



**LEGAMBIENTE**

## **VENETO: CANCELLARE IL PAESAGGIO**

**Tre casi esemplari di un saccheggio senza fine**



**Dossier di Legambiente Veneto**

**Febbraio 2009**



*Possono sembrare scontate le ragioni per cui Legambiente sceglie di parlare di paesaggio.*

*Quello che invece non è scontato è il punto di vista che vogliamo porre al centro del dibattito e il lavoro che Legambiente promuove a livello nazionale e nelle diverse Regioni italiane. Siamo infatti convinti che intorno al paesaggio si giochino gran parte delle possibilità che l'Italia ha di guardare con ottimismo al proprio futuro e per questo si debba aprire un ampio confronto che intrecci idee di sviluppo, analisi dei problemi e delle risorse dei territori, ma che non si fermi ai successi delle esperienze più note e vada oltre schematismi e luoghi comuni.*

*La sfida che oggi dobbiamo porci è più difficile e ambiziosa, e riguarda la capacità di guardare anche oltre i paesaggi riconosciuti come di grande pregio e di occuparci con altrettanto interesse di quei territori attraversati in questi decenni da violente trasformazioni che ne hanno cambiato caratteri strutturali e composizione sociale, dove le dinamiche in corso sfuggono e continuano a non essere affrontate.*

*Oggi oltre a chiederci come rafforzare e estendere il successo di un modello di gestione del territorio che passa per agricoltura di qualità, difesa della identità e tipicità dei prodotti, ospitalità diffusa e valorizzazione dei beni storici dobbiamo interrogarci su come allargare questa qualità a tutto il territorio. Occuparsi di paesaggio ha senso oggi se si riesce ad allargare lo sguardo e ad utilizzare una chiave che non sia solo di conservazione dei valori sopravvissuti ma anche capace di ri-costruire quei caratteri scomparsi in molti contesti che permettono di fare di un paesaggio uno straordinario "moltiplicatore emotivo" delle suggestioni ambientali, storiche, culturali.*

*Questo non si dà nel Veneto, così come in altre regioni italiane. I tre casi presentati sono solo esemplari di una tendenza che non si riesce a invertire, dove gli effetti devastanti sul territorio si "cementano" con forti interessi speculativi che troppo spesso trovano compiacenti sponde nella pubblica amministrazione.*

**Edoardo Zanchini**  
**Segreteria nazionale Legambiente**

# GOVERNO DEL TERRITORIO, PAESAGGIO E SOSTENIBILITA' AMBIENTALE NEL VENETO

**Sergio Lironi**

Sosteneva Eugenio Turri che la bellezza dei centri storici della nostra regione è derivata dalla loro funzione di vetrine nelle quali la nobiltà spendeva i redditi ricavati dalle campagne, esibendoli nei nobili palazzi che fiancheggiavano le principali vie cittadine, a partire da Canal Grande a Venezia sino a corso Palladio a Vicenza, corso Cavour a Verona, via XX Settembre a Conegliano e così via. "Ma alla bellezza delle città – scrive sempre Eugenio Turri – corrispondeva allo stesso modo quella delle campagne, perché lo spirito che muoveva la cultura dei signori, anche se non tutti impegnati nello stesso modo, era quella di far produrre i campi attraverso un uso sapiente delle conoscenze agrarie alla cui crescita attendevano esperti prestigiosi e molti degli stessi nobili, appassionati e attenti gestori delle loro possessioni" (E. Turri, *La megalopoli padana*, 2004).

A testimonianza di quanto fosse ben disegnato il paesaggio agrario veneto dei secoli passati, Turri cita una annotazione dello scrittore settecentesco Charles De Brosse, che affermava non esistere scena più bella o meglio ornata di quella offerta dalla campagna che si estende tra Vicenza e Padova, una terra che "vale forse da sola tutto il viaggio in Italia".

Di questo paesaggio, patrimonio storico culturale di inestimabile valore ed imprescindibile elemento costitutivo dell'identità veneta, rimangono oggi solo frammenti sparsi, isole circondate e progressivamente sommerse da una inarrestabile alluvione di cemento. "La chiesa romanica – osserva ancora Eugenio Turri – accanto al capannone, il paesaggio dolcissimo dei colli con le ville venete straordinarie testimonianze del passato, offeso dai residences banali, da architetture che nulla hanno attinto dalle meravigliose scuole degli architetti ed artisti veneti".

In un graffiante articolo pubblicato dal Corriere della Sera del 18 settembre 2004, Gian Antonio Stella, riportando i dati presentati ad un convegno organizzato a Montecchio dall'Accademia Olimpica, denunciava con molta efficacia l'inverosimile consumo di territorio agricolo e la sistematica distruzione di paesaggio e risorse agrarie causati – in particolare nell'area vicentina – dall'allora tanto celebrato modello di sviluppo economico veneto. Nella provincia di Vicenza tra il 1991 ed il 2001 si era registrato un incremento di 52.000 abitanti (dei quali 37.140 stranieri immigrati), a cui era corrisposta una crescita di edilizia residenziale di 56 milioni di metri cubi: per ogni nuovo abitante si erano costruiti oltre 1.070 mc di nuovi fabbricati ed un numero di abitazioni quattro volte superiore a quelle necessarie rispetto all'incremento del numero delle famiglie. Una volumetria complessiva che si può tradurre nell'immagine di un capannone largo 10 metri, alto 10 e lungo 560 chilometri.

