriveva.

Rispetto alle relazioni esterne, interregionali e internazionali c'è bisogno, dunque, di rafforzare la rete delle infrastrutture che consentono di raggiungere i mercati esistenti e quelli emergenti, a Nord come a Est.

Rispetto alle relazioni interne c'è invece bisogno di collegare in modo più efficiente i centri di servizio della regione, sia tra loro che con la platea degli utenti regionali ed extraregionali.

Questo duplice approccio, dei rapporti esterni e dell'organizzazione interna, rappresenta la costante di tutta la strategia della mobilità regionale indicati nel PRS e nel PRT:

- colmare il gap infrastrutturale che penalizza il Veneto e il Nord-Est nelle sue relazioni transalpine con l'Europa, con ciò valorizzando anche il ruolo della costa più settentrionale del Mediterraneo e l'arco litorale alto adriatico;
- mettere in rete il sistema dei servizi alla mobilità intraregionale – di persone e di merci – secondo standard più elevati di efficienza e di connettività, in grado di confrontarsi con le regioni centro europee, con cui esiste un rapporto di collaborazione–competizione.

L'obiettivo è quello di attenuare quegli aspetti di parziale perifericità che caratterizzano l'intero sistema padano, e

più ancora il Nord-Est.

Scenari innovativi

Il problema che oggi si pone, non è solo il rafforzamento di una o dell'altra direttrice in rapporto all'evolvere della domanda, ma un vero e proprio cambio di scala e di scenario che comprenda:

- il Veneto quale parte di un sistema più ampio – la pianura padano-veneta racchiusa tra l'arco alpino e la sponda mediterranea – che ospita sistemi economici e insediativi tra loro diversi, ciascuno dotato di una propria tradizione e strategia di relazioni esterne;

- il Veneto reticolare e metropolitano, con tutti i caratteri positivi che ciò comporta e con tutti i problemi che ne conseguono.

Infrastrutture e territorio

Lo spazio come risorsa essenziale dello sviluppo, sia come parte dello spazio europeo, sia come spazio in cui vive la comunità regionale.

Tra la visione strategica dello spazio geografico e l'attività gestionale del territorio regionale esiste, dunque, una reciprocità stringente, che riguarda alcune categorie di opere – puntuali o a rete – che traggono valore e 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.

Si tratta di infrastrutture, anzitutto, ma con tale termine non deve intendersi solo ciò che ha una dimensione fisica, ma anche tutto il supporto organizzativo allo sviluppo delle relazioni, che comprende la dimensione imprenditoriale, culturale, tecnologica, informativa, ecc.

Ogni infrastruttura condiziona l'operatività dell'altra e, nell'insieme, esse costituiscono parte rilevante del valore aggiunto di una regione nel campo dei servizi alla produzione e alle persone.

Sul secondo e fondamentale versante, va esaltata la capacità di strutturazione efficiente dello stesso sistema di relazioni interne, là dove si sviluppano i circuiti della quotidianità nei movimenti di persone e di cose: il vero tessuto produttivo della regione.

Tra i due sistemi va stabilita coerenza e complementarietà e ciò rende possibile ogni dimensione civile, sociale ed economico-produttiva ed anche alcune scelte di priorità e di gerarchia. Le iniziative devono, dunque, trovare tra loro compatibilità in una logica di sistema, in cui la compresenza di infrastrutture e di attività di rango diverso costituiscono i fondamenti che presiedono allo sviluppo locale e queste, a loro volta, chiedono specifiche di progetto e prestazionali alla rete di primo livello.

Mobilità e insediamenti

Pensare al Veneto come un sistema relazionale che produce interscambio tra le sue diverse parti e componenti equivale a osservare il Veneto come sistema insediativo

(residenziale e produttivo) che esprime una domanda di mobilità dipendente dalla forma della sua struttura, in particolare dalla dispersione o dai diversi livelli di concentrazione spaziale delle attività.

Una dorsale regionale, disposta in senso Est–Ovest, è parte della più vasta direttrice che dal Friuli prosegue fino in Lombardia, costituita dalle cinque città centrali venete, rappresenta l'elemento portante delle relazioni interne ed è il principale distributore di quelle verso l'esterno.

Questo sistema centrale presenta i maggiori ispessimenti in corrispondenza degli incroci di pianura con altre direttrici, fino a dar luogo a concentrazioni con caratteri metropolitani nella pianura centrale: Venezia–Padova–Treviso e, più defilata, Vicenza da un lato, e Verona dall'altro.

Dal sistema centrale si è poi innescato quel vasto processo diffusivo extraurbano che costituisce la rete degli insediamenti residenziali, sostenuti dai centri minori, di vario livello gerarchico, fino ai centri di campagna di minore dimensione e, assieme, quelli produttivi organizzati in una serie di distretti industriali, evoluti con un forte grado di spontaneità localizzativa nel corso degli ultimi decenni, fino a interessare gran parte della media e alta pianura regionale, con più recenti proiezioni anche verso la bassa pianura fluviale (a Est e a Sud–Ovest della laguna di Venezia).

Proprio queste ultime porzioni di pianura, così come le zone prealpine e alpine, hanno storicamente rappresentato le aree deboli della regione, per ragioni di morfologia, di accessibilità, di specializzazione.

Parte di queste aree coincide, però, con i tre grandi distretti turistici della regione (costa, montagna e lago) che avvolgono il grande sviluppo industriale–urbano della pianura centrale.

Un'ulteriore considerazione si rende necessaria, peraltro, nel momento in cui ci si appresta a interpretare la domanda di mobilità, non solo presente ma anche futura: il rapporto tra le tendenze distributive della popolazione e i processi di generazione della domanda di mobilità che queste esprimono.

Nella pianura centrale, la più insediata e la più forte e dinamica, è ormai da tempo in atto un processo di ridistribuzione di popolazione che vede le città e gli altri centri maggiori in fase di calo demografico, più o meno marcato, a fronte di una crescita delle loro cinture; questo processo giunge ad interessare, in più casi, anche la seconda e terza fascia di comuni contermini.

Un processo di sub–urbanizzazione che, negli ultimi decenni, con andamento crescente, ha configurato l'occupazione crescente degli spazi rurali della pianura, con meccanismi di ridotta polarizzazione intorno a centri minori distribuiti attorno alla città.

Questi movimenti centrifughi dalle città finiscono per saldarsi tra di loro proprio nelle zone più esterne, dove il

rapporto qualità–prezzo degli alloggi è più favorevole.

Si è realizzata, in altri termini, una evoluzione della geografia degli insediamenti della regione.

Lo spazio rurale ospita, in misura crescente, una popolazione non più agricola, ancorchè dispersa, con bassa densità insediativa; la mobilità individuale assolve parte sostanziale delle proprie esigenze di spostamento all'interno del vasto spazio rurale–urbano della pianura centrale.

Si tratta di un processo che produce una micro–infrastrutturazione dello spazio per le esigenze residenziali e che si affida invece alla preesistente infrastruttura relazionale viaria di breve–medio raggio per i collegamenti pendolari di accesso al lavoro e ai servizi, di fatto consumandone ogni margine di efficienza e di sicurezza per ogni categoria di utenti.

E' questa rete stradale, per lo più provinciale e comunale, che viene oggi diffusamente sottoposta ad una pressione, ben superiore a quella per cui era stata creata.

Dal punto di vista funzionale questa rete costituisce un tutt'uno con quell'altra parte di rete, di origine statale ma di rango regionale, oggetto dei recenti provvedimenti di dismissione dal demanio statale e di conferimento a quello regionale, proprio in virtù di una uniformità di trattamento resa ormai necessaria dal mutato ruolo svolto.

Questo rilevante patrimonio viario costituisce oggi il vero connettivo della mobilità regionale, sia intraprovinciale che 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 difesa di ogni residua capacità della rete e la riorganizzazione gerarchico–funzionale del patrimonio viario regionale in vista di una strategia unitaria e integrata alle altre politiche per la mobilità intra–regionale, in particolare con la rete del ferro, per fornire una risposta complessiva, coerente e strategica, alla domanda di mobilità che viene dai processi di riorganizzazione delle funzioni sul territorio.

Un nuovo assetto organizzativo e funzionale del territorio regionale

Tutte le previsioni, italiane ed europee, nel campo dei trasporti sottolineano, oltre ad un rilevante incremento della mobilità di medio termine (2010), il ruolo preponderante e massiccio svolto dal trasporto stradale. Questo corrisponde all'esperienza empirica di una regione come il Veneto, che riscontra una crescita costante dei transiti su tutta la sua rete autostradale, soprattutto in senso Est–Ovest, con rilevante quota circolante delle merci (comprese quelle classificate come pericolose).

Al tempo stesso gli assi autostradali tendono a polarizzare lungo il loro tracciato buona parte degli agglomerati produttori di servizi alle imprese e alle merci, particolar-

mente attorno ai principali caselli e in prossimità delle aree urbane, o, ancor più, dei grandi incroci di direttrici interregionali e internazionali.

La dinamica del mercato disegna, in sostanza, la gerarchia dei vantaggi localizzativi e determina assetti insediativi più o meno spontanei e organizzati. Per altro, le autostrade a loro volta producono, all'interno dei sedimi di competenza, un crescente numero di servizi, ai conducenti e ai veicoli. In altre parole, le autostrade vanno svolgendo un ruolo crescente e diversificato di organizzatori di tutti quei servizi, materiali e immateriali, legati alla mobilità.

In questo modo esse divengono soggetti rilevanti nel quadro del processo di riorganizzazione spaziale in atto a livello continentale, nella costruzione di parte del mercato interno europeo.

Dal buon funzionamento di questi assi dipende sia l'efficienza che la sicurezza nella circolazione delle merci e dei veicoli, un tema che riguarda la mobilità, ma, in modo più lato, sia il mercato, che l'ambiente, che il paesaggio contemporaneo. Occorre, dunque, concepire i grandi assi autostradali non come infrastrutture passive, ma come veri e propri connettori di servizi, che integrano al proprio interno sempre più competenze tecnologiche, e interagiscono attivamente con la catena dei servizi resi alle persone, alle merci, e a tutto ciò che ne sottende la circolazione e dall'altro come paesaggio contemporaneo esse stesse con tutte le aree commesse, i raccordi cui lo spazio esterno.

E' questo un punto di vista non ancora adeguatamente considerato nel progetto delle infrastrutture ma assolutamente decisivo, come dimostra la estrema cura ad esso riservato in tutta Europa, e ancor più necessario nel contesto del prezioso paesaggio veneto e nel rapporto con le città e le corone insediative suburbane che costituiscono il sistema insediativo regionale.

Per accennare solo ad alcuni temi del primo tipo, si tratta di completare e diversificare la gamma delle prestazioni fornite; da un lato alle merci pericolose, che giungono a sfiorare il 10% del traffico pesante, dall'altro quelle legate alla logistica industriale e urbana. Più in generale, va sviluppato il tema della qualità all'interno di un settore che, garantendo almeno l'80% del traffico merci, rappresenta un orizzonte operativo permanente, non liquidabile nella sua consistenza reale con scenari alternativi.

Sotto il profilo istituzionale spetta alla pianificazione regionale mettere a fuoco il problema, per le ricadute possibili sul proprio territorio. Spetta ai gestori delle infrastrutture, invece, identificare tutte le innovazioni tecnologiche che possono iscriversi nei capitoli relativi alla efficienza e sicurezza dei transiti e delle soste. Più in generale, spetta all'intreccio tra quadro normativo, quadro organizzativo e mercato porre in essere tutte quelle iniziative che contribuiscono a rafforzare la competitività territoriale sul lato

dei servizi offerti alla mobilità delle merci.

In questa configurazione, il nuovo assetto trasportistico e insediativo del Veneto si offre come un sistema a densità decrescente dal centro verso i margini Nord e Sud della Regione:

- la dorsale forte centrale, costituita e sostenuta dalle città e dalla grande rete autostradale e ferroviaria, si candida a divenire il sistema destinato a reggere la competizione esterna (nazionale e internazionale) nell'ambito dei servizi superiori della regione;

- le economie industriali diffuse dei distretti verranno servite da anelli tangenziali al sistema centrale (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) garantiranno 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.

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), cui si aggiunge Treviso, i cui ruoli vanno considerati in una visione di sistema integrato della intermodalità nel Nord–Est; al di sotto di questa rete infrastrutturale primaria, assume così maggior forza e chiarezza il problema della mobilità intraregionale, di passeggeri e di merci.

L'armatura metropolitana e mobilità

Gli abitanti della pianura veneta centrale circa 2,5 milioni di abitanti, distribuiti su città maggiori e minori su una struttura insediativa di medio–bassa densità, costituiscono la massa critica su cui si fonda la realtà e ogni prospettiva di evoluzione competitiva metropolitana del Veneto. Un sistema relazionale interno efficiente è la condizione perché si possa modellare un futuro soddisfacente. Non più ciò che resta della trama delle strade interprovinciali e intercomunali ereditate dall'epoca lontana rurale, ma una struttura proiettata a servire una grande pianura insediata, di oltre 80x80 Km di lato, dai Berici al Piave, dai colli Trevigiani agli Euganei, là dove movimenti locali di piccolo raggio devono coesistere con tragitti di collegamento interno all'intera nebulosa urbana e con i transiti internazionali, di persone e di merci.

Questa agglomerazione, servita sia dalla strada sia dalla ferrovia, necessita di una profonda rilettura della struttura viaria reticolare vecchia e nuova, meglio gerarchizzata e più protetta di quella attuale, con tracciati dedicati allo spostamento veloce distinti da quelli di servizio al

sistema insediativo.

Per i percorsi Est–Ovest, i bordi esterni del sistema saranno costituiti dalla futura Pedemontana dalla Transpolesana e dalla 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, in particolare, è destinata – con la Alta Capacità – a distinguere assai meglio di oggi le sue funzioni di collegamento intercity e interregionale, da quella di connettività interna e locale, affidata, in particolare, all’efficienza del 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 procedere nella direzione di riconnettere sistematicamente in modo razionale le due reti, definendo una serie dei luoghi, maggiori e minori, a livello urbano ed extraurbano, dove organizzare al meglio sia l’interscambio sia la sosta, in una visione della mobilità integrata tra diversi vettori e diverse reti all’interno di uno spazio centro veneto organizzato come un continuo relazionale con densità insediative diverse.

Questo nuovo reticolo di località puntuali, sarà di per sé vocato a favorire un processo di rilocalizzazione e addensamento gerarchico di molte attività di servizio e, in modo più diffuso nelle aree extraurbane, anche di residenze.

Lo sfondo – obiettivo è quello di rafforzare con determinazione il ruolo delle città, come luogo della innovazione e dello scambio del patrimonio di conoscenza, strategico modo di servizio rinnovato per essere capace di guidare la competizione dell’intero sistema regionale nella scena europea e mondiale.

Il disegno vale anche per l’area occidentale del Veneto: Verona e la sua provincia. Per ragioni geografiche e storiche, Verona ha sviluppato un ruolo di incrocio internazionale e di ponte interregionale. Questo rafforza la sua assoluta centralità urbana su di un’area vasta che tende a integrarsi con analoghe realtà, eccentriche rispetto alla Lombardia (Brescia e Mantova) e con il Trentino.

All’interno di una regione virtuale Adige–Garda, attraversata dal corridoio Milano–Venezia e dall’asse del Brennero, Verona riproduce al proprio intorno un effetto metropolitano concentrato, frutto della storica funzione

di “porta d’Italia” non solo per il suo sistema del sistema difensivo: E’ frutto, altresì, della sua struttura produttiva e del ruolo cruciale in relazione al sistema logistico di scala internazionale.

È questo il valore aggiunto che Verona porta al Veneto: una continuità economica e territoriale, solidamente ancorata alla funzionalità del corridoio Veneto centrale, che funge da scambiatore delle relazioni superiori della regione, e da principale collettore di relazioni interregionali tra est e ovest della pianura padana.

Se osservato ad una scala più vasta – quella europea – l’intero sistema di città e territorio che si distribuiscono e si addensano lungo l’asse est–ovest appare come parte di un continuo industriale–urbano, esteso dal Friuli al Piemonte, in cui si organizza una delle aree più produttive, dinamiche e densamente insediate dell’intero continente.

Il grande asse tra est e ovest, non solo italiano ma europeo, capace di collegare direttamente il Rodano al Danubio, passando a sud dei valichi alpini e a nord dei porti mediterranei, sostanzia la visione del Corridoio V come sistema infrastrutturale capace di incidere, già ora, e sempre più nei prossimi anni, sulla struttura stessa delle relazioni geografiche a livello di un continente, riunificato dalle istituzioni e dal mercato.

Le aree urbane

Le città venete centrali – Venezia–Mestre, Padova, Vicenza, Verona – e, in modo più attenuato, anche Treviso, stanno evolvendo verso una struttura urbana in cui si riconoscono parti riconoscibili, spaziali e funzionali, ciascuno con un proprio tracciato evolutivo: i centri storici, le cinture abitative peri–urbane, suburbane ed extraurbane, e le nuove aree direzionali–terziarie. Di questa articolazione occorre tener conto nel momento in cui si affrontano le relazioni che il sistema insediativo intrattiene con la mobilità regionale e sub–regionale.

I centri storici, ormai in larga misura risanati, continuano ad affermare la loro forte valenza simbolica, sviluppando specializzazioni turistico–commerciali ricreative tanto in funzione degli abitanti che dei visitatori. Parte degli abitanti tradizionali si sono allontanati e nuovi ceti medio–alti sono parzialmente subentrati assieme ad una terziarizzazione di tipo professionale, particolarmente legata alle principali funzioni amministrative pubbliche e private.

Il fenomeno tende a propagarsi anche a talune zone semicentrali di più vecchia formazione: in questo contesto il tema della pedonalizzazione delle aree più centrali va affermandosi con sempre maggiore forza e diffuso consenso.

Le zone residenziali sono andate dilatandosi anche oltre le periferie consolidate e compatte, periurbane con densità insediative decrescenti.

Il fenomeno ha carattere strutturale, legato al benessere, al miglioramento degli standard abitativi ed allo stile di

vita: questo modello utilizza, soprattutto per fasce specifiche di popolazione, la rete pubblica, ma una parte molto consistente di attori si affida alla mobilità individuale.

Le nuove zone commerciali–direzionali costituiscono una tipologia insediativa che ha prodotto una serie di trasformazioni adattive di tessuti esistenti, ma anche, e soprattutto, significative nuove espansioni periurbane. Si tratta di una domanda ben nota agli schemi della crescita urbana contemporanea, che però è andata realizzandosi nel Veneto in modo frammentario, più sull'onda di pressioni occasionali che di disegni o indirizzi urbanistici prefigurati come innovazione strutturale profonda del sistema urbano. Con la eccezione del caso di Padova, che fin dal "piano Piccinato" degli anni '50 aveva definito le linee di sviluppo del suo "centro direzionale" nella larga fascia compresa tra il Piovevo e la ferrovia, ha prevalso un mero atteggiamento incrementale. Questo comparto esercita la maggiore pressione sul sistema della mobilità, perché esprime componenti rilevanti delle economie urbane in crescita

Le relazioni di reciprocità che tra queste tre fondamentali componenti del sistema della città, principali del Veneto si instaurano sono riassunte dal fatto che tanto i centri storici che le zone commerciali–direzionali costituiscono attrattori di traffico pendolare dal tessuto residenziale urbano ed extraurbano, e di utenti sia dall'esterno che dall'interno delle città stesse.

In prospettiva l'obiettivo è di portare a coerenza la evoluzione dei tessuti urbani dei centri principali con la rete di comunicazione primaria della regione e, soprattutto, con le aree e i nodi di scambio intermodale previsti al servizio delle città e del cuore metropolitano.

Si tratta di combinare due ordini di variabili: da un lato la natura della domanda di mobilità espressa dagli attrattori di traffico presenti (amministrazione, uffici, commercio, istruzione, sanità), valutata sulla base delle loro caratteristiche specifiche – quelli che attraggono solo gli addetti e quelli che attraggono addetti e utenti – ; dall'altro l'accessibilità propria dei diversi tipi di localizzazione – centrale, semicentrale, periferica, extraurbana – in rapporto alla struttura della offerta di mobilità esistente o producibile, sia pubblica che privata.

Da ciò emerge con evidenza il ruolo del progetto strategico nella distribuzione delle frazioni urbane e di una coordinata gestione della mobilità urbana come fattore di successo di una città nell'attrarre imprese e visitatori, in un contesto metropolitano dove si possono configurare localizzazioni alternative.

I luoghi potenzialmente notevoli per la mobilità delle persone offerti dal sistema urbano del Veneto sono costituiti da:

- stazioni urbane centrali;
- stazioni SFMR periurbane;

- caselli autostradali;
- intersezioni tra percorsi radiali e percorsi anulari urbani;
- intersezioni tra viabilità di accesso aeroportuale e viabilità ordinaria.

Tutta la sequenza di spazi serviti da servizi pubblici di trasporto in sede propria, rispetto a questa struttura – fisica e tipologica – dei luoghi notevoli per accessibilità, va impostata entro una politica urbana e metropolitana condivisa, capace di mobilitare nel medio periodo decisioni e misure attorno ad un più efficace nesso tra accessibilità, localizzazioni e forma della città.

Una politica di questo tipo trova certamente riscontro in uno strumento come quello dei Piani Urbani della Mobilità (art. 22, L. 340/2000), da sviluppare in sintonia con le previsioni insediative a livello urbanistico.

Lo sviluppo 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 logistiche e intermodali – Aeroporto, Porto, Interporto – richiede una visione solidale delle prospettive future di sviluppo dell'area che si candida a interpretare il ruolo della competizione internazionale su base metropolitana.

Più in generale, una coordinata impostazione della relazione "accessibilitàlocalizzazione" all'interno delle aree strategiche, potrà suggerire un processo di densificazione di alcune porzioni di tessuto insediativo per sfruttare al meglio il fattore accessibilità legato alla dotazione infrastrutturale.

Si tratta, in particolare, di tessuti produttivi da rinnovare, che il processo di trasformazione delle economie urbane, dall'industria ai servizi, ha già identificato come ambiti di maggiore interesse: la ZIP di Padova, la ZAI di Verona, la zona industriale di Vicenza, il complesso portuale di Porto Marghera.

Progettazione infrastrutturale e qualità ambientale

Le nuove infrastrutture programmate sono destinate a incidere sulla struttura fisica del territorio, modificandone il paesaggio.

Per le loro caratteristiche prestazionali, questi nuovi assi sono destinati a incidere sullo spazio aperto rurale, mentre i loro raccordi avranno un impatto su alcune ben definite parti delle periferie dei centri serviti, là dove la viabilità esistente si collegherà con i nuovi assi di scorrimento.

Questa modifica, attesa e programmata, del nuovo paesaggio regionale, rappresenta un oggetto di attenzione specifica, che riguarda la "tutela" delle aree a vario titolo protette, per ragioni storico–ambientali, ma costituisce anche un'opportunità per l'esercizio di nuove pratiche progettuali del disegno infrastrutturale, che associno ai

requisiti della tecnologia e della sicurezza quelli dell'impatto: sul suolo, sull'aria, sul rumore e sulla percezione visiva degli abitanti e dei turisti.

Fin dallo stadio iniziale i progetti dovranno, pertanto, porsi il problema della responsabilità di costruire i "paesaggi contemporanei" dotati di grande qualità. Dovranno, inoltre, dotarsi di una attenzione paesistico ambientale ade-

guata a considerare, ex ante, i fattori delle procedure di valutazione, secondo il metodo delle scelte alternative, dell'attenuazione e/o dell'abbattimento dell'impatto.

Il miglioramento della qualità progettuale va considerato come un valore aggiunto della intera procedura, anche come garanzia per la successiva fase esecutiva dell'opera, in relazione ai tempi programmati e alle risorse

Il paesaggio veneto e le grandi infrastrutture

In quarant'anni cosa è cambiato nel "paesaggio veneto": nulla dei suoi elementi morfo-genetici, tutto nella struttura funzionale e nell'immagine urbanistico-territoriale.

Un territorio fatto negli anni '60 di innumerevoli presidi umani e di centinaia di paesi e borghi e di città perfettamente delimitate è diventato un sistema metropolitano interconnesso, a bassa densità abitativa, un caso atipico in Europa, ma assolutamente europeo per dimensione, qualità di servizi e produzione di reddito; tuttavia non ancora definito e riconoscibile nella sua forma urbana.

In Veneto, tra l'Adige e il Tagliamento e tra la linea pedemontana e la costa adriatica, il tessuto insediativo non mostra oggi segni di discontinuità; è una delle più importanti metropoli europee del Mediterraneo. Un progetto con una visione unitaria, che parta da una riorganizzazione del sistema infrastrutturale, può contribuire a dare forma ed efficienza a questa nostra metropoli.

Per sistema infrastrutturale si devono intendere tutte le reti, sia quelle stradali e ferroviarie che aeroportuali e dei porti, oltre a quella delle Information Communication Technology, che costituiscono "sistema neurale" delle metropoli del XXI secolo.

In questo contesto, è sicuramente riduttivo e fuorviante pensare alle infrastrutture e poi parlare di "mitigazione"; al contrario, si tratta di realizzare infrastrutture con la "visione" della scena metropolitana che esse contribuiscono a caratterizzare e a costruire. Quindi, il tema del rapporto infrastruttura-paesaggio va affrontato con la consapevolezza che il progetto dell'infrastruttura è parte strategica e fon-

dante del paesaggio veneto dei nostri tempi.

Le esperienze di questi anni nel settore delle infrastrutture, con particolare riferimento a quelle stradali ed autostradali, hanno mostrato come la sola impostazione efficientistica, che rende obbligatoria l'uniformità dei criteri di tipo geometrico-funzionalista, costituisca più un limite che un'evoluzione progettuale. Le infrastrutture, infatti, stanno sempre più diventando oggetto d'interesse della cultura della forma e della figura. Riviste e pubblicazioni che normalmente si occupavano marginalmente di questi temi, sono diventate più attente e i titoli sull'argomento si susseguono con ritmi sempre più frequenti. D'altro canto, l'affermarsi di una più diffusa considerazione delle problematiche ambientali o di una maggiore attenzione per il paesaggio ha maturato nelle istituzioni, nei tecnici e nell'opinione pubblica, una più consapevole valutazione delle necessità di rispondere agli obiettivi con soluzioni che una semplice risposta tecnica difficilmente può soddisfare.

Un'impostazione tecnica che risponde ad un modello avulso dal contesto territoriale in cui ci troviamo ad operare, non può che mostrare tutti i suoi limiti. Le indicazioni manualistiche, infatti, evidenziano tratte infrastrutturali allungate, con un livello di connessione territoriale molto rado (minore frequenza di accessi) con istanze che si rivelano lontane dalla varietà delle problematiche e dalla differenziazione morfologica che caratterizza il nostro territorio.

Le modalità d'uso di queste infrastrutture ha indotto col tempo, peraltro, nuove modalità sensoriali e esperienze cognitive diverse. L'autostrada, per defi-

nizione funzionale, presuppone un'ininterrotta omogeneità degli spazi. Il nastro d'asfalto, mediante trincee, rilevati e gallerie connette rapidamente un punto all'altro del territorio, in ragione quindi di principi di velocità, confort e sicurezza. Gli spazi sono semplicemente attraversati: autostrade e territorio sono solo accostati e interagiscono unicamente per mezzo degli svincoli. Spesso si tenta di ricucire questa discrasia attraverso la comunicazione, per cui, se da un lato la necessità funzionale del percorso impone l'aggiramento dei luoghi importanti, dall'altro questi stessi luoghi vengono annunciati, segnalati. Ne deriva la percezione di una sorta di spazio astratto, fatto di testi e magari di immagini schematiche, che tenta di trasmettere al viaggiatore l'immagine dei luoghi e dei suoi elementi notevoli, ma che è lontana dall'esperienza sensoriale diretta di quegli spazi ed oggetti.

Altre questioni si aprono se si rivolge l'attenzione alle problematiche di tipo insediativo ed ai modelli di sviluppo socio-economico del territorio. La rete di infrastrutture ed insediamenti, che ormai si estende a quasi tutta la pianura del Veneto centrale, definisce un'entità di *città metropolitana*, in cui si creano nuovi spazi e nuove figure, che pongono seriamente il problema della qualità delle interazioni tra infrastruttura, insediamenti, natura e relazioni umane. Lo spazio, non più inteso solo quale entità geometrico-dimensionale, acquisisce tutti i suoi valori e connotazioni, diventa luogo simbolico, antropologico, narrazione, immagine, ecc.

Parlare di infrastrutture è dunque parlare anche di "paesaggio" e di "luogo", in quanto elementi integrati ed inseparabili. Parlare di nuove grandi infrastrutture in programma è, quindi, parlare anche di trasformazione del paesaggio e del luogo, non di mitigazione dell'opera. Infatti il sistema infrastrutturale si innesta nel territorio mettendo in relazione i differenti campi spaziali e geografici.

Il paesaggio, ad uno sguardo ampio, appare come un piano reticolato, nel quale strade, autostrade, ferrovie, acquedotti, ecc., costituiscono pezzi di una stratigrafia delle comunicazioni, antica e contemporanea, che, disseminandosi sul territorio, genera una superficie ricca di relazioni che la rendono continua e permeabile. I tracciati e gli elementi infrastrutturali contengono nei loro ambiti anche spazi spesso non previsti o non progettati. I viadotti ne sono un chiaro esempio, con la dualità spaziale del sopra/sotto, ma anche gli spazi laterali, investiti da terrapieni, terreni vacui, lacerti, costituiscono quasi il paradigma della cultura settoriale interessata alla crosta tecnico-funzionale della superficie (il nastro

stradale) e per niente allo strato, quasi infero, che sta sotto o a lato.

Il progetto di infrastrutture deve essere visto, dunque, anche quale progetto di margini, di slabbrature, di relazioni fra spazi prossimi, non solo di oggetti definiti in sé e conclusi.

Da queste considerazioni emerge una complessità che non può più essere affrontata esclusivamente mediante un approccio progettuale di tipo specialistico e limitato ad un campo d'azione monodisciplinare. E' necessario ricorrere a più conoscenze, a più visioni: il progetto di una strada o di una ferrovia diventa un progetto a più dimensioni, si espande a più spazi funzionali connessi, che dovrebbe inquadrare ed esplorare ambiti diversi, nel tentativo di articolare una risposta adeguata alla varietà di problemi che le esigenze della mobilità impongono.

Per converso, la dualità spaziale sta anche nella percezione del paesaggio; paesaggio è quello che viene avvertito da chi vive il territorio; paesaggio è quello percepito da chi attraversa il territorio lungo le vie di comunicazione e che, a loro volta, lo caratterizzano.

È dunque necessario, se non indispensabile, che i punti di vista del sapere tecnico e del paesaggio si avvicinino, per poter affrontare coerentemente una domanda alla quale il nostro approccio monodisciplinare non potrebbe, di per sé, rispondere.

Emerge poi un secondo aspetto, non più "teorico", ma pratico. Il territorio, in mezzo secolo di sviluppo frenetico, si è riempito di segni – spesso cicatrici – si è coperto di un pulviscolo di oggetti. Lo percepiamo cosparso da una moltitudine di cose disposte secondo arbitrarietà e casualità che sono l'effetto, di atteggiamenti utilitaristici ed interessi finalizzati, ma conseguenza anche ad una particolare visione dove tutto è slegato e che privilegia l'individualità rispetto all'interesse della comunità.

E' perciò necessario considerare la "forma" delle nuove opere quale termine di una dialettica fra infrastruttura ed ambiente (inteso nel senso plurimo dei significati e delle loro componenti), fra necessità di utilizzo del territorio e diritto del medesimo ad esistere per i suoi valori etici ed estetici. È necessario che il non rinunciabile bisogno di modernità si carichi degli stessi "valori" che storicamente hanno prodotto quel determinato assetto ambientale e quel paesaggio. Le forme del nuovo devono acquisire la stessa dignità di ciò che la storia ha tramandato, creando un rapporto di mutuo dialogo fra le diverse modalità che testimoniano l'agire dell'uomo. Solo in questo modo si potrà rovesciare la logica del nascondere o, eufemisticamente "mitigare", ciò che il

nostro tempo produce.

Riscoprire i diritti dei luoghi è il primo passo da compiere per recuperare l'indispensabile sapienza di concezione e visione dei nuovi "oggetti" infrastrutturali che, di volta in volta, ci accingiamo a lasciare come segno del nostro tempo.

Assumere questo quadro di riferimento significa acquisire una nuova consapevolezza etica, ancor prima che estetica e quindi pensare la rete infrastrutturale del Veneto come un "unicum", la cui struttura genera la forma della metropoli veneta e ri-genera il paesaggio, dando un nuovo, ovvero rinnovato, va-

lore 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.



Logistica e intermodalità

L'evoluzione della logistica in europa nell'ultimo decennio

Nel settore dei trasporti e della logistica l'Europa ha registrato nell'ultimo decennio dei cambiamenti radicali che hanno avuto conseguentemente una incidenza sia sulle strategie delle imprese, sia sui programmi di sviluppo dei poli logistici.

Anche se non esiste un modo uniforme di riferirsi alla logistica, tutte le grandi imprese europee hanno inserito la questione nel sistema decisionale dell'organizzazione d'impresa. L'obiettivo è quello di gestire nel modo più economico e razionale i vari passaggi dalla produzione, ovunque essa sia collocata, all'utente finale, con un maggiore controllo dei costi di trasporto, di immagazzinaggio e di controllo delle scorte.

La logistica è pertanto diventata indissociabile dai sistemi di produzione e di consumo di un'economia mondializzata.

L'evoluzione della logistica in questo ultimo decennio fa riferimento sostanzialmente a questi fattori:

- l'accrescimento della dimensione dei mercati di consumo in Europa;
- il consumo dei prodotti sempre più soggetti a rinnovo piuttosto che a riutilizzo;
- le scelte di delocalizzazione delle produzioni e la conseguente richiesta di aumento di stoccaggio delle merci e/o dei loro componenti;
- il ruolo della grande distribuzione nei processi di raccolta-confezionamento e commercializzazione dei prodotti,
- la necessità di diminuire i costi di finanziamento delle scorte, di immagazzinaggio delle merci e i costi di trasporto.

L'organizzazione dei poli logistici si sta sempre più adeguando alla domanda di:

- Centralizzazione delle scorte in poli regionali o europei.
- Complessità della funzione logistica. Essa non riguarda più solamente le funzioni primarie di magazzino e di preparazione degli ordini, ma anche altre funzioni di più alto valore aggiunto quali l'imballaggio, il pre e post manufacturing, il co-packing, l'etichettature, operazioni semplici di assemblaggio, la gestione delle rese, ecc...

Questa propensione a svolgere un'attività più complessa è più sviluppata in

paesi come l'Inghilterra, la Francia e la Germania, con tassi che arrivano al 45% dell'intera attività logistica, mentre è meno sviluppata in paesi come l'Italia.

- Sviluppo del trasporto espresso e di distribuzione rapida conseguente ad un mercato degli scambi sempre più ampio e alle politiche di delocalizzazione che lo sostengono.

- Sviluppo dello "Just in time" conseguente ad una razionalizzazione della produzione direttamente legata agli ordini raccolti sul territorio.

All'evoluzione dei produttori, degli spedizionieri e dei distributori, nel settore della logistica corrisponde una evoluzione dell'organizzazione dei poli logistici.

A fronte di installazioni logistiche di grande peso ed efficienza presenti nel cuore economico dell'Europa del Nord, in Italia il settore della logistica è ancora abbastanza frazionato, con numerosi operatori regionali, e società specializzate la cui evoluzione dovrà necessariamente fare i conti con un tessuto economico peculiare per distribuzione territoriale e dimensione aziendale.

La diffusione della logistica è, dunque, un dato strutturale della situazione urbana italiana di cui è necessario tener conto per ogni politica di localizzazione e sviluppo dei sistemi logistici regionali.

Il Veneto, rispetto ai corridoi europei, è in posizione stra-

tegica.

Ma non basta la posizione geografica favorevole per attrarre operatori logistici. La capacità di attrarre flussi e attività commerciali con alto valore aggiunto deriva dalla consistenza e dalla funzionalità del polo logistico, che deve essere caratterizzato da un lato da un intenso traffico tra imprese manifatturiere e terziarie, e dall'altro dalla presenza di adeguate infrastrutture e servizi.

Il mercato cresce se c'è una qualificata domanda di servizi logistici e un'offerta in grado di stimolare una migliore organizzazione logistica delle imprese.

Nel Nord-Est le imprese (tradizionalmente di media e piccola dimensione) consideravano gli investimenti necessari per i servizi logistici troppo onerosi rispetto ai risultati, ma la situazione si sta evolvendo soprattutto dal punto di vista culturale prima ancora che organizzativo e cresce la percentuale di piccole e medie imprese interessate ai problemi della logistica, come si evince dai risultati ottenuti da indagini effettuate negli ultimi anni.

Per quanto riguarda la domanda e l'offerta di servizi logistici, il sistema italiano si trova in una posizione arretrata rispetto ai sistemi più evoluti anche a per problemi legati al sistema infrastrutturale, a lacune dell'offerta formativa del settore, alla scarsa liberalizzazione di alcuni comparti del settore stesso.

Bisogna quindi riqualificare sia la domanda che l'offerta.

Il nodo della logistica nei documenti regionali

Il Veneto, costituito da piccole e medie imprese spesso terziste di complessi industriali di maggiori dimensioni, necessita di un sistema logistico efficiente. Razionalizzare il trasporto delle merci e la loro logistica comporta la concentrazione di traffici, l'utilizzo della ferrovia e dell'intermodalità, la dissociazione di orari nell'utilizzo delle infrastrutture rispetto ai passeggeri. Oggi la domanda si rivolge in massa al trasporto stradale, più flessibile e congeniale allo spostamento frequente di piccoli lotti, generando grandi fenomeni di congestione e di disservizio su tutta la rete ordinaria.

Da una avveduta organizzazione della logistica il Veneto può trarre non solo benefici per il proprio sistema produttivo, ma anche un miglioramento generale della efficienza territoriale e occasioni di sviluppo economico attraverso l'avvio di servizi per la mobilità. Tutto questo può divenire fonte di nuova occupazione.

Consapevole dell'importanza strategica insita in tali processi evolutivi, la Regione si individua come strumento essenziale di una piccoli lotti, generando grandi fenomeni di congestione e di disservizio su tutta la rete ordinaria.

Da una avveduta organizzazione della logistica il Veneto può trarre non solo benefici per il proprio sistema produttivo, ma anche un miglioramento generale della efficienza territoriale e occasioni di sviluppo economico attraverso l'avvio di servizi per la mobilità. Tutto questo



Fig. 3 – I principali poli logistici italiani (Fonte: King Sturge)

può divenire fonte di nuova occupazione. Consapevole dell'importanza strategica insita in tali processi evolutivi, la Regione si individua come strumento essenziale di una logica intermodale del trasporto delle merci "rete della logistica".

E' costituita da strutture a carattere puntuale, ubicate con differente livello di importanza e di ruolo sul territorio, aventi la funzione di assicurare l'osmosi tra i diversi modi del trasporto o tra i diversi livelli nell'ambito dello stesso modo.

Il Quadrante Europa a Verona, l'Interporto a Padova, il Porto a Venezia, sono le principali infrastrutture logistiche venete. In esse si intrecciano, al più alto livello, le reti stradali, autostradali e ferroviarie.

A VENEZIA e a VERONA gli aeroporti Marco Polo e Catullo in costante espansione e sempre più connessi alle diverse reti, conferiscono una ulteriore modalità a queste piattaforme logistiche.

A PADOVA la connessione col Porto di VENEZIA e con quello di CHIOGGIA, doteranno la piattaforma padovana di un'ulteriore modalità.

Sull'asta idroviaria VE — PD, si potranno innestare, attraverso idonei siti logistici, un processo di integrazione metropolitana fra le due piattaforme.

La nuova autostrada Romea, connettendosi al "passante di Mestre" metropolitano e/o immettendosi direttamente nella struttura portuale veneziana e nella rete autostradale fornirà ulteriore forza ai nuovi siti della logistica previsti.

Per i porti di VENEZIA, CHIOGGIA e PORTO LEVANTE, vanno ricercate idonee forme di coordinamento tecnico, gestionale e infrastrutturale, nella cornice funzionale del sistema portuale Alto Adriatico e del Corridoio Adriatico. BELLUNO, in relazione al collegamento previsto tra la A27 e la A23, potrà assumere un ruolo logistico significativo per le direttrici Nord Alpine.

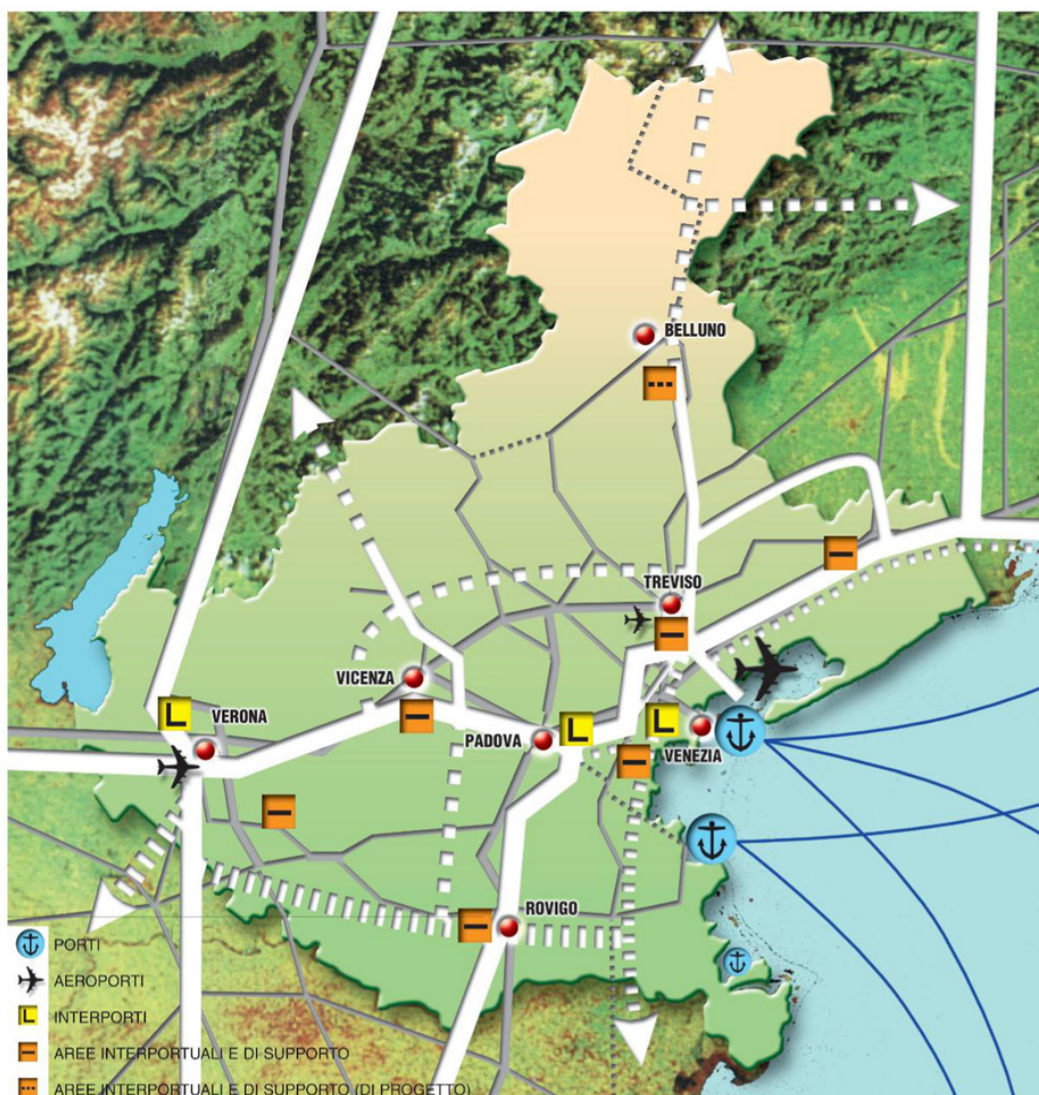


Fig. 4 – Logistica in veneto allo stato attuale (fonte: Regione Veneto)

Un' ipotesi di organizzazione della logistica del Veneto

Il sistema della logistica esposto nel Piano regionale dei Trasporti del 2004 può essere ulteriormente articolato e precisato sulla base di queste considerazioni:

- L'assetto insediativo del Veneto policentrico e metropolitano rappresenta un fatto strutturale destinato a consolidarsi e a crescere ulteriormente entro nel medio lungo periodo.