In quel decennio la provincia di Vicenza registrava la perdita di oltre 18.000 ettari di terreno agricolo. Una distruzione di risorse dovuta all'entità delle nuove volumetrie residenziali e non, ma anche alla caotica dispersione dei nuovi insediamenti nel territorio periurbano e rurale: in 50 anni, dal 1950 al 2000, a fronte di un incremento del 32% della popolazione provinciale (da 608.000 a 807.000 abitanti), la superficie urbanizzata era aumentata del 342%, ovvero di dieci volte tanto (da 8.674 ettari a 28.137 ettari).

L'occupazione e impermeabilizzazione dei suoli, un'edilizia incurante dei problemi energetici, il boom dell'auto e del trasporto privato, l'inquinamento indotto, un'economia fondata sulla crescita illimitata dei consumi e sulle logiche dell'usa e getta, facevano sì che l'impronta ecologica di ogni vicentino risultasse pari a 3,9 ettari, ovvero undici volte superiore alla quantità di terreno biologicamente attivo effettivamente disponibile nella provincia di Vicenza (pari a circa 0,33 ettari/abitante).

La situazione di Vicenza non era certo un'eccezione nel panorama della nostra regione ed in particolare nella sua area centrale: un'area che, occupando il 25,7% del territorio, accoglie il 50,7% della popolazione ed il 47,2% delle abitazioni (930.000 al censimento del 2001, delle quali ben 80.000 non occupate). Una vera e propria

nebulosa insediativa, una metropoli sorta spontaneamente senza alcun disegno ordinatore e senza i servizi e le infrastrutture di una metropoli, caratterizzata dalla ingombrante presenza di capannoni, centri commerciali, lottizzazioni residenziali disseminati senza alcuna logica apparente se non quella del profitto immediato dei proprietari delle aree e con l'avvallo di amministrazioni locali compiacenti, sempre pronte ad approvare varianti e variantine di piano regolatore illudendosi di poter rimpinguare i propri bilanci con le entrate dell'ICI.

Un consumo di territorio talmente abnorme da far sì che lo stesso presidente della Regione, Giancarlo Galan, si sentì in dovere di proclamare alla stampa nella primavera del 2003 : "Basta capannoni!". Un proclama che, purtroppo, venne smentito dallo stesso Galan un anno e mezzo dopo in un convegno di Forza Italia tenutosi a Cortina.

Nell'aprile 2004 il Consiglio Regionale approva la nuova legge urbanistica, che riprende molte delle novità e degli indirizzi legislativi già in vigore in altre regioni del centro e nord Italia. E' significativo rileggere le ragioni ed i criteri che – secondo la Relazione al Consiglio presentata dall'allora Presidente della 2ª Commissione, Raffaele Buzzoni – ispiravano i contenuti della nuova legge. Tra questi la necessità di promuovere uno sviluppo sostenibile e durevole, la volontà di tutelare il paesaggio e la qualità degli insediamenti e la presa d'atto che, pur in presenza di un "territorio completamente pianificato", si era verificata una "sostanziale incapacità di governare e controllare in modo adeguato la pianificazione territoriale" e che si erano "assecondati processi di spontaneismo insediativo, sia residenziale che produttivo" che hanno prodotto "un sistema disordinato che rischia di pregiudicare ogni



ulteriore crescita economica", un processo di disordinata urbanizzazione del territorio riproposto dai vigenti PRG, che "evidenziano una crescita esponenziale di nuove zone residenziali e produttive non accompagnata da una seria e adeguata valutazione del reale fabbisogno e da una attenta verifica dello stato di attuazione delle aree già esistenti", il tutto connesso all'intenzione dei Comuni di ricavar "maggiori introiti dall'ICI e dagli oneri di urbanizzazione".

Pur non essendo la migliore delle leggi possibili, la nuova legge urbanistica del Veneto indica alcune importanti finalità prioritarie, in una logica di *governance* in grado di combinare progetti e programmi con l'effettiva gestione nel tempo delle trasformazioni territoriali, ed introduce nuovi strumenti di piano quali l'articolazione del vecchio PRG in PAT (piano strutturale) e Piani d'intervento, i PATI (piani intercomunali di assetto territoriale), la perequazione, la compensazione urbanistica ed i crediti edilizi, l'obbligatorietà della VAS – Valutazione ambientale strategica.

C'era dunque da sperare che la nuova legge urbanistica favorisse l'affermarsi di una svolta radicale nella pianificazione territoriale, condizionando e modificando in positivo lo stesso modello di sviluppo economico e sociale veneto. Purtroppo così non è stato.

L'annuncio della nuova legge e poi le molte proroghe e deroghe concesse prima della sua effettiva entrata in vigore hanno determinato una corsa generalizzata alla presentazione da parte dei Comuni di nuove varianti di PRG, di nuove lottizzazioni e urbanizzazioni. Il nuovo PTRC – Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, i cui studi vennero avviati con la "Carta di Asiago" del febbraio 2004 e che dovrebbe recepire le indicazioni della Convenzione Europea del Paesaggio, pur preannunciato nei contenuti da molti documenti preliminari, deve ancora vedere la luce mentre i piani territoriali provinciali ed i PATI, quand'anche orientati ad una maggiore tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e naturale, quasi mai si traducono in una normativa prescrittiva e vincolante e/o in strumenti in grado di conferire effettiva operatività alle previsioni di piano, lasciando troppo ampi margini di discrezionalità ai Comuni, legittimati a continuare – soprattutto sul versante dell'edilizia residenziale – il gioco perverso del sovradimensionamento volumetrico dei propri PAT in funzione di fabbisogni

abitativi tanto generici quanto spesso del tutto fantasiosi (anche perché attualmente l'unico vero fabbisogno è quello di case in affitto a canone sociale per le classi economicamente più deboli e per gli immigrati, una domanda abitativa che non trova certo risposta nelle iniziative edilizie della grande speculazione immobiliare).

Nel 2004, l'anno della nuova legge urbanistica, i Comuni del Veneto autorizzano 38 milioni di mc di nuovi capannoni commerciali e 18 milioni di mc di volumetrie residenziali (Benedetta Castiglioni e Viviana Ferrario, *ARS* n. 114, 2007), superando la media di 40 milioni di mc di nuovi fabbricati realizzati annualmente nel Veneto dal 2001 ad oggi. Un boom edilizio, sorretto soprattutto dalla bolla speculativa che ha caratterizzato la finanza nazionale ed internazionale di questi ultimi anni. Un boom che non ha eguali nel passato e che fa sì che la nostra regione si collochi al primo posto in Italia per l'entità dei volumi di edilizia residenziale e non residenziale annualmente autorizzati con concessione edilizia dai Comuni. Un quadro d'insieme decisamente preoccupante, ben descritto da Tiziano Tempesta dell'Università di Padova, che osserva come le nuove abitazioni costruite dal 2000 al 2004 sono potenzialmente in grado di dare alloggio a circa 600.000 nuovi abitanti: se anche rimanessero costanti gli elevati tassi d'incremento demografico registrati negli ultimi anni per effetto dei nuovi fenomeni migratori, ci vorranno circa 15 anni per utilizzare tutte le case messe in cantiere (Tiziano Tempesta, *Agripolis* – Legnaro, 2007).

Tutti sembrano convenire sulla necessità di porre un freno alle disastrose conseguenze sociali ed ambientali dei meccanismi della rendita fondiaria e della speculazione immobiliare, meccanismi che non sembrano avere più alcuna diretta relazione con l'effettivo fabbisogno espresso dalla domanda abitativa e dalla produzione industriale. Eppure non c'è amministrazione comunale che non rivendichi la possibilità di consumare quota parte dei residui terreni agricoli ed ambiti naturalistici del proprio territorio per realizzare nuove infrastrutture e consentire nuove urbanizzazioni e lottizzazioni. Una rivendicazione motivata anche dal fatto che – data la sempre maggiore scarsità di risorse finanziarie – non vi sarebbe oggi altro modo di realizzare gli standard urbanistici previsti dai piani regolatori (verde, scuole, nuove strade, centri civici, servizi in generale,...) se non concedendo nuove cubature edificabili ai proprietari dei terreni. E' la via della cosiddetta "perequazione urbanistica", ultimo provvidenziale rimedio per i Comuni che – anche negli anni di vacche grasse – si sono limitati a disegnare il verde pubblico sulle carte di piano senza procedere all'acquisizione delle aree e che oggi – dopo le sentenze della Corte Costituzionale che impongono la corresponsione di una indennità per i vincoli finalizzati all'esproprio e che hanno elevato il valore dell'esproprio al valore di mercato – non ritengono che la creazione di nuovi parchi e spazi verdi debba essere una priorità di bilancio.

Certo la "perequazione urbanistica" (consistente di fatto nella concessione di nuove volumetrie edificabili ai proprietari privati in cambio della cessione al Comune di quota parte dei terreni di proprietà) può risultare, a determinate condizioni, uno strumento utile per l'attuazione delle previsioni di piano. Nella visione e nella pratica urbanistica di molti amministratori sembra però prevalere una interpretazione dei meccanismi perequativi quale soluzione taumaturgica di tutti i problemi della pianificazione urbanistica. Non solo. Subordinando l'attuazione degli indirizzi di piano all'iniziativa dei privati, questa interpretazione della perequazione costituisce di fatto un implicito riconoscimento di uno "*jus aedificandi*" connaturato alla proprietà dei suoli, un diritto che l'ente pubblico potrebbe solo regolamentare ma non negare (anche se in realtà nessuna legge dello stato italiano lo ha mai esplicitamente riconosciuto). E' quanto ad esempio avvenuto a Padova dove – anticipando la stessa legislazione regionale – con una Variante di PRG (approvata con i voti sia del centrodestra che del centrosinistra) si sono trasformati oltre 4,7 milioni di mq di aree destinate a verde pubblico in aree di perequazione, sia pure con indici differenziati, delegando ai privati il progetto delle nuove lottizzazioni ed ottenendone in cambio uno spezzatino di aree di verde pubblico in mezzo o ai margini dei nuovi caseggiati. In realtà la perequazione è un'arma a doppio taglio, destinata a generare il fallimento di ogni politica urbana se il Comune non si pone come soggetto attivo, come protagonista diretto della progettazione e della gestione delle trasformazioni urbane, non limitando la propria funzione a quella di certificatore delle iniziative dei privati. La perequazione non può essere considerata il fine della pianificazione urbanistica, bensì solo come uno tra i possibili strumenti operativi del piano, da applicarsi

a specifici comparti urbani e non indiscriminatamente a tutto il territorio, per l'attuazione di un chiaro e condiviso progetto di città pubblica e di infrastrutture ecologiche, così come ad esempio è avvenuto per la formazione di una cintura verde periurbana a Ravenna o per realizzazione di un organico sistema del verde urbano a Jesi e Vercelli.