Alla permanenza di un sistema storico, a "distretti produttivi", la cui esigenza è soprattutto quella di governare la sequenza "acquisizione, produzione, distribuzione" delle merci e dei prodotti, si è affiancato un sistema industriale partecipe della net-economy (e-commerce unitamente a globalizzazione/delocalizzazione) nel quale la logistica appare sempre più il principale fattore di vantaggio competitivo. Il grande sviluppo del commercio internazionale e della delocalizzazione produttiva, d'altra parte, non avrebbe potuto raggiungere i livelli attuali senza una effettiva capacità dei sistemi di trasporto e di logistica di assecondare tale fenomeno.

- In questo quadro il sistema logistico regionale dovrà articolarsi per perseguire due distinti obiettivi, anche se tra loro interrelati negli effetti.

-UN SERVIZIO ALLE IMPRESE PRODUTTIVE DEL VENETO che presentano fattori di evoluzione e di complessità sia nel loro aspetto produttivo che territoriale.

-LA CREAZIONE DI UNA NUOVA INDUSTRIA DI SERVIZI IN RELAZIONE ALLE MERCI IN TRANSITO PER LA REGIONE.

Tutto ciò richiede la disponibilità di nuovi spazi caratterizzati dalla prossimità ai mercati di consumo e da una grande efficacia della rete di distribuzione locale. D'altra parte il rafforzamento del posizionamento competitivo del Veneto in quanto luogo di transito e di smistamento internazionale delle merci presuppone uno sviluppo di "know-how" logistico finalizzato non più alle esigenze degli operatori locali, ma alle aspettative di un sistema clientelare internazionale. I progetti di trasporto combinato autostrada viaggiante, i servizi di "transhipment", di "short sea shipping" (cabotaggio – autostrade del mare), i sistemi integrati per il traffico container, ecc... presuppongono lo sviluppo di nuovi terminali, di nuove tecnologie del trasporto intermodale a cui sono chiamati gli operatori logistici nell'immediato futuro.

Sulla base di quanto esposto è possibile precisare un'ipotesi di modello di organizzazione della rete logistica veneta basata sulla realizzazione del sistema infrastrutturale definito dal PRT e sulla individuazione di poli logistici di differente livello, collocati in aree strategiche rispetto al ruolo che devono svolgere in relazione al sistema insediativo-produttivo veneto e alle funzioni di un marketing territoriale.

- Hub principali o interporti di 1° livello sono le piattaforme logistiche di Verona – Quadrante Europa e di Padova -

Venezia.

Verona svilupperà sempre più la dimensione di un Hub di tipo monocentrico aggregando all'area interportuale le aree per l'innovazione e la ricerca scientifica e tecnologica all'interno di un'unica grande piattaforma logistica di oltre 6 milioni di mq.

Il porto di Venezia e l'interporto di Padova sempre più interconnessi svilupperanno un Hub relativo al traffico container, ai servizi di transhipment, e alle nuove funzioni connesse con la logistica portuale. Oltre che terminal del corridoio Adriatico, Venezia è il solo porto italiano inserito nel sistema idroviario padano-veneto. Sulla asta idroviario VE-PD si innesterà attraverso idonei siti logistici, un processo di integrazione metropolitana tra le due piattaforme principali. Queste potranno appoggiarsi oltre che al porto di Venezia anche ai porti di Chioggia e di Porto Levante con i quali andranno ricercate idonee forme di coordinamento tecnico, gestionale e infrastrutturale, nella cornice funzionale del sistema portuale Alto Adriatico e del Corridoio Adriatico. Gli aeroporti Marco Polo a Venezia e Valerio Catullo e Verona in costante espansione e sempre più interconnessi alle reti dei trasporti, conferiranno ulteriore impulso allo sviluppo dei due principali interporti.

In questa prospettiva di integrazione del sistema portuale veneto va inserita la grande novità strategica costituita dal "rigassificatore" che è terminal per grandi navi e richiede strutture e servizi tipicamente portuali.

- I poli logistici di Rovigo e di Portogruaro costituiscono i terminal intermodali primari da completare e potenziare come nodi intermodali strategici. La collocazione geografica e le modalità di trasporto presenti nei due interporti collocano il primo come elemento in grado di rappresentare la modalità fluvio-marittima per i vicini interporti di Padova - Venezia e Bologna; il secondo come elemento di testa del "passante ferroviario" nord (Vicenza-Treviso-Portogruaro) e collettore dei transiti stradali e ferroviari verso nord-est (Udine-Tarvisio; Trieste-Lubiana).

- Il sistema dei terminal intermodali da sviluppare diffusi sul territorio riguarda gli scali merci già presenti in ambito regionale da potenziare e riattivare in relazione alla creazione in regione di un modello così detto "Hub and spoke" in via di espansione in tutta Europa. Si tratta di un modello riferito ai nodi intermodali principali, collegati con un esercizio di treni shuttle, a composizione bloccata, e terminali locali minori di interscambio ferro-gomma per l'ultimo miglio.

Il porto di Venezia / Nord-Est e la logistica veneta

Il porto di Venezia, nella sua moderna concezione, è nato nei primi anni del secolo scorso per perseguire non più l'antica funzione di città emporio mercantile, bensì con l'obiettivo strategico dell'approvvigionamento di materie prime per l'industrializzazione e l'urbanizzazione della Regione.

Il nuovo porto è ora rivolto al territorio, ed è destinato a servire il Veneto.

Nel corso del '900 le varie tappe evolutive del porto hanno scandito il passo della crescita urbana e industriale della regione. Si può dire che il Porto di Venezia ha rappresentato per lunghissimo tempo, di per sé, la logistica del Veneto.

Analizzando i dati dal 1996 al 2008, il traffico portuale complessivo ha visto una crescita da circa 24 milioni fino a toccare nel 2006 la soglia di 31 milioni di tonnellate di merci, (il 27,5% dal 1996).

In particolare, nello stesso periodo il traffico contenitori è aumentato del 125%, da circa 217 mila a 380 mila teus.

Una performance fondamentale, dunque, ma che da tempo non si può considerare soddisfacente, anche solo per il fatto che l'economia regionale retrostante il porto di Venezia, l'economia del Nordest genera, in origine e in destinazione, una quantità di traffico marittimo-portuale enormemente superiore a quella trattata dal suo porto naturale. Si stima, infatti, che non sia meno di un milione il potenziale di container prodotti dall'economia veneta, ma di questi solo un terzo è trattato dal porto di Venezia. Parte del resto di questi contenitori va "naturalmente" al porto di Trieste, ma una parte molto alta viene "innaturalmente" instradato verso i porti tirrenici o addirittura ai porti del Mare del Nord, con intasamento delle strade e delle ferrovie in Italia e in mezza Europa.

Tutto ciò non ha solo effetti ambientali negativi ma, anche e soprattutto, effetti distorsivi rispetto ad un trasporto efficiente per cui le merci devono essere sbarcate o imbarcate vicino al produttore/consumatore, riducendo il più possibile la percorrenza terrestre in favore della modalità marittima; è questo uno dei principi cardine di ogni politica dei trasporti sostenibile e di quella europea in particolare.

Attualmente la logistica nazionale e regionale guarda ai porti solo come terminali, come punti di collegamento con l'esterno del sistema di infrastrutture

di trasporto, e li gerarchizza solo secondo il grado di funzionalità al sistema generale di relazioni che si propone di realizzare.

Le correzioni da apportare a quest'ottica interpretativa della funzionalità portuale sono almeno due: la prima concerne la necessità di considerare un porto anche come un fattore organizzatore dell'assetto territoriale di un vasto hinterland; la seconda riguarda la sua dimensione economico-sociale attuale e potenziale.

Oggi lo scenario ormai globalizzato sta cambiando e si prospettano nuove chances per Venezia e i porti Adriatici, assieme a una nuova prospettiva di riequilibrio e rafforzamento del sistema logistico veneto.

In sintesi, partendo dalla sua posizione geografica privilegiata, il Porto di Venezia deve puntare alla sua valorizzazione rispetto al suo bacino di influenza (Nordest d'Italia), in quanto nodo logistico che si pone in posizione intermedia tra un entroterra allargato, tra i più rilevanti e dinamici d'Europa sotto il profilo economico, e il bacino mediterraneo che sta acquisendo una crescente rilevanza nel traffico marittimo internazionale.

Ciò significa ancora distogliere traffico container soprattutto dalla strada e da altri porti più lontani, per servire il Nordest e le aree più vicine di Austria e Baviera con il loro porto naturale.

Per una portualità veneta

Per far sì che possa essere effettivamente sviluppato e riaffermato un ruolo nazionale e internazionale alla portualità veneziana in quanto veneta, è necessario pensare con urgenza a mettere assieme, in un unico soggetto titolato a gestire l'intero sistema di Venezia, Marghera, Chioggia, Porto Levante e dell'isola artificiale del rigassificatore, tutte le componenti con tutte le loro tipicità (dal fluviale alle rinfuse, dalle crociere ai containers).

Ciò consentirebbe di definire una strategia di sviluppo integrato, generatrice di valore aggiunto, per l'intero sistema.

Lo strumento per la pianificazione: il Piano Regolatore Portuale

Per il futuro del Porto di Venezia occorre guardare

alle condizioni strutturali dell'area e al carattere dei luoghi, misurandone la trasformabilità su obiettivi che si confrontano con le condizioni economiche del fare attuale, con la struttura della proprietà, con i programmi di sviluppo degli enti e dei singoli in grado di attuare progetti fattibili ed in sintonia con le condizioni ecologiche del sito. Ciò mantenendo una visione strategica complessiva proiettata nei prossimi anni.

E' necessario lavorare sulla razionalità dell'impianto, recuperandone i livelli di accessibilità e funzionalità nel tempo non realizzati, e indirizzare l'azione urbanistica e di governo al riordino e alla rifunzionizzazione delle aree e delle infrastrutture. Se il quadro generale è quello degli indirizzi strategici europei, nazionali e regionali anche assunti dall'Autorità Portuale con il Piano Operativo 2008-2010, quello esecutivo non potrà che fare riferimento alla reale condizione dei luoghi.

A tal proposito, risulta indispensabile e prioritario "porre in salvaguardia", ovvero in termini urbanistici destinare ad uso portuale, le aree comprese nell'ambito portuale stesso.

In quella sede, una volta definite le aree dedicate alle funzioni portuali di base, si identificheranno i luoghi più opportuni per sfruttare il potenziale di valore aggiunto logistico che il porto può catalizzare, anche verificando le possibilità di sfruttare il "punto franco" e la "zona franca" istituiti a Venezia, ma a tutt'oggi privi di efficacia.

Obiettivi e interventi per cogliere le opportunità di scenario

Alla luce delle opportunità di scenario il quadro di certezze che ci si impegna ad offrire agli operatori del porto di Venezia riguardano i seguenti punti strategici:

- accesso nautico;
- accesso ferroviario;
- accesso stradale;
- accesso alla navigazione interna;
- nuove aree per le attività portuali;
- nuove aree per lo sviluppo della crocieristica;

Accesso nautico

L'escavo dei canali navigabili lagunari in corso consentirà il ripristino della quota di - 11 metri entro l'estate del 2009.

Gli stessi fondali andranno portati entro il 2010 al livello di -12 metri previsto dal Piano Regolatore Portuale esistente.

Va inoltre sfruttato a fini portuali l'asset costituito dalla profondità, - 14 metri, oggi esistente sull'asta

che va dalla bocca di Malamocco al porto di San Leonardo. Asset utilizzato, attualmente, dalle petroliere che accostano a San Leonardo e, tra poco, dalle portarinfuse che realizzeranno nel bacino di San Leonardo l'allibio su chiatte, per l'inoltro delle rinfuse cerealicole lungo i canali navigabili e l'asta del Po fino a Mantova. Questo asset va sistemato anche intervenendo con gli adeguamenti necessari in corso d'opera sulla conca di navigazione a Malamocco. Con l'estromissione del terminale petrolifero dalla laguna, la possibilità di allibio interno lagunare in modi compatibili con il porto petroli di San Leonardo oggi, o in condizioni addirittura migliori domani, costituisce una potenzialità preziosa che il porto di Venezia deve sfruttare in modo ottimale.

Accesso ferroviario

Il collegamento della rete ferroviaria interna al porto di Venezia con la rete retrostante va riconsiderato in modo radicale. E' tema comune a tutti i porti europei e, in particolare a quelli, come il porto di Venezia, collegabili con la Rete Transeuropea di Trasporto. La definizione in corso del tracciato del Progetto Prioritario 6 della Rete Transeuropea di Trasporto è il luogo per porre il tema di un miglior collegamento ferroviario, sia dell'isola portuale, sia delle altre estensioni portuali di Marghera, con la rete ad alta capacità/alta velocità nelle direzioni di Padova, Udine, Trieste.

Soluzioni intermedie che sfruttino al meglio le infrastrutture esistenti riguarderanno: il raddoppio dello scalo merci in isola portuale e un miglior collegamento dello stesso con il parco ferroviario Breda; una fluidificazione dell'accesso alle aree portuali più prossime all'abitato di Marghera e a quelle della penisola Petrolchimico. Andranno perseguite anche tutte le azioni necessarie a migliorare l'esercizio ferroviario dentro e da/per il porto, come in primis il raddoppio del binario di uscita dall'isola portuale.

Accesso stradale

Andranno completati tutti gli interventi previsti nell'ambito dell'"accordo Moranzani", che consentirà al traffico portuale di instradarsi sull'A4 attraverso il casello di Borbiago. La viabilità prevista dall'accordo suddetto consente di immaginare un più facile inoltro anche verso la Nuova Romea.

Accesso alla navigazione interna

È una risorsa esclusiva che il sistema logistico regionale deve sfruttare al meglio. L'interesse europeo, italiano, lombardo e veneto per la navigazione interna ha finalmente trovato sensibilità imprevista.

ditoriali pronte agli investimenti conseguenti, con l'acquisto di chiatte e spintori, e all'organizzazione del trasporto fluviale di merci che vengono così sottratte all'alternativa del trasporto stradale o a quella dell'uso di preziose tracce ferroviarie lungo la direttrice padano-veneta, notoriamente congestionata.

Nuove aree per le attività portuali all'interno dell'Ambito di Porto Marghera

Se storicamente lo sviluppo industriale di Marghera ha potuto contare per lunghi anni dello scorso secolo sui vantaggi che derivavano dalla sua collocazione in area portuale, oggi è lo sviluppo portuale che può, in prospettiva, avvantaggiarsi di aree industriali dismesse o in corso di dismissione, adiacenti alle banchine.

Si potrà, così, provvedere all'offerta di diversi servizi logistici da effettuarsi sulle merci prima della consegna al destinatario finale o dopo averle ricevute dal produttore con la creazione di un polo logistico, basato sull'interazione tra il porto e le zone logistiche interne.

A tal fine, in una prima fase, nella penisola del petrolchimico si possono individuare delle aree, da acquisire, per la realizzazione di un nuovo terminal contenitori e delle strutture per la logistica ad esso connessa.

All'esterno dell'Ambito di Porto Marghera

Un'area quale "testata est" dell'asse plurimodale Venezia-Padova da collocarsi in corrispondenza del tracciato della idrovia, è legata ad un progetto che metta assieme le istanze di carattere logistico e portuale con quelle infrastrutturali "di terra e di mare", un'opportunità da collocare in una prospettiva di medio periodo.

I vantaggi riguardano: la disponibilità dei terreni, il buon posizionamento e l'elevato grado di accessibilità con la possibilità di prevedere una connessione verso San Leonardo e la bocca di porto di Malamoc-

co; la prossimità fisica con le aree di porto Marghera e la possibilità di costruire con esse un progetto molto articolato per quanto concerne le funzioni e totalmente interconnesso per quanto riguarda le infrastrutture; la possibilità di mettere mano ad una delle aree marginali dell'insediamento di Mira con opere di riqualificazione sia verso l'asse della Romena che verso la laguna.

Nuove aree per lo sviluppo della crocieristica

Nel 2007 sono stati 1.503.371 i passeggeri transitati per il Porto di Venezia, di cui oltre 1 milione i crocieristi. In aumento del 23% nel 2008 (1.235.000).

Venezia vanta un terminal passeggeri dotato di assets competitivi di assoluto valore rispetto ai propri concorrenti del Mediterraneo (la collocazione vicino al Centro Storico di Venezia, l'accessibilità via gomma, acqua, ferrovia, la vicinanza all'aeroporto Marco Polo, la specializzazione delle aree nel solo traffico passeggeri con strutture dedicate in modo esclusivo a questo tipo di traffico). Da tale settore deriva un indubbio beneficio alla collettività territoriale e si intende garantirne la valorizzazione attraverso investimenti in strutture e infrastrutture.

Ma la notevole crescita del settore pone la necessità di un confronto con la capacità ricettiva infrastrutturale dell'attuale terminal della Marittima, nonché dei limiti da porre per l'accesso attraverso il centro storico della città di Venezia.

Si rende necessario, pertanto, prospettare nuove integrative soluzioni di un impianto portuale aggiuntivo, atto a far fronte a tale previsione d'incremento della domanda, con accesso dalla bocca di porto di Malamocco e da risolvere entro il "progetto strategico" relativo al sistema portuale.

Si dovrà assicurare la accessibilità da terra e la possibilità di disporre di un rapido collegamento con Venezia.



Il modello insediativo Veneto

Le città venete: processi di concentrazione e diffusione

Nell'esperienza veneta degli ultimi decenni l'effetto-città in spazi che tradizionalmente non sono considerati urbani è un tema che è stato al centro di molte riflessioni. E' un effetto che ha generato definizioni, categorie e immagini che si sono alternate nella spiegazione del fenomeno urbano allargato: da città-regione a regione urbana, da regione-città a megalopoli, da area metropolitana a città diffusa, solo per richiamarne alcune.

Al di là della disputa tra immagini e interpretazioni distinte, quella che sembra definitivamente maturata in questi ultimi decenni è la consapevolezza che vi sono interazioni complesse tra la città e l'urbanizzazione; con il secondo termine si pensa sempre più di frequente, a fenomeni spazialmente discontinui che investono reticoli urbani decentrati e contesti locali, anche esterni alle principali direttrici di crescita.

Il fenomeno che più di ogni altro ha caratterizzato il nostro recente passato è quello di una accentuata dispersione abitativa. Tale processo presenta un'ampia varietà di situazioni territoriali e di combinazioni tra crescita diffusa di edilizia residenziale, varie dotazioni presenti nel contesto ed effettive pratiche d'uso del patrimonio abitativo.

Il modello insediativo

Nel territorio regionale sono riconoscibili almeno quattro modelli che si relazionano tra loro e che, costruiscono, ciascuno in modo diverso, relazioni dirette con un intorno molto più esteso, nazionale ed europeo:

- un modello metropolitano denso e continuo che ha nelle città capoluogo i nuclei centrali: Venezia, Padova e Verona, ma anche Vicenza e Treviso. Questo modello è al tempo stesso contenitore delle più importanti risorse propulsive per lo sviluppo ma anche generatore di alcuni effetti non risolti sul territorio circostante (congestione, inquinamento, mal funzionamento);
- il modello pedemontano che si estende nell'area settentrionale del vicentino da Valdagno, Schio e Thiene sino al coneglianese, comprendendo i

comuni gravitanti intorno a Bassano. Questo modello che si relaziona strettamente al sistema metropolitano centrale, è connotato da una rilevante pressione antropica e infrastrutturale e da criticità ambientali causate da attività concorrenti;

- la montagna è il territorio dove si registrano sviluppo industriale fortemente specializzato, attività turistiche in un quadro ambientale straordinario che, tuttavia, presenta zone svantaggiate. Il fenomeno più evidente che ne è conseguito per le aree montane marginali, è stato lo svuotamento demografico;
- la pianura, che si distende lungo l'arco regionale a sud, tra l'Adige e il Po, e si organizza su un sistema di città legato originariamente alla organizzazione della produzione agricola, ora integrata da un significativo sviluppo industriale.

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 conferma e sviluppo di un sistema e di nuove relazioni tra i sistemi urbano - rurali con rafforzamento dei centri funzionali importanti ma allo stesso tempo con distribuzione delle funzioni, in modo da garantire la parità di accesso alle infrastrutture, alla conoscenza ed ai servizi a tutta la popolazione, perseguendo la finalità di porre tutti i territori della Regione nella condizione di svilupparsi in armonia con l'andamento regionale ed in relazione con le proprie potenzialità.

In termini relazionali è necessario costruire le condizioni affinché si consolidi la efficienza della rete di città e di territorio, sia nel perseguimento di obiettivi di sviluppo territoriale, sia nell'interfaccia con l'esterno tramite i poli funzionali maggiori.

Il quadro di riferimento

Per comprendere meglio il modello evolutivo e poterlo analizzare sotto profili diversi, bisogna fare riferimento alla dimensione socioeconomica incrociata con i dati relativi all'utilizzo del suolo.

Il quadro fisico testimonia dei livelli elevati in cui si è mantenuto negli ultimi decenni il consumo di territorio, non solo in relazione alla popolazione residente in crescita, ma anche ad altri fattori, quale la straordinaria forza produttiva.

La geografia dei processi di urbanizzazione delinea il continuum urbano presente nell'area centrale, dove le città di Venezia, Padova e Treviso sono andate saldandosi attraverso i rispettivi comuni di prima e seconda cintura, mentre a ovest l'area centrale raggiunge in

modo più mediato Vicenza, e a nord sostiene l'articolato sistema urbano che si distribuisce lungo la strada alta Vicenza-Treviso, con Cittadella e Castelfranco come città di riferimento.

Se leggiamo la distribuzione territoriale del settore pubblico, la gerarchizzazione che emerge non si discosta dal profilo politico-amministrativo; il capoluogo regionale e gli altri sei capoluoghi di provincia, appartengono al livello gerarchico superiore.

L'insieme dei comuni che storicamente, socialmente ed economicamente hanno svolto, per diverse funzioni, un ruolo di governo su un territorio più vasto comprende: Chioggia, Legnago, Bassano del Grappa, Portogruaro, Schio, Conegliano, Cittadella, Este, Oderzo, Feltre, Castelfranco, Vittorio Veneto, San Donà di Piave, Adria. Va ricordato, tuttavia, che nella logica di sistema, anche altri centri urbani concorrono al governo dei processi di sviluppo del territorio regionale.

Il quadro della mobilità, definito 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 costituisce un bacino autonomo rispetto al resto del Veneto.

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

La rete delle città venete

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 complementarità delle funzioni rare.

Il secondo approccio si riferisce agli orizzonti di riferi-

mento per il sistema città.

Il Veneto visto dal mondo e anche dall'Europa è un insieme unico ad alto sviluppo produttivo, capace di coniugare storia ed innovazione, dove è indifferente il posizionamento dei fattori; in questo modello Venezia rappresenta il "brand" mondiale per tutta la regione.

Il "Veneto delle città" è il Veneto visto dall'interno, dove tutto è compresente e moderatamente gerarchizzato sia nella logica della competizione che in quella della complementarietà. I sette capoluoghi rappresentano la continuità organizzativa (amministrativa) di questo modello.

Il nuovo orizzonte metropolitano per la competizione in Europa e nel mondo, ma anche nel quadrante est e nel nord Italia, emerge dalle dinamiche che investono il corridoio metropolitano dove troviamo le concentrazioni più forti di Venezia – Padova e di Verona.

Si incrociano con queste chiavi di lettura che afferiscono a dinamiche economiche e territoriali alcune nuove infrastrutture destinate a segnare il territorio e a sostenere modelli e direttrici del sistema di città:

- la "pedemontana veneta", già prefigurata nel PTRC vigente, non solo destinata ad alleggerire l'asse del centrale, ma anche a sostenere i processi economici e territoriali, organizzati dalla città pedemontana estesa;
- Il Passante, che finalmente consente lo sviluppo di Mestre, nuova città cerniera del nord est;
- la rete ferroviaria ridefinita in scala metropolitana come SFMR (Sistema Ferroviaria Metropolitana Regionale) collegamento sia dei punti forti della città estesa che della città metropolitana.

Il PTRC si propone di avviare politiche che siano in grado di delineare nuovi percorsi e sviluppi progettuali.

Per muoversi verso questo obiettivo è necessario immaginare il futuro delle città in modo che diventino sempre più motore di sviluppo dell'intero territorio, luoghi attrattivi nei quali si torna a vivere, investire, produrre.

Il sistema urbano

Il concetto di sistema urbano guida la strategia di governo della rete di città. In Veneto le funzioni direzionali ed economiche tipiche di una società altamente sviluppata sono distribuite, infatti, in più centri, di dimensioni ed importanza relativamente equilibrate. Tra gli obiettivi del PTRC vi è quello di supportare, attraverso politiche integrate, una strategia di rafforzamento dell'armatura urbana regionale; si riconoscono sistemi urbani forti e ben caratterizzati:

- sistema metropolitano centrale;
- sistema metropolitano veronese;
- sistema pedemontano;
- la rete di città della montagna;
- l'arco urbano sud tra i grandi fiumi;
- la città della direttrice costiera.

Tutti questi sistemi si caratterizzano ormai come ambiti che possiedono ruolo riconosciuto e identità proprie nelle strategie di sviluppo civile, economico e sociale del Veneto.

Tutta la rete 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, e fondamentale articolazione dei servizi.

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.

Tutto ciò è coerente con la visione europea del ruolo delle città, con i contenuti strategici del ESDP (European Spatial Development Prospective) e con le politiche che le sostengono.

Il PTRC riconosce un ruolo di primaria importanza all'asse metropolitano centrale da Verona a Venezia. L'asse metropolitano verso ovest, aperto verso Milano facendo perno su Verona e si estende a sud fino a Legnago e si apre alle relazioni interregionali negli altri quadranti (Trento, Brescia, Mantova).

La scelta di riconoscere in questo modo il territorio metropolitano definito dall'asse centrale dove sono insediate le maggiori città e le funzioni di eccellenza del Veneto, deriva dalla consapevolezza che siamo in presenza di dinamiche e tendenze competitive e cooperative che richiedono una visione progettuale di prospettiva. Si tratta, comunque, di un processo di "governance" piuttosto che solo di governo dei territori e che per rispondere ai problemi ed alle sfide competitive servono "geografie variabili" in ragione dei problemi da governare: ambientali, territoriali, economici, infrastrutturali e della mobilità.

Il sistema urbano pedemontano

In questo ambito urbano si riconoscono le polarità: Schio – Valdagno – Thiene, Conegliano, Vittorio Veneto, Bassano con la direttrice verso Castelfranco; contiene un alto livello di efficienza e di trasformabilità che è legato alla capacità del sistema di accrescere la propria produttività. La crescita del futuro deve essere legata molto alla qualità ambientale del territorio che è fondamentale per attirare capitale umano dall'esterno ma anche per trattenere quello già esistente.

Il sistema della mobilità, e del trasporto pubblico in particolare, costituisce la base sulla quale appoggiare e rendere efficiente il sistema multipolare; il miglioramento

dell'accessibilità, la localizzazione dei nodi di interfaccia tra reti lunghe e reti brevi che garantiranno i collegamenti internazionali e quelli 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 autonomia e identità proprie. Questi sistemi urbani rappresentano importanti presidi di un territorio distinto dal sistema urbano centrale e mantengono più che in altri ambiti, qualità ambientali e paesaggistiche che vanno riconosciute e ulteriormente valorizzate.

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

Il turismo si rivela come uno dei fenomeni più rilevanti del nostro tempo, proponendosi non solo come parte integrante della cultura, ma anche come profondo modificatore del paesaggio, dell'economia, del tenore e del modo di vita di intere regioni. Oggi questi territori si sono popolati di un vasto numero di centri che possiamo qualificare come ambiti specializzati nel sistema del turismo costiero.

Il sistema delle città alpine

Nella montagna veneta i processi economici di lungo periodo e quelli più ravvicinati degli ultimi anni hanno contribuito alla creazione di una serie di realtà tra loro differenziate. Marginalità e sviluppo coesistono sia in termini territoriali, sia di processi economici. In particolare si nota la prevalenza delle aree ad economia integrata nelle zone pedemontane e dei comuni in espansione connotati dal turismo diffuso, in grado di connotare con la sua presenza una buona parte dell'arco alpino. Là dove questo processo non si è invece attivato si assiste a fenomeni di abbandono.

Prendiamo in considerazione altri fattori:

- le aree che pur presentando una prossimità con le zone turisticamente evolute sono rimaste escluse dai circuiti della "vacanza in montagna", soprattutto della pratica degli sport invernali, assumono la connotazione di aree "marginali";
- le tradizionali attività agro-silvo-pastorali quasi ovun-

que ricoprono un ruolo secondario;

- il fenomeno dell'emigrazione verso i centri urbani si è rallentato fino a quasi scomparire e, in molti casi, si è tramutato in pendolarismo;
- l'apertura di nuove strade e la diffusione di seconde case hanno rappresentato nella montagna gli interventi più diffusi di politica urbanistica.

In linea generale si può affermare che si sono registrati successi nell'economia delle città alpine quando si è scelto un modello di economia integrata, di equilibrio tra agricoltura e attività secondarie e terziarie, rifuggendo la monofunzionalità.

Consolidamento e rafforzamento 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, con la tendenza ad elevare le complementarità e le interdipendenze territoriali alle differenti scale e con il passaggio dalla vecchia gerarchia urbana alla formazione di una rete fortemente interconnessa. E ciò non contraddice la ricerca di logiche di accrescimento d'autonomia dei nodi della rete (siano esse città, distretti produttivi, reticoli urbani diffusi o piccoli centri) che arricchiscono così l'intero sistema.

Le spinte locali, tuttavia, vanno continuamente confrontate e valutate in rapporto al disegno generale che porta a nuove razionalità nella distribuzione spaziale delle risorse rare, a ridefinire le gerarchie urbane e a mettere in campo, nuovamente, forti principi ordinatori dell'assetto insediativo, con riguardo a tutte le sue componenti funzionali.

Le criticità e i nodi

Il clima, tema urbano

Le città evidenziano un progressivo aumento delle temperature. L'urbanizzazione e le attività umane in città ne sono la ragione. E' il cosiddetto fenomeno dell'"isola di calore" che comporta temperature costantemente superiori a quelle che si registrano nelle aree limitrofe, rurali o semi rurali, e che è dovuto nelle diverse stagioni, a componenti costanti (il traffico soprattutto), o ad altre specifiche: in inverno il riscaldamento degli edifici; in estate le macchine che le raffrescano e la capacità delle aree urbane di catturare le radiazioni solari e conservare il calore con le superfici pavimentate e gli edifici stessi.

Anche in questo senso il verde urbano può essere una cosa seria. Se le superfici boscate arrivassero fino alla soglia di casa, come vediamo in tante città europee, la nostra stessa percezione del rapporto con la natura cambierebbe. Nel progetto generale del PTRC di riconquistare una visione di sistema del patrimonio naturale e ambientale e di estenderla programmaticamente alla pianura, si possono e debbono concepire ambiti estesi

di connettività ecologica, reti naturali che contornano e penetrano nelle città con il corredo di spazi e percorsi ciclabili, pedonali,

I piani e le politiche urbanistiche devono individuare e salvaguardare gli ambiti liberi da costruzioni da destinare a forestazione urbana e/o di aree verdi percorribili e a parco urbano. Tali ambiti dovranno avere la caratteristica di una dimensione sufficiente alla rigenerazione ambientale e 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 demografica legata soprattutto alla immigrazione, 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 favorire il recupero degli ambiti urbani dismessi (militari, scuole, produttive, servizi) e disincentivare le espansioni che interessano le aree agricole.

In particolare:

- nella pianura urbanizzata e nei contesti verdi di livello regionale. Il PTCP e i PAT devono contenere drasticamente il consumo di suolo e l'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, va rafforzata per assicurare la massima efficienza della "nuova città"; ad essa va collegata ogni trasformazione rilevante prevista sul territorio.

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

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 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 potrà prevedere in coerenza con la legge 11/04 che l'Edilizia Residenziale Sociale sia individuata come una dotazione urbanistica necessaria e che specifiche aree, in misura adeguata, 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 (marine e lacuali) i PAT potranno, nel dimensionamento, specificare le quote destinate alla residenza stabile e una quota assolutamente marginale per le seconde case.

Le periferie urbane nelle città metropolitane

La periferia è lo spazio fisico e simbolico della crisi della qualità urbana, anche se non sempre è vero e non mancano i buoni esempi di quartieri ben costruiti e di qualità. Non basta, tuttavia, la buona urbanistica per curare la sindrome periferica, l'obiettivo è: "rigenerare le città", attivando processi generalizzati di "inclusione urbana" e implementando i processi socio-culturali di formazione identitaria. I PAT delle città metropolitane potranno individuare 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 e sul patrimonio edilizio stesso, riqualificandone le componenti con processi di sostituzione e/o densificazione.

Le funzioni rare: la ricerca

Il contesto europeo della ricerca e l'obiettivo di Lisbona

In Italia l'incidenza percentuale della spesa in ricerca e sviluppo sul Pil nel 2003 è stata pari all'1,14%, mantenendosi pressoché stazionaria rispetto all'anno precedente (1,16%). La ridotta dimensione di spesa in R&S del Veneto rispetto al Pil, inferiore all'1% nel 2001, e ancora pari a 0,72% nel 2003 mostra come, ad oggi, la capacità innovativa risulti insufficiente.

In altre regioni, gli investimenti sono decisamente più alti:

- 3,89% del Pil nel Baden-Württemberg e circa 3% nella Baviera, entrambe già sopra l'obiettivo europeo del 3% posto a Lisbona.

Il mondo imprenditoriale è il principale motore della ricerca in UE, in quanto gestisce il 65% del totale della spesa.

Tra le regioni italiane, è il Piemonte, con il 76,9% speso dalle imprese, che detiene la quota più elevata di spesa in rapporto al proprio prodotto, 1,74%.

Per il Veneto l'attuale fisiologia della crescita contiene una serie di elementi positivi tendenti ad accorciare le distanze con i migliori performer europei. La spesa in ricerca privata, peraltro, è fortemente correlata alla dimensione media delle imprese.

Ruolo della Ricerca nella politica della Regione del Veneto

Il Programma Regionale di Sviluppo, prevede 3 linee di politica regionale per l'innovazione:

1) Le filiere dell'innovazione: "progetti di innovazione di rilevante interesse regionale in settori ad elevata intensità di conoscenza, che comportano la cooperazione di più soggetti – pubblici e privati – e il collegamento fra i diversi livelli della catena del valore della conoscenza, in particolare di Università, imprese, centri di ricerca, sistema del credito.

2) I distretti produttivi: "il sostegno diffuso a progetti di innovazione avviene anche tramite l'attivazione di partnership locali che intervengono nell'elevare le capacità competitive dei sistemi produttivi del Veneto

3) I processi innovativi: il terzo livello nelle azioni di sostegno all'attività innovativa si rivolge più direttamente alle imprese. L'obiettivo è promuovere la ricerca industriale e il trasferimento tecnologico da parte di PMI tramite incentivi diretti e crediti di imposta da assegnare sulla base di procedure valutative con il ricorso a centri di innovazione certificati della

rete Nest (Network scientifico tecnologico multipolare del Veneto)".

Il Documento Strategico Regionale relativo alla programmazione europea 2007-2013, adottato dalla Giunta regionale con deliberazione n. 3346 del 08.11.2005 propone di assumere le seguenti priorità nell'ambito delle azioni di sostegno all'innovazione in Veneto per il periodo 2007-2013:

I) Spendere di più e meglio in Ricerca e sviluppo.

- "Incentivare la ricerca scientifica, l'innovazione e il trasferimento tecnologico promuovendo la creazione di reti, rapporti di cooperazione e sinergie tra università, enti di ricerca e realtà produttive imprenditoriali";

- "Accrescere gli investimenti privati in Ricerca e sviluppo tramite crediti di imposta e procedure valutative basate su criteri trasparenti";

- "Puntare su alcuni progetti guida di valore strategico (leading technologies), in grado di mobilitare una pluralità di soggetti pubblici e privati su azioni di rilevante impatto economico e sociale".

II) Crescita delle dotazioni di capitale umano.

III) Favorire una maggiore interazione fra imprese e infrastrutture della conoscenza.

- "Aprire il sistema dell'istruzione tecnica e dell'Università alla partecipazione responsabile delle forze economiche e sociali, favorendo progetti condivisi con il tessuto produttivo locale sul fronte della ricerca";

- "Sostenere la creazione di una rete di innovazione regionale formata da pochi e qualificati punti di eccellenza, in grado di dialogare con i principali centri mondiali di ricerca e trasferimento tecnologico e aiutare le PMI nell'adozione e nell'uso dei brevetti";

- "Sostenere l'innovazione industriale agevolando l'evoluzione delle imprese di minore dimensione verso organizzazioni a più elevato valore aggiunto, potenziando le reti di trasferimento tecnologico tra imprese".

Grado di sviluppo del trasferimento tecnologico nella Regione del Veneto

A seguito della mappatura realizzata a livello nazionale, la Regione del Veneto, è stata inserita come business location nei seguenti settori strategici: Nanotecnologie; Scienze della Vita, Farmaceutica e Biotecnologie; ICT - Information Communication Technology - Meccanica Strumentale e Turismo.

Negli ultimi anni si sono registrati cospicui investimenti nel settore delle biotecnologie, che oggi si

pone quale realtà in forte crescita, dotata di strutture d'eccellenza, personale altamente qualificato (grazie ad una "filiera formativa" specifica, che vede intervenire tutti gli attori del territorio garantendo una disponibilità di forza lavoro continua ed estremamente qualificata) e flussi finanziari in crescita per le politiche di investimento sia pubbliche che private.

Quattro sono le specializzazioni del territorio: Agroalimentare (qualità e sicurezza dell'alimentazione), Ambiente, Chimico-Farmaceutico, Diagnostico e cura della salute sia umana che animale, con una presenza forte e consolidata, distribuite in quaranta distretti produttivi.

Il sistema della Ricerca della Regione del Veneto vede il proprio fulcro nel sistema universitario, costituito da quattro Università e dai parchi Scientifici di Padova, Venezia e Verona; sono 37 i centri di ricerca ed i dipartimenti interessati. Inoltre si registra la presenza di Treviso Tecnologia, Azienda speciale per l'innovazione tecnologica della Camera di Commercio di Treviso.

Inoltre il MUR nell'Albo dei Laboratori registra la presenza di 113 strutture regionali.

Il mondo della ricerca universitaria veneta sta compiendo uno sforzo congiunto nella direzione di aumentare le relazioni col mondo delle imprese, sia come possibile scenario di applicazione e diffusione di competenze e conoscenze sviluppate al proprio interno, sia come destinatario dei servizi di formazione, sia, infine, come partner in progetti di ricerca.

Per agevolare le relazioni tra ricerca ed impresa, si segnala come la Regione, insieme alla propria agenzia regionale per l'innovazione (Veneto Innovazione) abbia siglato, insieme a Istituzioni pubbliche, rappresentanti della ricerca e dell'innovazione, Associazioni imprenditoriali e professionali, istituzioni finanziarie, imprese e centri di ricerca privati, un Protocollo di Intesa per consolidare la presenza del Veneto nell'ambito della ricerca e dell'innovazione.

Parco scientifico e tecnologico multipolare veneto

La nascita dei parchi veneti è conseguente alla Legge regionale 21 aprile 1995 n. 36 che ha promosso e favorito "la realizzazione nel Veneto di un Parco scientifico e tecnologico multipolare, articolato nei poli di Padova, Venezia e Verona e nei centri e strutture ad esso connessi".

Il Parco multipolare veneto si compone di tre articolazioni territoriali: Galileo a Padova, Star a Verona e

Vega a Venezia.

Veneto Innovazione è il soggetto incaricato dell'attuazione della legge, in ossequio gli indirizzi emanati dalla Giunta regionale per lo svolgimento delle attività.

Va registrata una forte presenza di istituzioni pubbliche nelle compagini societarie dei parchi.

Distretti produttivi

In tema di Innovazione e trasferimento tecnologico alle PMI, va sottolineato un importante intervento che la Regione ha realizzato in tema di sostegno ed incentivazione all'apparato produttivo ed in particolare ai distretti industriali, metadistretti ed aggregazioni di imprese, previsti dalla legge 8 del 2003 (recentemente novellata per meglio rispondere alle esigenze del territorio) che disciplina i criteri di individuazione e le procedure di riconoscimento dei distretti produttivi e delle altre forme di aggregazione produttiva, nonché le modalità di attuazione degli interventi per lo sviluppo locale. Le dotazioni finanziarie che hanno accompagnato questi interventi sono di rilevante entità. La Regione ha riconosciuto 43 distretti.