Prioritario deve sempre essere un disegno urbano che ponga l'accento sugli spazi aperti ed i servizi destinati alla vita comunitaria, sulla costruzione di una rete ecologica urbana connessa alle risorse naturalistiche del territorio, ed è in funzione di questo disegno che – situazione per situazione – può essere giudicato utile un accordo perequativo con i privati. Un accordo che, in generale, preveda la salvaguardia integrale degli spazi a più elevata valenza ambientale ed il trasferimento dei "diritti edificatori" concessi in altro ambito urbano ("perequazione ad arcipelago" o compensazione urbanistica), preferibilmente in aree dimesse e/o degradate ove effettuare interventi di recupero e riqualificazione urbanistica ed ambientale.

Purtroppo nella maggior parte delle amministrazioni locali sembra ancora prevalere una logica del giorno per giorno ed una prassi di pura e semplice "ragioneria urbanistica". Una prassi sganciata da ogni visione strategica a cui continua a corrispondere una sostanziale incapacità di pianificazione e di governo a più ampia scala da parte degli enti sovraordinati. Una prassi che – con processi di tipo molecolare, ma non per questo meno dirompenti – prosegue imperturbabile nell'opera di sistematica distruzione del paesaggio. "Un paesaggio, - per usare ancora una volta le parole di Eugenio Turri -, che più che brutto è noioso, irritante nella sua ripetitività, senza sorprese, con il suo traffico intasato sulle sue strade principali, la macchina come elemento onnipresente, onnivoro, insopportabile".

Le uniche iniziative di più ampio respiro a scala territoriale che sembrano destinate al successo – in sintonia spesso con le nuove complanari, tangenziali, raccordi anulari e camionabili finanziate dalle società autostradali per veder rinnovate le loro concessioni – risultano essere quelle della grande speculazione immobiliare, finalizzate alla realizzazione – in luoghi sensibili del territorio regionale – di mega centri commerciali e per il tempo libero. I casi più clamorosi – di seguito riportati – sono quelli del faraonico progetto di "Euroworld" nel delta del Po, della "Città dei motori", tra Verona e Mantova, di "Veneto City", tra Venezia e Padova nelle vicinanze della Riviera del Brenta. Progetti che spesso trovano convinti sostenitori tra gli amministratori regionali e che già oggi determinano tutta una serie di attese ed operazioni speculative sulle aree interessate o limitrofe e la progettazione di nuove infrastrutture di supporto, quali la camionabile prevista sul tracciato (o a lato) della mai completata idrovia Padova-Mare.

Che fare? Senza dubbio uno dei compiti fondamentali delle associazioni ambientaliste continua ad essere quello della battaglia in difesa dei beni storici e paesaggistici del nostro territorio, di quanto ancora si conserva del passato, della denuncia di una prassi urbanistica miope e dello smascheramento di operazioni immobiliari che – in nome di un preteso quanto spesso fantomatico sviluppo economico – rispondono solo agli interessi di alcune società private distruggendo beni comuni e luoghi identitari della nostra collettività.

Ma l'azione di denuncia non è sufficiente. Distruzione e degrado del paesaggio e del territorio possono essere efficacemente contrastati solo avendo la capacità di proporre strategie e progetti alternativi, fondati su una lettura del territorio quale ecosistema complesso che può essere riqualificato e rigenerato con un insieme integrato di interventi finalizzati alla formazione di una rete continua di siti e corridoi ecologici in grado di assicurare la biodiversità, di contribuire al disinquinamento dell'aria e dei suoli e di mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici, al potenziamento del sistema della mobilità e dei trasporti collettivi (in particolare su ferro) pianificando in relazione a detto sistema una più equilibrata distribuzione dell'edificato e dei servizi a scala metropolitana, all'affermazione della cultura e dell'innovazione tecnologica connessa all'ecologia quali motori del rinnovamento urbano.

Strategie di lungo periodo e progetti concreti per la tutela dei paesaggi storici e dei beni naturalistici, ma anche per la costruzione di nuovi, più sostenibili e gradevoli paesaggi urbani e periurbani, riconoscendo – come fa

la Convenzione Europea del Paesaggio – che il paesaggio, se pianificato e gestito in modo adeguato, può divenire un elemento importante della qualità della vita delle popolazioni, svolgendo fondamentali funzioni di interesse generale, sul piano culturale, ecologico, ambientale e sociale e costituendo una risorsa favorevole allo stesso sviluppo economico.

E' essenziale sottolineare come, ai fini della formazione di paesaggi di più elevata qualità estetica ed ecologica anche in ambito periurbano oltre che in aperta campagna, un ruolo decisivo deve essere attribuito alle tecniche ed all'organizzazione delle attività agricole. Ricordavamo all'inizio come il paesaggio veneto – in particolare quello agrario – sia stato, con quello toscano, uno dei più prestigiosi a livello nazionale ed europeo. Va però anche ricordato che il paesaggio agrario è il frutto di un processo di antropizzazione della natura e dell'evolversi delle culture e delle tecniche di coltivazione; è, come scriveva Emilio Sereni, "... quella forma che l'uomo, nel corso e ai fini delle sue attività produttive agricole, coscientemente e sistematicamente imprime al paesaggio naturale" (E. Sereni, Storia del paesaggio agrario italiano). Si può, in altri termini, affermare che il paesaggio – quello agrario in particolare – deriva da un progetto di civilizzazione, è l'espressione di una civiltà e di una cultura. La bellezza, il valore estetico di un paesaggio derivano soprattutto dalla sua capacità di rendere leggibile il senso, l'ordine, le relazioni intercorrenti, il significato culturale delle sue componenti. Non è sufficiente salvaguardare una villa veneta od una casa rurale tipologicamente ed architettonicamente significativa, se nel contempo se ne distrugge il contesto, il rapporto un tempo esistente con l'organizzazione del territorio. Nella percezione di un paesaggio, oltre alla dimensione ecologica (espressa dal rispetto delle leggi che regolano la biodiversità e l'evoluzione naturale, la riproducibilità dei componenti), sono fondamentali la dimensione culturale e simbolica. "Il paesaggio – afferma il sociologo Georg Simmel – non è ancora dato quando cose di ogni specie si estendono, l'una accanto all'altra, su un pezzo di terra e vengono viste immediatamente insieme... così come una quantità di libri accatastati non è una biblioteca, ma lo diventa quando un concetto unificante li ordina secondo il proprio criterio formale".