La legge 8 prevede tra le proprie linee di intervento, all'articolo 12 comma 1, l'assegnazione di risorse tramite bandi per "attività di ricerca industriale e di sviluppo precompetitivo trasferimento tecnologico, interscambio di conoscenze e tecnologie, anche al fine delle compatibilità agli standard tecnici internazionali realizzate o commissionate da una molteplicità d'impresе aggregate".

In riferimento alla composizione del partenariato che compone il distretto, è opportuno sottolineare che in esso sono presenti i seguenti soggetti:

- imprese operanti nel territorio regionale;
- enti locali;
- autonomie funzionali;
- associazioni di categoria previste dal tavolo di concertazione regionale;
- enti e associazioni pubblici e privati, consorzi, fondazioni, aziende speciali, società a partecipazione pubblica, cooperative, attivi nell'ambito della promozione, dell'innovazione e della ricerca finalizzate allo sviluppo del sistema produttivo;
- istituzioni pubbliche e private riconosciute e attive nel campo dell'istruzione e della formazione professionale.

Distretto nanotecnologie

Nel 2003 il Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca scientifica (ora MUR) ha istituito attraverso un Accordo di Programma Stato-Regioni 11 distretti ad

alta tecnologia come principale mezzo per lo sviluppo dell'innovazione, concentrando competenze e finanziamenti in alcune Regioni del territorio nazionale.

a) La Regione del Veneto è stata individuata come sede di un distretto tecnologico delle nanotecnologie poiché nel territorio è stata registrata una forte presenza di competenze scientifiche e produttive locali, unitamente a potenziali applicativi immediati. Inoltre, la localizzazione in Veneto è avvenuta a seguito di una dettagliata analisi che ha registrato una rilevante concentrazione locale di ricercatori nell'ambito delle nanotecnologie;

b) la presenza di esperienze di ricerca finalizzate ad applicazioni industriali e di esempi di creazione di imprese dalla ricerca.

c) un elevato tasso di imprenditorialità unito ad un'alta concentrazione di aziende nei settori industriali più influenzati dalle nanotecnologie.

d) un'opportunità di business a livello globale con forte crescita degli investimenti pubblici e privati con un alto impatto potenziale su molti settori.

Veneto Nanotech, ente gestore del distretto, è una società consortile per azioni costituita a Padova il 31 luglio 2003. È partecipata dalle Università di Padova, Venezia e Verona e dalla Regione del Veneto nonché dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca e da numerosi enti pubblici e imprese private al fine di coordinare le iniziative e gli indirizzi strategici del distretto italiano per le nanotecnologie.

Attualmente il Distretto è costituito anche da:

1. CIVEN: Associazione senza fini di lucro, fondata nel marzo 2003, che ha lo scopo di progettare e realizzare iniziative di formazione, di ricerca, di sperimentazione industriale e di trasferimento tecnologico al mondo imprenditoriale nell'ambito del settore delle nanotecnologie;

2. NANOFAB: Società consortile senza fini di lucro costituita dal Parco Scientifico Tecnologico VEGA e dall'Associazione CIVEN a Marghera (VE). Nanofab gestisce la Nanofabrication Facility che è uno dei primi laboratori europei per le applicazioni delle nanotecnologie alla produzione industriale.

La Regione del Veneto continua ad investire fortemente nel Distretto delle nanotecnologie, con l'obiettivo di dare risposte in tempi rapidi alla domanda di innovazione che arriva dalle aziende che operano nel settore. Di seguito sono elencati alcuni dei principali progetti in corso di definizione per la crescita del Distretto:

- ECSIN, European Center for the Sustainable Impact of Nanotechnology si realizzerà a Rovigo;

- Il Laboratorio di nanofabbricazione di Padova. Il progetto ha come obiettivo quello di potenziare le capacità di ricerca dell'Università di Padova e del Distretto in generale, nel settore della micro e nanoelettronica e della sensoristica.

- NANOCOMP - Centro studi per nanocompositi a matrice polimerica si realizzerà a Vicenza.

Campus nanotech – Centro di Alta Formazione e Ricerca sulle nanotecnologie. Con sede presso la tenuta di Cà Tron della Fondazione Cassa Marca.

Interventi a sostegno delle biotecnologie

Le biotecnologie richiedono un indissolubile intreccio tra la ricerca fondamentale e la ricerca applicata, il che conferisce loro un ruolo di traino dal punto di vista economico, produttivo, occupazionale e di sviluppo per il sistema economico e sociale dell'area regionale.

La Regione in questa materia, attraverso l'identificazione dei fondi più idonei per la ricerca (delibera CIPE e fondi regionali) e la firma di specifici accordi (Accordo di Programma Quadro con il Ministero dell'Università e della Ricerca e Accordi Quadro con il Consiglio Nazionale delle Ricerche) ha attivato di fatto una vera cabina di regia dedicata al settore che permette di cogliere le notevoli potenzialità proprie del sistema produttivo territoriale. La Giunta regionale, negli ultimi quattro anni, ha destinato cospicue risorse per la realizzazione di specifiche iniziative a sostegno della ricerca sulle biotecnologie nei seguenti settori:

- agro-alimentare,
- ambientale,
- chimico-farmaceutico,
- diagnostico.

Il CNR, sede di Padova, è stato individuato come l'ente attuatore cui demandare la formulazione di proposte progettuali coordinate e finalizzate allo sviluppo della ricerca scientifica nel contesto territoriale.

L'eccellenza sanitaria

L'articolazione e l'integrazione della rete ospedaliera

La rete ospedaliera regionale è costituita da tre tipologie di presidi, ciascuno dei quali caratterizzato da specifico mandato e profilo funzionale: gli ospedali di rete, gli ospedali capoluoghi di provincia, gli ospedali poli di riferimento regionale di alta specializzazione.

Sono concepiti come elementi costitutivi di una rete interconnessa, nella quale ciascun ospedale è in rapporto con tutti gli altri, dei quali può avvalersi come risorsa e per i quali è esso stesso risorsa disponibile, e costituiscono altresì il sistema di emergenza-urgenza regionale. Alla formazione della rete ospedaliera regionale partecipano le strutture private accreditate, caratterizzate dalla presenza di funzioni per acuti e post-acuti, da utilizzarsi nell'ambito di accordi contrattuali, definiti dalla programmazione regionale in funzione dell'erogazione dei livelli di assistenza e secondo volumi e dotazioni ospedaliere programmate.

Gli ospedali di rete

Sono indirizzati ad erogare prestazioni di diagnosi e cura connesse alle funzioni di base, sono integrati con le funzioni distrettuali e collegati funzionalmente con gli ospedali capoluogo di provincia.

Molti sono caratterizzati dalla presenza di servizi e funzioni specialistiche intermedie "aggiuntive", opportunamente correlate con la dimensione del bacino servito, che costituiscono riferimento per gli ospedali di rete della stessa Azienda che ne sono privi, al fine di evitare inutili duplicazioni.

Gli ospedali capoluoghi di provincia, in particolare svolgono alcune funzioni per tutta la rete ospedaliera provinciale, mentre gli stessi e gli altri ospedali sopra elencati forniscono alcune funzioni alla rispettiva macroarea o area vasta di riferimento in cui è suddiviso il territorio provinciale. Tutti sono funzionalmente collegati tra loro e con i due poli di riferimento regionale.

Gli ospedali capoluogo di provincia sono, tutti caratterizzati dalla presenza delle ulteriori funzioni di alta specialità che costituiscono riferimento per tutti gli ospedali dello stesso territorio provinciale o di più ampio territorio interprovinciale.

Gli ospedali poli di riferimento regionale di alta specializzazione

L'ospedale di alta specializzazione, deve garantire l'assistenza ed il trattamento della fase acuta della malattia, deve essere luogo deputato all'assistenza polispecialistica medio – alta e deve costituire il nodo primario della rete sanitaria di cui fanno parte tutti quei presidi territoriali che devono garantire la continuità assistenziale del paziente, dalla prevenzione, passando attraverso la fase diagnostico – terapeutica, alla riabilitazione.

Sono rappresentati dalle due Aziende Ospedaliere di Padova e di Verona che presentano il più alto livello di complessità di assistenza ospedaliera in Regione. In particolare essi, oltre ad avere la presenza di tutte le funzioni proprie degli ospedali di rete e di valenza strategica provinciale, sono caratterizzati:

- dalla presenza di funzioni con un ambito geografico di riferimento identificabile nell'intero territorio regionale, che richiedono il più elevato livello tecnologico e che comportano la maggiore complessità clinica;

- dalla compresenza di strutture ospedaliere e di strutture universitarie e quindi dalla sussistenza di attività di assistenza, di didattica e di ricerca.

La rete ospedaliera regionale, così delineata, è integrata da:

- gli ospedali integrativi della rete sono caratterizzati dall'essere interamente o principalmente dedicati:

- all'assistenza postacuti e all'assistenza riabilitativa estensiva con possibile attività per acuti a ciclo diurno (day hospital e day surgery), con i relativi servizi diagnostici di supporto ed attività specialistica ambulatoriale.

- funzioni per acuti a ciclo continuo così come funzioni di pronto soccorso e punto di primo intervento sono ammesse in alcune situazioni giustificate da problematiche organizzative e logistiche in evoluzione oppure da particolari situazioni montane o lagunari, per le quali valutazioni di opportunità sociale e sanitaria richiedono tale mantenimento di funzioni.

Ad integrazione e supporto alla rete ospedaliera regionale, come sopra definita, rientrano i Servizi garantiti dai Distretti Socio Sanitari nonché tutti i Centri sanitari polifunzionali costituiti dalla riconversione degli ospedali non più parte delle rete. Essi sono caratterizzati dalla presenza di attività distrettuali, ambulatoriali e residenziali e, in tal senso svolgono una attività di supporto alla rete ospedaliera, fermo

restando che essi ne sono totalmente esclusi.

Sistema gestione emergenze/urgenze tramite elisoccorso

Con delibera di Giunta n° 1209 del 17.05.2002 la Regione Veneto ha approvato un aggiornamento del progetto di completamento e potenziamento qualitativo della rete di emergenza regionale, individuando e classificando le piazzole di emergenza per l'elisoccorso, realizzate e da realizzare, presso le strutture sanitarie del Veneto. Con tale atto la Regione Veneto provvedeva ad effettuare una ricognizione dello stato di fatto e ad individuare le piazzole da realizzare per il completamento del sistema.

Ad oggi il programma è quasi completamente attuato.

La rete, per gli interventi primari, (incidenti stradali, sportivi,...) è costituita dai quattro principali servizi di elisoccorso della Regione (Verona, Padova, Treviso e Pieve di Cadore).

L'obiettivo è di dotare di piazzola di elisoccorso tutti gli Ospedali di Rete, gli Ospedali capoluogo di Provincia e, ove non impedito da vincoli di conformazione e posizionamento, gli Ospedali integrativi della rete.

Il modello architettonico per le RSA

Gli standard edilizi

Le R.S.A. sono nate in Italia con l'art.20 L. 67/88, che ha avviato un programma di realizzazione di strutture extraospedaliere finalizzate a fornire accogliimento, prestazioni sanitarie, assistenziali e di recupero.

La Regione Veneto, con DGR n° 2034/1994 ha approvato gli standard per le RSA, calando la normativa nazionale nella propria realtà territoriale che presenta due peculiarità:

- la diversificata preesistenza strutturale e di soggetti gestori nel settore assistenziale;
- la presenza di volumi architettonici da riconvertire, quali gli ospedali dismessi.

Il modello veneto è stato successivamente sviluppato (a partire dalla DGRV 751/00, fino alla DGRV 84/2007 e 457/2007) individuando una tipologia del servizio basata su diversi livelli di intensità assistenziale correlati allo stato di salute dell'ospite e organizzata in nuclei specifici ricavati presso presidi territoriali esistenti o nuove strutture.

L'esperienza veneta ha evidenziato che il nuovo modello di assistenza ha bisogno di strutture "flessibili" in grado di "assorbire" l'evoluzione dello stato di salute dell'ospite e dell'intensità assistenziale,

superando la logica alberghiera delle stanze con bagno e introducendo a livello progettuale elementi di flessibilità strutturale ed impiantistica.

Nel modello futuro i nuovi obiettivi che la Regione si è fissata (DDGR 464/06 e successive e 84/2007) prevedono modelli più articolati e flessibili, che coinvolgono le risorse della domiciliarità, della residenzialità e dei servizi sanitari. Si vanno definendo i Centri di Servizi, veri e propri Centri Polifunzionali di assistenza socio-sanitaria.

In altri termini il modello veneto di residenzialità assistenziale extraospedaliera che si va delineando va verso la creazione di Centri di Servizio fortemente legati alla realtà e peculiarità del territorio in cui sorgono; essi affiancano da un lato il servizio sanitario e dall'altro l'assistenza domiciliare facendo convergere le diverse risorse in percorsi assistenziali in grado di focalizzarsi sulle esigenze della persona e sulla continua evoluzione della domanda.

Il modello architettonico ospedaliero

I principi dell'ospedale moderno sono la centralità della persona, e quindi il comfort ambientale dello spazio ospedaliero ottenuto anche introducendo elementi architettonici "estranei" all'edilizia ospedaliera tradizionale quali la "hospital street" che distribuisce le principali funzioni interne: la grande hall (che funge da ampio filtro verso le aree di diagnosi e cura e degenza per esterni e visitatori, gli spazi commerciali e di accoglienza quali bar - ristorante, edicola - libreria, fioreria, minimarket, farmacia per esterni, centro congressi - auditorium, con sistemi di videoconferenza e collegamento / registrazione con le sale operatorie ecc.

L'ospedale inoltre deve essere luogo di sviluppo della cultura sanitaria, della ricerca e dell'aggiornamento professionale e deve di conseguenza garantire gli spazi, le attrezzature e le modalità necessarie a questa importante funzione. La realizzazione degli spazi esterni mira a minimizzare l'impatto percettivo della nuova struttura, nel rispetto del territorio che lo ospita; si realizzano pertanto dei parchi a verde vivibili con dei giochi d'acqua, aree per il relax e passeggiate tra alberi, creando una connessione con le aree circostanti.

Le scelte ingegneristiche

La concezione del nuovo ospedale garantisce la flessibilità adottando una maglia strutturale modulare, blocchi di risalita verticali ben concentrati e identificati, sviluppo della attività sanitarie per aree funzionali.

Sismica.

In particolare, le strutture ospedaliere dotate di pronto soccorso sono dichiarate opere infrastrutturali di interesse strategico per la Protezione Civile, e per questo devono rimanere in esercizio anche a seguito di eventi calamitosi imprevedibili come il sisma.

Per gli edifici ospedalieri di nuova costruzione la progettazione delle strutture sono state elaborate con criteri antisismici in modo tale da garantire la funzionalità di queste anche a fronte di eventi tellurici con tempi di ritorno paragonabili alla loro vita utile.

Tecnologia e risparmio energetico negli ospedali e nelle RSA

1. Il problema del ricorso ad “energie alternative” o assimilabili è stato affrontato nel territorio regionale attraverso il ricorso alla COGENERAZIONE (produzione combinata di energia elettrica e termica).

Gli impianti di cogenerazione, grazie al risparmio energetico e ai benefici ambientali, sono assimilati alle fonti rinnovabili. Nella nostra Regione il primo impianto di cogenerazione è stato realizzato nel

1994 presso l'ospedale di BASSANO; ad oggi sistemi cogenerativi di varie tipologie sono stati introdotti in più della metà dei presidi ospedalieri.

2. Risparmio Energetico. Un esempio di tecnologia ormai diffusa in tutti gli ospedali della nostra Regione è quella che prevede l'utilizzo di RECUPERATORI di calore negli impianti di trattamento dell'aria per il riscaldamento e raffrescamento dei locali.

3. Una tematica che si sta affrontando oggi è la gestione ottimale della RETE IDRICA sia dal punto di vista del risparmio quantitativo (es attraverso il recupero dell'acqua piovana per utilizzi come l'irrigazione o gli sciacquoni dei WC) che energetico. Si tratta di realizzare reti autonome a seconda delle diverse necessità di utilizzo evitando sprechi di energia.

4. Si stanno inoltre definendo sempre più SISTEMI INFORMATICI per il controllo degli impianti sia ai fini del risparmio energetico sia per consentire una maggiore flessibilità di tutto il sistema di produzione e utilizzo dell'energia (es. Ospedale di Vicenza).



Il riordino delle aree produttive

La distrettualità e le eccellenze produttive

La distrettualità produttiva è stata oggetto, negli ultimi anni, di cambiamenti anche normativi di una certa rilevanza, nel tentativo di coniugare la localizzazione materiale territoriale con la formazione di reti di appartenenza sovra territoriali. Si tratta di processi evolutivi in corso, ma vi è da dire che le principali filiere produttive sono fortemente consolidate e radicate in precisi territori regionali. I distretti di ultima generazione sono basati principalmente sull'adesione a reti specifiche, e non soltanto (o molto meno) sui caratteri strettamente di contiguità territoriale dei vecchi distretti.

Risulta peraltro di grande rilevanza individuare i luoghi e i modi delle "eccellenze produttive", per la loro valenza di sicuro riferimento qualitativo e competitivo. Queste reti sono diffuse nel territorio regionale e hanno rango internazionale. Il compito principale è quello di comprenderne le ricadute territoriali, non solo in termini prettamente produttivi, ma anche per l'individuazione delle opportune azioni di contorno (infrastrutturali, insediative, dei servizi di qualità e di valorizzazione del territorio).

Il supporto delle infrastrutture

Con riferimento alle reti delle infrastrutture, si devono registrare tutti gli importanti investimenti già fatti o in corso, anche se permangono deficit consistenti sia in termini quantitativi che qualitativi, certamente accentuati dalla complessità di funzionamento e di organizzazione del particolare sistema insediativo e produttivo del Veneto. Come già ben illustrato nel Piano Regionale dei Trasporti, i maggiori ritardi si evidenziano nelle infrastrutture dedicate al trasporto delle merci, dove il mancato rafforzamento di apposite modalità ferroviarie (e idroviarie) consegnano il trasporto soprattutto alla modalità su gomma sull'intera rete regionale. In altri termini, la complessa e diffusa commistione fra il sistema insediativo produttivo e il sistema insediativo territoriale, su scala locale, comporta una situazione di difficoltà in termini di accessibilità e di percorribilità.

I margini di miglioramento strutturale tuttavia vi sono, come lo stesso PTRC

vigente rileva: "la maglia del sistema infrastrutturale ferroviario è di tipo reticolare, almeno parzialmente analoga a quella del sistema viabile, che affianca sulla maggioranza delle direttrici, fatto questo che può facilitare il riequilibrio dei flussi e gli scambi intermodali dei nodi". La maglia ferroviaria esistente è in grado di servire buona parte degli ambiti produttivi locali ed è in grado di collegarsi in maniera coordinata con la rete dei interporti principali di riferimento Verona, Padova il Porto di Venezia e con quelli programmati.

La creazione di una rete capillare di scali intermodali di secondo livello permetterà: di razionalizzare il settore dei trasporti; di migliorare gli indicatori ambientali specifici; di migliorare in maniera consistente la circolazione viaria complessiva; di essere competitivi anche dal punto di vista dei costi di trasporto delle merci; favorire maggiori livelli di sostenibilità e di integrazione fra sistema produttivo, infrastrutturale ed ambientale.

L'aggregazione come politica generale di sviluppo

L'aggregazione territoriale delle strutture disperse e di taglia troppo piccola è uno degli obiettivi operativi specifici che il nuovo PTRC si pone per consentire al sistema insediativo produttivo di articolarsi in maniera più razionale e funzionale all'interno del sistema insediativo territoriale complessivo. I motivi di ordine organizzativo e funzionale devono consentire anche concreti vantaggi economici diretti (in capo alle aziende) ed indiretti (in capo principalmente alla collettività e al territorio).

Il processo di aggregazione del sistema insediativo produttivo deve contribuire in maniera determinante alla formazione di reti infrastrutturali locali, coordinate ed integrate, confrontate con i temi della sostenibilità energetica e, più in generale, ambientale, finalizzate alla economicità del funzionamento dell'organizzazione spaziale degli stessi ambiti territoriali. In tal senso, un processo d'aggregazione insediativa può risultare utile strumento operativo di semplificazione dei modelli complessi di funzionamento e di organizzazione oggi presenti nel territorio regionale.

Le forme territoriali dei fenomeni aggregativi devono cercare di rispondere in maniera adeguata ad un insieme integrato di elementi progettuali, e cioè:

- la composizione (o ricomposizione) dei nuovi assetti urbanistici aggregativi, in rapporto ai sistemi insediativi territoriali urbani e di servizio di afferenza o di prossimità;
- la definizione delle infrastrutture viarie di collegamento con il sistema della infrastrutturazione primaria (in particolare: sistema stradale e autostradale, sistema ferroviario interportuale regionale (SFIR) e autoporti, reti energetiche e dei servizi tecnologici);
- la costituzione di sistemi integrati di contenimento della spesa energetica, anche con processi di cogenerazione, estesi ad aree produttive di dimensione congrua;
- l'approfondimento morfologico e compositivo dei bordi

degli ambiti produttivi, in relazione anche alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche di contesto o di prossimità;

- la verifica dell'individuazione di collegamenti ciclo-pedonali o di viabilità locale con i centri urbani e di servizio prossimi, in ordine anche a specifiche pratiche di restauro ambientale e territoriale.

La Regione e le Province debbono promuovere le azioni di pianificazione, in conformità a quanto stabilito dalla stessa LR 23 aprile 2004, n. 11, al fine di perseguire gli obiettivi sopra riportati e di dare risposte adeguate e coordinate a:

- la definizione, anche attuativa, degli elementi integrativi locali relativi alla rete del sistema ferroviario interportuale regionale (SFIR); la definizione anche attuativa degli autoporti e delle attrezzature di servizio a questi connessi, dalle attrezzature e dei sistemi per favorire le operazioni di scambio/trasferimento intermodale;
- la definizione, anche attuativa, delle procedure di trasferimento delle attività produttive presenti in ambito improprio, e i relativi strumenti di perequazione e di compensazione.

Il sistema delle relazioni e delle accessibilità territoriali

La rete delle infrastrutture di servizio al sistema insediativo produttivo deve avere principalmente caratteri di funzionalità e un adeguato grado di permeabilità. In pratica deve svolgere almeno due funzioni principali:

- rappresentare opportuno veicolo O/D delle merci fra il territorio regionale e la rete della comunicazione intermodale esterna (nazionale, europea e intercontinentale);
- rappresentare e favorire, per la particolarità del sistema diffusivo veneto, la rete di flusso delle merci anche su scala regionale, di collegamento fra i diversi ambiti produttivi presenti.

Particolare attenzione progettuale deve essere posta alle intersezioni e ai nodi di interconnessione fra la rete regionale e quella dei corridoi intermodali principali di rango superiore (nazionale ed europeo). Si pensi in tal senso, al problema delle interconnessioni funzionali dei nodi di interscambio alle intersezioni fra autostrade, complanari, tangenziali urbane ed extraurbane, strade regionali, e in alcuni casi anche importanti assi viari locali. I differenti gradi e livelli di collegamento definiti, o che si andranno a definire, debbono tenere in grande considerazione il maggior grado possibile di permeabilità interna del territorio.

Il processo di aggregazione e densificazione territoriale (per utilizzazione intensiva delle aree impegnate) è indirizzo programmatico fondamentale al fine di contrastare il fenomeno della dispersione. La densificazione, nel caso specifico, è pratica principalmente materiale (ampliamento di ambiti produttivi già esistenti di opportuna

dimensione e funzionalità, fusione di ambiti adiacenti o prossimi, spostamento di ambiti dismessi o non più funzionali, incentivi allo spostamento di ambiti ed attività in zona impropria, ecc.), ma vanno promosse anche operazioni strumentali non propriamente materiali, che potrebbero essere utilizzate anche solo nei periodi/processi di transizione (allestimenti di piattaforme logistiche locali temporanee, sistemi di organizzazione spaziale alternativi, massiccio utilizzo delle moderne tecnologie informatiche, riduzione e settorializzazione massima di spostamenti di persone e merci ai fini produttivi, ecc.). In altri termini si tratta, in molti casi non tanto di applicare norme o utilizzare incentivi, ma di veri e propri progetti e processi da gestire.



La montagna

La montagna veneta rappresenta poco meno di un terzo del territorio regionale, all'interno del quale costituisce certamente una "area problema" ed insieme un territorio "diverso".

La diversità di tale area rispetto alla pianura, non è dovuta soltanto alla particolare morfologia fisica e alla rilevanza delle questioni ambientali, ma anche alle vicende della civilizzazione e dell'insediamento che, nella loro specificità si riflettono in uno stile di vita adattatosi nel corso del tempo a situazioni limite.

Contrapposta al mare e alla pianura a formare quell'"Italiae angulus" (Tito Livio), che nel periodo della Repubblica di Venezia è il limite e la difesa dello Stato, le Alpi costituiscono anche il tramite dei rapporti tra il nostro paese e l'Europa centro-settentrionale.

Sono quindi un territorio di relazione che costituisce nel suo insieme una risorsa ai fini dell'assetto e dello sviluppo dell'intera comunità regionale.

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 idro-geologico 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 la necessità di comprendere e tutelare la civiltà alpina, che costituisce in realtà un sistema variegato di culture (si pensi alla presenza

delle minoranze linguistiche: cimbri, ladini, sappadini, ecc.) e di economie;

- in secondo luogo il riconoscimento della fragilità del territorio montano e dell'importanza del presidio dell'uomo a garanzia della manutenzione territoriale.

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

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

La gestione di questo patrimonio di beni economici, paesaggistici e ambientali va realizzata mediante una responsabilizzazione delle amministrazioni e degli abitanti in termini di sostenibilità, di salvaguardia e di sviluppo, in modo che l'uso urbanistico e la frequentazione turistica siano rispettosi delle tradizioni culturali e della identità locale e non abbiano a determinare quelle forme di "monocultura", che tendono a deprimere uno sviluppo integrato fondato sull'innovazione e sulla presenza equilibrata dei diversi settori dell'economia e della produzione.

Questo è quanto chiedono anche gli strumenti internazionali e nazionali per la montagna, come la Convenzione delle Alpi (protocolli "agricoltura di montagna", "pianificazione territoriale" e "popolazione e cultura"), nonché l'Agenda 21 (art. 13 dedicato alle montagne.)

I sistemi montani del Veneto, tuttavia, non costituiscono un sistema orografico, paesaggistico e storico omogeneo.

Dalle carte di analisi del PTRC, in particolare quelle fisiche e paesaggistiche, si possono infatti rilevare le seguenti fondamentali tipologie morfologiche in cui si può suddividere l'intero sistema:

- la fascia delle colline pedemontane;
- l'allineamento prealpino degli altipiani;
- la grande Valle di Belluno e di Feltre;
- il sistema dolomitico nell'alta montagna.

Sulla base delle indicazioni normative del presente Piano spetta alle Province e ai Comuni definire nel dettaglio i lineamenti dell'assetto e dello sviluppo di ciascuna area, tenendo conto dei caratteri e delle specificità di ogni singolo territorio.

E' a quel livello, infatti, che possono essere rilevati con il necessario approfondimento i beni culturali, le unità insediative, i principali servizi, le infrastrutture ed i sistemi paesaggistici, da valorizzare e riorganizzare ai fini dello sviluppo civile.

Considerando le indicazioni del PRS e tenendo conto degli apporti della concertazione effettuata sulla base del Documento Preliminare (BUR 86/2007), così si possono

delineare gli indirizzi tematici da assumere quali direttive all'interno del PTRC:

- il criterio di base della prevenzione, della protezione e della *difesa del suolo*, in quanto garanzia di sicurezza nella gestione della rete idraulica, dei versanti montani e del patrimonio forestale, anche in considerazione dell'esposizione al rischio sismico di ampie zone a rilievo.

Ciò consente di individuare le aree di rischio e quelle di esclusione ai fini insediativi per motivi geologico/idraulici, ed 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, vanno riguardati in tale prospettiva come risorse e opportunità ai fini dello sviluppo economico e civile. Ciò significa che le aree protette vanno integrate con gli insediamenti stabili adiacenti e con le politiche del turismo e del tempo libero. E' questo il modo corretto di tutelare la biodiversità:

- il *settore primario* appare decisivo ai fini dell'assetto delle zone montane. Ciò significa che l'agricoltura, la zootecnia, il pascolo e la forestazione, con le attività connesse, devono orientarsi verso la specificità e la qualità, integrandosi nel sistema complessivo dell'offerta nei diversi settori, (alimentare, carni, caseario, legno, ecc.) secondo programmi di filiera. I prodotti tipici della montagna costituiscono una opportunità anche per gestire il territorio aperto, salvandolo dall'abbandono.

- il *"recupero dell'esistente"* appare, proprio per la montagna, una delle principali prospettive per il futuro. Dalle malghe storiche alle contrade abbandonate, dall'archeologia industriale ai tabià sparsi, dalle colonie novecentesche al turismo termale, sono numerose le occasioni di riuso dell'esistente, spesso sottoutilizzato o non utilizzato. Ciò consentirà anche di porre un freno al fenomeno delle seconde case ed al connesso consumo del territorio, recuperando le contrade abbandonate, frequenti soprattutto nella parte alta dei versanti vallivi.

- la progettazione integrata degli *insediamenti lineari di fondovalle e dei sistemi reticolari d'altipiano*, dove i problemi delle zone produttive (industriali, artigianali, commerciali, turistiche, ecc.) devono trovare una soluzione che tenga conto di un razionale assetto intercomunale, specie per quanto riguarda la dotazione dei servizi.

Si tratta di *"filamenti"* da organizzare quali unità insediative, in quanto costituiscono la presenza urbana a sostegno delle valli (Agordo, Arsiero, Longarone, Pieve di Cadore, ecc.), oppure di organismi a rete d'altipiano (Asiago, Lessinia, Alpagò, Baldo, ecc.);

- una attenta considerazione della *mobilità intervalliva interna ed esterna*, con iniziative ai diversi livelli, in modo da favorire l'accessibilità regionale sud – nord, una estensione del sistema SFMR all'interno della montagna, le relazioni intervallive e il collegamento con le altre regioni attraverso l'attrezzatura dei passi alpini.

Si tratta di completamenti di rete e di connessioni storiche da ripristinare/valorizzare secondo le indicazioni del PRT - Piano Regionale dei Trasporti, proprio per assicurare la permeabilità delle frontiere e relazioni sinergiche delle aree alpine rispetto al contesto interregionale frontaliero;

- un *progetto energetico* che vada verso una tendenziale autosufficienza della produzione locale, ottenuta mediante sistemi alternativi sostenibili (biomasse, eolico, solare, idraulico, ecc.), tenendo conto, beninteso, dei criteri generali di tutela paesaggistica, sostenibilità e compatibilità ambientale;

- una definizione sostenibile degli *usi e delle infrastrutture* ammesse nei territori della cosiddetta "alta montagna", quella destinata all'uso turistico/sportivo, mediante una razionalizzazione dell'impiantistica invernale, dei sentieri/ferrate, dei rifugi/bivacchi del CAI (Club Alpino Italiano), secondo un criterio di sostanziale rinaturalizzazione e protezione dei luoghi;

- la *tutela rigorosa dell'acqua* nelle sorgenti e nei corpi idrici superiori, per scopi di mantenimento integrale di una risorsa essenziale per la natura e per la società;

- un sistema di *servizi di eccellenza* che sia in grado di sostenere le attività produttive mediante l'offerta di attrezzature per la ricerca e l'innovazione (centri congressi, sedi di studio, documentazione, monitoraggio, delegazioni universitarie, ecc.);

- un progetto per la "città della Valbelluna" intesa come struttura portante per i territori del Bellunese e del Feltrino e quale tramite verso le aree regionali ed extraregionali poste a nord. Tale progetto, oltre alla dotazione di servizi e di attrezzature, dovrà puntare sul terziario avanzato e sulle altre attività a basso impatto ambientale ed alto valore aggiunto, secondo la tradizione e la vocazione dell'area (micromeccanica, occhialeria, ecc.);

- una nuova considerazione, sistemica, dei valori naturali che il territorio montano offre nel suo insieme, letto attraverso l'ottica dell'ecologia;

- la protezione della biodiversità, assai ricca proprio nelle zone montane e collinari della nostra regione, si ottiene infatti non solo mediante l'insieme dei siti individuati nella rete Natura 2000, ma anche attraverso il sistema dei corridoi ecologici che dal mare e dalla pianura risalgono le valli e si addentrano nei massicci alpini. Questo concetto di rete tende ad unificare la percezione della natura nella sua integralità ed a collegare le singole emergenze naturalistiche;

- l'*integrazione* tra il pedemonte prealpino e la sottostante pianura, tra il litorale gardesano e la montagna del

Baldo, tra la collina e le città pedemontane;

- la valorizzazione di *occasioni locali* offerte da sistemi storici, come quello della Grande Guerra, le fortificazioni, le ville venete, i castelli, i santuari, i monumenti isolati, le contrade sparse, i "tabià", il patrimonio geologico sulla Lessinia, l'Altipiano di Asiago, il Feltrino, il Cadore, l'Agordino;

- una nuova considerazione delle *aree a parco e riserva naturale*, nonché dei siti della rete Natura 2000, da riguardare come elementi dell'offerta di natura e non solo come delle semplici zone protette. Ciò consentirà di completare la disponibilità naturale considerando anche il Monte Baldo e il Bosco del Cansiglio, il Pasubio e l'Ortigara, siti di particolare importanza ai fini educativi e di indagine ambientale.

Molti dei temi sopra descritti costituiscono in realtà gli elementi di un possibile progetto di marketing territoriale da predisporre per la montagna veneta, al fine di indirizzare correttamente l'uso delle risorse, migliorare l'assetto insediativo e favorire una configurazione paesaggistica ottimale.

In tale prospettiva già si può disporre delle elaborazioni e delle rilevazioni effettuate con i Piani di Area già redatti (Vittoria Valle, Val Biois, ecc.), nonché con i Piani ambientali dei parchi da tempo approvati (Dolomiti Bellunesi, Dolomiti d'Ampezzo, Lessinia, ecc.)

In questo contesto di iniziative volte a sostenere la montagna nel triplice intendimento di conservarne la naturalità, di mantenerne il popolamento e di svilupparne l'economia, il PTRC appare lo strumento idoneo per indicare le azioni volte a proteggere la biodiversità ed insieme tutelare il paesaggio.

Lo stesso territorio, oltre ai caratteri naturalistici sopra indicati, conserva tuttavia forme ambientali, sistemazioni agrarie e configurazioni insediative, che costituiscono preziosi paesaggi storici, assai diversificati a seconda dei luoghi e delle culture locali che li hanno prodotti.

E' questo uno degli aspetti, forse il più evidente, di quella diversità e articolazione della montagna veneta che sopra si sono descritte.

Il PTRC fornisce a tale riguardo una chiave generale di lettura di questi paesaggi tipici, di cui la collina e la montagna venete sono assai ricche, affinché nella redazione dei piani delle amministrazioni locali si provveda non solo al rilevamento dei singoli siti e manufatti, ma si proceda anche a definire nel dettaglio le norme d'uso e di trasformazione, nell'intento di conservare queste risorse, garantendo la loro vitalità assieme alla manutenzione 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 alta e non imitativa di quella che caratterizza le metropoli.

Per avviare a soluzione contraddizioni dello sviluppo che hanno penalizzato da diverso tempo, le aree montane necessitano azioni ed interventi operativi.

In questa direzione il PTRC contribuisce non solo a ri-

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

Montagne

Temi e obiettivi di carattere generale

Il territorio collinare e montano del Veneto è distribuito lungo tutto il suo confine settentrionale e ricade entro i confini amministrativi di quattro province: quella di Belluno (interamente montana) e quella di Treviso, Vicenza e Verona che, oltre ai territori montani registrano ampie fasce collinari a contatto con la pianura. I due complessi isolati dei colli Berici e dei colli Euganei competono rispettivamente a Vicenza e a Padova.

Le risorse naturalistiche, ambientali, culturali e produttive dei territori montani e collinari sono trattati in altri capitoli; qui si mettono in evidenza i temi emersi nel lungo dibattito avvenuto nella fase di consultazione tra l'Ufficio Pianificazione del PTRC e le province, le comunità montane, gli Enti e Istituzioni interessate.

Sono rappresentate sia le molteplici criticità rilevate sia le linee di indirizzo che dovranno essere sviluppate per rispondere ad esse. Le proposte riguardano temi e livelli amministrativi diversi, coinvolgono le popolazioni residenti, i piani regionali di settore, le politiche urbanistiche e territoriali e richiedono una capacità nuova, anche da parte delle popolazioni, di collocare i problemi e le soluzioni in una visione di sistema.

Il punto di partenza di ogni valutazione sul futuro delle aree collinari e montane è il processo di abbandono di tanta parte di esse, degli insediamenti posti a quote alte e medie, e in tanta parte di esse, con la discesa a valle o l'esodo della popolazione e la conseguente radicale modifica degli assetti inse-

diativi e delle pratiche culturali.

L'obiettivo generale da perseguire riguarda, anzitutto, la necessità di rallentare ed arrestare questo trend intervenendo sulle cause e sulle conseguenze.

In questa prospettiva le indicazioni emerse riguardano:

- la assoluta necessità di meglio organizzare, conservare o integrare una serie di servizi che costituiscano la dotazione minima, a livello comunale e sovra comunale, per consentire la permanenza dei residenti in collina e montagna;

- interventi mirati, soprattutto nelle aree in cui si esercita la pressione turistica, volti a contenere i costi degli immobili, costi che allontanano le giovani generazioni, e le coppie in particolare, che pure possono mantenere la vitalità di quelle stesse aree;

- interventi mirati a riequilibrare la offerta turistica che oggi vede un declino dell'ospitalità alberghiera e la esplosione delle seconde case; quest'ultime sono costituite da investimenti che non si indirizzano prioritariamente al recupero del patrimonio edilizio storico dismesso o sottoutilizzato, ma alla realizzazione del nuovo, con il duplice esito di lasciare alla rovina documenti di antica civiltà insediativa e di modificare, in modo incongruo, equilibri ambientali e paesaggio. Il turismo collinare e montano, invece, deve orientarsi verso una fruizione integrata delle risorse che coinvolga la popolazione residente e i valori incorporati nel territorio: socio-culturali, paesaggistici, ambientali.

- Per contro va considerata come variabile strategi-

ca, forse la più importante, la capacità della popolazione stessa di modificare l'approccio culturale alla gestione delle risorse che sono ad essa affidate; questo va favorito con una continua azione di discussione dei temi in campo e di formazione, anche orientata a nuove professionalità richieste da una visione integrata di ambiente, paesaggio, insediamenti e produzione;

- In questo contesto più generale di innovazione, rientra l'obiettivo di introdurre, per collina e montagna, le forme più adatte di produzione di energia alternativa e rinnovabile; non solo la montagna è particolarmente ricca di forme e fonti alternative (idroelettrica diffusa, biomasse...) ma le energie rinnovabili appaiono particolarmente adatte a servire insediamenti diffusi (malghe, rifugi, abitazioni isolate...) per i quali la estensione di reti tradizionali appaiono costose in termini sia economici, che di impatto paesaggistico e ambientale.

- La manutenzione delle reti di comunicazione, infine, costituisce premessa di accessibilità ai territori e, pertanto, condizione necessaria a perseguirne la cura e il popolamento.

Le azioni più dirette e operative riguardano: Accanto a questi obiettivi e considerazioni di interesse generale, una azione per i territori collinari e montani dovranno organizzare più azioni mirate.

Obiettivi per l'integrazione del reddito

•Realizzare un "Distretto Rurale" di valenza provinciale, per tutelare e promuovere e certificare qualitativamente l'agricoltura di montagna, garanzia di salvaguardia del paesaggio naturale e culturale, e per valorizzare le diverse attività agrosilvopastorali, in grado di attirare e orientare finanziamenti e contributi (Piano di Sviluppo Rurale);

•Sostenere la creazione di Cooperative per la gestione coordinata delle attività agrosilvopastorali in modo da renderle economicamente sostenibili: (interventi di manutenzione e pulizia del bosco, sfalcio dei prati, ecc...);

•Promuovere le "filieri corte" per sostenere le produzioni tipiche locali, con particolare riguardo a quelle legate al settore primario;

•Promuovere attività di riconversione nelle aree pedemontane, abbandonate oggi all'imboschimento selvatico (400 – 600 metri di quota), mediante l'impianto di un bosco misto con varietà di pregio quali castagno, olivo, piccoli frutti...

•Creare un Sistema Turistico Locale orientato alla sostenibilità territoriale ed ambientale, fondato sulla messa in rete di diversi elementi di attrazione turistica (enogastronomia, produzione e vendita prodotti

tipici, educazione ambientale, ecoturismo, ...).

Obiettivi di tipo normativo-regolamentare

•Semplificazione dell'apparato burocratico amministrativo attuale in ordine al complesso regime vincolistico, mediante la creazione di "Sportelli Unici" (gestiti da Comunità Montane, Consorzi di Comuni...) per sostenere e agevolare l'espletamento delle procedure autorizzative;

•Sostegno economico alle attività "tipiche" con particolare riguardo all'attività di malga che contempla: l'allevamento delle vacche da latte, la produzione di formaggi, la gastronomia e l'agriturismo...

•Perequazione allargata: reinvestire nei territori montani parte degli utili provenienti dallo sfruttamento delle risorse prodotte dalla montagna (energia elettrica, gasdotti, cave di prestito, insediamenti turistici...) o reindirizzare le maggiori entrate di natura tributaria e parafiscale derivanti dalla realizzazione di programmi e progetti di sviluppo territoriale, a favore di iniziative aventi una finalità compensativa per le aree che costituiscono, come la montagna, un patrimonio comune di enorme rilievo per tutta la comunità regionale ma che ha, al tempo stesso, minori opportunità di autonomo sostentamento economico.

•Finanziare progetti di conservazione/riqualificazione ambientale/sviluppo economico ma anche di sperimentazione tecnico/scientifica (energia pulita, monitoraggio cambiamenti climatici, ricerca naturalistica...) e di educazione naturalistica, in particolare nelle proprietà demaniali della Regione.

Proposte di normativa da sviluppare a livello regionale con i contributi della Provincie

•"Best practice" per valorizzazione identità di paesaggio (con attenzione alle esperienze finanziate dalla C.E.);

• Creazione distretti rurali di valenza provinciale (artt. 7 e 9 della L.R. n. 40/2003);

•Promozione filiere corte dell'agricoltura;

•Revisione della delimitazione zone montane (PSR 2007-2013, ai sensi art. 50, par. 4 del reg. CE 1698/2005);

•"Sportello Unico" per semplificazione amministrativa;

•Definizione dei criteri per l'utilizzo del 3% degli introiti regionali da tariffe servizio idrico integrato;

•Perequazione territoriale.

<u>Criticità</u>	<u>Obiettivi</u>	<u>Direttive</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Abbandono della montagna • Capacità di conservazione dei servizi minimali comunali e sovra comunali • Problematica seconde case • Insufficienza dei collegamenti con la pianura e strade intervallive • Attività estrattive in ambito montano 	<ul style="list-style-type: none"> • Equa distribuzione dei servizi sul territorio • Creazione sistema turistico locale (Piano del Turismo provinciale, in particolare recupero delle strutture alberghiere dismesse e messa in rete dei turismi locali) • Migliorare le relazioni con i maggiori centri urbani di pianura (viari, ferroviari) • Promozione forme di sviluppo energie rinnovabili • Promozione attività di riconversione delle aree pedemontane con reimpianto varietà di pregio • Attivazione nuove funzioni compatibili (centri di Ricerca e formazione per conservazione ambientale e manutenzione ambientale) 	<ul style="list-style-type: none"> • Recupero patrimonio edilizio: borghi e contrade abbandonate per nuove funzioni: ad esempio eco villaggi, albergo diffuso • Tutela del patrimonio storico della Prima Guerra Mondiale • Collegamenti viari con la pianura e strade intervallive • Criteri per l'impiego di energie rinnovabili



La cultura

Nella terza fase dello sviluppo della Regione la costruzione, cioè, del cosiddetto “terzo Veneto”, il tema dell’identità, nelle sue componenti legate al paesaggio e alla cultura, ha assunto valenza di risorsa strategica.

Il patrimonio dei Beni Culturali, nel senso lato del termine, ne è il riconosciuto fondamento.

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

All’interno del P.T.R.C. la Regione ha ritenuto di fissare, pertanto, alcuni punti cardine della propria politica in tema di governo del territorio, con specifico riferimento al patrimonio culturale.

Insedimento in villa

Un complesso di Beni di particolare entità e pregio è rappresentato dagli “insediamenti di villa” che, in modo tanto peculiare, caratterizzano il territorio regionale; tra più di quattromila monumenti, di proprietà pubblica o privata, disseminati nel territorio veneto – di cui oltre duecento aperti al pubblico – spiccano le opere di uno dei più grandi maestri dell’architettura, Andrea Palladio, al cui genio si deve la codificazione stessa del modello cinquecentesco di “villa”, destinato a mondiale riconoscimento e 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 stato predisposto e inserito uno specifico strumento amministrativo di governo del territorio, il Progetto Strategico “Le ville di Andrea Palladio nel Veneto”, avviato con Delibera-

zione della Giunta Regionale n. 2214 del 11.07.2006, presentato con C.R. 108 del 08.08.2008 alla II Commissione consiliare.

Tale proposta è mirata non solo alla tutela, alla valorizzazione degli edifici e del loro immediato intorno, ma, anche, alla ricomposizione della più vasta immagine territoriale e ambientale nei contesti di pertinenza di ciascun monumento; questo obiettivo 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.

Alla ricostruzione dalla struttura fisica del territorio, dei modi d'uso e dei vincoli urbanistici presenti, registrata su mappe e planimetrie di tipo storico e urbanistico, è stata affiancata l'analisi storico-architettonica dei manufatti e la valutazione della dotazione vegetazionale del contesto figurativo, la verifica dei vincoli normativi. E' stato così 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, 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 tale 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 questa natura ed entità, 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, impedisca interventi degradanti nelle aree circostanti.

Sistemi territoriali complessi

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 ambientale, storico, paesaggistica individuati come riferimenti identitari della cultura e territorio veneti; se connessi, grazie a politiche specifiche, sono in grado di sviluppare sinergie virtuose, con ricadute anche in ambito turistico, economico, educativo e ricreativo. In tale ottica sono stati riconosciuti:

- i tracciati delle antiche vie romane;
- la rete delle città murate del Veneto di epoca medioevale;
- i luoghi della Grande Guerra;

- i Luoghi dell'archeologia industriale;
- il patrimonio costituito dall'architettura del novecento.

Parchi letterari

Si è ritenuto, altresì, come inizio esemplare di un percorso che potrà e dovrà avere ulteriori sviluppi, di dare rilevanza ai luoghi, agli edifici, alle strade e ai luoghi che hanno ispirato la vita e le opere di tre grandi autori della letteratura italiana e internazionale che hanno soggiornato e operato nel Veneto; ben diversi fra loro, sono riconosciuti nel loro legame con specifici luoghi e paesaggi: Francesco Petrarca, Mario Rigoni Stern e Ernst Hemingway.

La Regione ha così previsto di dare avvio alla realizzazione di tre Parchi letterari loro dedicati, evocando le esperienze visive ed emozionali degli scrittori, promuovendo attività portatrici di contenuti culturali e sostenendo le iniziative volte al ripristino del ricordo del letterato o della sua ispirazione.

In questo percorso si terrà conto dell'ambiente, del paesaggio, della storia, delle tradizioni e dei sapori.

Il patrimonio culturale

Il D. Lgs. 42/04 all'articolo 2, 1° comma, afferma che il "patrimonio culturale è costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici".

Oltre alla pianificazione dei caratteri di area vasta, spetta quindi al PTRC coordinare, d'intesa con lo Stato, anche la individuazione, la conservazione e la valorizzazione dei beni culturali singoli, costituiti dagli "immobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico, ecc., aventi valore di civiltà".

Il PTRC deve assumere pertanto in sé e disporre che vengano inseriti nei piani di livello subordinato, i monumenti e gli altri oggetti meritevoli di tutela, che siano stati già compresi in elenchi tematici.

Esso deve anche però avviare il riconoscimento e la catalogazione di quelli che non sono stati ancora individuati.

In collaborazione con il competente Ministero vengono pertanto considerate nel PTRC le "reti territoriali" comprendenti: i resti archeologici, le rocche e i castelli, le città murate, i centri storici, le ville venete, i parchi e i giardini, gli edifici religiosi, le opere fortificate, le strutture paleo-idrauliche, i complessi dell'archeologia industriale e della civiltà del lavoro, gli antichi manufatti stradali ed infrastrutturali in genere, ivi compresi quelli dell'ambiente rurale, gli edifici pubblici oggetto di notifica.

Questa elencazione non esaurisce l'operazione di ricognizione territoriale ai fini della tutela e della valorizzazione del patrimonio culturale regionale.

Tra le fattispecie contenute negli artt. 10 e 11 dello stesso Codice "Urban" esistono infatti altre categorie di oggetti aventi grande importanza, che meritano una particolare attenzione da parte del PTRC o dei piani di livello inferiore.

Tra queste conviene segnalare, per la loro estensione e qualità:

- le tipologie di architettura rurale aventi interesse storico od etnoantropologico quali testimonianze dell'economia rurale tradizionale;
- gli immobili che rivestono un interesse particolare a causa del loro riferimento con la storia politica, militare, della letteratura, dell'arte e della cultura in genere, ovvero quali testimonianze dell'identità e della storia delle istituzioni pubbliche, collettive o religiose;
- le opere dell'architettura e dell'ingegneria moderna e contemporanea di particolare valore storico e/o artistico.

Gli edifici con valore storico, ambientale e tradizionale, in base all'art. 43 della nuova L.R. n° 11/2004, devono essere individuati puntualmente dal Piano di Assetto del Territorio (PAT), adeguatamente protetti ed inseriti nella banca dati dell'Osservatorio territoriale.

Al PTRC spetta di formulare i criteri metodologici per tali strumenti di pianificazione.

I manufatti che sono stati introdotti nel cosiddetto "immaginario collettivo" da testi letterari, iconografie artistiche, pellicole cinematografiche, citazioni musicali o da importanti eventi storici, sono riconosciuti anch'essi quali componenti dell'identità regionale, cioè come valori della collettività. Solo per esemplificare, si pensi alle citazioni di Goethe o di Hemingway, ai film di Visconti o di Antonioni, ai paesaggi di Cima o del Canaletto, ai luoghi risorgimentali o della prima guerra mondiale.

Con la collaborazione delle strutture di settore e in primo luogo con la Direzione Regionale per la Cultura, si procede dunque all'individuazione di questi siti al fine di una loro considerazione, quali percorsi tematici, nei piani, provinciali e comunali.

Di più complessa trattazione appare la categoria dei manufatti di architettura e ingegneria contemporanea, soprattutto per il fatto che il giudizio di valore, e quindi il criterio di selezione, non appaiono ancora del tutto consolidati. Il pericolo di rapida distruzione del patrimonio culturale del secolo scorso, tuttavia, come dimostra l'avvenuta demolizione di molti edifici novecenteschi, anche di rilevante interesse, ma sconosciuti o sottovalutati, induce ad effettuare una ricognizione speditiva, al fine di determinare una maggiore consapevolezza ed insieme una migliore protezione. Basta pensare che il Veneto custodisce opere di Terragni, Scarpa, Nervi, Gellner, Gardella, Stirling, Michelucci, Samonà, che costituiscono una vera e propria rete di capolavori della contemporaneità. Ma va riconosciuto altresì un patrimonio diffuso dell'ingegno di tanti autori che attendono un vaglio critico più attento ai valori dell'architettura contemporanea.

In tale contesto si situa anche un'azione volta a migliorare figurativamente la città e il territorio, secondo un obiettivo generale richiamato dall'Unione Europea, con la risoluzione sulla qualità dell'architettura adottata il 12 gennaio 2001.

Le Ville Venete

Le Ville Venete costituiscono una specificità della cultura territoriale della nostra Regione. Edificate dal XV al XIX secolo nello “Stato da terra” della Repubblica Veneta, le ville costituiscono una vera e propria “rete” di organizzazione spaziale, urbanistica, figurativa ed economica della campagna.

Edificate in forme classiche da Palladio, Sansovino, Sanmicheli, Scamozzi, Longhena, Massari, Preti, Jappelli e da una schiera di “proto” minori, esse danno forma ad un paesaggio illustre.

Il catalogo redatto a cura dell’Istituto Regionale per le Ville Venete ne elenca 3.477, concentrate per lo più nelle province di Treviso, Padova, Venezia, Verona e Vicenza, nonché nella Val Belluna e lungo i fiumi del Polesine.

Come hanno sostenuto oltre cinquant’anni fa i pionieri come Cevese, Mazzotti, Muraro, le ville venete “non riflettono solo il labile capriccio di evadere dalla città, ma finiscono per assumere un carattere autonomo e durevole, ...innalzando un inno eterno alla dovizia dei campi e alla ricchezza della terra”.

Lo scenario complessivo offerto da oltre tremila e cinquecento edifici, e dai loro contesti figurativi, costituisce ancora oggi un vero e proprio “sistema” territoriale, un patrimonio di “ricchezze” culturali unitario, ma allo stesso tempo diffuso e discontinuo, e per questo profondamente veneto.

La villa è in altri termini il nodo di un “telaio” territoriale che compone una “struttura” di beni culturali e – al contempo – paesaggistici: rappresenta una sorta di luogo-simbolo della unitarietà del concetto di patrimonio culturale, baricentro di un crocevia di saperi, ove si intrecciano, con l’obiettivo di comporsi tra loro, interessi e materie potenzialmente in conflitto, agricoltura e sviluppo economico, turismo e cultura, governo del territorio e paesaggio.

La villa nasce come centro produttivo agricolo, in un momento storico in cui Venezia, città industriale ante litteram, metropoli commerciale, il cui mercato di riferimento, rivolto sin a quel momento ad oriente, si dirige ora all’entroterra, con una politica allo stesso tempo di dialogo e di imposizione, di conquista e di confronto.

Nasce un “sistema” territoriale, il cosiddetto modello veneto, che porta alla definizione di una entità che, superando le caratteristiche di una economia esclusivamente urbana, diventa Regione.

La villa costituisce l’esito, a livello “attuativo”, di un’azione pianificatoria a scala territoriale, libera e

al contempo responsabile, di una città che si identifica con il proprio paesaggio, proietta una coerente strategia economica, secondo un modello originale, anche se non indifferente alle contaminazioni di significato della “villa” romana e alle “smanie per la villeggiatura” come luogo dell’otium.

Nel tempo la villa diventa sempre più una “unità economica” signorile, pur alimentando un sistema di stratificazioni sociali che hanno connotato la storia del Veneto. Un processo che, a fasi alterne, si sviluppa sino alla fine del settecento, quando la villa subisce, con l’avvento della civiltà industriale, una sorta di progressivo oblio e decadenza.

Il PTRC si propone di valorizzare la complessità e la specificità di questa ragnatela di “infrastrutture”, composta a sua volta da una serie di sotto-sistemi, di distretti a scala sub-regionale, fatti di ville che si distinguono non solo per la dimensione tipologica, architettonica, funzionale e storico-documentale, ma anche per il modo con cui si relazionano con il territorio, e con la cultura che esso esprime.

In questo contesto è evidente che l’obiettivo di tutelare e valorizzare il sistema delle ville venete è irrinunciabile. La loro conservazione, mediante forme di uso compatibili con il carattere del bene, ed insieme la tutela del contesto paesaggistico entro cui esse sono situate, costituiscono condizione essenziale per l’assetto dello spazio rurale non meno che per il rispetto della memoria storica regionale.

Il nuovo PTRC si prefigge, inoltre, di salvaguardare l’intorno urbanistico del singolo monumento e di ricomporre l’immagine ambientale, in quanto parte significativa dell’identità culturale veneta.

Distretti culturali evoluti

Il distretto industriale tradizionale trae la sua forza dall'integrazione verticale realizzata dal sistema locale su un'unica filiera di prodotto; le sfide delle società più avanzate, caratterizzate da un'economia di tipo post industriale richiedono, invece, soprattutto forme nuove di integrazione tra più filiere, caratterizzate da forti e spesso imprevedibili complementarità nelle loro strategie di produzione e di innovazione. E' su queste basi che nasce il modello del "distretto culturale evoluto", nel quale la dimensione di sistema è ancora più forte e decisiva che nel vecchio distretto industriale e richiede un'integrazione complessa tra un gran numero di attori (pubblica amministrazione, l'imprenditorialità, il sistema formativo e l'università, gli operatori culturali e la società civile).

La casistica internazionale evidenzia lo sviluppo distrettuale secondo modelli di innovazione che possono essere ricondotti alle seguenti linee di indirizzo:

- l'attrazione del talento e della nuova classe creativa;
- l'orientamento alla ristrutturazione competitiva finalizzata all'innovazione;
- la capacitazione e il ri-orientamento motivazionale verso le professioni creative.

Il "distretto culturale evoluto" si fonda sull'assunto che la cultura possa costituire la "piattaforma" privilegiata di comunicazione tra tutti i soggetti economici e sociali presenti in un determinato territorio; facendo emergere le sue reali vocazioni, infatti, essa favorisce lo sviluppo delle filiere produttive, divenendo strumento e motore di aggregazione e sviluppo.

Per raggiungere la realizzazione di questo obiettivo, si è dato avvio a un progetto che combina la clusterizzazione - vale a dire l'individuazione di quei cluster che costituiranno i nuclei dei futuri distretti - del territorio regionale, la rielaborazione degli aspetti economici, sociali, culturali e di quelli legati alla pianificazione territoriale, e i dati direttamente rilevati.

La logica di interpretazione del territorio e delle forze che in esso operano nel settore culturale, ha guidato la costruzione di una mappa che vuole essere modalità di far rete e sintesi, utilizzando e valorizzando le vocazioni e le predisposizioni di un dato ambito territoriale, uno strumento a sostegno di politiche culturali innovative ed efficaci.

Il progetto ha sviluppato un modello teorico di riferimento per adattarlo alla realtà veneta: si è proceduto con l'analisi socio-economica del territorio regionale, la ricognizione delle politiche culturali avviate sul territorio e delle relazioni da esse avviate, la rilevazione dei beni e delle attività culturali, la mappatura delle forme di capitale attualmente potenzialmente interessate dalle attività culturali. Si è proceduto, altresì, con un'analisi relativa alla raccolta e analisi di casi di studio internazionali e nazionali, per l'identificazione di un benchmark di riferimento e l'elaborazione di una prima serie di valutazioni e opzioni per indirizzare interventi per lo sviluppo dei distretti culturali.

Il territorio regionale è stato suddiviso in sub-sistemi territoriali, caratterizzati da elementi socio-culturali propri e da specializzazioni distinte in termini di offerta culturale; i sub-sistemi individuati si articolano in tre categorie con proprie funzioni: i "poli attrattori", i "poli specializzati" e i "poli di collegamento e comunicazione".

Una prima mappatura (rif."PROGETTO DiCE"- studio effettuato dall'Unità Complessa Progetti Strategici e Politiche Comunitarie della Regione Veneto in collaborazione con l'università IUAV) ha portato all'individuazione di 12 distretti culturali evoluti, che interagiscono secondo livelli gerarchici diversi. A seguito di tale ipotesi di "clusterizzazione" si può procedere a individuare strategie di sviluppo generali, priorità di intervento di breve, medio e lungo periodo sia a livello regionale che di singolo distretto culturale.

Si deve provvedere a:

- la definizione di un processo di pianificazione strategica per lo sviluppo del distretto culturale;
- l'indicazione di modelli organizzativi funzionali allo sviluppo integrato del territorio;
- la definizione di priorità strategiche e un piano operativo culturale;
- l'individuazione nel tessuto sociale, economico, culturale e istituzionale del territorio di riferimento dei soggetti da coinvolgere.

Area Archeologica di Altino

Il sito archeologico di Altino è risorsa ancora in corso di esplorazione (zonazione dell'area studio di Altino effettuata dall'Università degli Studi di Padova-Dipartimento di Geografia), ma il patrimonio già acquisito e gli studi disponibili ne delineano la ricchezza che le campagne di scavo consentiranno di mettere ulteriormente in luce.

Alla attività strettamente scientifica e museale, si potranno affiancare, in modo esemplare, anche azioni volte a:

- riqualificazione ambientale, ecologica e paesaggistica del territorio rurale;
- recupero del rapporto tra il territorio di Altino e la laguna di Venezia;
- fruizione integrata delle risorse archeologiche, storiche, ambientali e paesaggistiche del territorio nel suo complesso.

Con riferimento, anzitutto, al vincolo archeologico, elemento indispensabile per la tutela dell'area, si propone la individuazione di tre differenti aree di interesse:

- la prima coincide con l'area urbana della Altino romana

e rappresenta l'ambito di maggiore interesse archeologico;

- la seconda comprende l'area periurbana caratterizzata dalla presenza di evidenze archeologiche già individuate, come le necropoli;
- la terza ha la funzione di "area buffer" ed è stata delimitata considerando la ipotesi di collocazione degli elementi archeologici non ancora individuati, come ad esempio il porto della Altino romana.

Le analisi urbanistiche, ambientali, territoriali ed archeologiche hanno messo in evidenza la presenza di differenti fattori nelle tre aree di interesse, così schematizzabili:

Le proposte per quanto riguarda le precauzioni da associare a tali aree sono la seguenti:

- per l'area 3 si recepisce il vincolo attualmente vigente sull'ambito archeologico perimetrato nel PRG, che richiama a sua volta le norme specifiche di tutela per il sito di Altino formulate nel PTRC vigente.
- per le aree 1 e 2 dovrà procedere alla valorizzazione della armatura ambientale del sito, con riferi-

	Area 1 Area urbana	Area 2 Area periurbana con evidenze	Area 3 Area d'interesse
Interesse Archeologico	Molto elevato Presenza dei siti archeologici già scoperti e tutelati	Presenza riscontrata tramite le foto aeree di diverse strutture: anfiteatro, assi viari, edifici	Medio
Fruibilità archeologica	Presenza dell'attuale Museo Archeologico Nazionale di Altino e della sede del futuro nuovo Museo		
Corridoi ecologici	Presenti	Presenti	Presenti
Aree nucleo	Presenti	Non presenti	Limitate
Pericolosità idraulica	Moderata su tutta l'area e assente nell'ambito centrale	Moderata/media (P1/P2)	Moderata/media (P1/P2)

mento alla presenza di micro-ambienti che svolgono importanti funzioni ecologiche e sono messi a sistema da una rete di “corridoi” basata sul reticolo idrografico, in coerenza con gli indirizzi generali del PTRC in ordine ai “corridoi ecologici” (rinaturalizzazione delle sponde dei corsi d’acqua nel territorio delle bonifiche, ricostituzione dei filari, laddove essi risultano interrotti).

Si dovrà recuperare, infine, il rapporto tra l’Altinate e la Laguna, mitigando anzitutto l’effetto barriera prodotto dalla viabilità principale e il suo impatto ambientale e paesaggistico su un territorio che conserva ancora una buona integrità; si dovrà, infine, migliorare l’accessibilità al sito archeologico con una diversa sistemazione degli accessi.

Come ultimo tema si dovrà prevedere una fruizione integrata delle risorse del territorio, connettendo, con percorsi ciclopedonali, l’ambito di Altino con il Parco Regionale del Fiume Sile e l’Oasi di Trepalade, la valle Perini (lungo il cui perimetro si prevede un percorso aggiuntivo), la gronda lagunare, l’ambito di Forte Pepe e la darsena di Portegrandi; e il recupero dell’attracco fluviale di Santa Maria.

Architetture del Novecento nel Veneto

All' interno dell'elaborazione del nuovo PTRC del Veneto è stata compiuta una campagna di rilevamento delle architetture novecentesche di pregio, in tutto il territorio regionale, al fine di tutelare i singoli manufatti, i sistemi urbani o i quartieri che si distinguono per qualità del progetto e che testimoniano, con la loro presenza nel territorio, un valore culturale e sociale da preservare.

Il progetto di salvaguardia e valorizzazione si rende necessario in quanto molti di questi manufatti non sono soggetti a nessun tipo di tutela. Moltissimi edifici di rilevante interesse sono già andati perduti dopo una serie di interventi di ristrutturazione che ne hanno completamente sfigurato i caratteri peculiari, arrivando talvolta fino alla demolizione completa.

Il progetto "Architetture del Novecento Veneto" si propone di mettere in sicurezza questo patrimonio che rappresenta una importante risorsa culturale per tutto il territorio regionale. Si vuole promuovere il recupero e la valorizzazione del patrimonio nove-

centesco come negli anni è stato fatto per l'instimabile patrimonio delle Ville Venete e dei centri storici e, ancora solo parzialmente, per l'archeologia industriale.

L'intervallo temporale considerato è indicativamente quello che va da gli anni venti nel corso dei quali viene istituito l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, al 1980, anno della Biennale di Architettura di Venezia curata da Aldo Rossi e Paolo Portoghesi. La prima data richiama la necessità di fondare una Scuola che elabori autonomamente una propria disciplina e quindi un proprio linguaggio, esprimendo inoltre il bisogno di dialogare con altre scuole di architettura nazionali ed internazionali e realizzando nel territorio i frutti della nuova proposta formativa. La seconda data rappresenta invece la conclusione di un particolare periodo molto vivace di riflessione e invenzione di modelli insediativi, di creazione di nuovi linguaggi espressivi, di rielaborazione di modelli acquisiti da altre esperienze che sono state riversate all'interno del territorio veneto.

Molto ha fatto nel territorio regionale la presenza di una così vivace scuola di architettura che ha annoverato grandi maestri come Carlo Scarpa, Daniele Calabi, Giuseppe Samonà, Giancarlo De Carlo, Giuseppe Davanzo, Ignazio Gardella, Gino Valle fino ad arrivare ad Aldo Rossi, che insieme a figure come Quirino De Giorgio, Franco Albini, Giò Ponti, Edoardo Gellner hanno applicato direttamente sul territorio veneto ricerche compositive e distributive, sperimentazioni aggregative e linguistiche che ora rappresentano una parte importante del suo patrimonio.

Questo valore non si è esaurito all'interno della scuola veneziana di architettura ma ha contagiato e stimolato risposte progettuali di altre categorie professionali o scuole di progettazione come la Facoltà di ingegneria di Padova, che si sono fatti interessanti interpreti di una riflessione culturale altrettanto ampia.

Questo Progetto non si pone l'obiettivo di ricostruire vicende storiche o di riflettere sulla innovazione, sulle contaminazioni, sui linguaggi di cui i manufatti sono espressione, ma solo di operare una prima individuazione dei beni e attivare meccanismi di tutela di un patrimonio troppo spesso ingiustamente vilipeso.



La tutela verrà delegata ai singoli comuni, che definiranno precisamente termini modalità di intervento.

Il primo rilevamento è stato affidato ai diversi Ordini degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori delle diverse provincie, integrate da alcune segnalazioni comunali e da specifici rilievi regionali, che hanno avuto il compito di individuare la specificità territoriali provinciali e formulare un primo elen-

co di edifici da tutelare di architetti non più viventi. L'aggiornamento periodico (ora allegato alle Norme Tecniche del PTRC), realizzato dalla struttura competente, implementerà l'elenco regionale.

Le nuove segnalazioni pervenute, ritenute interessanti dalla commissione, potranno venire da indicazioni delle Amministrazioni comunali e Uffici Tecnici Comunali, dagli Ordini Professionali, Associazioni e Privati.



Si evidenziano due iniziative promosse per dare forma al disegno pianificatorio regionale.

Premio Regionale “Luigi Piccinato”

Il premio intitolato a Luigi Piccinato vuole essere anzitutto una occasione offerta a tutti per riflettere sullo spazio veneto e sui protagonisti delle sue trasformazioni, sugli obiettivi individuali e sociali che presiedono ad esse e, inevitabilmente, sulle nostre responsabilità.

Vuole essere anche un “luogo” che, crescendo nel tempo, consenta incontri per alimentare un dibattito permanente sulle questioni fondamentali della dignità del vivere e dell’abitare lo spazio, per confrontare interpretazioni e visioni diverse della città e del territorio, capaci di ricollocare il paesaggio veneto fra le questioni cruciali, non solo per noi ma per tutta la cultura italiana ed europea.

Deve contribuire, infine, a fondare i criteri e gli orientamenti relativi a cosa ragionevolmente, qui ed ora, intendiamo per “qualità” dei risultati di progetti e processi.

Abbiamo così ideato un meccanismo che ci appare adeguato agli obiettivi, anche se solo la esperienza di alcuni anni ci potrà dire se si tratta di una speranza fondata.

Il premio procede a partire da un bando che chiede a progettisti, amministrazioni e giovani studiosi di presentare i lavori che ritengono (i candidati sono i primi giudici di se stessi) meritevoli di attenzione per la qualità che in essi è incorporata quanto a: obiettivi, intenzioni, procedure e, soprattutto, esiti.

Sui progetti presentati in forma sintetica, secondo modalità prestabilite, il Comitato Scientifico cui è affidata la responsabilità della gestione del Premio, individua le proposte che ritiene particolarmente meritevoli di attenzione e tali da illustrare lo spirito e le finalità del premio stesso; chiede ai proponenti di completare la documentazione seguendo rigorosamente un formato di presentazione da esso stesso predisposto, in modo da consentire una esauriente definizione della articolazione e dei contenuti del progetto e favorire l’analisi comparata dei testi progettuali.

La valutazione finale è affidata ad una giuria internazionale di grande prestigio che, in forma totalmente autonoma e indipendente, prende in esame i progetti selezionati dal Comitato Scientifico e proclama i vincitori.

Questo modello organizzativo configura responsabilità totalmente distinte in due organismi, a garanzia della trasparenza dell’intera procedura. Va ricordato, inoltre, il fatto non meno importante che

la Giunta Regionale ha inteso segnare un inequivocabile distacco dai meccanismi del premio per sottolinearne la indipendenza, ed ha affidato al Comitato stesso anche la responsabilità di individuare e nominare la Giuria.

L’esito delle prime quattro edizioni ci sembra francamente positivo, per numero di partecipanti e livello delle proposte, cosicché si cominciano a delineare alcuni aspetti di grande interesse, in relazione agli obiettivi attesi o anche soltanto sperati.

Sia le Amministrazioni che i progettisti hanno dato credito all’invito ed hanno impegnato tempo e risorse per rispondere ad esso, collaborando con partecipazione disciplinata anche a talune rigidità che il Comitato ha richiesto a tutti nella confezione della comunicazione dei progetti. Pur diverse per natura, per contenuti e obiettivi le proposte progettuali si collocano mediamente su livelli alti di qualità e investono lo spazio aperto, la città antica, gli spazi periferici, i grandi centri, le città turistiche, il tessuto territoriale diffuso, dando prova da parte della società veneta della capacità di individuare temi emergenti di scala e natura diversa e di dedicare a ciascuno un vivo e vero interesse. Cresce dunque la consapevolezza che la qualità è richiesta ovunque, deve permeare ogni azione pubblica e privata, costituisce un valore aggiunto irrinunciabile in ogni operazione di trasformazione del territorio. Il processo è avviato e, di anno in anno, si approfondisce, con l’aiuto della pubblicazione dei progetti, cosicché sia possibile raccogliere critiche, eventuale dissenso, in altri termini alimentare la discussione. I materiali del Premio dovrebbero costituire il patrimonio iniziale di un “Osservatorio della Qualità” istituito presso la Regione, costantemente alimentato con la esplorazione delle nuove candidature, con la comparazione con esempi italiani e stranieri in ordine alle diverse tipologie di questioni affrontate, con la discussione aperta fra amministrazioni e progettisti, con la definizione processuale e progressiva di quali siano i requisiti di un “progetto di qualità”.

La selezione di buoni esempi, di realizzazioni di successo, della soluzione di processi difficili contribuirà a consolidare e diffondere le buone pratiche particolarmente adatte alle nostre comunità, alla nostra cultura e al nostro territorio, in aperta e confidente continuità e sfida con la grande tradizione dell’urbanistica e della architettura europea.

“GEO-OIKOS/Veneto1”: una rassegna espositiva dei progetti territoriali, urbanistici, edilizi e ambientali della città e del territorio

In un momento di grande trasformazione della società veneta, dove la mancanza di una “rete” di collegamento tra le diverse istituzioni e i centri di produzione e ricerca rischia di compromettere l’evoluzione del sistema policentrico veneto generando tante diverse “separatezze”, l’ente Regione ha costruito delle iniziative, sulla base di analoghe esperienze europee, capaci di incentivare il confronto e il dibattito su temi di comune interesse e di realizzare forme efficaci di “multi-level governance”.

La recente legge regionale urbanistica n.11 del 23.4.2004 con le novità introdotte in termini di criteri e procedure per la formazione degli strumenti di “governo del territorio”, così come la realizzazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, evidenziano la necessità di ispirarsi al “metodo del confronto e della concertazione” come strumento per perseguire, in modo coordinato e condiviso, scelte strategiche di assetto del territorio coerenti con l’obiettivo di uno sviluppo sostenibile e durevole del territorio, come auspicato da tutte le politiche ai diversi livelli.

Esporre e valutare in una rassegna i lavori e i progetti territoriali, urbanistici, edilizi e ambientali più importanti del nostro territorio e delle nostre città, piccole e grandi, ha lo scopo di offrire uno spazio di confronto con l’obiettivo di ricercare una identità

generale della realtà territoriale veneta, oltre che offrirsi come vetrina aperta alle altre regioni e all’Europa.

La rassegna, che prevede l’impegno collaborativo delle province venete, nell’attivare un dialogo tra le diverse istituzioni e i vari attori interessati, viene a configurarsi come un’efficace iniziativa di marketing territoriale necessaria a comunicare e interpretare le esigenze e gli obiettivi delle strategie di sviluppo della pianificazione urbana e territoriale.

Conformemente con la finalità di coordinamento delle dinamiche del territorio regionale con le politiche di sviluppo nazionali ed europee, individuata all’articolo 2 della nuova legge urbanistica, è stata riconosciuta quindi l’opportunità di promuovere una specifica rassegna con azioni e politiche integrate che, confrontate con gli altri soggetti nazionali ed europei, sono in grado di esaltare la capacità competitiva della nostra regione.

La Rassegna, è stata pertanto denominata “Geo-Oikos/Veneto 1”, e si struttura in tre sezioni specialistiche: urbanistica e paesaggio, infrastrutture e tecnologie della mobilità e ambiente, e prevede delle ripartizioni tematiche secondo un programma specifico da definirsi con apposito regolamento di partecipazione.



Il turismo

Il Turismo nel Veneto è regolamentato dalla Legge Regionale 4 novembre 2002 n. 33 “Testo unico delle leggi regionali in materia di turismo” che disciplina l’organizzazione turistica, definendone le finalità, individuando i soggetti e distribuendo le competenze tra Regione, Province, Comuni e Strutture associate di promozione turistica; disciplina le attività degli operatori turistici, dando la definizione di struttura ricettiva alberghiera, extralberghiera e all’aperto, nonché definendo e disciplinando le figure professionali che operano nel settore turistico; disciplina, infine, lo sviluppo dell’offerta turistica regionale prevedendo finanziamenti agevolati alle piccole e medie imprese turistiche.

Lo strumento di programmazione è il Programma Triennale di Sviluppo dei Sistemi Turistici Locali; disegna le strategie, gli obiettivi e le linee di azione che dovranno essere valutate in tema di promozione e valorizzazione dell’offerta turistica regionale, in relazione all’evoluzione dei mercati interno ed internazionale.

Quanto previsto dal Piano Triennale di Sviluppo dei Sistemi Turistici Locali è attuato con i Piani Esecutivi Annuali (P.E.A.) di promozione turistica aggiornati annualmente. I singoli Piani individuano e coordinano le iniziative di sviluppo dei Sistemi Turistici Locali ammesse a finanziamento regionale, ivi compresi i progetti presentati dalle Strutture associate di promozione turistica, e ne specifica il relativo fabbisogno di spesa.

I Sistemi Turistici Locali nei quali è stato suddiviso il territorio veneto sono 14; 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’articolo 13 della citata legge regionale.

Tenuto conto che le previsioni economiche indicano un’ulteriore crescita del sistema economico legato ai viaggi e agli spostamenti e, consci che, a medio termine, la concorrenzialità dipenderà in gran parte dalla sostenibilità nei diversi ambiti rappresentati il turismo deve essere sviluppato armonicamente, mantenendo vivo il rapporto tra l’ospite, l’ambiente, il territorio e il

paesaggio.

Per contro un sistema-Italia che arretra nel settore turistico internazionale nel panorama complessivo nazionale il Veneto continua a essere la prima regione turistica d'Italia e, considerata la consistenza riferita agli arrivi e alle presenze, è anche la regione leader del turismo internazionale. Con deliberazione n. 2794 del 7 ottobre 2008 la Giunta regionale ha adottato le "Disposizioni operative e di gestione del nuovo Sistema Informativo Regionale Turistico SIRT", definendo con ciò il nuovo sistema di registrazione degli esercizi ricettivi attivi nel territorio regionale, nonché della movimentazione dei turisti nelle diverse località venete, secondo i criteri di codifica stabiliti dall'ISTAT. In termini di ricettività il Veneto si conferma regione in grado di offrire molteplici tipologie di sistemazione che rispondono alle diverse esigenze dei turisti.

La dimensione del fenomeno così si può riassumere in Veneto ogni anno arrivano 14,153 milioni di persone che pernottano almeno una notte in una delle 22.808 strutture ricettive dislocate nel territorio regionale.

Delle persone ospiti 1,431 milioni sono veneti che si spostano entro la regione per vacanza, divertimento, benessere, affari, ecc., gli altri 12.722 milioni sono turisti che provengono da altre regioni d'Italia e da altre parti del mondo.

Del numero complessivo di turisti, il 58,7% è rappresentato da turisti stranieri pari a 8,728 milioni. Gli italiani presenti in Veneto nell'anno 2007 e che hanno usufruito di alloggi, servizi, ristorazione, ecc. sono 5,425 milioni.

Tutto il territorio regionale è da considerarsi meta turistica, sia per i suoi beni distribuiti legati alla sua morfologia (mare, montagna, colline, mare), sia per la storia e tradizione (città d'arte, beni diffusi...).

Sotto il profilo quantitativo, allo stato attuale, la capacità ricettiva è in grado di far fronte alle richieste, in quanto gli indici di utilizzo delle strutture e dei posti letto registrano, in media, una non piena utilizzazione delle offerte ricettive.

Nuove strutture ricettive potranno essere previste ed autorizzate soltanto dopo una valutazione, sia globale che locale, del movimento turistico, delle prospettive di una eventuale crescita, nonché degli impatti che ulteriori investimenti possono determinare sul sistema turistico ricettivo di una specifica area. Uno spazio di riflessione critica e quindi di programmazione è aperto, tuttavia, sulle valutazioni di tipo qualitativo; parte del patrimonio ricettivo e alcune parti del territorio regionale non sono in linea con le esigenze di una moderna ospitalità.

Anche per il Veneto, come per il resto dell'Italia sono i mesi estivi quelli nei quali si registra la massima affluenza turistica. Risulta quindi prioritario sia la riqualificazione e la diversificazione dell'offerta, adottando misure che prolunghino la stagionalità ed integrino le proposte territoriali, sempre in un'ottica di tutela dell'ambiente e di valorizzazione del paesaggio.

Mare, montagna e lago sono, assieme alle mete culturali, alle città d'arte, ai musei, al turismo termale definite spesso come aree ad elevata tensione turistica, sono i segmenti turistici consolidati, forti e tradizionali. Per essi vanno attuate azioni di razionalizzazione, adeguamento e "sviluppo conservativo", puntando all'innovazione e all'ammodernamento delle strutture ricettive e all'organizzazione, in forma di sistema, dell'offerta turistica complessiva.

In questi territori, nei quali ormai il marchio d'area è affermato e conosciuto, occorre che il governo locale adotti scelte di riequilibrio delle eventuali criticità constatate o emergenti, puntando ad azioni che siano in grado di preservare l'ambiente, tutelare ma anche rinnovare il paesaggio, riequilibrare eventuali disomogeneità del sistema urbano, assicurare la accessibilità, con riguardo particolare alle stazioni aeroportuali, considerate le nuove "frontiere del muoversi" del turista.

Oltre ai segmenti tradizionali, si rilevano anche segmenti turistici emergenti:

- turismo congressuale: la fonte principale della localizzazione di questo tipo di turismo è rappresentato dall'asse lungo l'Autostrada A4 Verona – Venezia;
- turismo alternativo: percorsi pedonali, ciclabili, equestri, turismo religioso sono attività da sviluppare e mettere in rete;
- turismo equestre;
- Rete Escursionistica Veneta (R.E.V.);
- attività sportive non di massa: golf, volo, equitazione e vela;
- la rete delle città murate medioevali, la rete delle ville e castelli.

Nelle zone marine si dovrà favorire la riqualificazione e ristrutturazione delle strutture ricettive, sostenendo il recupero e la riutilizzazione o la sostituzione di quelle esistenti in modo tale da non modificare il numero complessivo dei posti letto disponibili.

Nelle nuove costruzioni dovranno essere utilizzati materiali biologici e dovranno essere utilizzati metodi che prevedano risparmio energetico.

I piani regolatori dei Comuni dovranno tenere conto di quanto stabilito dai 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.



Lo sport

Lo sport moderno si manifesta sempre più come un vasto fenomeno di massa che coinvolge, a vario titolo, milioni di cittadini grazie al progressivo sviluppo spontaneo della domanda di partecipazione e dell'offerta di nuovi spazi e nuove opportunità per la pratica sportiva.

Altro fattore importante è costituito dal livello qualitativo della vita, che in Italia come negli altri Paesi europei è progressivamente cresciuto. La domanda di sport si è così dilatata ed è aumentata la richiesta di strutture dove praticare l'attività fisica, che spesso si indirizza verso sistemi sportivi meno strutturati. Crescono tanto l'aspetto agonistico che quello amatoriale, ma in ogni caso lo sport tende a coinvolgere sempre più la sfera sociale, in quanto si fonda su valori sociali, educativi e culturali essenziali quale fattore di inserimento, partecipazione, tolleranza, accettazione delle differenze e rispetto delle regole.

Anche l'Europa assume a pieno titolo la tematica dello sport nei diritti fondamentali dell'Unione.

La Regione si pone come soggetto deputato a offrire direttive e indirizzi nonché il quadro normativo e programmatico per perseguire un'armonica strategia finalizzata all'ulteriore sviluppo della pratica motoria e sportiva della collettività veneta.

Gli indirizzi riguardano:

- infrastrutture sportive, con il riequilibrio della loro distribuzione, l'adeguamento ed il miglioramento del sistema di spazi ed impianti;
- promozione e nella diffusione della pratica motorio-sportiva;
- attenzione alla domanda e nell'organizzazione dell'offerta in termini coerenti con i caratteri del territorio regionale, anche sulla base del monitoraggio del fenomeno sportivo e della programmazione degli interventi.

La partecipazione sportiva

Il termine sport – così come viene adottato in ambito europeo – comprende oltre alle discipline sportive tradizionali ogni, altra attività fisico-motoria svolta nel tempo libero. I dati di tendenza evidenziano che tre cittadini veneti su

quattro svolgono qualche attività sportiva. Il Nord-est è la ripartizione geografica con la quota più alta di sportivi e di persone che svolgono con continuità o saltuariamente attività sportiva (38%) inoltre, non solo è più diffusa la pratica sportiva, ma si praticano anche più sport e più assiduamente, con prevalenza all'aperto. Nel Veneto i praticanti abituali raggiungono il 39,0% (il 26,7% in modo continuativo, il 12,3% in modo saltuario), superando notevolmente la media nazionale.

Lo sport all'aria aperta

Emerge negli ultimi anni un crescente interesse per gli sport all'aria aperta, associando la pratica sportiva ad una rinnovata attenzione per il patrimonio ambientale e culturale. Aumenta l'attenzione verso la distribuzione del tempo totale di vacanza in più tranches e stagioni, la moltiplicazione delle opzioni d'impiego del tempo libero, la diversificazione delle esigenze con la ricerca di occasioni di svago, di apprendimento e di coinvolgimento.

Il turismo sportivo infine è significativo anche per la capacità di promuovere il territorio, che acquista visibilità nazionale e internazionale, valorizzando così quel grande patrimonio di storia, cultura e natura della nostra regione.

L'impiantistica sportiva

Lo sport, non può prescindere, peraltro, da impianti che consentano risposte qualitativamente e quantitativamente adeguate alla vasta gamma di utenti, dai più giovani alla popolazione anziana.

La consistenza del patrimonio di impianti sportivi nel Veneto è cresciuta nel tempo e registra oggi la presenza di oltre 12.000 spazi, entro una offerta sportiva italiana che si muove su una dimensione di circa 149.000 strutture

(ISTAT 2003).

Dopo anni di interventi rivolti soprattutto allo sport amatoriale, è stata rilevata l'esigenza di disporre anche di strutture che diano una risposta allo sport di alto livello, allo sport che oltre a fare spettacolo muova gli appassionati, crei indotto, interagisca con il turismo, il territorio, e soddisfi pienamente la specificità di una disciplina oltre ad una gestione ottimale del patrimonio disponibile, al suo recupero e continuo aggiornamento nel tempo, va perseguita una crescita mirata alla qualità ed alle aree territoriali carenti.