Fondamentale è dunque salvaguardare le colture ed i terreni agricoli anche nell'area centrale della nebulosa metropolitana veneta ovvero nei luoghi oggi soggetti ad una più intensa attività di infrastrutturazione ed urbanizzazione. Senza tutela del mondo rurale – ha scritto di recente Carlo Petrini, il fondatore di *Slow Food* – sia per quanto riguarda la sua produttività, sia per quanto riguarda la sua bellezza, non può esserci tutela dell'ambiente e del paesaggio (La Repubblica, 5 ottobre 2008). Negli ultimi quindici anni, se si fa un confronto tra i censimenti agricoli del 1990 e del 2005, in Italia sono spariti più di 3 milioni di ettari di superfici libere da costruzioni e infrastrutture, un'area più grande del Lazio e dell'Abruzzo messi insieme. Di questi 3 milioni poco meno di 2 milioni di ettari erano superfici agrarie. "E' uno dei più grandi mutamenti, afferma sempre Carlo Petrini, che il nostro Paese ha subito nel secondo dopoguerra e non accenna a diminuire: sparisce la campagna, insieme ai contadini, si perdono spesso i terreni più fertili in pianura e in prima collina. Gli appezzamenti che resistono sembra che stiano lì, in attesa che qualcuno ci speculi su. Il suolo, se non muore a colpi di fertilizzanti o pesticidi, sparisce... E' uno scempio senza fine, che pregiudica la qualità delle nostre vite in termini ecologici e anche gastronomici. Sì: gastronomici, perché ne va anche del nostro cibo, della sua qualità, della sua varietà e della possibilità di poterlo comprare senza che provenga da un altro continente, con tutti gli enormi problemi che ne conseguono".

Con l'entrata in vigore della nuova legge urbanistica regionale, Regione, Province e Comuni hanno avviato un processo di revisione e ridisegno dei propri strumenti urbanistici. E' dunque questo il momento di intervenire, evitando che in attesa dei nuovi piani continui l'aggressione al territorio e richiedendo che a tutti i livelli della pianificazione – in stretta connessione con la programmazione economica e sociale e con l'allocazione delle risorse di bilancio – divenga centrale non solo il tema della formazione di una rete ecologica in grado di compenetrare gli stessi ambiti urbani, ma anche specificamente quello della riconversione biologica delle attività agricole. Significativo è, da questo punto di vista, l'esempio della Germania dove governo federale e Länder promuovono e



finanziano per l'attuazione dei piani paesaggistici specifici progetti di ricomposizione fondiaria e riordino territoriale, coinvolgendo direttamente nell'elaborazione dei piani agricoltori, allevatori, proprietari dei boschi, cittadini e associazioni ambientaliste. Progetti che prevedono specifici contributi o sgravi fiscali per chi rinuncia all'uso di fertilizzanti chimici e provvede alla manutenzione di vigneti, frutteti storici e strade alberate, al ripristino di muri a secco e terrazzamenti, siepi di confine e recinzioni tradizionali ed al restauro degli edifici rurali.

Vige in Germania, nell'ambito delle procedure pianificatorie, il "principio di cooperazione", in quanto si ritiene che la salvaguardia del patrimonio naturale ed il controllo della pressione antropica sull'ambiente siano difficilmente realizzabili senza la collaborazione attiva dei cittadini. L'obbligatorietà del coinvolgimento e della partecipazione dei cittadini – sia pure ancora con molti limiti ed ambiguità – viene affermata anche dalla nuova legislazione urbanistica delle nostre Regioni e dalle procedure indicate dalla Comunità Europea per la formulazione della VAS – Valutazione Ambientale Strategica prevista per la pianificazione urbanistica e territoriale. E' un principio di cui, come associazioni ambientaliste, dobbiamo rivendicare la più ampia applicazione, proponendo regole chiare e procedure obbligatorie, che non possono certo esaurirsi nel meccanismo tradizionale delle "Osservazioni" a giochi conclusi e delle "Controdeduzioni" (che nel 99 per cento dei casi respingono le Osservazioni presentate da cittadini e associazioni, in quanto ritenute "non congruenti" con l'impostazione del piano adottato dall'amministrazione).

L'elaborazione dei piani territoriali ed urbanistici, a partire dall'impostazione degli studi preliminari sino alla fase delle fondamentali scelte strategiche e della definizione delle priorità d'intervento, deve divenire un'importante occasione per attivare un processo di "apprendimento collettivo", un processo di crescita del "capitale sociale" che – come sostiene l'urbanista Roberto Camagni – deve avvenire attraverso la promozione della comunicazione, della partecipazione, della fiducia e della cooperazione, ovvero attraverso la mobilitazione di tutta la società civile". Un processo partecipativo e cooperativo che deve operare ai diversi livelli istituzionali, ma anche attraverso il dialogo costante con i cittadini e l'associazionismo economico, sociale, culturale ed ambientalista, finalizzato alla costruzione di una visione condivisa del futuro delle comunità locali, condizione essenziale per assicurare efficacia agli stessi strumenti di piano.