Si vanno definendo reti, inoltre, (ciclabili, navigabili, percorsi equestri) che debbono tendere sempre più a connettersi in percorsi lunghi, con capisaldi nella rete di centri storici minori o nella dotazione di impianti specialistici (dal golf alle palestre, ai complessi natatori e polifunzionali) nelle risorse paesaggistiche e sportive più estese quali i sistemi costieri, la collina, la montagna.

Natura e cultura trovano, nella pratica sportiva un terreno di incontro estremamente selettivo ed esperto, in grado di suggerire azioni sul paesaggio decisamente integrate dagli insediamenti al paesaggio e alle pratiche rurali.

Gli impianti sportivi di eccellenza

Si è inteso intervenire a favore degli impianti sportivi di eccellenza, in grado di qualificare il territorio regionale, rispondendo ad una vocazione sportiva della zona con strutture uniche, capaci di richiamare nel Veneto le più grandi manifestazioni di livello mondiale, internazionale e nazionale, di costruire una grande attrazione per gli appassionati di specifiche discipline sportive, di rappresentare un volano per promuovere ed elevare ulteriormente l'offerta turistica.

Il comparto della nautica da diporto

Negli ultimi anni la nautica da diporto in tutta Italia ha mostrato segnali positivi particolarmente significativi, per il valore della produzione di natanti (dai 2,4 mld di Euro del 2004 ai quasi 3 mld di Euro del 2006 con la maggior parte destinata all'esportazione). Se si considera anche il settore degli accessori, della componentistica e quello dei motori, i valori assumono una dimensione ancor maggiore; questo a significare come il settore cantieristico e il suo indotto siano un segmento produttivo trainante, anche in termini occupazionali.

A questo va aggiunto il fatto che la nautica, per sua natura, si pone come un settore che ha forti ricadute positive su quella che si può definire "l'industria dell'accoglienza", con impatti diretti e trasversali su quello del turismo.

Entro questo scenario, in Italia si assiste ad un aumento nella richiesta di posti barca, ma ad un'offerta non adeguata.

In termini comparativi, rispetto ad altri paesi:

- in Italia ogni porto serve circa 73 km di costa, mentre in Francia questi si riducono a 7 km, 6,5 nella media europea;
- appena il 14% del parco nautico italiano dispone di un posto barca, contro il 65% del Regno Unito e il 26% della Francia;
- in Italia le imbarcazioni servite da un ormeggio sono 7, mentre in Francia il numero scende a 4 e nel Regno Unito a 2.

Emerge chiaro il ritardo dello sviluppo delle infrastrutture per la diportistica in Italia, tanto meno giustificata se si pensa che la portualità turistica costituisce un "volano" per tutta una serie di settori connessi che vanno dalla nautica in senso stretto (ad esempio la produzione e commercializzazione di scafi, piuttosto che la cantieristica per la manutenzione delle imbarcazioni, il rimessaggio, fino all'abbigliamento, la minuteria, ecc.) alla ricettività (ospitalità e ristorazione), alle attività culturali legate al turismo (musei, siti archeologici e artistici, aree naturalistiche, ecc), fino all'attività immobiliare. Un vero deficit da colmare, quindi, quello della mancanza di posti barca e di strutture adeguate alla richiesta e alle potenzialità di sviluppo del settore nautico.

La situazione nel Veneto

Le imbarcazioni registrate come presenti sul territorio della Regione Veneto sono circa 56.000. Se

integriamo i dati certi a disposizione di Capitanerie, di Uffici della Motorizzazione, ecc., con una stima del parco barche non immatricolate e fuori dal controllo di censimento dei vari enti, si può ritenere che il numero effettivo di imbarcazioni sia prossimo alle 70.000 unità.

Linee di sviluppo

Per la complessità delle interazioni fra il settore nautico, il territorio, le risorse paesaggistiche e ambientali si presenta la necessità di redigere un "progetto strategico della diportistica", che tenga conto dei seguenti obiettivi e linee di azione:

- miglioramento delle strutture esistenti, puntando anche sul potenziamento dei servizi;
- individuazione delle nuove dotazioni da offrire ai diportisti per una migliore fruizione dell'ambiente in cui si svolge la pratica della diportistica stessa;
- scelte localizzative e di intervento mirate alla creazione di un sistema turistico di ampio respiro, incentrato anche sulla vocazione turistica delle singole aree.

Tutto ciò entro un progetto di sviluppo che privilegi la sostenibilità ambientale, il soddisfacimento della domanda in eccedenza con interventi mirati e corretti dal punto di vista localizzativo, la tutela e corretta fruizione delle risorse ambientali e territoriali, lo sviluppo della diportistica come occasione di recupero di parti di territorio degradate, il miglioramento delle condizioni di chi vive particolari realtà, il potenziamento del settore turistico, specie nelle zone che già incentrano la loro economia su questo settore.

Razionalizzazione, potenziamento delle strutture esistenti e inserimento di nuove strutture

Il numero delle strutture per la diportistica e la loro distribuzione sul territorio regionale, portano ad una serie di considerazioni che si possono così riassumere:

- le marine esistenti si sono formate seguendo l'andamento della richiesta locale e hanno continuato il loro sviluppo sempre su questa base, caratterizzandosi da zona a zona. In generale però, non soddisfano la domanda né in termini quantitativi né, tanto meno, in termini qualitativi;
- la distribuzione delle strutture nel territorio registra una maggior concentrazione nell'area della laguna di Venezia e Chioggia e una certa omogeneità di

distribuzione tra il litorale nord e l'area del delta del Po;

- nel Lago di Garda, ove sono presenti realtà diffuse di approdi e strutture, sempre di modesta dimensione.

Si dovrà operare con efficacia sul potenziamento delle strutture esistenti, con interventi mirati che si possono riassumere in:

- dotazione garantita dei servizi standard interni alle strutture (colonnine, mezzi di alaggio e varo, officina, ristorazione, reception, ecc.);

- dotazione infrastrutturale esterna (accesso, parcheggi...);

In relazione alla questione dei fattori "moltiplicatori" prima richiamati, sarà interessante potenziare il sistema diportistico in zone che già presentano una vocazione turistica, cercando di "fare sistema" tra i due settori, anche con strutture e infrastrutture condivise.

La localizzazione e la realizzazione di nuove strutture

L'approccio per la collocazione di nuove strutture per la diportistica dovrà tener conto di diversi fattori che giustificano la nuova realizzazione in relazione:

- al fabbisogno di posti barca dell'area in cui la struttura viene collocata;

- alla morfologia del territorio e alle sue caratteristiche fisiche (fondale, correnti, esposizione ai venti, ecc.);

- alla compatibilità ambientale;

- alle opportunità dettate dalle infrastrutture esistenti (collegamenti con i centri abitati, servizi presenti nell'area, raggiungibilità, ecc.).

Secondo i parametri sopra esposti i territori che appaiono più vocati per localizzare nuove strutture per la diportistica sono: il litorale nord e l'area della laguna di Venezia e Chioggia.

Per quanto attiene all'area del delta del Po e del lago di Garda, si ritiene opportuno prevedere il potenziamento e miglioramento qualitativo delle strutture esistenti.

Il "progetto strategico" di ciascuno, potrà individuare i siti potenziali, selezionarli e definire i profili quantitativi e qualitativi, entro procedure di valutazione economica e ambientale efficaci e rigorose.



Protezione civile

Al fine di garantire l'incolumità della vita delle persone, del territorio e dei beni dei cittadini dai danni e pericoli derivanti da eventi calamitosi di origine naturale o antropica, la Regione Veneto deve predisporre, attraverso una specifica pianificazione e programmazione, le attività di previsione, prevenzione e soccorso per la gestione delle emergenze nell'ambito del Sistema Regionale di Protezione Civile.

Compito principale delle strutture regionali è di costituire, secondo specifiche direttive, un "organismo" in grado di intervenire nelle situazioni di emergenza, con azioni di soccorso, efficaci e tempestive.

Non bisogna, tuttavia, puntare solo sulle attività di soccorso, ma dedicare energie e risorse adeguate anche alle fasi di previsione e prevenzione.

A questo scopo la Struttura regionale competente in materia, anche ai sensi della LR11/04, deve predisporre il Programma regionale di previsione e prevenzione dei rischi che disciplina:

- la promozione di studi indagini e ricerche volti a definire i possibili scenari di rischio determinati da eventi calamitosi;
- le funzioni, i compiti e l'organizzazione delle fasi di previsione, monitoraggio e sorveglianza per ogni scenario di rischio;
- i criteri e metodi per la raccolta, acquisizione ed elaborazione dei dati necessari per le fasi di monitoraggio e sorveglianza, garantendo la necessaria rete di collegamento, di comunicazione e trasmissione dati tra le diverse strutture del sistema di protezione civile;
- gli indirizzi ed i criteri per le attività di formazione degli operatori di protezione civile, nonché per l'attività di informazione della popolazione sui possibili rischi presenti sul territorio regionale;
- gli indirizzi per la elaborazione dei piani di emergenza, provinciali, intercomunali o comunali di protezione civile.

Gli elementi costitutivi della pianificazione di protezione civile per la gestione delle emergenze sono:

- l'analisi del territorio sotto diversi profili (fisico, geomorfologico, idrografico,

insediativo...) utili a determinare la presenza di possibili pericoli;

- l'analisi, per ambiti omogenei, dei potenziali rischi, connessi ai pericoli rilevati, individuando diversi scenari di rischio: dissesti idrogeologici, avversità atmosferiche, eventi sismici, emergenze sanitarie, incendi boschivi, diffusione o dispersione di prodotti chimici, radioattivi o tossici;

- le procedure, le risorse umane e strumentali disponibili ed il raccordo organizzativo tra tutti i soggetti preposti alle azioni di soccorso, fino al superamento dell'emergenza.

Data la natura del Piano Regionale per il coordinamento delle emergenze di Protezione Civile mirato a garantire la sicurezza e l'incolumità dei cittadini e del patrimonio, le sue indicazioni e le prescrizioni in materia di assetto del territorio e di uso del suolo come stabilito dalla stessa LR 11/04, costituiscono elementi vincolanti per la redazione ed aggiornamento del Piano territoriale regionale di coordinamento (PTRC), nonché degli altri piani urbanistici vigenti.

Il Piano Regionale viene predisposto a livello tecnico, sulla base dei piani di emergenza provinciali

Gli edifici strategici e le aree di emergenza

Nell'ambito della pianificazione di protezione civile, come codificato nelle "Linee guida per la predisposizione dei piani di emergenza di protezione civile" approvate con DGR n. 144 del 1 febbraio 2002 e DGR n. 573 del 10 marzo 2003 nonché nelle "Linee guida per la standardizzazione e lo scambio informatico dei dati in materia di Protezione Civile" approvate con DGR n. 1575 del 17 giugno 2008, risultano di rilevante importanza, per fronteggiare un'emergenza, l'individuazione di:

- edifici strategici (sede di protezione civile a valenza paesaggistica e/o distrettuale);
- aree di emergenza.

Nei primi rientrano, oltre che le strutture dedicate al pronto soccorso sanitario, pubbliche e private e gli uffici istituzionali degli enti locali, anche gli edifici destinati ad "uffici" e "deposito mezzi" dedicati alle specifiche attività di protezione civile (centri e sale operative comunali, provinciali, intercomunali, regionali, sedi CCS, COM, COC). Gli "uffici" e "deposito mezzi", come codificati dalle sopraddette Linee guida, possono definirsi come il "nucleo attivo", costituito da risorse umane e materiali programmate, per la gestione e la soluzione delle emergenze.

Le aree di emergenza costituiscono "aree strategiche di protezione civile", nelle quali ricoverare la popolazione sfollata a seguito di calamità, oppure dove far convergere i soccorritori.

La Regione, riprendendo gli indirizzi nazionali al riguardo, ha introdotto nelle proprie linee guida per la pianificazione comunale e provinciale di emergenza l'ar-

ticolazione di tali aree:

- Aree di attesa della popolazione, dove garantire la prima assistenza;
- Aree di ricovero dove installare i primi insediamenti abitativi;
- Aree di ammassamento soccorritori e risorse, ove far confluire risorse e mezzi per le operazioni di soccorso. Dette aree possono avere anche una valenza polifunzionale e pertanto essere destinate, in condizioni di non emergenza, ad attività fieristiche, sportive o ludico-ricreative.

Obiettivo della pianificazione regionale di settore è, infine, l'individuazione di alcune aree strategiche di dimensioni e dotazioni infrastrutturali adeguate, per le emergenze di livello regionale.





Politiche per la città e l'assetto del territorio



Note sullo stato di attuazione della Legge Regionale n. 11/2004

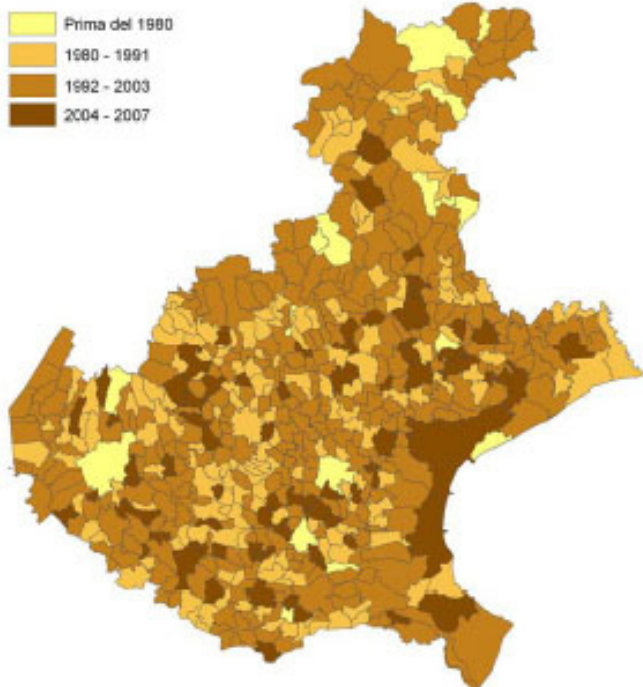
Premesse

Lo sviluppo della legislazione regionale in materia di urbanistica, all'indomani delle attribuzioni fatte dalla Costituzione alle Regioni e attuate solo dopo il primo processo di delega degli anni '70, è avvenuta dapprima attraverso l'adozione di diversi provvedimenti legislativi di carattere settoriale per giungere ad una riforma organica nel 1980 con la legge regionale n. 40, sostituita a breve distanza dalla legge 27 giugno 1985, n. 61.

La legge regionale n. 61/85 è stata, fino all'adozione della nuova legge urbanistica 11/2004, legge fondamentale per accompagnare la lunga stagione dei processi di pianificazione urbanistica e territoriale che si sono concretizzati nella formazione di importanti strumenti territoriali quali: PTRC, Piani di Settore, numerosi Piani di Area, ma soprattutto ha consentito la copertura di tutto il territorio del Veneto con strumenti urbanistici comunali; ben 470, di questi ultimi, risultano codificabili in quelli di terza generazione, cioè adeguati alla LR 61/85 e formati secondo il percorso metodologico contenuto nel testo delle grafie simbologie regionali unificate.

Si tratta, infatti, di un tipo di strumento finalizzato a risolvere l'imperfezione costituita dalla non linearità delle relazioni tra "Piano" e "Territorio" e tra "Conoscenza" e "Progetto", attraverso un complesso sistema di codifica metodologica che ha posto al centro della sua azione una ricognizione sistematica ed integrata degli strati conoscitivi necessari ad ogni determinazione progettuale informata e consapevole.

Tutto ciò risulta comprensibile solamente se inquadrato all'interno di un'analisi davvero critica di ciò che è avvenuto nel passato. Infatti, bisogna ammettere che a partire dagli anni "60", si sono delineati approcci disciplinari caratterizzati spesso da una lettura monoculare del territorio e delle sue tematiche, delineando una disciplina che in alcune occasioni può definirsi di carattere autoreferenziale, in quanto prodotto di una visione egocentrica dell'urbanistica e caratterizzata anche dalla reticenza culturale di divenire



Classi di età degli strumenti urbanistici

sintesi complessiva degli aspetti conoscitivi riguardanti il territorio, privilegiando, a fasi alterne, alcuni settori di conoscenza rispetto ad altri.

Conseguentemente sono riconoscibili “fasi generazionali” negli strumenti di pianificazione urbanistica, ora per le attenzioni disciplinari verso i temi dell’urbanizzazione, piuttosto a quelli normativi o del territorio aperto, ora ai temi dei beni architettonici ed ambientali piuttosto che a

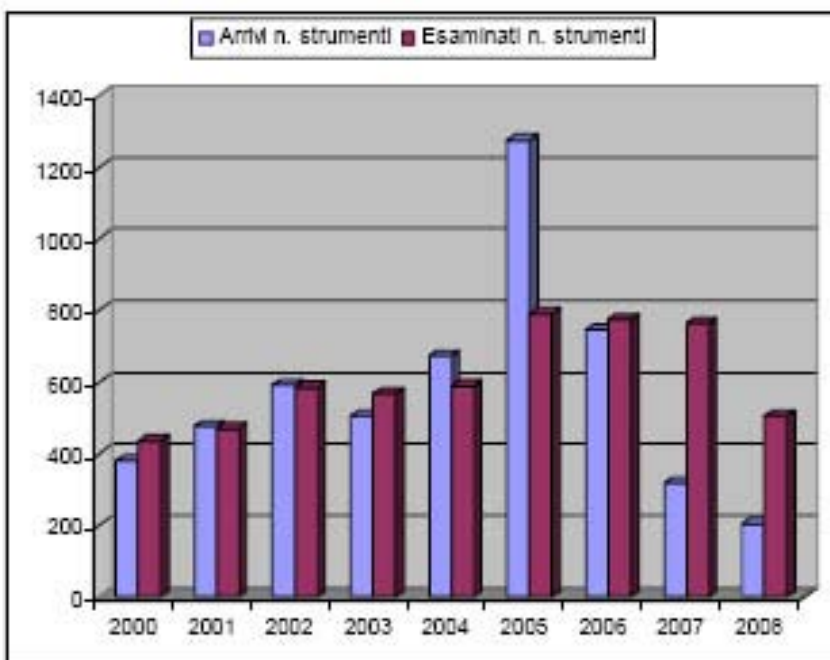
quelli della sicurezza idrogeologica e forestale, ecc. Sulla base di queste considerazioni e del dibattito culturale instauratosi attorno agli anni “80” nella Regione, si è pervenuti alla produzione di un apparato legislativo e di indirizzo che ha saputo interpretare le dinamiche esistenti sul territorio anche attraverso l’utilizzo di strumenti di coordinamento metodologico come il “manuale delle grafie e simbologie unificate”.

Infatti, il manuale delle grafie e simbologie regionali unificate del Veneto per la stesura degli strumenti di pianificazione, sotto il profilo disciplinare, è stato uno degli atti più importanti compiuti dalla regione e precursore, se vogliamo, di quella tecnica relativa alla predisposizione di “atti di indirizzo” che normalmente oggi avviene con le leggi che sono riconosciute come “leggi di Principi” e necessitano per l’appunto di codifiche normative e regolamentari.

Si è trattato davvero di una creazione di un metodo (risale a più di 20 anni fa), risultato anche un’anticipazione di tipo culturale.

Infatti, il Manuale non ha rappresentato solamente una codifica grafica degli strumenti di pianificazione, ma si è dimostrato come il primo tentativo di costruzione di un monitoraggio sulla pianificazione, basato sulla condivisione di regole comuni per la costruzione di processi di analisi e progetto.

In pratica ha fornito un linguaggio formale (grafie) e un metodo per l’acquisizione del patrimonio conoscitivo (schedatura, stesura tavole di analisi, verifiche dimensionali, ecc), che consente oggi di poter sviluppare monitoraggi su basi extracomunali delle dinamiche intervenute in quanto metodi e dati sono raffrontabili.



Anno	Arrivi	Esaminati
2000	382	436
2001	476	469
2002	593	584
2003	506	568
2004	674	589
2005	1276	791
2006	745	774
2007	319	765
2008	205	507

Tutto questo è stato fatto quando ancora le tecnologie informatiche non richiedevano espressamente la necessità di codificare, organizzare e sistematizzare i dati di analisi per la gestione delle banche dati territoriali. Tuttavia, la procedura di organizzazione dei dati contenuta nelle grafie rispetta criteri ancora oggi attuali, tanto che la concreta utilizzazione delle banche dati informatiche ha confermato, di fatto, la struttura delle grafie.

Quindi si può concludere che la Regione Veneto, nel momento in cui ha delineato le norme per la costruzione degli strumenti urbanistici con la legge regionale 61/85, accompagnandola con strumenti di indirizzo, ha avviato un vero e proprio progetto per il proprio territorio e ciò è ampiamente dimostrato dalla "tenuta" nel tempo della pluridecennale legislazione urbanistica e dalla difficoltà dimostrata ad abbandonare tale approccio disciplinare. Infatti, la Regione Veneto, è pervenuta in ritardo rispetto ad altre regioni italiane ad una sostanziale revisione legislativa impostata su approcci disciplinari innovativi, anche perché gli strumenti di cui si è dotata non hanno dimostrato una particolare anacronisticità nel fornire risposte alle esigenze provenienti dal territorio, pur se ne vanno rilevati gli ovvi limiti che sono rinvenibili nell'enorme contenzioso generato dagli strumenti urbanistici,

nell'altrettanto imponente numero di varianti cui vengono sottoposti i PRG, oltre ad un sistema palesemente ridondante sia in termini legislativi che pianificatori: troppe leggi e troppi piani.

Tali limiti vanno associati anche all'inefficienza di un sistema pianificatorio a cascata dove il piano superiore comanda su quello inferiore contraddicendo quindi i principi di sussidiarietà previsti dai recenti ordinamenti e dove la ridondanza pianificatoria è rappresentata da ben 14 tipi di piano.


Un sistema quindi che non riesce a distinguere le questioni strategiche da quelle operative e coniugarle con il livello di competenza proprio di ogni ente territoriale, doveva necessariamente essere ripensato cosa che ed è avvenuta con la riforma urbanistica regionale introdotta con la LR 11/2004, con la quale si è provveduto a sdoppiare il PRG in una parte strutturale ed una parte operativa.

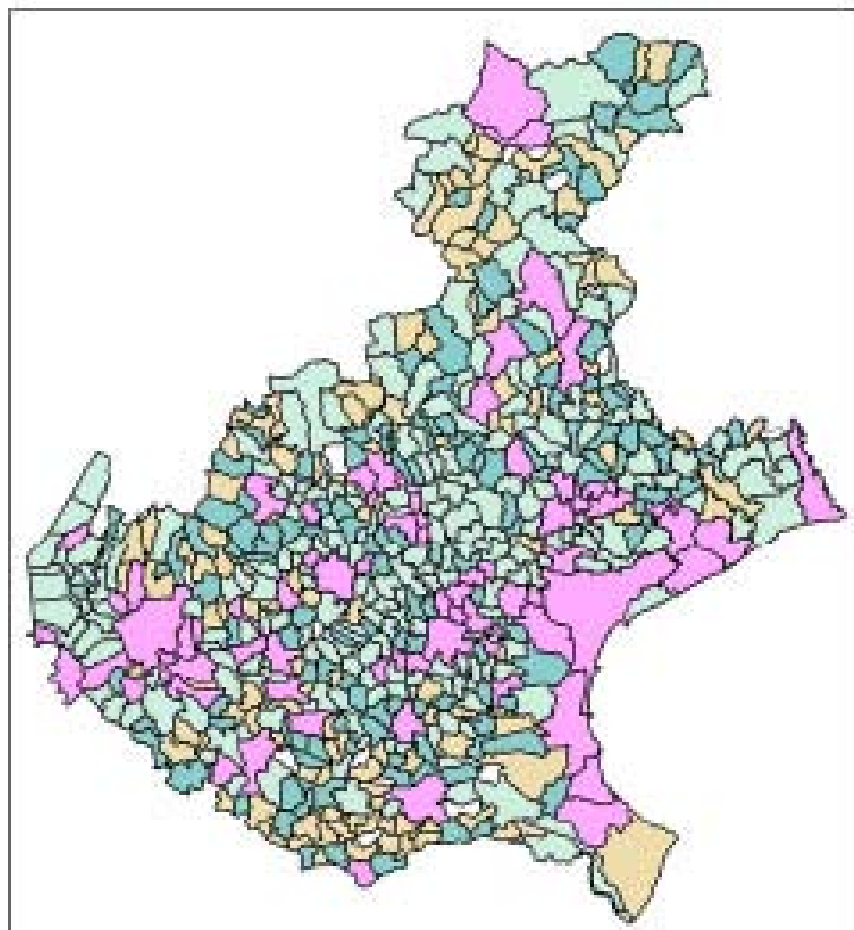
Con tale nuova legge si è inteso fornire risposta ai seguenti temi:

- la lentezza dei procedimenti: la mancanza di flessibilità interna degli strumenti di pianificazione comunali rende i piani "rigidi" ad ogni mutamento. Infatti, anche per recepire le minime necessità di modifica, essi necessitano di

Legenda

RanghiStrum20032006J by Ranghi

-  Da 1 a 3
-  Da 4 a 6
-  Da 7 a 15
-  Più di 15
-  Comuni Amministrativi



TIPOLOGIE STRUMENTO URBANISTICO/ANNO												
Anno	PRG e Varianti generali	Var. parziali	Var. LR 24/85 zone agricole	Var. LR 80/80 centri storici	Var. 9° c. modeste varianti	Var. LR 11/87 attività produttive	Sport. Unico per le imprese	Var. L 1/78 opere pubbliche	Var. LR 27/03 opere pubbliche	Accordi di Programma	PIRUEA	Totale
2000	24	216	5	4	69	15	16	13	0	10	10	382
2001	24	251	9	7	79	15	48	15	0	12	16	476
2002	38	286	12	14	130	10	50	9	0	10	34	593
2003	10	267	6	5	93	8	28	13	12	5	59	506
2004	25	329	7	15	101	6	48	2	42	7	86	668
2005	24	742	7	10	150	0	41	0	51	10	241	1276
2006	9	202	1	2	40	0	74	0	39	3	148	522
Totale	154	2293	47	57	662	54	305	52	144	57	594	4423

onerose procedure di approvazione di livello comunale e regionale e spesso gli stessi PRG risultano già superati al momento dell'attuazione, atteso che dal momento dell'adozione dello strumento al momento dell'approvazione, passano alcuni anni e con ciò mutano di conseguenza anche le esigenze territoriali;

- l'eccesso di conflittualità con conseguente aumento del contenzioso amministrativo;
- la rigidità dello zoning che riduce e semplifica le componenti complesse degli insediamenti a elementi semplici e convenzionali, rendendone spesso rigida la struttura con un impoverimento complessivo delle relazioni spaziali urbane e territoriali e della qualità architettonica;
- la decadenza dei vincoli, l'eccessivo dettaglio dei piani, la flessibilità dei gradi di protezione nei centri storici, ecc.
- il mancato coinvolgimento dell'iniziativa privata nel soddisfare bisogni collettivi stante la carenza di risorse pubbliche;
- la complessità derivante dalla pluralità dei temi tratta-

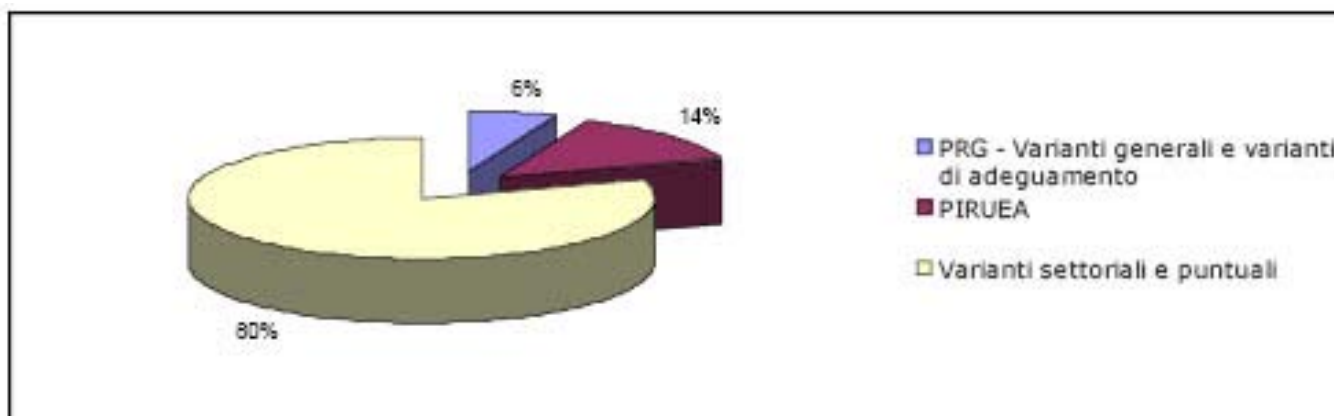
ti a fronte di una carenza e spesso inadeguata risposta progettuale.

Il percorso della nuova legge e i suoi effetti

Se queste sono state le premesse concettuali e i motivi che hanno indotto la Regione Veneto a modificare la propria legislazione, introducendo una riforma che ha radicalmente mutato un'impostazione decennale attraverso la codifica di nuovi strumenti, metodi e linguaggi del "fare urbanistica", si possono riconoscere anche altre motivazioni e tappe che hanno determinato l'azione regionale. Primi anni '90: avvio del dibattito sulla revisione della legge urbanistica nazionale, nel corso del quale le Regioni hanno attivamente partecipato e contribuito alla definizione di una proposta di legge impostata sulla suddivisione dello strumento urbanistico in una parte strutturale e una parte operativa.

1995-2000: si assiste all'avvio del processo di revisione legislativa con l'adozione delle prime riforme urbanistiche regionali, tutte impostate sui criteri enunciati nella

276



nuova legge urbanistica nazionale. Tra le Regioni che hanno adottato la riforma si iniziano a confrontare i primi esiti, in particolare le esperienze di Lombardia, Toscana ed Emilia-Romagna costituiscono terreno di valutazione per le altre regioni.

Nella Regione Veneto inizia un'attività di dibattito inter-

no con affidamento di incarichi e studi propedeutici alla formulazione di proposte di legge urbanistica, ma non si perviene ad una concreta proposta di legge: la vecchia normativa appare fornire risposte sostanzialmente adeguate alla realtà veneta e l'innovazione che si prospetta con la nuova riforma nazionale non sembra sufficiente-

PAT - RICHIESTE DI SOTTOSCRIZIONE DI ACCORDI DI PIANIFICAZIONE

Anno	Province							Totale anno
	BL	PD	RO	TV	VE	VR	VI	
2004	-	3	2	3	1	3	-	12
2005	1	13	2	13	5	7	26	67
2006	1	12	2	7	7	12	19	60
2007	6	12	15	16	13	15	14	91
2008	13	23	8	17	5	11	9	86
2009*	-	2	1	-	1	1	-	5
Totale provincia	21	65	30	56	32	49	68	321

PATI - RICHIESTE DI SOTTOSCRIZIONE DI ACCORDI DI PIANIFICAZIONE

Anno	Province							Totale anno
	BL	PD	RO	TV	VE	VR	VI	
2004	1	1	3	4	-	6	4	19
2005	1	9	3	2	1	8	7	31
2006	6	1	-	2	1	-	-	10
2007	4	2	-	1	-	-	1	8
2008	1	1	1	1	-	1	3	8
2009*	-	-	-	-	-	-	1	1
Totale provincia	13	14	7	10	2	15	16	77

PAT - ACCORDI DI PIANIFICAZIONE SOTTOSCRITTI

Anno	Province							Totale anno
	BL	PD	RO	TV	VE	VR	VI	
2004	-	-	-	-	-	-	-	-
2005	1	17	3	8	4	5	12	50
2006	-	2	-	5	5	8	10	30
2007	1	6	5	6	1	2	12	33
2008	6	10	9	21	10	12	14	82
2009*	-	2	1	-	1	2	2	8
Totale provincia	8	37	18	40	21	29	50	203

PATI - ACCORDI DI PIANIFICAZIONE SOTTOSCRITTI

Anno	Province							Totale anno
	BL	PD	RO	TV	VE	VR	VI	
2004	-	-	-	-	-	-	-	-
2005	2	4	6	4	1	13	5	35
2006	-	5	-	2	-	-	1	8
2007	8	-	-	-	-	-	1	9
2008	1	3	-	2	-	-	-	6
2009*	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale provincia	11	12	6	8	1	13	7	58

*I dati sono aggiornati al 3.2.2009

mente testata.

Vengono comunque in questo periodo emanate alcune leggi che per taluni aspetti anticipano i contenuti della riforma:

- la LR 21 del 1998 attribuisce ai Comuni la competenza ad approvare varianti al proprio strumento urbanistico di limitata entità;

- la LR 23 del 1999 disciplina i Programmi Integrati di Riqualificazione Urbanistica Edilizia ed Ambientale (PI-RUEA) che prevedono il diretto coinvolgimento dei privati a supporto della pubblica amministrazione nella realizzazione di interventi di interesse collettivo.

2001: è per il Veneto una data fondamentale per abbandonare gli indugi ed avviarsi verso una riforma urbanistica. La spinta fondamentale in realtà avvenuta sulla scorta dell'adozione del Decreto Legislativo 31 marzo 1998 n. 112 e delle modifiche al titolo V della Costituzione che definisce il "governo del territorio" come materia concorrente tra Stato e Regioni.

Infatti, con la legge regionale n. 11 del 13 aprile 2001 concernente il "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi alle autonomie locali" in attuazione del Decreto Legislativo 31 marzo 1998 n. 112 (Bassanini), la Regione Veneto si impegna ad affrontare in modo sistematico la gestione delle competenze regionali in materia urbanistica. Con tale legge è stata definita l'attribuzione di competenze agli enti locali e precisato, per quanto riguarda l'urbanistica, l'obbligo di procedere alla disciplina dell'intera materia entro un anno dall'entrata in vigore della legge, stabilendo inoltre che qualora la Regione non pervenisse alla disciplina l'intera materia urbanistica, con l'individuazione delle funzioni amministrative di competenza regionale e quelle da ripartire tra gli enti locali, entro il termine previsto di un anno, alla scadenza di tale termine, le funzioni previste dal penultimo comma dell'articolo 108 della LR 61/1985 dovranno essere esercitate dalla Provincia.

Le funzioni definite al penultimo comma dell'articolo 108 della LR 61/1985 riguardano le competenze relative all'approvazione di Piani Regolatori Generali e loro varianti che vengono esercitate dalla Regione fin dagli anni del conferimento delle deleghe sull'urbanistica dallo Stato alla Regione, quindi un periodo di tempo molto lungo (30 anni circa) che ha consentito lo sviluppo di un confronto istituzionale Regione/Comuni piuttosto collaudato da prassi tecnico operative sulla valutazione dei progetti e supporto amministrativo nella gestione delle problematiche territoriali.

Quindi è la stessa Regione che si "obbliga" a provvedere rapidamente ad una riforma urbanistica, prevedendo, in caso di inadempienza, alla delega tout court delle funzioni regionali alla Provincia.

Ciò ha rappresentato, per la Giunta Regionale, uno stimolo a presentare il disegno di legge di riforma della

materia, accompagnandola con un'attività di sperimentazione degli effetti della stessa legge, attività che non ha avuto precedenti nella prassi legislativa regionale.

Infatti il progetto denominato Plan2001 ha visto coinvolte realtà rappresentative di tutte le sette province del Veneto ed in particolare l'articolazione del progetto prevedeva la formazione di due Piani Intercomunali (Valsana e Lessinia) per complessivi otto comuni e ulteriori 6 Piani Comunali.

La sperimentazione, al di là dei risultati progettuali comunque significativi, ha contribuito ad arricchire il contenuto della nuova normativa proposta con spunti e riflessioni che ben difficilmente sarebbero emersi con la semplice stesura "a tavolino".

È in questa fase che inizia la discussione in Consiglio Regionale della riforma urbanistica che approderà con l'approvazione l'11 aprile del 2004.

2001 – 2003: la discussione sulla legge urbanistica avvenuta in Consiglio Regionale ha messo in evidenza la complessità della materia anche per le intervenute disposizioni legislative di carattere nazionale e comunitario e con esse la necessità di adeguare la riforma a tali disposti e direttive. E pertanto, visto il protrarsi dei tempi per la sua approvazione, la Regione è dovuta intervenire negli anni 2002 e 2003 con legge, al fine di prorogare gli effetti della citata legge regionale 11 del 13 aprile 2001 ed in particolare degli effetti relativi alla delega di funzioni previste dal penultimo comma dell'articolo 108 della LR 61/1985 senza che queste fossero precedute da atti di pianificazione intermedi (approvazione dei previsti Piani Territoriali Provinciali) o azioni di coordinamento disciplinari atte a rendere meno "traumatico" il passaggio di consegne da un ente territoriale ad un altro.

Ciò ha prodotto un'accelerazione di notevoli dimensioni nella produzione di varianti agli strumenti urbanistici da parte delle amministrazioni comunali che si è ulteriormente aggravata con le successive proroghe avvenute negli anni 2004 e 2005. Infatti, si è passati da una produzione media che fino all'anno 2000 si concretizzava in circa 400 strumenti urbanistici/anno inviati in Regione ad un numero di 668 strumenti depositati nel 2004, che rappresentano un aumento di quasi il 70%.

2004 – 2005: Sotto il profilo della produzione di strumenti urbanistici da parte delle amministrazioni comunali, la situazione si è aggravata ulteriormente con l'entrata in vigore della LR 11/04 che ha introdotto una fase di transizione fra l'attuazione della nuova legge regionale n. 11/04 e la vecchia normativa urbanistica (prorogata fino al 28 febbraio 2005), attraverso il divieto di adottare nuovi strumenti urbanistici di cui alla precedente normativa (LR 61/85) e seguita da un'altra disposizione legislativa del 2006 che obbligava i comuni ad inviare gli strumenti adottati con la vecchia normativa entro il 30 giugno 2006 pena la decadenza degli stessi.

Ciò, se da una parte ha consentito la chiusura definitiva dei procedimenti avviati con la vecchia normativa urbanistica e obbligato i Comuni ad operare con i nuovi strumenti delineati dalla riforma, dall'altra ha generato una vera e propria "corsa" alle varianti mutuando, per certi versi, un comportamento già visto in passato all'indomani dell'approvazione dell'anno di moratoria contenuto nella "legge Ponte" con la corsa alla presentazione di licenze edilizie. Anche in quel caso, seppur trattando specificamente la materia edilizia, nel momento di passaggio da un sistema ad un altro, si assiste ad una fase "emotiva" che probabilmente porta i soggetti alla presentazione di istanze che con tutta probabilità non sono sostenute da un effettivo "bisogno" ma piuttosto rispondono alla preoccupazione di operare con nuove regole e nuove prassi operative in corso di definizione.

E' stata, infatti, la fase di incertezza sui tempi e sui metodi necessari all'adeguamento degli strumenti comunali alla nuova legge urbanistica che probabilmente ha determinato "la corsa alle varianti", tenuto conto che la Regione Veneto, a differenza della Regione Emilia Romagna, non ha tenuto aperto il "doppio binario" (cioè la possibilità di adottare varianti con la vecchia legge e formare nuovi piani con la nuova riforma) ma ha ritenuto di investire nella nuova riforma urbanistica, decidendo un termine per il "pensionamento" della vecchia normativa.

Gli effetti della riforma

Come è noto, l'entrata in vigore della riforma urbanistica ha comportato l'introduzione di una fase di transizione fra l'attuazione della nuova legge regionale e la vecchia normativa.

Di conseguenza, in attesa dell'avvio dei nuovi procedimenti in capo alla LR 11/04, spetta comunque alla Direzione Regionale Urbanistica fornire risposte agli strumenti urbanistici adottati dalle amministrazioni comunali con le procedure della LR 61/85, peraltro accresciuti notevolmente di numero a seguito delle varie proroghe temporali al divieto di adottare strumenti urbanistici in funzione dell'applicazione della nuova normativa urbanistica regionale.

Tale regime transitorio ammetteva, in deroga al divieto posto dall'art. 48, fino all'approvazione del primo PAT e comunque entro il 28.02.2005, l'adozione di strumenti urbanistici da parte delle amministrazioni comunali.

I termini contenuti nella LR 11 del 13 aprile 2001 sono stati successivamente prorogati e le Amministrazioni comunali hanno continuato ad inviare strumenti urbanistici adottati ai sensi della LR 61/85 fino al 30 giugno 2006 producendo negli anni la seguente situazione:

Dall'esame di tale tabella, risulta evidente come fino al 2003 vi è stato un bilanciamento tra gli strumenti urbanistici inviati in Regione e quelli dalla stessa esaminati. La

fase critica si registra nel biennio 2004/2005 in cui pervengono 1950 strumenti e ne vengono esaminati 1380, con un saldo negativo di 570 strumenti. L'inversione di tendenza avviene a partire dal 2006, tenuto conto che nel periodo 2006-2008 sono pervenuti complessivamente 1269 strumenti e nello stesso periodo ne sono stati esaminati 2046, con un saldo positivo di 777 strumenti. Tale trend positivo, iniziato nel 2006, ovviamente si protrarrà anche nel prossimo periodo, tenuto conto degli attuali livelli di esame, l'invio di nuovi strumenti urbanistici in Regione è limitato a pochissime fattispecie (controdeduzioni ex art. 46 LR 61/85, Sportelli Unici, Varianti per Opere Pubbliche, ecc).

E' evidente quindi che si è passati da una produzione media che fino all'anno 2000 si concretizzava in circa 400 strumenti urbanistici/anno inviati in Regione ad un numero di 1276 strumenti depositati nel 2005, che rappresentano un aumento di quasi il 220%.

La situazione si è aggravata per la presenza di una fase di transizione fra l'attuazione della nuova legge regionale n. 11/04 e la vecchia normativa urbanistica e quindi la corsa all'adozione di strumenti urbanistici è stata ancor più accentuata, considerato che rappresentava il termine ultimo per procedere alla variazione degli strumenti urbanistici vigenti, prima di dotarsi del nuovo Piano di Assetto del Territorio previsto dalla LR 11/2004.

Tale situazione risulta desumibile anche dal sottostante grafico relativo agli strumenti inviati per comune nell'arco temporale 2003/2006

Tale analisi è confermata, anche se si considerano i dati relativi al peso dimensionale del Comune in rapporto al numero di strumenti urbanistici prodotti. Ciò sta a dimostrare come la struttura territoriale veneta, incentrata sullo sviluppo policentrico degli insediamenti, riconosca ai poli di media grandezza e ai comuni di cintura dei capoluoghi provinciali, la capacità di svolgere il ruolo di volano economico nell'organizzazione territoriale, sia per la loro dinamicità economica e sociale che per l'intrinseca possibilità (possedendo un'adeguata struttura organizzativa interna) di articolare risposte in tempi ragionevoli rispetto al nascere delle esigenze.

Inoltre si sottolinea, a livello generale, che il numero relativo agli strumenti urbanistici adottati dalle amministrazioni comunali nel periodo 2003/2006 ha subito un considerevole aumento per le ragioni sovraesposte, tuttavia va fatta anche qualche considerazione sul fenomeno rispetto sia alla sua distribuzione territoriale, che alla natura dello strumento.

Infatti, è facilmente riscontrabile come per i Comuni di media grandezza o con intense dinamiche territoriali legate ai diversi settori economici (produzione, turismo, terziario, ecc.), la produzione di varianti allo strumento urbanistico sia stata maggiormente accentuata, mentre i Comuni presenti in aree marginali o con scarse dinami-

che economico-produttive, hanno sentito meno la necessità di ricalibrare il proprio strumento urbanistico.

Quindi, se i citati effetti sono riferibili a questioni meramente statistiche, un'analisi maggiormente approfondita sulla natura degli strumenti urbanistici, può fornire meglio il quadro di quanto è accaduto sotto il profilo delle effettive previsioni introdotte dagli strumenti adottati nel periodo considerato, attraverso la lettura della tabella.

Se poi si va ad analizzare la produzione di strumenti urbanistici nel corso del solo 2005, anche a prescindere dall'eccezionalità rappresentata dall'ingente numero di strumenti adottati, viene confermata l'analisi precedentemente esposta, che vede la corsa alle varianti da parte dei Comuni di media grandezza, con la sola eccezione dei Comuni che hanno strumenti urbanistici generali redatti in tempi recenti.

La lettura dei dati riportati quindi, fa emergere con chiarezza il trend di crescita complessiva degli strumenti adottati, che rappresenta di per sé un dato molto significativo.

Tuttavia, interpretando in modo critico quello che è realmente avvenuto sul territorio fa emergere un quadro per certi versi confortante.

Infatti, delle 4423 varianti adottate dai 581 Comuni veneti nel periodo 2000/2006, solo una modesta quantità hanno un contenuto strutturale sotto il profilo della gestione complessiva del territorio o di tematiche settoriali rilevanti, in quanto riferite ad operazioni di revisione sostanziale della pianificazione comunale (PRG e Varianti Generali, varianti di adeguamento per le zone agricole LR 24/85, ecc.), mentre la gran parte si riferisce ad operazioni di adeguamento dello strumento a specifiche necessità territoriali (applicazione dello Sportello Unico per le Imprese, Progetti per la realizzazione di opere pubbliche, varianti settoriali e varianti di cui al 9° comma della LR 21/1998, ecc.).

Questo sta a confermare, come a prescindere dalla consistenza numerica delle varianti prodotte, il quadro pianificatorio delineato dai Comuni negli anni precedenti abbia una sua evidente caratteristica di strutturaltà e che la stessa non è stata oggi sostanzialmente messa in discussione.

Pertanto quello che è avvenuto a partire dal 2000, non deve essere necessariamente letto come un'operazione di destrutturazione del quadro pianificatorio preesistente, bensì come operazioni a volte scoordinate e scarsamente motivate, ma che non hanno alterato in modo sostanziale gli assetti già definiti dalla pianificazione generale. In realtà la revisione sostanziale degli strumenti avverrà nel corso dei prossimi anni e attraverso il supporto dei nuovi strumenti di pianificazione che orienteranno l'azione comunale secondo nuove forme di pianificazione e governo del territorio, potendo disporre di innovativi isti-

tuti giuridici (credito edilizio, perequazione, compensazione) e sulla base di nuovi metodi ed approcci metodologici basati sui principi di sussidiarietà, partecipazione, concertazione e sostenibilità.

Il grafico riporta in modo schematico i dati sopraesposti ed inoltre fa emergere la vera novità registrata nel periodo e specificatamente: il ricorso ad un nuovo strumento urbanistico introdotto nell'ordinamento veneto "Il programma di riqualificazione urbanistica, edilizia ed ambientale" LR 23/1999.

È appena il caso di ricordare che l'ultimo Comune che ha provveduto a sostituire il vecchio Programma di Fabbricazione con il Piano Regolatore Generale ai sensi della Legge Regionale n.61 del 1985, è stato il Comune di Nervesa della Battaglia (Treviso). Il Piano, adottato nel 2002, è stato definitivamente approvato dalla Giunta Regionale l'11 aprile 2006.

Lo stato di attuazione della legge: l'attività di copianificazione

La legge non prevede per il PAT l'obbligo di redigere il piano in forma copianificata con la Regione.

Ciononostante ben 509 comuni hanno espressamente fatto richiesta di avviare la procedura copianificata ai sensi dell'art. 15 e/o 16 della legge urbanistica e di questi 401 hanno già siglato l'accordo di pianificazione per la redazione del PAT e/o PATI con la Regione, mentre i comuni che non hanno ritenuto opportuno perseguire questa strada sono una quantità residuale.

La procedura prevista dall'art. 15 è stata avviata per la prima volta il 7 marzo 2005, con la firma dell'accordo per la redazione del PAT di Feltre; nello stesso giorno è stato siglato l'accordo anche per il PATI dell'Alpago, tra la Regione ed i Comuni di Chies d'Alpago, Farra d'Alpago, Pieve d'Alpago, Puos d'Alpago e Tambre.

Complessivamente nel 2005 sono stati siglati 85 accordi, come risulta dalle successive tabelle, con una prevalenza delle province di Padova e Vicenza per i PAT e Verona per i PATI.

Le prime richieste di copianificazione (n. 31) sono pervenute già nel 2004, anno di approvazione ed avvio della nuova legge urbanistica. Le richieste negli anni successivi si sono attestate attorno al centinaio, salvo che nel 2006 che ha registrato solo 70 richieste.

Le successive tabelle riportano il numero di richieste e di accordi sottoscritti dei PAT e dei PATI, suddivisi per anno e per provincia. Si sottolinea che il dato relativo al 2009 è riferito al solo mese di gennaio e pertanto non risulta significativo ai fini della valutazione annuale sul numero di richieste; si è ritenuto di inserire tali dati, in quanto concorrono comunque a delineare il quadro attuale di attuazione della legge urbanistica.

In generale la provincia più attiva risulta essere Vicenza sia come richieste (84 complessive), sia come accordi sottoscritti (57 complessivi); seguono poi Padova, Treviso e Verona, rispettivamente con 79, 66 e 64 richieste, mentre un minor numero di richieste sono pervenute dalle provincie di Rovigo (37), Belluno e Venezia (entrambe con 34).

Il primo comune dotato di un PAT è stato Camposampiero, in provincia di Padova, che ha visto approvare il proprio strumento urbanistico nel corso della Conferenza di Servizi del 22 gennaio 2007, decisione poi ratificata dalla Giunta Regionale con la deliberazione n. 1164 del 24 aprile 2007.

Sono invece i Comuni di Belfiore, Caldiero, Colognola ai Colli e Lavagno, in provincia di Verona, ad avere approvato il primo PATI, con la Conferenza di Servizi del 6 dicembre 2007 e successiva ratifica da parte della Giunta Regionale, con deliberazione n. 4152 del 18 dicembre 2007.

Per quanto riguarda gli strumenti avviati con la procedura ordinaria ai sensi dell'art. 14 della LR 11/04, va segnalato che il primo PAT è quello del Comune di Rosà (Vicenza), approvato con DGR n. 1409 del 15 maggio 2007. Successivamente sono stati approvati anche i PAT di Verona, Sant'Urbano (Padova) e Isola Vicentina (Vicenza); attualmente sono giacenti per la definitiva approvazione solo 3 PAT ai sensi dell'art. 14 e pertanto tale procedura risulta utilizzata da un limitato numero di Comuni del Veneto.

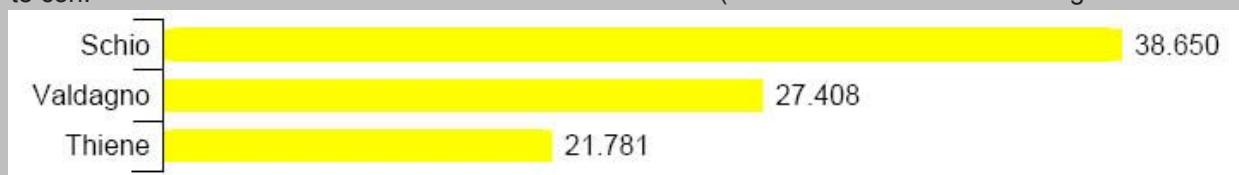
QUADRO RIASSUNTIVO DEI PAT/PATI					
Strumento	Richiesta di attivazione della Procedura	Accordo di Pianificazione sottoscritto	Piano adottato	Piano approvato	Totale
PAT (art. 14 LR 11/04)	-	-	-	4	4
PAT (art. 15 LR 11/04)	118	173	16	14	321
PATI e PATI Tematici (art. 16 LR 11/04)	19	42	10	6	77
Totale PAT/PATI	137	215	26	24	402
Totale Comuni	108	288	71	42	509



Di seguito sono evidenziati alcuni progetti correlati con il ruolo e le potenzialità di sviluppo delle città, emersi nel dibattito con gli attori istituzionali territoriali e locali (Province e Comuni).

L'Alto Vicentino e rete di città

Nell'area vasta dei 38 Comuni dell'Alto Vicentino, la popolazione residente al 2006 era di circa 240.000 abitanti. I tre Comuni principali costituiscono circa il 37% (87.839) degli abitanti residenti rispettivamente con:



destinare a scopi energetici; corsi d'acqua già sfruttati all'inizio dell'industrializzazione potrebbero essere oggi riutilizzati per scopi energetici rafforzando l'azione di recupero già intrapresa da alcune realtà locali (es. la Comunità Montana Leogra-Timonchio);

La struttura produttiva locale mostra la forte vocazione industriale dell'Alto Vicentino con circa il 9% delle unità locali e circa il 10% degli addetti che operano in questo settore. Thiene, a differenza di Schio e Valdagno, ha invece una vocazione più orientata verso il commercio.

spazi idonei all'installazione di mulini eolici, spazi adeguati per l'insediamento di impianti fotovoltaici (le serre energetiche) o di smaltimento liquami per la produzione di bio-gas. Bisogna incentivare una edilizia residenziale pubblica e privata eco-compatibile che diventi esempio da imitare; riuscire ad aumentare la quota di energia (elettrica e termica) prodotta da fonti rinnovabili; incentivare il risparmio energetico ed il miglioramento dell'efficienza degli impianti; realizzare progetti dimostrativi per la promozione del risparmio energetico legati alla certificazione.

E' condivisa inoltre l'opportunità di individuare simbolicamente la "policittà" Alto Vicentino con i tre simboli identificativi dei tre poli Schio, Thiene, Valdagno; ovvero rispettivamente la "Fabbrica Alta", il "Castello Colleoni" e la "Città Sociale".

Puntare sul turismo

Per uno sviluppo durevole con ricadute positive sull'ambiente, la produttività e la società, bisogna riqualificare l'offerta turistica nel senso della rigenerazione delle destinazioni più affermate, valorizzando dei segmenti di nicchia come i centri storici, l'architettura delle ville nobiliari e delle antiche chiese, le contrade, le aree naturalistiche ancora integre. Va creato un sistema diffuso di certificazione ambientale. In questo quadro rientra anche la dimensione culturale costituita dalla enogastronomia.

La "policittà slow"

La "Città dell'Alto Vicentino" si pone quale polo urbano di riferimento per la struttura della città estesa pedemontana. In essa si dovranno predisporre le politiche relative ai sistemi produttivo, residenziale, di servizio. Quando si parla di qualità della vita nell'Alto Vicentino si parla delle opportunità che questo territorio può offrire. Questi valori vanno raggruppati entro un'unica cornice concettuale contenente la valorizzazione delle risorse naturali, umane e culturali.

Il paesaggio e la natura

Il territorio dell'Alto Vicentino posizionato lungo la fascia pedemontana ovest del Veneto comprende

Verso la sostenibilità

Nell'Alto Vicentino puntare verso la sostenibilità significa valorizzare la disponibilità di biomassa da

Comuni ed aree	Industria		Commercio		Servizi		Totale	
	Unità locali	Addetti	Unità locali	Addetti	Unità locali	Addetti	Unità locali	Addetti
Schio	1.056	10.176	860	2.173	1.497	3.998	3.413	16.122
Thiene	671	5.848	864	2.495	1.121	3.832	2.656	11.497
Valdagno	515	4.379	469	999	721	1.652	1.705	7.354
Provincia Vi	25.208	196.371	18.578	49.985	28.083	76.968	71.869	320.469

Fonte: ISTAT – Censimento dell'industria e dei servizi - 2001

una varietà di tipologie paesaggistiche di grande pregio ambientale così di seguito riassumibili:

- Il paesaggio della dorsale pre-Lessinica.
- Il paesaggio fluviale costituito dai sistemi idrografici dell'Agno, del Leogra-Timonchio e dell'Astico.
- Il paesaggio rurale della "piana maranese" compreso tra il territorio di Schio, Thiene e quello di Malo.
- Il paesaggio agrario, che da Thiene si estende verso sud-est, e che risulta ancora conservato e leggibile nelle sue peculiarità rurali.
- Il paesaggio antropico sviluppato lungo la "pista dei veneti" che collega Schio-Valdagno con Vicenza.
- Il paesaggio naturalistico delle Piccole Dolomiti, che assieme al gruppo del Pasubio e del Carega, costituiscono un ambito naturalistico unico.

Il sistema delle Contrade

Buona parte del territorio dell'Alto Vicentino è caratterizzata da una realtà collinare pedemontana sulla quale insiste un sistema residenziale ed economico caratterizzato dalle contrade. In queste parti del territorio, in gran parte difeso dalla sua stessa orografia, le risorse naturalistiche, paesaggistiche e ambientali presenti sono di grande valenza qualitativa.

Bassano del Grappa

Visione della città del Pedemonte

La visione comune tematizza come "città del pedemonte" il territorio urbanizzato compreso tra il piede delle montagne e la direttrice della nuova Strada Pedemontana Veneta, nel tratto compreso tra l'area Valdagno-Schio-Thiene e l'area Conegliano-Vittorio Veneto. Al centro vi è il sistema incentrato su Bassano.

Infrastrutture prioritarie

Ai fini dello sviluppo di una mobilità sostenibile di supporto alla intera città del pedemonte, si individuano come prioritari i seguenti progetti:

- estensione a Bassano del Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale;
- miglioramento del collegamento viario Bassano-Padova, con priorità assoluta a Bassano-Cittadella, da realizzarsi anche con nuove percorrenze in alternativa alla attuale s.s.47;
- miglioramento del collegamento viario Bassano-

La mobilità e accessibilità

Conferma della linea Vicenza -Schio nel SFMR e potenziamento del trasporto pubblico Schio-Valdagno. Tale potenziamento (gomma/ferro/tramvia) va sviluppato previa verifica tecnico-ambientale. Individuazione della "Policittà dell'Alto Vicentino" quale polo urbano di riferimento per la struttura della città estesa pedemontana. Individuazione di un asse di trasporto pubblico regionale lungo l'asse pedemontano.

La mobilità "slow"

Le azioni per una rete di spostamento su piste ciclabili alternativa alla viabilità carraia sono un dato di fatto che l'Alto Vicentino attua da tempo. Va ulteriormente estesa la rete già in atto.

La formazione / innovazione / ricerca

La localizzazione di servizi di rango sovralocale caratterizzanti la città dell'Alto Vicentino dovrà essere frutto di una pianificazione intercomunale. I servizi superiori fanno riferimento al rapporto istruzione – industria, ai campus scolastici, alla rete sanitaria, al distretto culturale e all'archeologia industria

Castelfranco-Mestre lungo il tracciato della s.245;

- miglioramento del collegamento tra Bassano e l'aeroporto di Treviso, riconosciuto come una importante opportunità a servizio di tutta la città del Pedemonte;

-miglioramento della s.s.47 Valsugana.

Progetto di infrastrutture come progetto di territorio

Si assumono gli investimenti pubblici connessi alle opere infrastrutturali come importanti occasioni per lo sviluppo del territorio, fungendo da attivatori di contesto che generano valore aggiunto e mobilitano altri investimenti pubblici e privati, nella prospettiva di nuove strategie di partenariato pubblico privato mirato anche alla cattura e redistribuzione del valore indotto dalle stesse opere.

I progetti prioritari riguardano:

- lo sviluppo integrato del territorio della Nuova pedemontana veneta, con la previsione di alcune aree

di nuova centralità di livello regionale e sovraregionale;

- la riqualificazione della sp 248 come nuovo corso urbano che rafforza l'identità interna alla città del pedemonte;

- la valorizzazione della direttrice del Brenta, come motore di un' economia legata al turismo culturale e ambientale.

Belluno

L'obiettivo della città di Belluno è quello di mantenere e di incrementare l'alto livello di qualità della vita che è stato riconosciuto da più studi condotti su scala nazionale e che vede Belluno attestato sulle prime posizioni di classifica. L'idea guida è quella di rendere la sua vivibilità una realtà sempre più concreta.

Si dovrà adottare una linea programmatica coerente per individuare, sviluppare e valorizzare le potenzialità territoriali e ambientali e, soprattutto, le "eccellenze" presenti in città e nel territorio.

Vanno individuate le azioni volte a incrementare la presenza di strutture pubbliche e private di eccellenza a livello regionale e anche nazionale: strutture sanitarie, di servizi, impianti sportivi, istituti scolastici e culturali.

Si dovranno realizzare soluzioni idonee per il riuso delle caserme dismesse, di importanti porzioni del tessuto urbano del centro storico, ma anche di altre aree e grandi immobili strategici sotto il profilo urbanistico, rimuovendo - a tutti i livelli - quegli ostacoli che finora ne hanno impedito l'attuazione.

Vanno superati tutti quei fattori negativi quali gli insufficienti collegamenti viari, i gap tecnologici e informatici che ostacolano lo sviluppo della Città di Belluno.

Le azioni per migliorare la qualità della vita dei Cittadini, riguardano la conservazione del modello insediativo, incrementando la fruizione anche turistica del territorio. Si dovrà provvedere:

- la conservazione e la valorizzazione della struttura sociale che caratterizza l'identità sia del centro storico cittadino sia dei centri storici frazionali per mantenere e vitalizzare il tessuto urbano, contrastando le tendenze all'abbandono di alcune aree;

- il potenziamento del ruolo del colle del Nevegal quale risorsa per la città, prevedendone una rivisitazione nell'ambito degli usi futuri (residenziale, turistico, culturale, religioso, sportivo e altro);

Nuovi modelli di governance

Dopo la fase di identificazione dei progetti prioritari e di costruzione delle intese preliminari tra i principali attori del governo del territorio, si auspica la istituzione di tavoli permanenti di accompagnamento concertato delle azioni di piano, con strutture di supporto e di comunicazione delle attività in corso.

- lo sviluppo nell'ambito turistico cittadino del sistema acqueo Piave - Ardo - Cicogna, con progetti finalizzati alla riqualificazione delle sponde di destra e sinistra Piave, oltre alla valorizzazione di Belluno Città Murata;

- la creazione di una rete wireless per diffondere l'accesso a Internet sia in centro città sia in Nevegal e nei centri frazionali;

- la definizione di una serie di programmi/progetti complessi per il recupero e riuso di aree e immobili dismessi;

- la definizione dei Piani Urbanistici Attuativi di rilevanti e particolari zone del territorio che incidono fortemente sugli assetti urbanistici;

- la riorganizzazione e il potenziamento delle infrastrutture dell'aeroporto di Belluno quale soluzione integrativa per gli spostamenti a medio raggio, attesa la posizione favorevole del sito a margine del territorio alpino, anche con l'incremento della rete di piazzole elicotteri.

Tutte le azioni volte alla trasformazione e/o riqualificazione territoriale:

- devono essere contenute nel Progetto Strategico della Città;

- devono essere condivise a tutti i livelli partecipativi sia all'interno del Comune sia all'esterno (Provincia, Comuni limitrofi e non);

- il Progetto di Città verrà costruito nell'ambito di politiche territoriali condivise.

In sintesi lo scenario entro cui Belluno si muove riguarda:

• Città come sistema insediativo, le cui dinamiche di sviluppo investono un ampio territorio circostante (sviluppo in relazione al sistema insediativo e funzionale provinciale):

o riconferma delle funzioni centrali;

o Sviluppo coordinato delle aree residenziali;

- o Sviluppo della qualità della residenzialità nelle frazioni e centri minori;
- o Organizzazione dei servizi di supporto alla residenza;
- o Incentivazione della qualità in edilizia;

- Città come centro di servizi per la Provincia:
 - o Spazi di aggregazione e contenitori culturali, Belluno come città della montagna veneta (città delle Dolomiti) riuso dei grandi edifici;
 - o Servizi di eccellenza (sanità, istruzione, amministrazione);
 - o Qualità della vita cittadina valorizzata rispetto a bambini ed anziani, eccellenza nella realtà veneta;
 - o ruolo di centro di studio e cultura sulla montagna;

- Città come centro di sviluppo economico, per il terziario, il direzionale, il commercio:
 - o Forte relazione di sussidiarietà col territorio provinciale montano per il sistema direzionale e commerciale;
 - o Sistema delle aree produttive esistenti (polarità) da consolidare e rafforzamento della loro reciproca relazione;
 - o Qualità ambientale degli insediamenti produttivi;
 - o Riconversione qualitativa di aree e manufatti produttivi per attività artigianali e commerciali di supporto alla residenza;
 - o Insediamento di poli scientifici o centri di ricerca;

- Città come nodo infrastrutturale e della mobilità a scala provinciale e sovraprovinciale per il trasporto pubblico e privato:
 - o Salvaguardia della viabilità di attraversamento;

- o Metropolitana di superficie nelle direzioni Belluno-Ponte nelle Alpi-Longarone - Alpagò e Belluno Feltrina

- o Zona aeroportuale: riorganizzazione e il potenziamento delle infrastrutture dell'aeroporto, sua tutela con fasce e vincoli di rispetto;
- o Potenziamento del trasporto extraurbano, rafforzamento della rete relazionale;
- o Dotazione di servizi di supporto alla mobilità: parcheggi scambiatori nei nodi significativi;
- o Rafforzamento dei collegamenti ciclabili di fondovalle, a servizio dei residenti e del turismo;

- Città alpina:
 - o Città centrale nel sistema turistico provinciale e veneto;
 - o Salvaguardia delle aree di naturalità periurbane e con valenza produttiva agricola;
 - o Valorizzazione del paesaggio dell'agricoltura tradizionale e dei centri minori;
 - o Contenimento del fenomeno delle seconde case, riuso dell'esistente;
 - o Progetto di sistema turistico ricreativo pedemontano (Nevegal, prealpi);
 - o Corridoi di connessione tra ambiti urbanizzati e territorio (vedi punto seguente);

- Città sul fiume Piave e sui torrenti (Ardo, Cicogna e altri) con cui rafforzare il rapporto urbano:
 - o Riqualificazione delle sponde come attrattiva e come spazi correlati con la fruizione urbana anche delle acque.
 - o Percorsi pedonali di collegamento tra Centro Città, centri minori e territorio rurale.

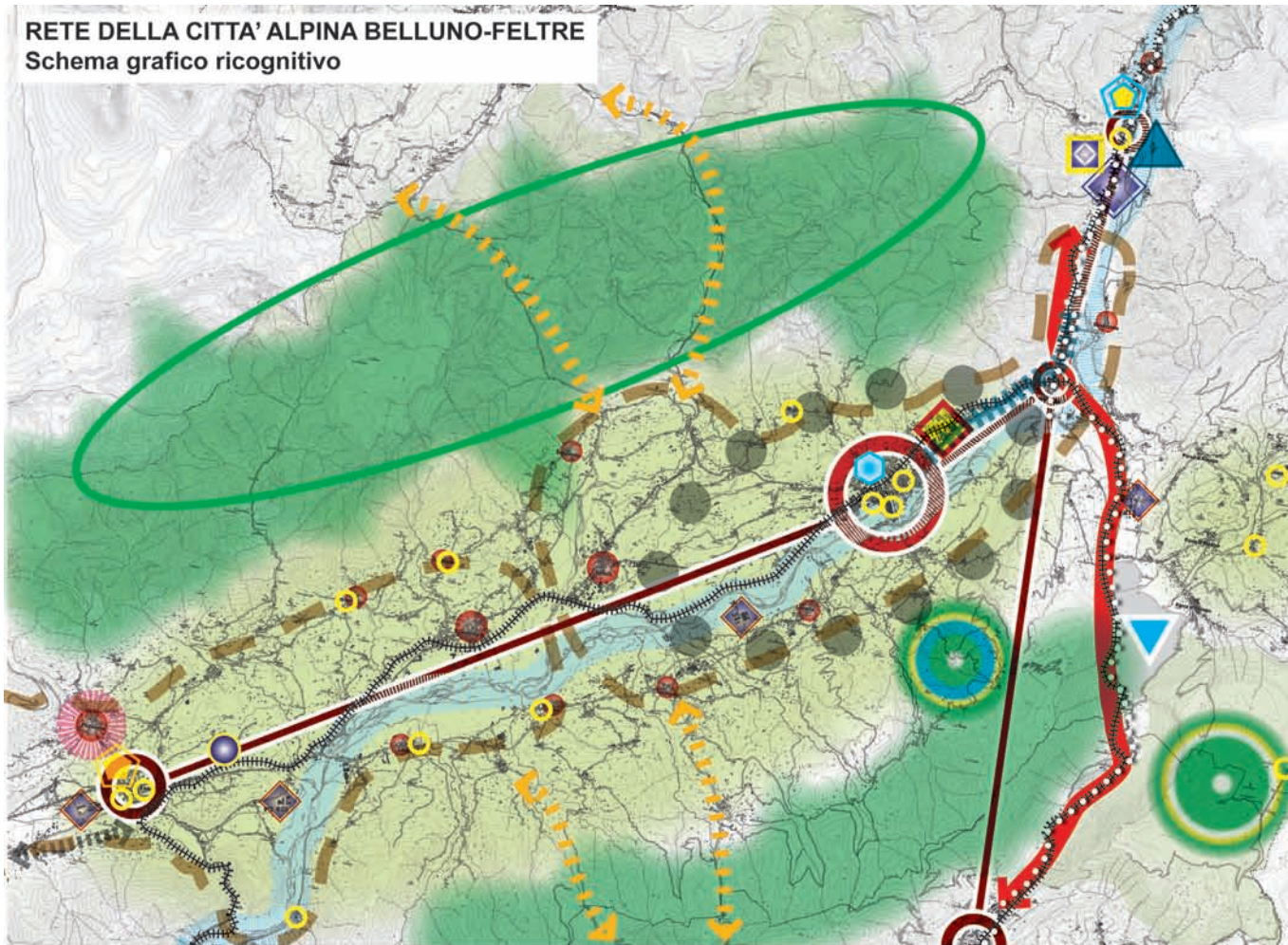


Tavola grafica

Rete della città alpina Belluno-Feltre

Lo schema grafico allegato costituisce quadro di riferimento per la pianificazione di dettaglio

RETE DELLA CITTA' ALPINA BELLUNO-FELTRE
Schema grafico ricognitivo



- | | | | | | |
|---|---|---|--|---|---|
|  | Rete della città alpina |  | Centro di formazione per la ricerca idrologica |  | Ambito del Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi |
|  | Progetto di valle |  | Struttura sanitaria di eccellenza |  | Parco delle tradizioni rurali del Cansiglio |
|  | Ambito per la meccatronica |  | Centro Servizi Villa Tomitano |  | Progetto Strategico Piave |
|  | Nodo della ricerca |  | Strada mercato |  | Ambito del sistema escursionistico |
|  | Piattaforma produttiva complessa di Longarone |  | Ambito con presenza di produzioni tipiche di qualità |  | Ambito per attività ricettive diffuse |
|  | Polo produttivo polifunzionale alpino |  | Aeroporto di Belluno |  | Cultura, sport e natura del Nevegal |
|  | Polo dell'innovazione |  | Autostrada |  | Natura e sport: Lago di Santa Croce |
|  | Polo fieristico |  | Connessione intervalliva |  | Rete museale |
| | |  | Rete del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale | | |
| | |  | Nuovo collegamento ferroviario | | |
| | |  | "Strada romantica" di Alemagna | | |

Chioggia

Per affrancarsi da una anacronistica condizione di isolamento e catalizzare su di sé lo sviluppo economico e sociale dell'area sud della Provincia di Venezia, Chioggia vuole attivare la dimensione immateriale del proprio territorio, fatta di relazioni interpersonali e istituzionali, di identità, cultura e valori condivisi.

La Città è pronta ad assumere un ruolo nuovo di attore di sviluppo nell'ambito della Provincia e della Regione e ciascuna delle iniziative che di seguito si propongono non è che una delle componenti di un disegno integrato al quale contribuiscono, con l'amministrazione locale, le diverse espressioni sociali, culturali ed economiche della comunità.

Disegno integrato perché i collegamenti ferroviari rinviano, ad esempio, alla riqualificazione della portualità in funzione delle relazioni con gli interporti del nord-est. La portualità è a sua volta connessa anche al turismo e al diportismo; il turismo è legato alla valorizzazione dell'offerta culturale del centro storico, alla riqualificazione ambientale, al comparto agroittico, e così via.

I progetti di Chioggia derivano dal confronto tra condizioni attuali, obiettivi di fondo dell'amministrazione cittadina, potenzialità del territorio e processi di cambiamento in corso su scala nazionale e internazionale, senza cedere a una mera torsione localistica.

I collegamenti ferroviari e stradali

Posta la condizione di storico isolamento e la tendenziale marginalizzazione della quale soffre la Città. I collegamenti sono, in ordine logico, ma anche di "vissuto" il primo tema che Chioggia vuole affrontare.

Bisogna realizzare collegamenti ferroviari che sostengano la proiezione in profondità del porto di Chioggia verso gli interporti di Venezia, Padova e Rovigo.

Il potenziamento dei collegamenti ferroviari, per quanto importante per contribuire all'equilibrio modale spostando su rotaia buona parte del traffico merci, va comunque combinato con la realizzazione della bretella che colleghi Chioggia alla vicina rete autostradale.

La strutturazione del grande traffico su gomma, che sta per essere gestita attraverso il Passante di Mestre, va coordinata, infatti con i flussi del traffico locale che verrà assorbito dalla Romea commerciale

e la Città deve disporre delle infrastrutture necessarie a razionalizzare le ricadute locali di quest'opera. Il potenziamento dei collegamenti è finalizzato, inoltre, alla riduzione dei disagi del pendolarismo, che toccano quotidianamente la qualità della vita delle migliaia di cittadini che lavorano nelle province circostanti.

Anche se lo sviluppo imprenditoriale recente di Chioggia ha avuto prevalentemente una matrice padovana, il legame della Città con Venezia continua ad essere forte, anche se di fatto troppo dispendioso in termini di tempo. Un grande contributo all'integrazione dell'area sud della provincia verrebbe dalla realizzazione di una linea sub lagunare che da Chioggia toccasse Pellestrina, Lido, Venezia Fondamente Nuove, Murano e Tesserà. Un tracciato collegato al sistema dei trasporti regionali.

Il porto, la logistica e la nautica

La qualità e la sistematicità dell'interazione tra Autorità Portuale, amministrazione locale, interporti, gestori delle reti ferroviaria e stradale, va coltivata per arrivare a un reale cluster terra-mare. Chioggia intende aumentare il proprio ruolo all'interno del cluster che passa per i porti di Trieste, Venezia, Ravenna e Taranto, contribuendo al recupero del ritardato sviluppo rispetto al più avanzato cluster tirrenico.

Il porto genera valore sotto molti aspetti perché, oltre ad essere una azienda produttiva in sé, costituisce un nodo primario della rete logistica, agevola il riequilibrio modale dei trasporti, è un volano di sviluppo del territorio con l'indotto realizzato dall'attrazione di flussi di merci e di passeggeri:

la localizzazione di imprese industriali e commerciali;

la dotazione infrastrutturale per collegarsi con il retroterra;

le operazioni di recupero urbanistico;

la rifunzionalizzazione delle attività complementari tipiche del sistema portuale.

Per il territorio retrostante, il porto è la base di lancio delle imprese orientate all'export verso nuovi mercati di sbocco, è la cerniera tra i flussi degli scambi internazionali e i territori che competono nello scenario globalizzato.

In sintesi Chioggia - che vive sulle acque dei fiumi, dei canali, della laguna e del mare - vede per il pieno ammodernamento e sviluppo della sua portualità, un grappolo di progetti articolati che riguardano:

il mantenimento della navigabilità per l'accesso al porto merci;

la qualificazione del porto passeggeri - che ha recuperato gli storici rapporti con l'Istria e la Dalmazia; il radicamento ulteriore del porto peschereccio.

La portualità, infine, si lega al turismo non solo nel porto passeggeri ma anche nella strutturazione dei servizi per il diportismo nautico.

Un progetto riguarda la spettacolare piazza d'acqua riservata alla "vela al terzo", ai trabaccoli da trasporto, ai bragozzi e ai numerosi tipi di imbarcazioni tradizionali a vela e remi sui quali si è sviluppata nei secoli la marineria chioggiotta. La darsena per la vela troverà posto a ridosso del forte San Felice, alla bocca di porto, contribuendo al recupero multifunzionale di questa storica struttura difensiva. La darsena più coerente con la motonautica può essere realizzata sul Lusenzo, mentre gli insediamenti cantieristici di costruzione e manutenzione possono essere riorganizzati sulla foce del Brenta.

Il comparto agroittico

La compressione dei redditi ha condotto le famiglie ad adottare i tipici comportamenti selettivi del low cost. Ma la gastronomia non è mai riducibile alla sola sfera dell'alimentazione, così come il comportamento alimentare resta qualcosa di non classificabile come mero atto di acquisto e di consumo.

Negli anni più recenti il legame tra territori, tradizioni alimentari e culture gastronomiche ha prodotto valore negli ambiti più disparati, dall'agricoltura del tipico e dell'eccellente, al turismo nella sua declinazione rurale.

Il territorio di Chioggia si candida, accanto ad altri nella regione, a Porta Food del Veneto con una originale combinazione di prodotti della pesca e della coltivazione degli orti.

Il comparto ittico, che ha le sue radici nella forza della flotta peschereccia, consiste in una vera filiera verticalmente integrata, con aspetti innovativi nel trattamento e nella lavorazione del pescato in grado di raggiungere fasce di consumo finora marginalmente interessate a questi alimenti.

Un secondo intervento di tutela e rilancio dell'azione promozionale riguarda il tradizionale "radichio di Chioggia".

Pesce e verdura sono componenti nobili ed essenziali della dieta mediterranea della quale non sembra arrestarsi la attrattività culturale e penetrazione commerciale nei più ricchi mercati europei e americani.

La realizzazione di una offerta credibile nel comparto agro ittico, peraltro, richiede un contesto am-

bientale coerente; di qui il sostegno alle iniziative di recupero ambientale e naturalistico relativo al riordinamento e alla attrezzatura di percorsi nel Bosco Nordio, alla realizzazione del Parco degli Orti, alla valorizzazione naturalistica, e non solo balneare, di un ambiente litoraneo di sabbia profondo tra i 200 e i 400 metri, rimasto ormai unico in Adriatico.

Il turismo

Le analisi sulla progressiva perdita di quota del turismo italiano forniscono una traccia importante anche per la riqualificazione del turismo a Chioggia, dove si intende innovare in tutti le aree nelle quali si articola l'offerta turistica realizzabile dalla Città. Le iniziative vanno in direzione dei diversi comparti del turismo naturalistico, congressuale, balneare, culturale.

Turismo significa anche apertura, da sottolineare simbolicamente fin dall'ingresso nel centro storico dalla terraferma sostituendo l'insufficiente ponte attuale con uno che, come Ponte Vecchio o il ponte di Rialto, non si limiti a connettere due sponde opposte, ma diventi esso stesso luogo di relazionalità e di scambio, un luogo da frequentare, non solo un mezzo per passare prima possibile da una parte all'altra.

Il centro storico di Chioggia è, per superficie, il sesto del Veneto: un grande potenziale che ora, dopo aver ormai consumato lo stacco della modernità, si può offrire alla rappresentazione di una cultura, di un modo di vivere, di una storia.

Tutto questo non richiede solo conservazione fisica, ma attiva elaborazione della tradizione che conservi il sistema urbano nel suo insieme, non poche reliquie esemplari. Il passato e la tradizione vanno "reinventati" per tradurre la propria specificità in una proposta di significati accessibili al contemporaneo. Anche il turismo balneare attende un rilancio all'altezza delle fondate attese della Città. Uno strumento della rivitalizzazione sarà lo sviluppo verticale degli edifici posti sul fronte d'acqua di Sottomarina, una innovazione di sistema da affidare a progettisti di livello internazionale perché diventi il segno distintivo della nuova Chioggia in un'area, quella del turismo, che presenta ormai forti contiguità con la cultura.

Un'ulteriore area di business, strettamente connessa all'evoluzione prospettata, riguarda la realizzazione di una piattaforma di servizi per la gestione di eventi congressuali, consapevoli dell'esistenza di una imprenditoria locale che ha già dimostrato di saper integrare soluzioni strutturali di pregio con processi di sviluppo delle competenze in questa fondamentale area di servizi.

Progetto “VI.VER”

L'area interessata dal progetto Vi.Ver. è il sistema insediativo che insiste lungo la S.R. 11, da Vicenza a San Bonifacio, realtà su cui confluiscono le aree delle valli del Chiampo e dell'Agno, dell'alto e del basso Vicentino.

L'obiettivo del progetto è migliorare la connessione tra Vicenza e Verona e, nel contempo, garantire a quest'area la finzione di “porta ovest” di accesso sia al sistema metropolitano dell'area centrale del Veneto sia della città estesa che sarà servita dalla Superstrada Pedemontana.

L'acronimo Vi.Ver. cela anche un altro concetto, legato all'ulteriore obiettivo cui mira il progetto, ovvero il miglioramento della qualità del vivere, appunto, delle popolazioni locali.

Al centro del progetto vi è la riqualificazione urbana e paesaggistica della S.R. 11, una volta liberata dal traffico di attraversamento.

La direttrice della S.R. 11 potrà assumere allora un carattere urbano, con la configurazione di spazi capaci di creare nuove identità in cui possano trovare applicazione le politiche dei servizi sociali, sanitari, culturali e di sicurezza urbana, in risposta ad esigenze della popolazione.

Si potranno coordinare progetti di investimento volti a creare un sistema continuo e coordinato di spazi e servizi pubblici, interconnessi tra loro, organizzati anche a partire dalla trasformazione delle aree attualmente dismesse o sotto utilizzate.

Il progetto prevede il potenziamento delle relazioni interne all'area (trasporto pubblico, connessioni ciclabili) e delle sue connessioni con l'esterno e in particolare l'accessibilità verso le valli del Chiampo e dell'Agno e il superamento, ove necessario, della barriera infrastrutturale costituita dal Corridoio V.

Criticità del sistema

- spinta all'uso edilizio intensivo del territorio in assenza di una visione strategica di scala intercomunale condivisa;
- interferenza tra usi diversi la cui coesistenza pone problemi (infrastrutture, manufatti commerciali e produttivi, residenza, spazio aperto);
- processi di sostituzione di funzioni e trasformazione negli usi di manufatti (soprattutto da industriale a direzionale e commerciale) non iscritti entro un quadro strategico e condiviso;
- scarsa qualità degli spazi pubblici in genere;
- valore residuale dello spazio aperto intercluso tra

le diverse infrastrutture e tra queste e le piastre industriali e commerciali;

- scale territoriali e tempi d'uso di questo territorio diversificati nell'arco della giornata, i cui nodi infrastrutturali diventano i luoghi di condensazione e concentrazione di insediamenti commerciali, produttivi e per il loisir;
- “popolazioni” diverse che usano e frequentano questo territorio con temporalità, finalità e mezzi diversi a cui non corrisponde una offerta adeguata di servizi;
- forme di congestione da traffico e problemi sulla viabilità esistente, gravata da carichi veicolari di mezzi sia leggeri che pesanti, da frequenti intersezioni con la viabilità trasversale, ma anche legate alla mancata razionalizzazione e discretizzazione degli accessi carrabili delle attività presenti a nastro lungo gli assi stradali esistenti.

Obiettivi ed azioni

Il primo obiettivo da sviluppare consiste nella rigerarchizzazione del sistema viario.

La S.R. 11 dovrà essere liberata dalla morsa del traffico di trasferimento, indirizzandolo sulla infrastrutture previste: Superstrada Pedemontana Veneta, Sistema delle Tangenziali Venete, Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale.

La strategia, inoltre dovrà prevedere lo sviluppo di una “città lineare” da costruire a partire dalla situazione attuale, capace di coniugare le potenti spinte alla trasformazione insediativa produttiva e commerciale con le esigenze della qualità della vita, sfruttando le straordinarie potenzialità della zona.

L'asse principale dovrà assumere il carattere urbano cui aspira, attraverso l'individuazione degli spazi della città pubblica ed il rinnovamento dei suoi materiali urbani.

Indirizzi strategici

- Gerarchizzare la rete di relazioni dell'ambito rispetto ai nuovi progetti infrastrutturali (AVAC, sistema delle tangenziali VeronaPadova, potenziamento della S.P. Altavilla); la S.R. 11 ha vocazione di asse di distribuzione di funzioni, servizi e spazi urbani di qualità, il sistema delle tangenziali ha funzione connettiva di medio e lungo raggio;
- individuare un sistema unitario e continuo di spazi pubblici lungo l'asse della S.R. 11 che riconnetta piazze e aree esistenti e le riqualifichi;

- individuare e progettare fronti urbani compatti ed aperti di valenza urbana e isolati complessi, caratterizzati da un mix equilibrato di funzioni; oltre alla riqualificazione degli spazi produttivi commerciali e direzionali, garantire anche una quota significativa di residenza e di servizi alla persona;
- individuare, a sostegno dello sviluppo e della riqualificazione prevista, un sistema di trasporto pubblico urbano lungo l'asse della S.R. 11 che connetta

il centro storico di Vicenza con la nuova stazione SFMR di Montecchio Maggiore con frequenza adeguata (corse ogni 7-10 min.) e fermate in numero sufficiente (ogni 300 m);

- strutturare la nuova stazione di Montecchio Maggiore come centro di interscambio modale passeggeri: connessa alla rete viaria, alla SFMR, alla rete ciclo pedonale e al trasporto pubblico locale.