## VENETO CITY

### COME VIENE PRESENTATO VENETO CITY?

"Veneto City un centro servizi polifunzionale, ideale baricentro della Regione, vetrina di tutto il meglio che si produce nel Veneto, un centro di dimensioni internazionali". La nuova città "Show Room" dell'industria del nord-est

### CHE COSA E' IN EFFETTI VENETO CITY?

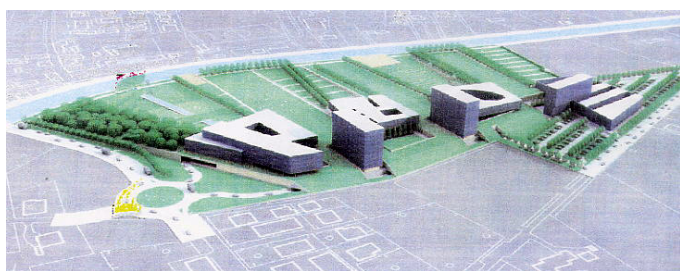
Una enorme operazione immobiliare che cambierà radicalmente l'assetto urbano del territorio fra Padova e Venezia.

I dati dell'area interessata dal progetto:

2.617.000 mq di superficie (17 volte la superficie totale della Fiera di Padova)

1.700.000 mq di superficie edificabile

70.500 veicoli giorno (pari all'attuale traffico dell'autostrada PD – VE).



Ancora vaga la destinazione d'uso: si parla di possibili (...quanto improbabili) "Centri direzionali ed a Quartieri Generali di grandi imprese", "Poli di Rappresentanza di Enti Amministrativi ed Associazioni di Categoria", "Poli Scientifici", "Aree Espositive e Promozionali", "Auditorium per eventi di grande rilievo", "Museo di Arte

Contemporanea". Sicuramente verranno realizzati:

Gallerie commerciali Ristoranti e bar Negozi in genere, Asili nido, Farmacie, Poste, Banche Strutture alberghiere, Residence, Sale cinematografiche, Palestre e piscine, Autosilos

Si tratterebbe di una città artificiale con 30.000-40.000 presenze di giorno che si svuota di notte

*Per illustrare il caso Veneto City è ben più efficace di nostre note affidarsi a valenti giornalisti che di questo "progetto" hanno dato un quadro molto efficace.*

### **Renzo Mazzaro, «Costruiremo una città in mezzo alla campagna»,**

*La Nuova Venezia, 19 novembre 2005*

La fotografia che piace di più all'ingegner Endrizzi, è un cane da caccia, un pointer per la precisione, lanciato come un treno verso un bersaglio sconosciuto e fulminato dal teleobiettivo con le quattro zampe sollevate da terra, raggruppate sotto la pancia, in un concentrato di potenza che sta per esplodere. Endrizzi va a caccia. Di terreni, non solo di quaglie o di pernici rosse, come il suo amico Bepi Stefanel.... Endrizzi ha fiuto per i terreni, come i cani da caccia che alleva. «Avevo per le mani l'area giusta» dice. Ma guarda che combinazione. Cosa si può obiettare a uno così fortunato?

**L'area.** In quest'area di 550.000 metri quadrati, di cui metà sono già suoi e l'altra metà in fase di accaparramento, tra l'autostrada A4, la linea ferroviaria Padova-Venezia, la stazione fs di Dolo-Mirano e l'innesto del Passante, l'ingegner Luigi Endrizzi, ovvero l'uomo che costruì Padova Est (do you remember Ikea?), ha immaginato una città nuova di zecca e l'ha battezzata «Veneto City». Due milioni di metri cubi, 10.000 posti di lavoro.

Dal

nulla.

**I soci.** Il sogno ha contagiato il suo amico di trasferte venatorie Giuseppe Stefanel, imprenditore trevigiano che tra una schioppettata e l'altra ha messo su un impero mondiale dell'abbigliamento. «Credo molto a questo progetto» conferma Stefanel. Un altro trevigiano che mette i soldi è Fabio Biasuzzi, anch'egli appassionato di animali, i cavalli stavolta, ma più noto perché si occupa di cave. In società c'è anche Olindo Andrighetti, imprenditore di Piove di Sacco, nome importante nel commercio internazionale dei legnami, con la figlia Nicoletta. E altri investitori.

**I capannoni.** Nell'area dove sorgerà «Veneto City» per il momento ci sono solo campi, alberi, fossi, strade di raccordo interno, case sparse, aziende agricole. Difficile immaginare una città, anche se qui basta distrarsi un

attimo perché cresca un capannone. Nel 2000 la campagna è stata sventrata da una rotonda con una strada di collegamento al casello di Dolo dell'A4: in tre anni il Comune di Pianiga ha venduto le aree. Venduto non rende l'idea. Le ha bruciate. Adesso c'è un capannone attaccato all'altro, una teoria di scatoloni immensi, gli ultimi con la scritta «Affittasi». Il cemento avanza, è il turno di Dolo.

**Benemerito.** «Mi umiliava fare capannoni» dice l'ingegner Endrizzi, nel nuovo ufficio di Vigonza, guardando le foto dei suoi pointer al galoppo. E' un benemerito. Anche se ci voleva poco. «Stiamo lavorando con l'università di Venezia e quella di Padova, abbiamo studi di socio-economia alle spalle, vogliamo progettisti di grande qualità, nomi di fama internazionale». Norman Foster e Renzo Piano, dice. Ma senza impegno, perché non c'è ancora l'accordo. «Verranno qui a vedere di che cosa è capace l'architettura ai massimi livelli. Ci misuriamo con Tokyo, con Hong Kong, non con Trebaseleghe». Alla faccia dello scatto di reni. Speriamo di non doverci misurare anche con Padova Est.

**Il progetto.** Adoperiamo le parole dell'ideatore: «Il progetto prevede un centro servizi polifunzionale, ideale baricentro della regione, che sarà la vetrina di tutto il meglio di ciò che si produce nel Veneto ma anche luogo di progettazione di ciò che si produrrà nei prossimi anni»: «un museo della produzione industriale, meta di scolaresche»; «un centro di produzione tridimensionale Aimax che non esiste in Italia»; «strutture di didattica per l'imprenditoria»; «possibilità di acquisire i master, senza andare in America, perché noi vogliamo fare le cose qui»; «sedi di rappresentanza di tutte le istituzioni, dalla Regione fino alle organizzazioni di categoria».

Insomma: «Il Veneto non ha mai saputo realizzare un centro servizi di dimensioni internazionali. Noi pensiamo a competere con Parigi».

**Le strutture.** «Veneto City» sorgerà su 560.000 metri quadrati, con uno sviluppo di 2 milioni di metri cubi. Ci lavoreranno 10.000 persone, tra occupati diretti e indotto. La maggior parte sarà addetta ai centri di ricerca che occuperanno il 50% della superficie costruita. La città è pensata «sotto forma di alcune torri che si sviluppano in altezza, per lasciare spazio al verde». Non vorremmo fare sfoggio di erudizione peregrina, ma un certo Le Corbusier ci aveva già pensato negli anni '30: siamo fermi da allora? Attorno al centro servizi, definito il «pianeta centrale», ruoteranno una serie di «satelliti»: si va dagli alberghi, ai negozi, agli impianti per il tempo libero.

**Tapis roulant.** La determinazione arriva a prevedere lo spostamento della stazione fs di Dolo-Mirano (appena inaugurata) di qualche chilometro in direzione Padova, per farla combaciare con il centro servizi. Una passerella aerea coperta, che Endrizzi mostra in avveniristico disegno al computer («ma niente immagini per il momento») porterà i passeggeri al centro servizi, con un tapis roulant per risparmiare la fatica dei bagagli.

**Torre telematica.** Alta 150 metri, con immancabile ristorante panoramico all'ultimo piano, concentrerà le strutture per il controllo di tutto il traffico stradale della regione, incluso quello autostradale. Dal che si profila una probabile partecipazione societaria, decisamente negata invece da Lino Brentan, a.d. della Venezia - Padova spa.

**Tempo libero.** E' previsto un parco di diversi ettari, solo pedonale. Un «market palace», piastra coperta di piccoli negozi «unica al mondo». E poi cinema, un teatro, piscine, strutture per fitness, megacentro per convegni.

**Alberghi.** Il «satellite ricettivo» avrà un capacità di 1000 stanze, dalle 3 stelle in su, per graduare l'offerta a seconda della tasca. Disponibilità che nessuno, secondo Endrizzi, è in grado di assicurare oggi in Italia. Chi è del posto può già prepararsi: gli alberghi sorgeranno dietro la pescheria «Gianni & Mirca» di Arino, di fronte all'azienda agricola di Gastone Signori. Invece le stalle, l'essiccatoio e gli impianti dell'azienda, incluse le abitazioni, dovrebbero sparire. Sempre se Endrizzi si sbriga, perché a Gastone Signori sta venendo la mosca al naso: gli hanno fatto un'offerta l'anno scorso, ma non hanno stretto. «I figli non sono più d'accordo a vendere, la moglie s'arrabbia perché la casa non è a posto - dice Gastone, un tipo simpatico, grande e grosso, che viene da Piazzola sul Brenta -. Io capisco tutto, ma devono fare i lavori o no? Quando cambio idea, la cambio davvero, eh!».

**Paolo Possamai, *Una colata di cemento sacrificando Marghera,*  
La Nuova Venezia, 25 novembre 2005**

L'affaire Veneto City dichiara nel nome stesso che la questione non riguarda Dolo e comuni limitrofi. L'operazione Veneto City chiama in causa i destini dell'area centrale del Veneto. Sarebbe riduttivo, pilatesco, truffaldino se la classe politica e, più in generale, il ceto dirigente veneto delegassero al Comune di Dolo la decisione se urbanizzare 560 mila metri quadrati di terreno. Volendo assumere un termine di paragone, a Verona, alle porte della città antica, è programmato il recupero dell'ex mercato ortofrutticolo, destinandone l'area di 59 mila metri quadrati a nuova city per la finanza veneta. Una cittadella dove dovrebbero a regime lavorare

all'incirca tremila persone, dipendenti del gruppo Unicredit, del Banco popolare di Verona, della Cattolica assicurazioni, di altre istituzioni creditizie. L'investimento, promosso da Fondazione Cariverona, Cattolica e Banco popolare è stimato in circa 200 milioni di euro e richiederà almeno 5 anni di tempo quanto all'esecuzione dei lavori.