Rovigo e il suo futuro

Premessa

L'amministrazione comunale ha voluto raccogliere l'invito, promosso dalla Regione Veneto, con l'iniziativa "Progetto Città", finalizzata a inserire nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) la città capoluogo di provincia e non solo che vogliono fare emergere le loro peculiari identità e a mettere in campo progetti correlati con il ruolo e le potenzialità di sviluppo.

L'accettazione dell'invito si è tramutata in accettazione di una sfida. Nel nostro caso è quella di mettere in atto l'idea di riqualificazione e trasformazione di una vasta area a Nord della città. Questa idea nel corso della sua materializzazione deve rispettare alcuni principi fondamentali:

- il rispetto dell'ambiente attraverso l'applicazione per tutti gli interventi previsti di codici ecosostenibili;
- la ricerca della qualità sia nella concezione, sia nella domanda che nel suo sviluppo tecnico e nella sua realizzazione e quindi nel suo linguaggio architettonico;
- la ricerca del benessere dei suoi fruitori;
- la ricerca della fattibilità.

Fissati questi principi che rientrano nell'etica progettuale, è fondamentale ricercarne la sua condivisione. La partecipazione dei cittadini ad una visione di città, non solo di ampia prospettiva ma sicuramente complessa, è indispensabile. Il progetto è occasione per nuovi scenari di opportunità di crescita lavorativa e culturale, personale e collettiva.

L'obiettivo di questo progetto è quello di realizzare:

Il polo fieristico-universitario-tecnologico-scientifico, concentrando in una cittadella scientifica, servizi, ricerca e sviluppo nanotecnologie (cittadella scientifica)

L'area e i suoi luoghi

Il territorio interessato si estende su circa 192 ettari ed è composto da tre comparti:

Comparto 1-comprende:

- il Centro- Servizi, l'Università, il centro commerciale e la restante area produttiva, (sup.18,83 ha circa);
- centro rurale Porta Adige, area agricola (sup.15,86 ha circa).

Comparto 2-comprende:

- un'ampia area produttiva mista, artigianale, commerciale, industriale che si attesta tra via Chiarugi e la ferrovia. (sup.22,58 ha circa).

Comparto 3-comprende:

- l'Ex Ospedale psichiatrico e un'ampia area agricola adiacente (sup.63,31 ha circa)
- L'Istituto Sperimentale di Bieticoltura. (sup.71,51 ha circa)

Il progetto si articola in più testi e occasioni di progetto:

1- La campagna laboratorio

La presenza di questa grande area agricola, che si estende per quasi 72 ettari, di proprietà dell'Istituto Sperimentale di Bieticoltura, diventa occasione rara per uno straordinario spazio aperto, così esteso, da consentire allo sguardo di arrivare senza ostacoli alla linea dell'orizzonte. La regolare geometria dei campi, sui quali vengono seminate colture sperimentali, crea quel tipico paesaggio rurale che caratterizza la campagna polesana;

2- Carrare: la corte ritrovata

Il nome apparteneva al grande "fondo", in località Cantonazzo, di proprietà nobiliare. Il riuso di questo patrimonio edilizio rurale, importante per la sua valenza storico-architettonica diventa anche occa-

sione di riqualificazione ambientale: da troppo tempo la corte si trova in stato di abbandono e totale degrado.

3- Oltre il muro: la città senza recinto

Camminare all'interno dell'area che ospita l'ex ospedale psichiatrico fa percepire un senso di isolamento e separazione, di lontananza dalla città, dai suoi rumori e colori, dalle sue strade e piazze, case e persone, dalle attività quotidiane. Lo spazio e il silenzio, sono le due "presenze percettive" forti che accompagnano chi entra in questo luogo di particolare suggestione. Il muro di cinta impediva alle persone ospitate di uscire e metteva al riparo "la città dei sani dalla città dei folli", un luogo che non si voleva riconoscere, relegato ai solo addetti ai lavori. Inaugurato nel 1929 da Re Vittorio Emanuele III fu chiuso definitivamente nel 1997. Il luogo mantiene un fascino d'altri tempi: lunghi viali alberati, piante e verde che occupano tutto lo spazio libero, gli edifici, nonostante la loro austerità, si armonizzano nell'ambiente naturale.

Questo grande spazio chiuso dovrà aprirsi alla contaminazione della città.

4- Il parco dei ricordi negati

L'intero complesso dell'ex ospedale psichiatrico è sottoposto a vincolo monumentale (Decreto Urbani).

Il verde che circonda i suoi padiglioni diventa importante elemento naturale di connessione per l'intera struttura, ulteriormente potenziato con la previsione di una ampia zona- parco posta sul fronte principale dell'area.

5- Vivere "en plein air"

L'area agricola che parte dall'insediamento ospedaliero e dal suo parco urbano, fino a via Grandi, vede la presenza lungo il lato est di una corte rurale, i cui fabbricati verranno recuperati secondo la normativa oggi in vigore, che consente, mantenendo integra la tipologia e nel rispetto dei materiali tradizionalmente utilizzati in questi casi, di riacquisire, ai fini abitativi, un patrimonio edilizio rurale abbandonato e inutilizzato.

Il progetto potrebbe promuovere una sperimentazione di edificazione rurale con tipologia a corte o con altre forme di aggregazione, presenti nel nostro territorio agricolo, che si presti ad un concetto dell'abitare-ecosostenibile e ben armonizzato con l'ambiente circostante.

Anche le attività legate al tempo libero, ludiche o sportive, potranno trovare una corretta collocazione

all'interno del verde di connessione come del parco urbano.

6- L'officina per la città

Si tratta di un'area di circa 23 ettari compresa tra la ferrovia e via Chiarugi.

Lungo questa strada si attestano molte attività di tipo artigianale e commerciale che la rendono molto frequentata e vivace, anche in questo caso però, come per via Porta Adige, la cortina stradale si presenta di scarsa qualità sia edilizia che ambientale. L'insediamento abitativo è caratterizzato da una tipologia prevalentemente estensiva, case unifamiliari a due piani e case a schiera. All'interno dell'area ci si trova di fronte ad una serie di fabbricati produttivi dimessi che occupano una importante superficie lungo parte del tratto confinante con la ferrovia. Va promosso il recupero di aree che hanno esaurito il loro ciclo economico con le modalità d'intervento più innovative messe a disposizione dalla legge regionale n°11 del 2004, in accordo con i proprietari, si potrà predisporre un progetto per tutte quelle attività di tipo industriale, tuttora presenti e vitali a ridosso dell'area dimessa, al fine di garantirne continuità economica e produttiva e promuovere il processo di trasformazione urbana dell'intera area.

7- La città vetrina

Con la realizzazione del progetto URBAN_LABOR il CENSER non solo potrà migliorare i servizi che oggi offre alla città ma si potrebbero verificare anche nuove opportunità di funzioni.

8- Universo tascabile: la città molecola

In questi giorni si è dato avvio, presso il laboratorio di Tecnologie e di Sistemi di lavorazione ad un programma d'incremento della ricerca scientifica che porterà in tempi brevi alle seguenti ricadute nel territorio:

- un significativo rafforzamento della presenza dell'Università di Padova nella sede di Rovigo con lo svolgimento di attività scientifica di elevato valore e di respiro internazionale;
- La realizzazione di un nucleo di comunità scientifica locale che, grazie al Laboratorio e alla sinergia con le altre iniziative di valenza scientifica, potrà diventare punto di riferimento e di stimolo verso la ricerca nei confronti dei giovani della Provincia;
- L'opportunità di una più forte integrazione tra il sistema pubblico locale preposto alla formazione tecnica ed il mondo delle imprese, grazie all'avvio di una cooperazione concreta tra Imprese-laboratorio-Scuola;

- La possibilità di trattenere nel territorio o di richiamare giovani talenti.

Ricadute sul piano economico- industriale :

- L'offerta concreta alle imprese del territorio di un servizio di ricerca e di formazione integrato e completo grazie all'operatività del Laboratorio nella rete di laboratori regionali, nazionali ed internazionali;

- L'offerta nel territorio di Rovigo di un servizio di ricerca e di formazione che le imprese del veneto e delle regioni limitrofe;

- La realizzazione di esempi concreti e funzionanti nel territorio di cooperazione Impresa-Università in attività economiche ed industriali ad alta intensità di conoscenza;

- L'occasione per le imprese locali di operare in un quadro internazionale di collaborazione di ricerca e partenariato, con il vantaggio di essere assistite dal Laboratorio;

- Una maggiore sensibilità e attenzione delle imprese locali ai temi dell'innovazione e della ricerca e, pertanto, l'avvio del processo di trasformazione del manifatturiero basato sulla conoscenza;

- La realizzazione di nuove imprese nel territorio, seguito sia dell'industrializzazione dei risultati della ricerca prodotti dal Laboratorio (spin-off), sia dell'incentivo derivante dal trovare nel territorio personale altamente qualificato e la partnership di ricerca.

In questo ambito è indispensabile cogliere l'opportunità che l'incremento dell'insediamento del Laboratorio TE.SI, presso il CENSER, può far scaturire in termini di crescita scientifica, culturale e di opportunità imprenditoriali, in un quadro di sfruttamento delle occasioni derivanti dalla eccellenza della ricerca.

Il progetto TE.SI infatti oltre a riscuotere notevole interesse negli ambienti universitari europei sta diventando oggetto di consistenti investimenti economici da parte di soggetti istituzionali (Università e fondazione CARIPARO) e del Consorzio del Distretto Multipolare Veneto di Gomma e Materie Plastiche e potrà trascinare nella sua crescita anche quella parte di Polesine non rassegnato a subire scelte operate fuori dal suo contesto.

9- La fabbrica del pensiero

L'Università , luogo deputato al sapere, oggi è ospitata in un unico fabbricato, isolato, all'interno dell'area CENSER.

Il progetto dovrà ricreare un sistema urbano che metta in relazione le diverse zone, Università, Censer e Nuovo Centro Servizi. Piste ciclabili, verde attrezzato, alberature, piazzette per la sosta e l'incontro, possono essere elemento connettivo utile allo

scopo e dar capo alla cittadella scientifica.

Un tale traguardo richiede una formalizzazione istituzionale che ne sancisca la condivisione operativa.

10- In bicicletta fino al fiume:l'erbario

Dalla stazione ferroviaria , si diparte un percorso ciclopedonale, in fase avanzata di realizzazione che porta alla zona del CENSER e dell'Università.

Questo progetto verrà completato per consentire di arrivare in bicicletta fino al fiume Adige.

Il tracciato di questa infrastruttura corre lungo la linea ferroviaria, interessando tutto il confine dell'area ad est della ferrovia stessa oggetto di URBAN_LABORA. L'erbario indicato nel titolo è solo un pretesto per stimolare un uso alternativo del verde che lungo questi itinerari può risultare un'occasione di informazione (erbario) o di esperienza (orti).

11- La città che sale

L'ampia area libera a ridosso del centro rurale Porta Adige potrà ospitare il nuovo centro dei servizi caratterizzato da edifici di architettura contemporanea che costituiranno il nuovo skyline e spazio urbano all'ingresso della città. Si dovrà cercare di inserire anche tutte quelle attività di supporto che garantiscano un elevato livello di vivibilità dell'intero comparto, considerata la vicinanza del CENSER e dell'università.

12- La porta Nord: Benvenuti

Viale Porta Adige, dal ponte in località Boara Polesine fino alla grande rotatoria sul canale Ceresolo costituisce l'arteria dell'ingresso Nord di Rovigo. Questo tratto di strada è caratterizzato da una edilizia sparsa e di tipo misto, residenziale-artigianale. Il progetto dovrà intervenire sul paesaggio urbano per segnare l'ingresso alla città.

13- La "covered walk"

In un'area così estesa non può mancare una rete di percorsi ciclopedonali che consentano di spostarsi rapidamente da una zona all'altra secondo itinerari protetti e negati all'utenza automobilistica , in contrappunto, sarà possibile fermarsi per usufruire del verde di connessione, del parco urbano, dell'erbario, degli spazi di aggregazione e di divertimento che si troveranno lungo il tracciato.

Parte di questo percorso può essere protetto con opportune coperture per il riparo dalla pioggia o dal sole e diventerà la covered-walk dell'intero sistema ciclopedonale dell'area URBAN_LABORA.

Treviso e la rete di città

Il tema si riferisce simbolicamente a 30 città venete, caratterizzate da modelli insediativi che nel tempo si sono distinti per la concertazione di servizi di varia natura, rivolti alla persona e all'impresa.

Polarità strettamente connesse da una maglia di infrastrutture viarie e ferroviarie capaci, se adeguatamente potenziate, di innescare processi di rilocalizzazione gerarchica dei servizi, con l'obiettivo di qualificare l'area centrale veneta.

Per poterlo conseguire si deve iniziare dal riordino e dalla riorganizzazione del territorio tra queste città, in modo da creare le basi per permettere alla nebulosa di divenire realmente rete di città.

Le azioni individuate, coordinate in particolare tra le provincie di Vicenza, e Treviso e la Regione Veneto, prevedono:

- un sistema di interconnessione della mobilità all'interno dell'area al fine di renderla adeguatamente coesa;
- la valorizzazione delle città presenti sul territorio;
- la realizzazione di una serie di servizi, anche rari, che possano sostanziare quella parte di territorio come metropolitano;
- la riorganizzazione dell'urbanizzato, ed in particolare del sistema produttivo;
- l'inserimento di ambienti naturalistici e la valorizzazione dei collegamenti di questi ultimi con la parte montana delle due provincie e con gli ambiti naturalistici della pianura;
- la valorizzazione dei luoghi ai fini turistici.

All'interno della città estesa, sia in territorio vicentino, sia in quello trevigiano, sono presenti città di particolare importanza: Treviso, Mogliano, Castelfranco, Montebelluna, Conegliano, Vittorio Veneto, Oderzo, Motta di Livenza.

Gli interventi infrastrutturali relativi alla interconnessione della rete all'interno della città estesa, in provincia di Treviso, consistono in:

- Autostrada Pedemontana e della viabilità complementare a quest'ultima;
- Un nuovo ponte sul Piave all'altezza di Vidor e ricalibra tura della SP-34 con collegamento a Conegliano;
- riorganizzazione della rete stradale minore;
- circonvallazioni alle città maggiori;
- metropolitana di superficie con interventi specifici per, e tra, le varie città;
- connessione ferro gomma locali che dovranno essere definiti da piani specifici;

- viabilità slow;
- Le piste ciclabili;
- I percorsi pedonali del tempo libero.

Le città all'interno dell'area estesa costituiscono i nodi della rete e sono i luoghi in cui sono posizioni i servizi.

Un elemento importante deve essere considerato il SMFR che, viene ad assumere una rilevanza particolare. La connessione Treviso-Vicenza è l'asse del sistema nord metropolitano centrale veneto. A questo devono congiungersi una serie di rami, ed il piano al riguardo ritiene necessaria l'attivazione di tratti locali di metropolitana che, con interventi ridotti, risultino a servizio dei nuclei principali e del territorio circostante quali:

- Montebelluna-Pederobba;
- Conegliano-Vittorio Veneto.
- Da attivare mediante l'utilizzo di un sistema di metropolitana leggera, collegante i due capoluoghi e nuove stazioni in prossimità delle aree industriali.
- Per le linee Veneto:
- Castelfranco-Bassano;
- Oderzo-Motta di Livenza.

Già previste dal SFMR, si propone un'attivazione anticipata. Tutte queste linee dovranno necessariamente essere legate alla mobilità su gomma e ai parcheggi scambiatori.

Nell'ambito dei servizi dovranno essere presi in esame:

- il sistema scolastico;
- sistema sanitario;
- la distribuzione commerciale;
- la riorganizzazione del sistema produttivo;
- l'inserimento di ambiti naturalistici e la valorizzazione dei collegamenti con la parte montana e con gli ambiti naturalistici della pianura.

Per tutti i maggiori centri si dovranno migliorare:

- le circonvallazioni;
- il commercio nei Centro Storico così come quello di vicinato;
- le indicazioni di tutela all'interno dei Centro Storico.

Il ruolo metropolitano della Grande Treviso

Un ambito definito come la Grande Treviso è costituito dal comune Capoluogo e dai comuni contermini che contribuiscono alle sue funzioni di tipo metropolitano.

Per esso si propongono due sistemi operativi con ritmi differenti: la Treviso "fast" e la Treviso "slow".

Per lo sviluppo "fast" sono identificabili:

- riorganizzazione delle aree produttive che vede fondamentalmente nel territorio afferente il comune di Treviso, la loro conversione alla destinazione terziaria;
- la circonvallazione di Treviso;
- la realizzazione del centro intermodale di Treviso Servizi;
- la realizzazione del tratto di metropolitana Aeroporto-Ospedale Cà Foncello, con realizzazione di due parcheggi scambiatori uno a nord ed uno ad est della città, quest'ultimo all'interno della Treviso Servizi, nonché le nuove stazioni SFMR;
- il polo convegni storico e universitario, di livello metropolitano, di Villa Franchetti.

Gli aspetti "slow" sono sostanziati dalle seguenti azioni:

- la congestione del parco urbano della Storga;
- la tutela e valorizzazione delle aree di risorgiva nella parte nord-est della città;
- la costituzione dell'asse verde della Treviso-Ostiglia, che trova in Treviso il suo punto di arrivo e la partenza;
- la connessione verso Venezia;
- percorso pedonale Treviso-Montello lungo il torrente Giavera;
- il percorso delle Ville Venete lungo il Terraglio "slow".

Questo insieme di azioni determina una realtà particolare costituita da una città dinamica, tecnologica, ben collegata ai flussi fondamentali della mobilità sia stradale che ferroviaria, che permette attività di lavoro in linea con temi (fast). Nel contempo vengono proposte tutta una serie di ulteriori azioni che migliorano la qualità della vita degli ambienti.

I due sistemi determinano un connubio individuabile, garantendo opportunità alle attività economiche e contemporaneamente fornendo spazi ambientalmente idonei ai momenti di relax.

La rete dei Centri Maggiori

Per ogni singola città, appartenente alla galassia denominata "Treviso-Vicenza", vengono indicati una serie di elementi che possono valorizzarne ed esaltarne le potenzialità.

Castelfranco Veneto

Per l'SFMR che ha in Castelfranco il nodo più complesso nel raccordo di tre linee ferroviarie, si dovranno prevedere adeguati parcheggi e servizi col-

laterali. E' sede di un'importante area industriale ed è servita anche da un centro logistico con capacità di trasporto sia su strada sia su ferro. E' un centro importante sia per gli aspetti naturalistici che turistici. E' una delle prestigiose città murate medievali integra e suggestiva entro e fuori la cinta.

Montebelluna

Montebelluna e il suo hinterland si distinguono nel panorama provinciale principalmente per la presenza del distretto industriale calzaturiero dello sport-system, che produce percentuali elevate della produzione non solo nazionale, della calzatura sportiva.

La proposta punta ad agevolare l'accesso alla città, in particolare mediante l'utilizzo dell'SMFR per il quale il piano propone oltre al già previsto tratto TV-Montebelluna la realizzazione di un percorso pedonale Montebelluna- Pederobba; in questo tratto dovrebbero essere riqualificate varie stazioni presenti lungo il tragitto con la realizzazione di parcheggi scambiatori. Importanti, inoltre, le risorse turistiche e quelle paesaggistiche ambientali.

Conegliano e Vittorio Veneto

Conegliano è un centro con attività imprenditoriali fiorenti, sia nel settore primario sia secondario, sia terziario.

Ha servizi rari particolari specializzazioni in campo ospedaliero, facoltà di Agraria, nella zona stanno sorgendo un centro per lo sviluppo tecnologico legato alle attività presenti sul territorio.

Vittorio Veneto, oltre ad attività primarie, sta sviluppando una sua identità legata alla cultura ad aspetti turistici. La breve distanza tra questi due centri li rende complementari e si può per ciò proporre una serie di azioni che puntino a creare un unico grande ambito territoriale, in cui sono presenti due nuclei storici, con le loro identità, che però dialogano in modo molto stretto per una crescita complessiva del territorio.

Le azioni sono rivolte ad un incremento dei collegamenti, in particolare ferroviario, con percorsi preferenziali tra le due città, che mettano in comunicazione tra loro i due centri e tutte le aree intermedie, quasi a formare un'unica città.

Entrambi i nuclei saranno dotati di circonvallazioni, le aree industriali ampliabili saranno munite di adeguati servizi e saranno collegate alla rete infrastrutturale senza passare per i centri abitati.

Viene incentivata la crescita turistica di Vittorio Veneto, mediante:

- sostegno ad eventi culturali;

- sostegno ad azioni turistiche collegate con la montagna (vedi percorsi turistici e azioni collegate con la montagna).

Oderzo-Motta

L'opitergino mottense dovrà essere servito con metropolitana collegata direttamente con Treviso e con una tratta dedicata al collegamento, con sistema a pendolo, diretto tra i due centri.

Questa area risulta particolarmente qualificata sia

nelle attività primarie, secondarie e terziarie.

In agricoltura risaltano i vini, nell'industria sono evidenti le eccellenze nella costruzione di mobili e nella produzione di materie plastiche.

Nelle attività terziarie sono presenti servizi di livello particolare che vengono utilizzati anche a livello provinciale (centro ospedaliero di riabilitazione). Le proposte legate al turismo sono rivolte ad aspetti culturali (archeologia) ed enogastronomici.

Vicenza e il vicentino

Premessa

Il Documento Preliminare fa seguire l'affermazione per cui il PTRC pone tra i propri obiettivi fondamentali quello di supportare, attraverso politiche integrate, una strategia di rafforzamento dell'armatura regionale che ponga al centro il sistema delle città. Tra gli orientamenti che Vicenza intende seguire, in coerenza con la strategia regionale, sono rilevanti quelle che la collocano contestualmente nella dimensione internazionale e in quella territoriale. Il "ruolo metropolitano" di Vicenza, fa leva sulla specializzazione vicentina nell'ambito regionale, mettendo a frutto funzioni economiche, sociali, ambientali e culturali di indiscutibile eccellenza e puntando ad una ancor più efficiente e strutturata integrazione del Capoluogo e del territorio provinciale nei grandi assi dell'infrastrutturazione regionale.

La dimensione internazionale fa riferimento ad un mix di fattori che riguardano i must produttivi (i grandi marchi vicentini costituiscono oggi un prezioso patrimonio sociale) e l'eccellenza culturale e ambientale ancor oggi basate sul "modello di Vicenza". In questo quadro la struttura industriale ha le potenzialità per sostenere un processo di ulteriore crescita delle manifatture di alta qualità e, nel contempo, di sviluppare ed accogliere attività e funzioni innovative e di nicchia. La Città e i sistemi di città, soprattutto pedemontani, hanno le potenzialità per un forte rilancio dei tessuti storici e di ricostruzione, in forme contemporanee, degli spazi liberati dalle attività dismesse.

La seconda dimensione, quella territoriale, si appoggia sulle medesime risorse ed inoltre gioca la carta di una dimensione e di una forma urbana competitiva con quella degli altri centri e non gra-

vata da squilibri sociali e infrastrutturali che sono presenti, in diversa misura, negli altri grandi capoluoghi veneti.

Nello scenario regionale Vicenza riconosce le proprie peculiarità economiche e culturali e la collocazione territoriale come fattori fondamentali per contribuire ad un posizionamento di successo del Veneto, alla scala nazionale, europea e internazionale.

Per ottenere questo risultato è necessario che le azioni di innovazione, di riqualificazione e di sviluppo siano condivise e sostenute localmente, dal territorio e nella programmazione e pianificazione regionale.

In questa fase che vede la Regione, la Provincia e la Città di Vicenza impegnate nella formazione dei propri strumenti di pianificazione, è necessario individuare alcuni Progetti Strategici prioritari e condivisi. Sotto questo profilo si deve:

- implementare le infrastrutture necessarie a garantire adeguata accessibilità e mobilità a ogni spazio territoriale provinciale;
- mantenere e incrementare la sua qualità di sistema diversificato e flessibile;
- rafforzare le relazioni fra sistema vicentino e il sistema economico territoriale;
- dare struttura, visibilità e percezione di organicità alla nuova proposta di riqualificazione turistico-culturale delle Città.

Vicenza e il suo territorio nel contesto regionale

Il profilo di Vicenza attuale e le sue prospettive nel contesto regionale derivano dalla descrizione – interpretazione delle dinamiche del suo sistema urbano.

Riprendiamo un passaggio dal "Documento Preli-

minare” al PTCP (2005) in cui si descrive la conurbazione vicentina: “Gli indicatori sono molto chiari rispetto alla metropolizzazione di questo sottosistema: in ambito economico crescono le attività del commercio, del turismo e dei servizi e scende in complesso l’industria manifatturiera. E’ l’unico sottosistema provinciale in cui l’occupazione terziaria “sfonda” il muro del 50% e più alta è la componente di lavoro autonomo, del lavoro femminile”.

Cresce la popolazione, crescono le abitazioni, qui si concentra un terzo degli immigrati regolari censiti in ambito provinciale. Dal punto di vista socio-culturale è un’area di alta scolarizzazione, con un livello di consumi generali e di servizi sanitari decisamente oltre la media provinciale” (p. IX).

Vicenza si configura ora per una singolare e diversa dinamica dell’attrazione abitativa e quella occupazionale o per studio. Le componenti della popolazione insediata e quella pendolare nello schema policentrico tradizionale erano abbastanza equilibrate; la situazione odierna invece è che la città dei lavori ha sopravanzato quella del vivere, con uno spostamento residenziale nel territorio esterno di molte nuove famiglie. Dal punto di vista abitativo, invece, la città ha attratto una componente molto elevata di popolazione immigrata, con conseguente crescente peso nelle funzioni di welfare.

Questa polarizzazione economica e lavorativa, accompagnata dal decentramento residenziale, è alla base del forte congestionamento del sistema di radiali viarie che collegano i Comuni di cintura e quelli di media distanza con il capoluogo. Il territorio è cresciuto secondo le logiche più classiche della città diffusa (sprawl), vanificando qualunque intenzione pianificatoria – debole peraltro – che puntasse a significativi processi di densificazione. Le “città infinite” hanno contribuito a consumare enormi risorse di suolo, a frammentare il paesaggio rurale e a costituire un informe insediativo che ha compromesso la funzionalità di molte arterie stradali esistenti, oltre a creare gravi impacci alla costruzione delle grandi infrastrutture comprese nella programmazione regionale e comunitaria quali la “Pedemontana”.

La provincia più fortemente aperta e internazionalizzata del Nordest si trova, dunque, a scontare una forte tensione tra la disseminazione insediativa e il bisogno di una solida e organizzata infrastrutturazione, che sia anche elemento di riordino territoriale e di servizio a un’economia così forte e diversificata. Vicenza avverte forse per la prima volta l’urgenza di concepirsi a pieno titolo città capoluogo per diventare un propulsore e non un elemento passivo e appartato. Se perdurasse un atteggiamento di

inerziale deregulation sarebbe difficile contrastare un processo di marginalizzazione della città rispetto alla costituzione di una metropoli a due fuochi, centrati su Verona con il Corridoio del Brennero e l’interfaccia lombardo e dalla vasta conurbazione di prossimità tra Padova – Mestre e Treviso.

Spetta a Vicenza l’attribuzione del rango metropolitano e la appartenenza al sistema metropolitano della pianura centrale veneta. Va qui ricordato, a pieno titolo, che il PTRC vigente motivatamente e correttamente, colloca in esso Vicenza, e che la sua prima formulazione è datata al 1985.

Il profilo della città e del suo ampio intorno concerne:

- a) la qualità delle forme e del patrimonio urbano in un paesaggio di assoluta eccellenza;
- b) la vocazione a generare servizi ad alto valore aggiunto, investimenti, risorse umane di alta professionalità, determinanti la vitalità delle istituzioni e delle imprese centrate sull’economia della conoscenza, anche applicata a solide tradizioni manifatturiere;
- c) la varietà dell’infrastrutturazione e la dotazione di un sistema logistico ad alta accessibilità e intermodalità sia per le persone che per le merci e le informazioni;
- d) la presenza di centri di alta formazione e servizi sanitari di eccellenza;
- e) la qualità ambientale, sociale, turistica e culturale dei luoghi.

In un complesso sistema metropolitano regionale quale è quello relativo alla presenza centrale, non si pongono problemi di gerarchia, ma soltanto di contributo alla rete di eccellenze, di specializzazione dei nodi, di offerta di opportunità, di ragionata allocazione di risorse.

La vicenda della TAV va letta in modo critico, in tal senso, e va detto che l’adesione al programma ferroviario di derivazione comunitaria impostata con criteri internazionali (i Corridoi) non debbono consegnare i territori a una logica di spazi di attraversamento, prescindendo dalla loro densità e da una logica di infrastrutturazione di servizi “al” territorio. Sarà necessario trovare, nel disegno complessivo di efficienza dei collegamenti interregionali, ma anche delle logiche di massima coesione metropolitana, le integrazioni dalle politiche dei trasporti capaci di produrre, contemporaneamente tutti gli obiettivi e la opportunità di questa straordinaria Regione.

La sfida della città metropolitana veneta

La città di Vicenza e il suo territorio vanno intesi come organicamente integrate nella metropoli centrale Veneta. E, inoltre, pienamente coerente con

questa impostazione il “Progetto Vi. Ver.” predisposto dalle Province di Vicenza e Verona, mirante a rafforzare l'integrazione non solo del corridoio che collega i due capoluoghi, ma di concepire il corridoio V° come articolato, ma in buona sostanza capace di inanellare tutte le potenzialità del nord-est e di integrare sapientemente le occasioni di futuro.

Questo orientamento:

- a) valorizza la specializzazione vicentina nell'ambito regionale, mettendo a servizio dell'intera comunità funzioni economiche, sociali, ambientali e culturali di conclamata eccellenza;
- b) promuove una più organizzata integrazione della città e del territorio nei grandi assi dei flussi infrastrutturali e della mobilità.

Vicenza ha di fronte una sfida di enorme impegno e responsabilità. La possiamo riassumere in tre obiettivi strategici:

- rafforzare il proprio rango metropolitano con autonoma progettazione e connettersi fortemente al Veneto, al Nordest e ai corridoi transeuropei;
- diventare più città in un ambiente qualitativamente più sostenibile;
- densificarsi per contrastare la dispersione insediativa e l'impressionante spreco di risorse ambientali e paesaggistiche non rinnovabili.

Il rafforzamento del proprio rango metropolitano è conseguibile attraverso la crescita qualitativa e dimensionale delle sue funzioni superiori in senso assoluto

1) L'Università a Vicenza, uno dei pochi esempi riusciti di decentramento universitario dalla matrice storica padovana, ha sposato la didattica alla ricerca e ha consolidato specializzazioni che sono perfettamente integrate con il tessuto produttivo del territorio. L'espansione non deve snaturare questa capacità di equilibrare le diverse funzioni, individuando soprattutto nella mecatronica la polarità di eccellenza con valenza internazionale;

2) l'Ospedale ha storicamente una qualità che, per alcune categorie di prestazioni attrae pazienti anche da fuori regione; su queste eccellenze vanno costruiti percorsi di consolidamento con strutture di ricerca specifiche, che non costituiscano assolutamente sovrapposizioni o repliche di ciò che si sta facendo a Padova, Verona e Venezia;

3) le imprese di rango internazionale per le quali Vicenza è la città veneta a più forte proiezione inter-

nazionale; per contro la bassissima reciprocità nella presenza internazionale in città si sta superando in virtù di attività, iniziative, eventi che, rappresentando la comunicazione aziendale al massimo livello di eccellenza delle attività industriali, legittima l'inse-diamento di strutture di ricerca e di eccellenza nei servizi;

4) la Fiera di Vicenza è un brand internazionale particolarmente per le manifestazioni orafe, che fanno da volano ad altre manifestazioni. La chance di eccellenza va coltivata al meglio, attraendo istituzioni economiche che siano complementari alle manifestazioni, coniugando centri per il design, le tecnologie, lo studio delle leghe ma, anche, la modalità di accoglienza dei visitatori e degli operatori favoriti dalla ricucitura urbana del “quartiere fieristico” e della zona industriale al centro Città;

5) il patrimonio architettonico, artistico e paesaggistico dal Palladio al Tiepolo con le sempre più frequenti “puntate” nel contemporaneo; il riconoscimento UNESCO e le recenti iniziative per il 500° del Palladio, hanno confermato quanto sia forte questo potenziale turistico – culturale.

Ma il richiamo va fatto, infine a tante altre funzioni superiori quali: la Biblioteca Bertoliana, la multiutility AIM, ITIS Rossi, il nuovo Teatro Civico, lo spazio culturale previsto nella Basilica Palladiana, il polo Teatro Olimpico, il Nuovo Chiericati, il CUOA, le grandi strutture commerciali.

La dimensione e la complessità funzionale del sistema qui sinteticamente descritto, costituiscono un mix capace di far ulteriormente crescere l'attrattività autonoma di Vicenza e di costituire il nodo centrale di una più ampia rete vicentina e metropolitana.

L'accessibilità e la mobilità

Abbiamo affermato che è strategico, per concepire come unitaria la trama territoriale della città metropolitana veneta che ogni nodo che la costituisce sia accessibile in modo efficace dagli altri. Dopo quindici anni di polemiche sia il tracciato sia le caratteristiche della TAV non sono state definite. Eppure la quadruplicazione dei binari sulla tratta Padova – Mestre ha dato una limpida dimostrazione del ruolo di una mobilità ad alta frequenza di collegamento tra poli urbani : sono aumentate le utenze sia sui treni veloci di tratta medio – lunga sia sul SFMR.

Vicenza deve disporre in tempi brevi della connessione SFMR coerente con il disegno di sviluppo metropolitano regionale. Una mobilità efficiente e

ad alta frequenza, infatti, agevola quella logica di specializzazione complementare dei servizi che rappresenta una delle logiche fondamentali che presiedono alla costruzione della città metropolitana veneta.

La soluzione della mobilità di raggio breve rappresenta un grande passo avanti per approcciare il tema TAV. E' infatti un'azione compensativa che favorisce anche la progettazione della fermata.

In capo alla logistica delle merci, invece, si sta imponendo all'attenzione del mondo produttivo il problema di un nodo collegato alla TAV nel Veneto centrale, baricentrico anche rispetto alle aree produttive dell'Alto Vicentino e dell'intero territorio. Montebello va ripreso in considerazione, ma anche una zona est della provincia, un'area tra Thiene e Schio e lungo l'asse Vicenza – Bassano.

Programmare la piattaforma di densificazione

Vicenza è fortemente interessata dal problema della dispersione insediativa, che ha un triplice effetto negativo: spreco di risorse territoriali, congestione della mobilità e frammentazione paesaggistica.

Per Vicenza va prevista una politica a largo spettro che prevede, anche, una piattaforma di densificazione.

Gli elementi caratterizzanti di questa visione sono:

- la rigorosa definizione dei limiti della città per contrastare la lievitazione spontanea delle cento città infinite della dispersione insediativa;
- la progettazione di quartieri di servizi direzionali pubblici e privati in prossimità dei nodi di comunicazione (stazione FF.SS);
- la previsione di quartieri residenziali di forma compatta e forte contestualizzazione ambientale (sul modello del Villaggio del Sole);
- la previsione di architetture dense, (anche verticali), sulle direttrici delle grandi infrastrutture di collegamento, in ambiti di scarsa qualità della zona industriale Ovest e tra questa e il casello autostradale;
- il blocco a ulteriori insediamenti commerciali della grande distribuzione, conferendo priorità al potenziamento del commercio in area urbana e di centro storico, anche con programmi innovativi.

La qualità ambientale

Tutto ciò va letto anche come strategia di difesa delle risorse idrogeologiche e paesaggistiche di estremo pregio di cui dispone la città con il suo territorio, suscettibili di questo programma di valorizzazione. Si pensi ad un Parco delle Risorgive tra Villaverla e Sandrigo, a cui sta lavorando la costituenda IPA

“Nord Est Vicenza” che rappresenterà il nucleo di eccellenza di un programma di area vasta.

I corsi d'acqua che hanno la loro origine nella “fascia delle risorgive” sono, inoltre, di interesse urbano e potranno consolidarsi come gli assi di penetrazione della campagna in città, attraverso la dotazione di alberature e di piste ciclabili lungo gli argini.

In questo modo il Parco delle Risorgive va pensato come esteso fino al sistema collinare dei Berici. Nel programma deve rientrare sia un'opportunità praticabile, quella di addolcire la frattura della città con Monte Berico attraverso i lavori ferroviari che dovranno interessare il nodo vicentino, mentre porzioni consistenti del parco dovranno trasformarsi in boschi di pianura.

Pertanto la sequenza è: Parco nella zona delle risorgive, porzioni di manto vegetale a nord della città, parchi lungo i fiumi nell'attraversamento urbano e connessione con i Berici in modo da attivare un articolato corridoio ecologico per le biodiversità, che proseguirà lungo il Bacchiglione a sud di Vicenza e fino a Padova e oltre. Si tratta di un grande progetto in linea perfetta con una delle strutture concettuali forti del nuovo PTRC.

Uso del suolo

Il PTRC definisce azioni volte a gestire il processo di urbanizzazione attraverso specifiche misure per gli spazi aperti e per la “matrice agricola” del territorio e del sistema insediativo. Si prevedono misure di salvaguardia dei varchi liberi da edificazione nelle aree aperte periurbane.

Tutelare il paesaggio vicentino, raccontato magistralmente negli scritti di Piovene, ma anche ben difeso da strumenti urbanistici comunali virtuosi ad esso dedicati, oltre che un dovere culturale oggi rappresenta una necessità assoluta.

Nel caso specifico della frammentazione insediativa l'obiettivo del PTRC dovrebbe essere quello di limitare l'artificializzazione e l'impermeabilizzazione dei suoli. Il riordino insediativo e più in generale l'obiettivo di incentivare la residenza e il commercio al dettaglio nelle zone centrali della città, rappresenta per Vicenza una occasione per riprogettare le sue “aree centrali dismesse”. Si pensi, ad esempio, che la delocalizzazione in aree esterne alle mura di diverse funzioni pubbliche renderà disponibili, nel prossimo futuro, edifici che potrebbero essere l'occasione per Vicenza di sperimentazioni innovative per la progettazione di residenze per i giovani.

In definitiva l'assunzione di un programma di densificazione va compiutamente correlato con la progettazione dei grandi spazi vuoti, per la valorizzazione

della sostenibilità ambientale della città edificata.

Ambiente e agricoltura

Il PTRC prevede di potenziare il contributo delle attività agricole alla biodiversità.

Vicenza da un punto di vista dei suoli agricoli è considerata un'area a rischio medio – alto di inquinamento del suolo (in particolare nitrati). La tutela del paesaggio agricolo dovrà essere perseguita attraverso:

- il disinquinamento delle aree a rischio;
- il consolidamento di coltivazioni autoctone a basso impatto;
- la riqualificazione del sistema idrico attraverso azioni che tutelino la risorsa acqua e, al tempo stesso, permettano di utilizzarla in modo sostenibile.

L'individuazione e la tutela, attraverso politiche mirate, dei corridoi ecologici e, in connessione al sistema insediativo, riguardano gli ambiti di agricoltura periurbana e le aree "urbano rurali", di cui valorizzare le caratteristiche di multifunzionalità.

Per l'area vicentina i corridoi ecologici individuati corrispondono essenzialmente agli ambiti di tutela dei PAI ed a piccole aree tampone localizzate nelle direttrici dei Berici, ma non basta.

Vanno individuate, negli strumenti urbanistici provinciali e comunali, anche altre aree di agricoltura periurbana quali strumento di tutela dei "varchi" e nuove aree tampone.

Si dovranno, inoltre, sviluppare politiche integranti che consolidino le eccellenze testé elencate ma allo stesso tempo, ne crei di nuove con l'obiettivo di coniugare, anche attraverso i "parchi agroalimentari", le produzioni agricole di pregio (individuare zone di produzione DOC, DOP, IGP che nel piano non ci sono) con il turismo culturale ed enogastronomico.

Energia e risorse

Infine le azioni volte a realizzare e migliorare l'uso delle risorse, anche per contrastare l'inquinamento ed il "cambiamento climatico", vanno applicate con rigore anche nel vicentino, con attenzione alle risorse rinnovabili per la produzione di energia; il risparmio e l'efficienza energetica negli insediamenti (abitativi, industriali, commerciali, ecc.).

Il piano dovrà essere ulteriormente articolato in relazione agli ambiti di rango inferiore come il sistema energetico vicentino, di scala intercomunale.

Va approfondito, inoltre, nell'ambito di progetti specifici il tema delle risorse geotermiche del territorio vicentino, come registrato nel PTRC.

Sintesi

L'orientamento fondamentale si articola come se-

gue:

1. concepire in forma unitaria la struttura metropolitana veneta sull'asse Verona – Vicenza – Padova – Venezia – Treviso;
2. riconoscere la gerarchia dei nodi ma sostenere la rete, valorizzando le specializzazioni di ognuno dei poli della "metropoli polinucleare" e promuovendo una crescita con forti interdipendenze e complementarità;
3. consolidare questa integrazione con la previsione di sistemi di collegamento e di trasporto su ferro e su gomma ad alta frequenza e accessibilità;
4. inserire Vicenza nel programma delle piattaforme di densificazione, contro il consumo di territorio generato dalla proliferazione insediativa;
5. progettare gli spazi aperti per valorizzare le risorse ambientali specifiche di cui dispone la città.

Per Vicenza e il suo ruolo nella struttura metropolitana Veneta, sono importanti alcune azioni:

- il rafforzamento della Fiera, dell'Università e di un efficiente sistema di servizi capaci di accompagnare l'innovazione del sistema produttivo industriale;
- un'infrastrutturazione del Corridoio V capace d'interagire con il territorio accrescendone le capacità competitive;
- il miglioramento dell'accessibilità delle infrastrutture di livello superiore attraverso un efficiente sistema di collegamenti di standard "metropolitano" (con Thiene, Schio, Valdagno, Bassano, Montebelluna, Arzignano), innervando il territorio provinciale con un'adeguata dotazione del servizio ferroviario metropolitano regionale (SFMR);
- una nuova dislocazione di funzioni e attività culturali, di ricerca e civiche – in spazi prima non sperimentati nel sistema culturale cittadino – per mettere in circolo potenzialità e risorse oggi impensabili.

Tutto ciò va integrato con:

- Azioni di sistema: hanno come obiettivo la valorizzazione delle potenziali esternalità offerte dal sistema delle reti internazionali dei Corridoi transeuropei e delle reti nazionali e sub-nazionali connesse. In particolare è prevista la redazione di un Piano Strategico, collegato e complementare al nuovo Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), che dovrà definire una strategia di azioni multisettoriali a breve, medio e lungo termine, nonché i modi e i prodotti da sviluppare e da avviare, al fine di individuare il nuovo ruolo che la città di Vicenza dovrà svolgere all'interno del sistema europeo.

- Azioni di contesto: hanno come finalità la creazione di un network tra i soggetti del "Sistema Territoriale" e dei sistemi regionale, nazionale, europei, attraverso una operazione di coordinamento dei soggetti da

far dialogare al proprio interno, anche grazie all'utilizzo del sito internet (www.vicenzaforumcenter.it), quale luogo virtuale ideale per la "messa in rete" degli stakeholders e quale valido e importante strumento di comunicazione anche per le iniziative e i progetti che interessano la trasformazione del territorio collegati all'Urban Center.

Venezia-Padova

Nel Veneto lo scenario di sviluppo oggi gioca molte delle sue possibilità sulla capacità delle diverse parti che lo compongono di costruire sistemi territoriali non solo più competitivi, ma soprattutto integrati, laddove le condizioni consentono di impostare politiche di intervento in grado di costruire chiare e dirette sinergie tra le diverse realtà locali che compongono il sistema regionale.

Nel contesto di sviluppo comunitario e internazionale, il Veneto è al centro di importanti corridoi intermodali, e devono pertanto, essere favoriti quei processi che possono valorizzare i punti di forza che, per il loro rango e per loro natura, determinano effetti che superano i confini comunali e provinciali.

Tutto ciò vale in modo particolare per il sistema "Venezia – Padova", per le potenzialità intrinseche di questa realtà territoriale e per il ruolo – riconosciuto dalla Regione del Veneto – che questo sistema può svolgere per lo sviluppo regionale, in particolare per gli scenari delle politiche urbane che la Regione e le due città si propongono di attivare con i propri strumenti di programmazione e pianificazione.

Il contesto di riferimento

Alcuni numeri evidenziano e confortano questa interpretazione, e rendono chiari i modi per affrontare questo tema in termini di sistema; ciò comporta non solo un diverso approccio programmatico, ma un vero e proprio "salto di scala" nella programmazione territoriale. Il sistema Venezia – Padova rappresenta infatti già oggi un sistema potenzialmente integrato, ancorché non codificato, di insediamenti e ambiti urbanizzati, territori con diverse funzionalità, aree insediative produttive. Secondo la delimitazione derivante dalle regioni funzionali del lavoro (Sistemi Locali del Lavoro – SLL), così come definite dagli studi ISTAT-IRPET, l'ambito metropolitano dell'asse Venezia – Mestre – Padova rappresenta:

- un insieme di 67 comuni con una superficie territo-

- Azioni locali: hanno come obiettivo la realizzazione di attività di promozione e comunicazione dei progetti e iniziative che interessano il territorio, con l'obiettivo di accompagnare la città alle trasformazioni infrastrutturali, territoriali e urbane che la riguardano.

- riale di 1.722 kmq;
- una popolazione superiore a 1.225.000 abitanti;
- una popolazione straniera residente pari al 2,4%;
- una densità abitanti per kmq più che doppia di quella media regionale;
- un indice di dipendenza strutturale pari a 48, contro il 51 nazionale;
- un indice di vecchiaia superiore a quello medio nazionale;
- una presenza di 8,4 unità locali produttive ogni 100 abitanti;
- il 2,1% delle unità locali produttive registrate sul totale nazionale;
- il 2,3% degli occupati a livello nazionale;
- il 2,6% del valore aggiunto totale nazionale.

Si tratta di un territorio che, considerato nella sua interezza, rappresenta già ora un sistema di riferimento in grado di competere con i grandi sistemi territoriali nazionali, europei e internazionali. A tal proposito i dati più rappresentativi dei principali sistemi insediativi e competitività a livello mondiale, europeo e nazionale, evidenziano come la dimensione non solo spaziale, ma insediativa della popolazione, sia il primo parametro per valutare la capacità di un territorio di essere in grado di attrarre.

Le relazioni funzionali

Oltre al tema quantitativo e dimensionale, la prima evidenza di una relazione funzionale forte tra le due città emerge dalla lettura dei dati relativi alla mobilità "casa-lavoro" e alla mobilità "casa-studio", così come elaborata dalla Direzione del Sistema Statistico Regionale, l'Unità Complessa per la Redazione del Piano Regionale dei Trasporti e la Trastec S.c.p.a. con i ricercatori del Dipartimento di Costruzioni e Trasporti dell'Università di Padova, che hanno realizzato un approfondito studio sull'argomento sulla base dei dati relativi al Censimento Istat delle famiglie del 1991 e del 2001.

I flussi si concentrano essenzialmente lungo la fascia centrale della regione, e ne sono interessate in modo particolare, oltre alla provincia di Verona, proprio le zone delle province di Venezia e Padova, che rappresentano l'asse principale di attraversamento del Nordest. Dai dati e dalle cartografie emerge una relazione funzionale molto forte tra le due città, al punto che nell'elaborazione dei flussi in dinamica decennale, emerge il ruolo crescente dell'asse Venezia -Padova.

Complessivamente, l'elemento di maggiore rilevanza che emerge dalla lettura comparata degli indicatori dei vari osservatori e delle varie analisi è che lo spazio territoriale compreso tra Venezia e Padova presenta forti elementi di potenzialità nella competizione globale.

Nonostante il posizionamento in alcuni indicatori non particolarmente brillante per entrambe le province, compensato però dalle buone performance in altri indicatori, dall'analisi comparata emerge che un'azione sinergica a livello di sistema Venezia-Padova potrà avvalersi dei fattori di forza di entrambe le aree per un miglior posizionamento complessivo, e i rispettivi punti di debolezza potremmo, invece, essere mitigati dall'inserimento in un contesto di area più vasta.

L'area vasta Venezia- Mestre- Padova si configura quindi in un'area metropolitana di tipo a rete, indicata non dalla continuità dell'edificazione ma dal sistema di rapporti funzionali, di interrelazioni e di scambi fra le diverse attività e funzioni insediate nel suo ambito. Per questo necessita di pratiche di governance locali che rimandano alla capacità degli attori di attivare reti di cooperazione, a partire da un progetto strategico condiviso di sviluppo locale.

La logica dell'area vasta, non è quella di individuare un nuovo centro, ma di ideare un sistema di reti a geometria variabile a cui il contesto Veneto del nuovo Millennio è chiamato a raccordarsi, in una prospettiva europea e globale (Global City).

Il piano strategico condiviso

La risorsa città vista nell'ambito del PTRC

Al tema città nell'ambito del PTRC è affidato un ruolo centrale nelle politiche di sviluppo urbano, assi strategici per il rafforzamento competitivo della regione stessa.

Un peso crescente assegnato alle città, si basa sulla capacità di attrarre attività economiche ad elevato valore aggiunto e ad alto contenuto strategico ed al loro ruolo chiave nel governare grandi flussi materiali ed immateriali.

La regione ha declinato l'obiettivo in alcune linee fondamentali; in particolare la valorizzazione del policentrismo veneto lavorando per macroaree - individuando le diverse peculiarità - per valorizzare il gioco di squadra per competere nello spazio europeo.

Venezia - Padova sono interpretate come il cuore di un sistema metropolitano che si estende a Vicenza e Treviso e comprende la presenza centrale fino all'area fra Cittadella e Castelfranco

In questo quadro si inserisce il "protocollo" stipulato dalle due amministrazioni comunali motivato dalla constatazione che, di fronte alla forte crescita quantitativa che ha investito il territorio non si è creato un effetto di metropolizzazione funzionale e Il protocollo di propone una serie di obiettivi che riguardano il riconoscimento e rafforzamento di gerarchie urbane e territoriali, lo sviluppo di una visione strategica per rafforzare la dimensione della città rete e attivare cooperazioni multilivello; in particolare per:

- favorire la formazione di funzioni di eccellenza collocate dentro i poli maggiori che supportino l'apertura internazionale della regione;
- costruire/rafforzare le piattaforme integrate di livello regionale per valorizzare il posizionamento geografico della regione.
- favorire la qualità architettonica, urbanistica, ambientale e dei nuovi interventi;

Già da tempo, le due città si sono confrontate con la volontà della Regione di pervenire ad un rafforzamento del sistema Venezia - Padova attraverso la riconsiderazione funzionale dell'insieme territoriale riconoscendone le potenzialità non espresse: la proposta di lavoro promossa dalla Regione Veneto aveva sviluppato l'ipotesi progettuale del Bilanciere del Veneto (uno dei possibili Piani d'Area della vecchia legge urbanistica regionale)

Il confronto tra i promotori di questa iniziativa, ha portato a considerare più conveniente definire politiche per lo sviluppo delle città e far derivare da e assieme a queste vantaggi anche per tutto il sistema territoriale di riferimento grazie l'incremento di competitività che si genererà nei due poli urbani: lo slogan CITTÀ come MOTORE DELLO SVILUPPO

è un assunto e un obiettivo fortemente convincenti.

Il modello strategico di protocollo

In sintesi ci si propone di:

- favorire la creazione di nuove forme di sviluppo;
- favorire processi di integrazione basati sull'assunzione di ambiti progettuali per aree strategiche di intervento di interesse comune;
- promuovere lo sviluppo locale attraverso la valorizzazione delle eccellenze e delle vocazioni che caratterizzano questo territorio;
- accelerare processi in atto di integrazione tra le due città che possano favorire l'acquisizione di una adeguata dimensione urbana, come condizione/fattore per lo sviluppo locale,

- promuovere azioni di marketing territoriale sul piano nazionale e internazionale;
- favorire un nuovo modello di governance metropolitana come condizione di sviluppo.

Gli esiti del Protocollo Venezia - Padova, mirato soprattutto a segnalare come temi urbani di maggior interesse, in particolare:

- la logistica;
- la ricerca università;
- l'accessibilità alle due città e modalità e la qualità del trasporto pubblico;
- la ridefinizione unitaria dei servizi di eccellenza;
- la infrastrutturazione telematica;
- la cultura e turismo.



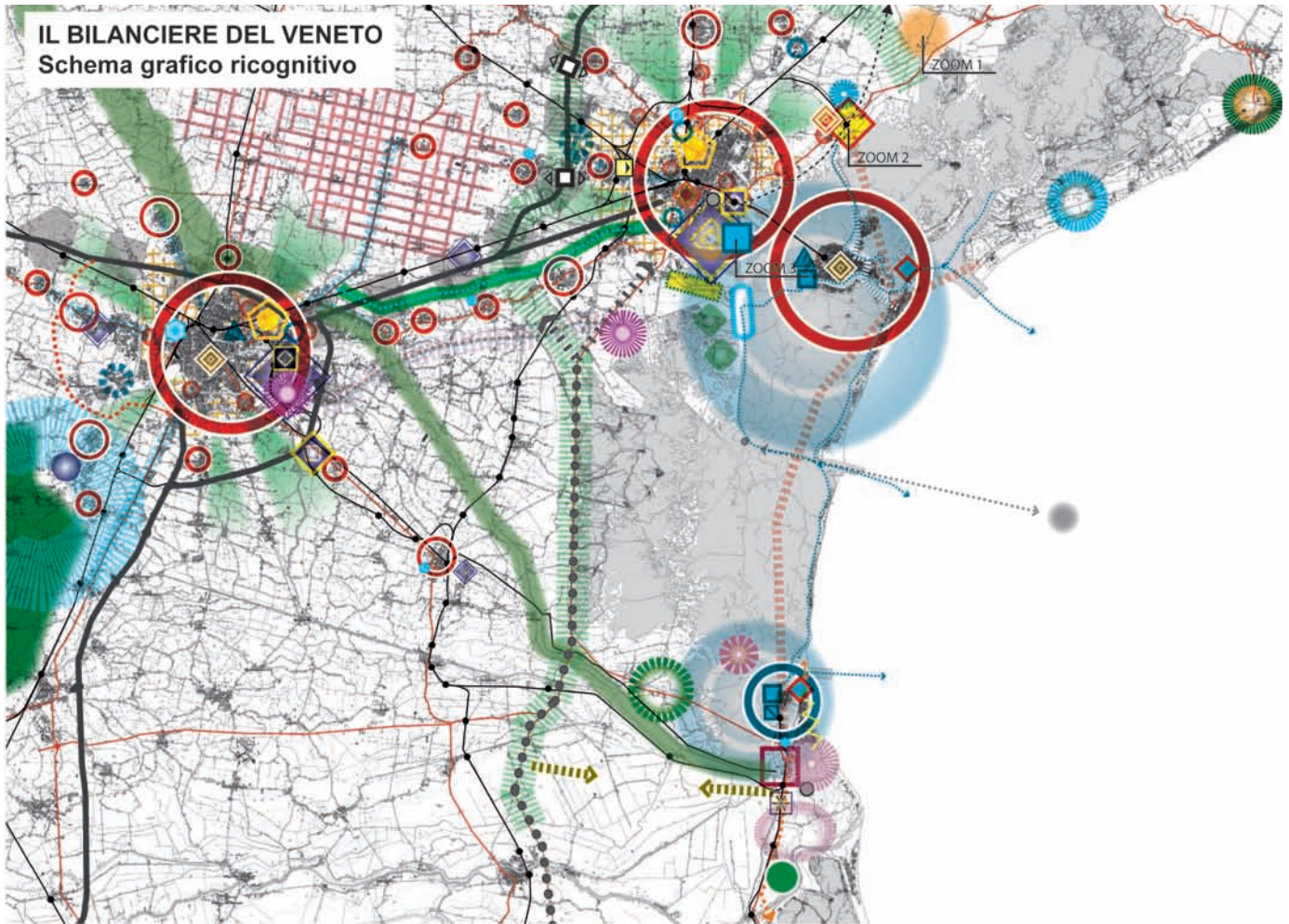
Tavole grafiche

*Venezia-Padova,
città romana di Altino,
cittadella aeroportuale “Marco Polo”,
portualità veneziana*

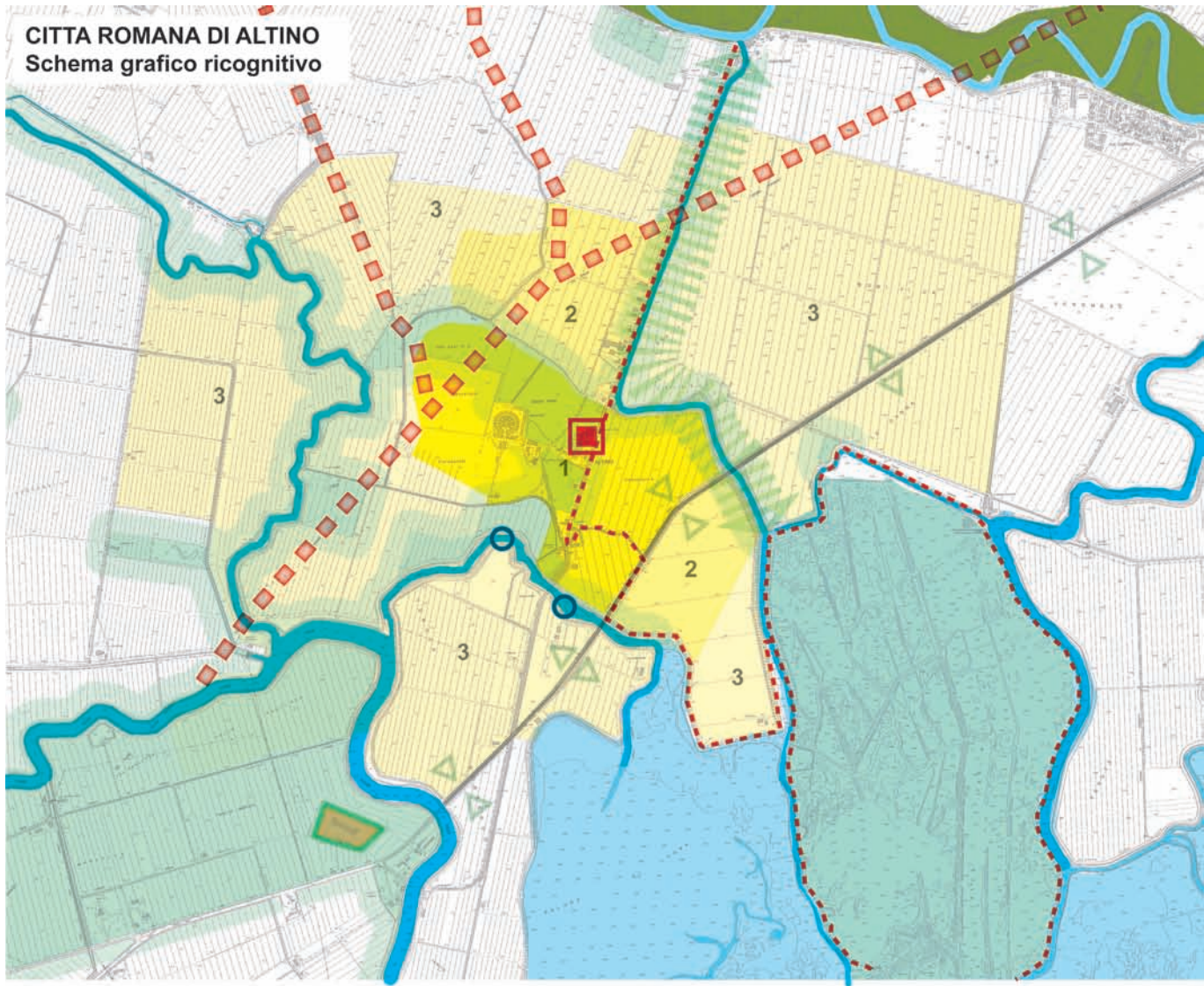
Gli schemi grafici allegati costituiscono quadro di riferimento per la pianificazione di dettaglio

IL BILANCIERE DEL VENETO

Schema grafico ricognitivo



- | | | | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|--|--|
| | Ambito del Parco Regionale dei Colli Euganei | | Sub-lagunare | | Polo turistico congressuale internazionale | | Polarità urbane principali e secondarie |
| | Greenway del Brenta | | Asse plurimodale Venezia-Padova strada camionabile - idrovía | | Polo del tempo libero | | Poli di sviluppo insediativo metropolitano |
| | Blueway sul Tergola | | Terminal intermodale primario | | Ambito di sviluppo dell'ittiturismo lagunare | | Città giardino di Marghera |
| | Grande arco verde metropolitano | | Porte del Passante | | Ambito di sviluppo del turismo gastronomico | | Porta di Spinea |
| | Connessioni verdi | | Porta Logistica di Sant'Anna | | Ambito di sviluppo del turismo naturalistico | | |
| | Aree naturali lagunari | | Sito di preminente interesse pubblico per la riconversione industriale (Porto Marghera) | | Città delle nuove qualità | | |
| | Giardino basso del Vallon del Moranzani | | Direttrice oleodotto Terminal petrolifero offshore | | Polo del turismo all'aria aperta | | |
| | Bosco Nordio | | Piattaforma produttiva complessa regionale | | Ambito del distretto delle terme | | |
| | Corridoio Europeo | | Area per la cantieristica | | Expo delle terme di Villa Draghi | | |
| | Autostrada | | Polo strategico della ricerca | | Waterfront di Sottomarina | | |
| | Strade Statali | | Parco Scientifico Tecnologico | | Galleria lagunare ciclabile | | |
| | GRA di Padova | | Distretto del nanotech | | Distretto direzionale della cultura e dei servizi | | |
| | Romea Commerciale | | Ambito per funzioni e attività artigianali a servizio della città | | Città romana antica di Altino | | |
| | Direttrici di connessione territoriale | | Ambito agricolo periurbano | | Sistema fieristico | | |
| | Ferrovia - di progetto | | Sistema agropolitano sul Graticolato | | Area produttiva multiuso complessa con tipologia prevalentemente commerciale | | |
| | Cittadella aeroportuale | | Chioggia Porta Food del Veneto Polo Ittico | | Strada mercato | | |
| | Ambito della portualità diportistica, ambito portuale veneto | | Porto peschereccio | | Grande rete ospedaliera | | |
| | Ambito di sviluppo della crocieristica | | Parco degli orti | | | | |
| | Struttura portuale storica da rifunzionalizzare | | | | | | |
| | Linea sublagunare | | | | | | |
| | Principale rete di connessione acqua | | | | | | |



1 Area archeologica urbana di Altino

2 Area archeologica periurbana con evidenze

3 Area di interesse archeologico

Tracciato viabilità romana

Parco naturale regionale del fiume Sile

Valle Lagunare

Corridoi ecologici

Potenziamento della connettività ecologica

Museo di Altino

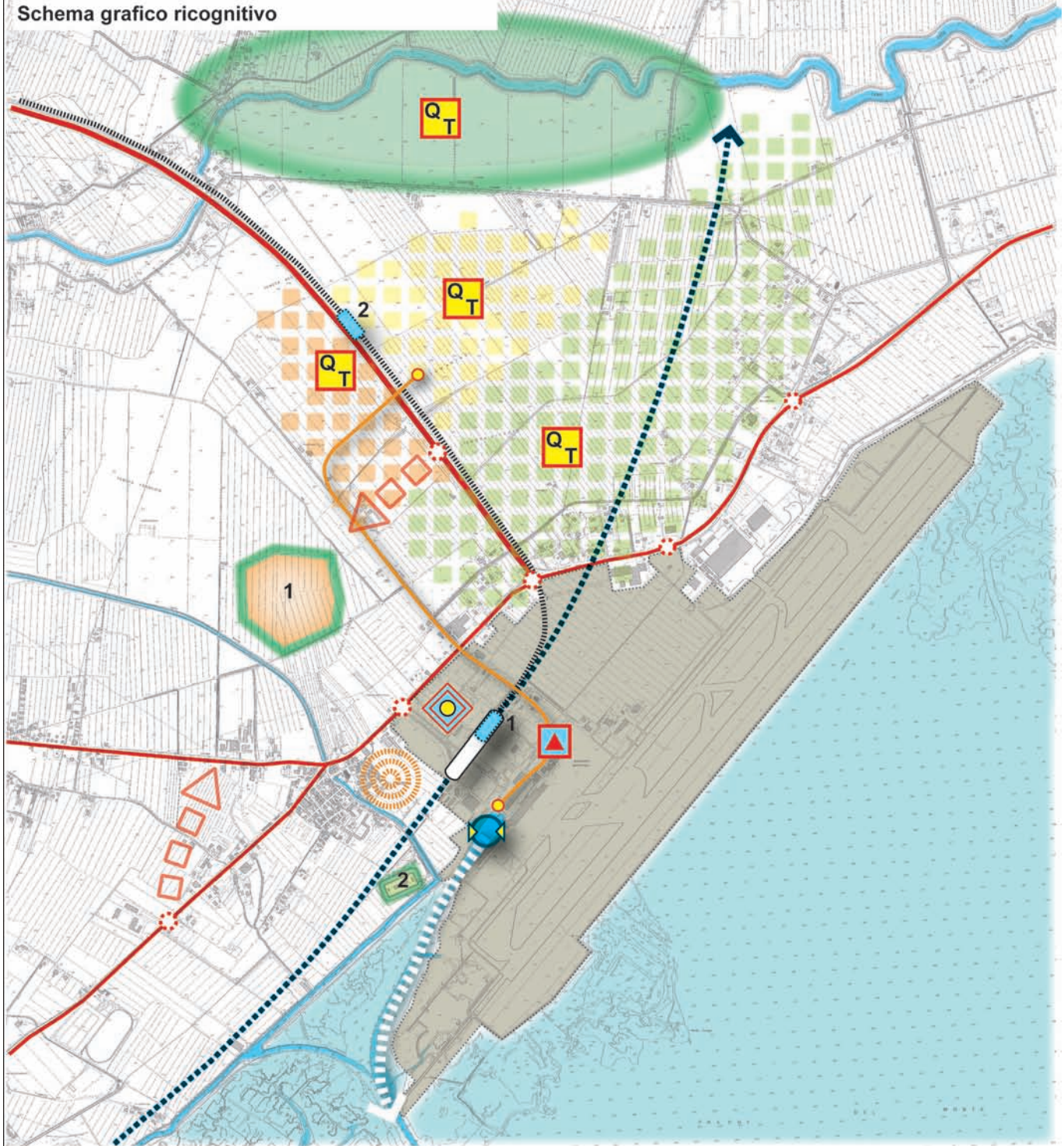
Forte Pepe

Percorsi ciclopeditoni

Attracchi fluviali

Potenziamento della permeabilità viaria

CITTADELLA AEROPORTUALE "MARCO POLO"
Schema grafico ricognitivo



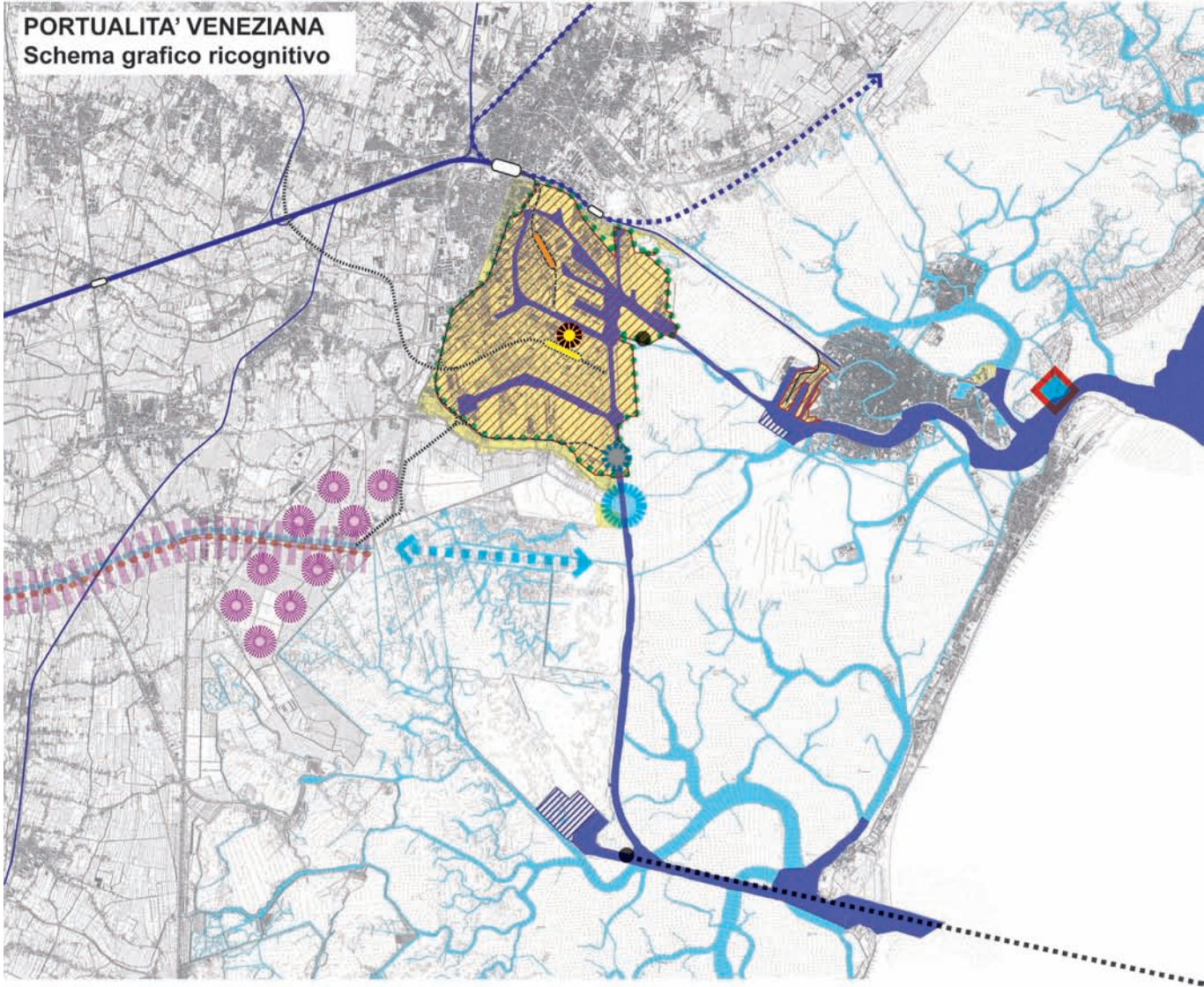
International Airport "Marco Polo"























- Ambito aeroportuale
- Ambito del terminal aeroportuale
- Porta d'acqua
- Airport City
- Ambiti del Quadrante Tessera

- Ambito di pianificazione coordinata
- Viabilità principale esistente
- Schema di direttrice viabilistica
- Collegamento ferroviario
- Collegamento SFMR
- Porta intermodale

- Fermate SFMR
1 - Aeroporto
2 - Quadrante Tessera
- People mover
- Linea sublagunare
- Forti
1 - Rossarol
2 - Bazzera
- Ambito naturalistico

PORTUALITA' VENEZIANA
Schema grafico ricognitivo



- | | | | |
|---|--|---|---|
|  | Ambito generale Autorità Portuale di Venezia |  | Asse plurimodale Venezia-Padova |
|  | Ambito di Porto Marghera |  | Ambito di localizzazione del nuovo distretto logistico-portuale PD-VE |
|  | Aree per attività portuali |  | Linea AV/AC |
|  | Canali soggetti alla giurisdizione dell'Autorità Portuale di Venezia |  | Ipotesi Linea AV/AC |
|  | Bacini soggetti alla giurisdizione dell'Autorità Portuale di Venezia |  | Linea ferroviaria esistente |
|  | Canali della Laguna di Venezia |  | Principali stazioni ferroviarie |
|  | Connessione acqua |  | Linea ferroviaria del sistema intermodale da riqualificare |
|  | Ambito di sviluppo della crocieristica |  | Stazione di Venezia Scalo Marghera da potenziare |
|  | Struttura portuale storica da rifunzionalizzare (Forte Sant'Andrea) |  | Linea ferroviaria del sistema intermodale di progetto |
|  | Nuova darsena - terminal Autostrada del Mare |  | Nuovo scalo merci di Porto Marghera |
| | |  | Nuovo Terminal Container |
| | |  | Oleodotto |

Verona

La città di Verona si trova al centro di un'area, che è storicamente posta in posizione strategica all'incrocio di grandi direttrici di traffico come ad es. la padana Torino-Trieste e la dorsale Roma – Brennero.

Per storia, dimensioni demografiche ed economiche, sistema di attrezzature che in quest'area si sono concentrate, Verona si propone come una delle principali aree metropolitane del nord, assumendo un ruolo specifico rispetto sia alle aree di Milano, Bologna, Padova-Treviso-Venezia che a quelle dell'area Mittel-europea. Nel PTRC questa collocazione deve essere rafforzata per sancire il ruolo di Verona come città metropolitana, sempre più orientata in un quadro ed in un contesto interregionale ed europeo.

Verona rappresenta il centro geografico di una vasta area, organizzata in forma radiocentrica, dove confluisce un grande sistema di reti infrastrutturali (stradali, ferroviarie, aeroportuali), sono localizzate alcune grandi installazioni logistiche, si trova un importante quartiere fieristico, un polo finanziario formato da alcuni dei maggiori istituti finanziari molto radicati nel contesto economico locale, si trova la sede di un importante università, insistono un polo sanitario insieme a centri di ricerca di assoluta eccellenza, è collocato uno dei poli europei della produzione-ricerca-logistica agroalimentare. Su tutto questo non va dimenticato il peso del settore turistico, che grazie alla qualità storica, architettonica, ambientale della città ed all'altissimo livello dell'offerta culturale, pone Verona come la quarta città d'Italia.

All'interno di questo quadro il PTRC dovrà sviluppare per l'area Veronese gli obiettivi che, partendo dai processi di innovazione e qualificazione urbana, prevedano di rafforzare la competitività del sistema metropolitano veronese nell'ambito regionale-padano.

Da questi obiettivi generali derivano una serie di interventi, che riguarderanno tutti i principali elementi della struttura urbana della città di Verona.

Le scelte strategiche dell'amministrazione comunale di Verona, che interagiscono con l'impianto dei grandi tematismi territoriali affrontati dal PTRC essenzialmente sono:

Il Sistema delle Mobilità

Le strade

Il sistema stradale di Verona è focalizzato sulla pre-

visione di un anello stradale attorno alla città con caratteristiche di alto scorrimento, nonché il suo collegamento con il sistema della viabilità nazionale/interregionale (strade statali e autostrade). L'anello stradale avrà a sua volta la funzione di distribuire i flussi di traffico nelle varie zone e quartieri della città attraverso la viabilità ordinaria. E' previsto pertanto il completamento del sistema delle tangenziali perimetrali alla città.

Si crea in questo modo la continuità viaria tra la viabilità superiore e la viabilità urbana di primo livello (tangenziali-anello) dalla quale, attraverso una previsione capillare di svincoli, si potrà entrare nella viabilità ordinaria di quartiere.

Le Ferrovie

Il tracciato del corridoio 5 nel territorio comunale corrisponde alla linea storica e si snoda lungo le aree ferroviarie della stazione di P.ta Nuova e dello scalo merci del Quadrante Europa, mentre in direzione Venezia è previsto in affiancamento alla linea attuale.

Per quanto riguarda il Corridoio 1 il tracciato previsto nel PAT è solo indicativo della necessità di avere una previsione ad ovest, lontana dalle zone abitate. Il tracciato definitivo dovrà essere oggetto di concertazione con RFI, la Provincia, la Regione.

Verona Sud

E' prevista la riqualificazione di tutte le aree della Zai storica, ormai dimesse, che si attestano lungo l'asse che collega la stazione di P.ta Nuova ed il casello di Vr Sud. Una serie integrata di interventi ridisegneranno l'intera area. Nello specifico si prevede:

- un nuovo sistema della mobilità centrato sulla riorganizzazione del casello di Verona Sud, prevedendo il ribaltamento a sud del casello autostradale;
 - la localizzazione di un grande parcheggio scambiatore con un nuovo sistema di trasporto pubblico di massa di collegamento fra il centro città e le nuove funzioni, che si localizzeranno lungo l'asse;
 - la riclassificazione del sistema delle aree, la loro riconversione funzionale il loro riordino urbanistico-edilizio;
 - la riconversione dell'enorme ambito dello scalo merci (circa 500.000 mq.) in dismissione nel quale ricavare tra l'altro anche un grande parco urbano.
- Nella nuova Verona Sud sarà localizzato il Polo Finanziario, che, partendo dallo storico radicamento

nel contesto veronese di importanti istituti finanziari, sarà in grado di confrontarsi con Milano, nonché un Polo culturale, che andrà a completare il quadro della già cospicua offerta cittadina.

La pianificazione di Verona Sud ha lo scopo di mettere in moto e guidare un processo di trasformazione urbanistica, che faccia di questa parte di Verona il motore del rinnovamento urbano ed il fulcro dell'area metropolitana veronese. Questo processo dovrà tendere anche alla riqualificazione dei quartieri, che insistono su questo asse.

Il Sistema dei Parchi

E' previsto un articolato sistema di aree con valenza a parco territoriale la cui formazione ed utilizzo va ben oltre l'ambito urbano, investendo un territorio a scala metropolitana.

Sono stati previsti due sistemi:

- quello dei parchi territoriali formati dagli ambiti dell'Adige nord, dell'Adige sud e della Collina;
- quello dei parchi urbani delle Mura Magistrali e della Spianà. Di particolare rilevanza è quello delle Mura collegato a est e ovest con i due parchi dell'Adige con i quali costituirà un sistema integrato di aree verdi che metterà in relazione i grandi parchi regionali con le aree di verde urbano.

Attività Produttive – Logistica

Un rafforzamento dell'attuale vocazione agro-industriale conferma Verona quale polo europeo della produzione, della ricerca e della logistica agroalimentare. Questo dovrà avvenire anche attraverso il potenziamento di alcune grandi installazioni coordinate, in ottica di distretto logistico multimodale, facendo di Verona uno snodo per tutto il nord Italia.

Università

Il potenziamento dell'Università risponderà al continuo incremento degli iscritti, attraverso importanti espansioni sia nel centro storico con l'utilizzo delle Caserme S. Marta e Passalacqua, sia in alcune vaste aree a sud, in adiacenza del polo scientifico.

Grandi Centri Commerciali

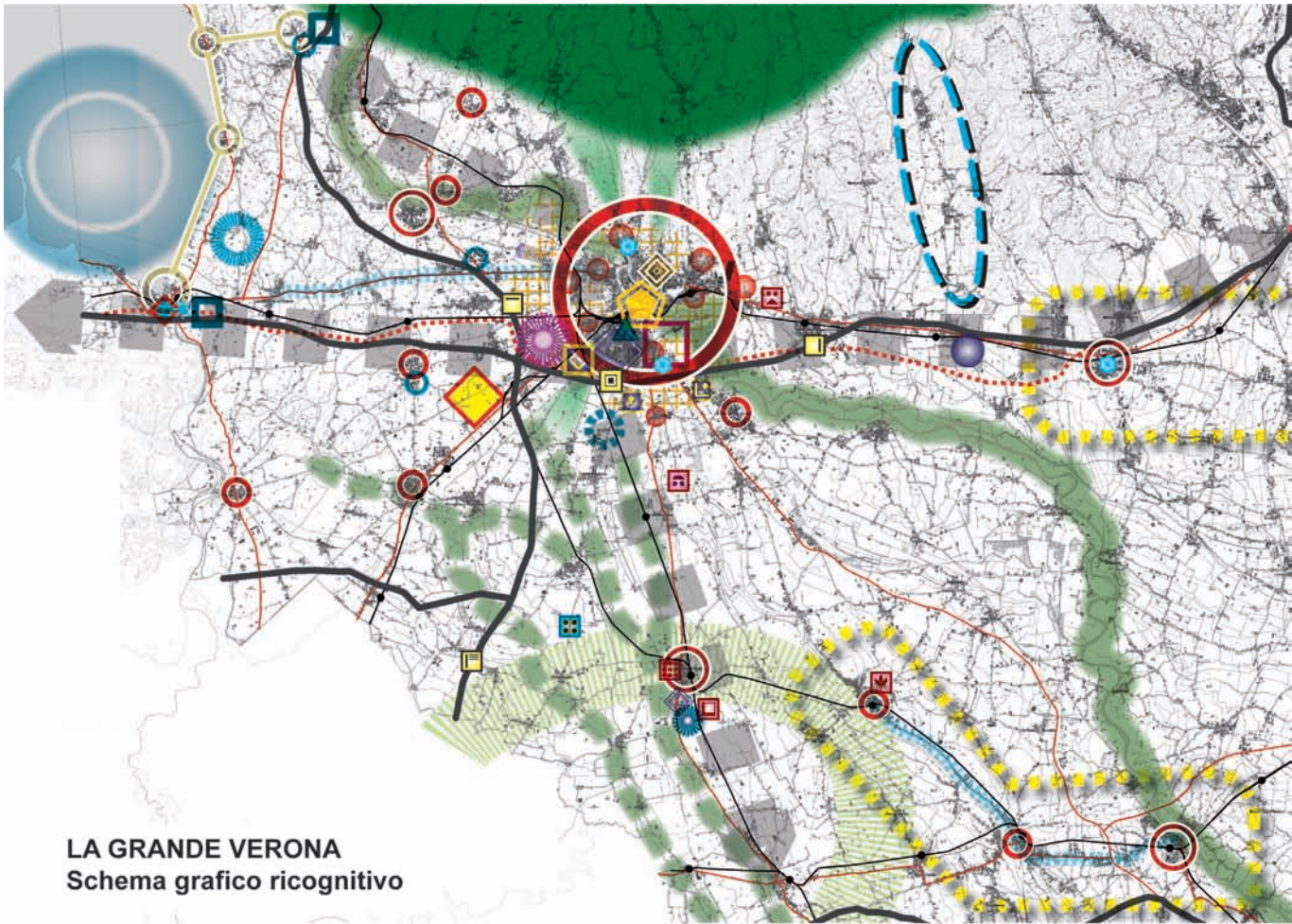
Sono previsti due insediamenti. La loro previsione è dettata dalla necessità di far fronte alla mancanza nel territorio del Comune di Verona di strutture di questo tipo. Tutti i grandi centri commerciali sono stati localizzati negli anni passati nei Comuni della cintura a ridosso della Città. I due nuovi centri andranno a controbilanciare lo squilibrio delle decisioni passate.



Tavola grafica

La grande Verona

Lo schema grafico allegato costituisce quadro di riferimento per la pianificazione di dettaglio



LA GRANDE VERONA
Schema grafico ricognitivo

- | | | |
|--|---|---|
|  Ambito del Parco Regionale della Lessinia |  Piattaforma produttiva complessa regionale |  Distretto direzionale della cultura e dei servizi |
|  Greenway dell'Adige |  Ambito produttivo geograficamente strutturato della Valle d'Ilasi |  Fiera |
|  Ambito del futuro Parco regionale delle Antiche Terre del Riso tra Tartaro e Tione |  Parco Tecnologico della Marangona |  Area produttiva multiuso complessa con tipologia prevalentemente commerciale |
|  Connessioni verdi |  Polo Lupatoto |  Strada mercato |
|  Autostrada |  Centro studi del calore |  Polo turistico congressuale internazionale |
|  Strade Statali |  Direttrice di sviluppo produttivo |  Polo del divertimento |
|  Sistema delle complanari |  Ambito per funzioni e attività artigianali a servizio della città |  Parco motoristico polivalente di Vigasio-Trevenzuolo |
|  Corridoio Europeo |  Ambito agricolo periurbano |  Piazza virtuale di accesso al Veneto |
|  SFMR |  Terre del riso |  Thermae Caldierensis |
|  Terminal intermodale primario |  Verona Porta Food del Veneto |  Grande rete ospedaliera Verona-San Bonifacio |
|  Terminal intermodale da sviluppare |  Polo tecnologico Bios |  Polarità urbane principali e secondarie |
|  Porta del Quadrante Europa |  Tenuta Mandello |  Poli di sviluppo insediativo metropolitano |
|  Magnete |  Centro Risi |  Sistema delle città lacuali del Garda |
|  Porta della musica |  Centro di ricerca risorse agricole |  Ambito di riequilibrio territoriale |
|  Porta di Nogarole Rocca |  Centro tabacchi | |
|  Cittadella aeroportuale Verona-Villafranca | | |
|  Ambito della portualità diportistica del Garda | | |
|  Nuovo porto fluviale di Peschiera | | |
|  Struttura portuale storica da rfunzionalizzare | | |

I contributi integrali, pervenuti dai vari soggetti coinvolti nella redazione della presente Relazione Illustrativa, saranno raccolti in un'apposita antologia tematica del PTRC e saranno inoltre disponibili nel sito internet istituzionale.