A Dolo è in gioco un intervento che si sviluppa su un territorio dieci volte più grande di quello di Verona, con una richiesta di edificare 2 milioni di metri cubi. A questo punto, introduciamo subito una domanda semplice semplice, una fra le altre dei tanti quesiti irrisolti: ma se sarà consentito il placet ai privati imprenditori mobilitati per l'urbanizzazione delle campagne di Dolo, che ne sarà del recupero della zona industriale di Marghera? Il polo industriale di Marghera è largamente dismesso, il governatore veneto Giancarlo Galan preme affinché le

imprese chimiche cessino ogni attività entro il 2015. Misurando il tempo secondo i cicli di investimento e di ammortamento delle aziende, vale a dire che Galan vuole che la chimica se ne vada da Porto Marghera domani.

Tralasciando un'analisi puntuale sulla opportunità che l'Italia abbandoni il presidio sulla chimica, rimane da capire quali nuove attività economiche potranno effettivamente abitare a Marghera. E qui intendiamo enfatizzare la relazione con Veneto City. Se a Dolo sarà concentrata un'enorme mole di attività direzionali, di industrie innovative, di servizi avanzati, di alberghi, che futuro potrà mai avere Marghera? Se Dolo catalizzerà un imponente volume di investimenti, quanti denari resteranno in circolazione per il recupero delle aree dismesse a Marghera e per l'invenzione di un nuovo destino per la più grande e degradata zona industriale del Nordest?

Sono questioni che giriamo a chi ha responsabilità politica. Le giriamo al presidente della Provincia di Venezia, Davide Zoggia, depositario con le recenti riforme di considerevoli poteri in materia di pianificazione urbanistica. Le giriamo al governatore Galan, che mantiene un ruolo incisivo nella pianificazione territoriale e, più in generale, nella programmazione dello sviluppo economico del Veneto. Le giriamo al sindaco Massimo Cacciari, che fra le altre sfide è chiamato a misurarsi con il futuro possibile di Marghera. Galan, Zoggia e Cacciari esemplarmente incarnano la figura dell'amministratore che deve perseguire il «bene comune», che deve badare all'interesse collettivo. Ebbene, a Zoggia e a Galan chiediamo se il «bene comune» consista nell'assecondare il disegno speculativo di Stefanel, Biasuzzi, Endrizzi, che sono i promotori di Veneto City. Chiediamo a Cacciari, a Galan e a Zoggia come sta assieme il loro annuncio di voler dare un futuro a Marghera e l'operazione di Dolo. Chiediamo a Galan, inoltre, se è vero che Veneto City potrebbe ospitare un polo rilevante di uffici della Regione, perché Dolo sarebbe baricentrica e facilmente raggiungibile dall'intero territorio regionale. Se tale ipotesi fosse veritiera, ci permettiamo di osservare che sarebbe un formidabile volano, uno straordinario vantaggio competitivo riconosciuto a tavolino ai promotori di Veneto City.

Chiediamo, infine, a Zoggia come possa far rientrare ex post nel suo neonato Piano territoriale provinciale di coordinamento l'urbanizzazione di un'area di 560 mila metri quadrati. Ma Zoggia, annunciando il Ptcp, non aveva detto che era tempo di cessare la cementificazione del territorio? E Zoggia, Cacciari e Galan non sanno forse che il Veneto è già pieno zeppo di capannoni con la scritta «affittasi» o «vendesi» per la semplice ragione che il modello produttivo classico è superato e, abbandonata gran parte della filiera manifatturiera, per cui servono spazi molto meno abbondanti del passato?

A Cacciari, da ultimo, giriamo l'accusa rivolta all'amministrazione comunale di Venezia da Adriana Marinese, primario imprenditore edile-immobiliare, che contesta alla burocrazia di Ca' Farsetti totale immobilismo, di non dare risposte a programmi di intervento nella prima zona industriale di Marghera, valutati a spanne 500 milioni di euro.

L'immobilismo del burocrate veneziano può divenire l'alibi per chi volesse dare la precedenza a Veneto City.

## EUROWORLD ITALIA: QUANDO LA SFACCIATAGGINE DIVENTA PROPOSTA IMMOBILIARE

Il progetto, presentato e pubblicato sul sito internet [www.euoworld-italia.it/](http://www.euoworld-italia.it/), prevede la realizzazione di un parco divertimenti che rappresenti schematicamente il territorio europeo in scala 1:800. I dati principali (desumibili dal sito) sono:

- *EUROWORLD si estende su una superficie complessiva di circa 124 km<sup>2</sup> nel Delta del Po, sul territorio dei comuni di Porto Viro e Porto Tolle;*
- *La rete pubblica di trasporto dell' EUROWORLD Park è costruita secondo il modello della reale rete stradale europea e **supererà i 30 km di lunghezza**;*
- *Verrà realizzata una funicolare che collega l'intero Euroworld e che passerà sopra alle strade principali e alla bellissima laguna naturale situata al centro del territorio, permettendo di percorrere comodamente le distanze maggiori. Per spostarsi lungo le coste e per raggiungere l'Islanda o la Sicilia si potrà usufruire di navi e traghetti.*
- *dispone di un **collegamento diretto con il mare**, circa 70 chilometri a sud di Venezia in un paesaggio naturale molto particolare;*



*Dovranno inoltre essere realizzati; Stazione di Rosolina, Punto informazioni/ torre, Parcheggi e autosilo, Centro logistico, Motorworld con pista di collaudo, Business Airport, vari eliporti, Aquaworld, Villaggio turistico Aurora, Kidsworld, Marina di Angelo, Campeggio, Campo da golf, Campi da tennis, Centro ippico, Medicalworld, Scuole/ Università/ Campus, Funsport, Arena, Teatro/ Casinò, Abitare a Euroworld, Outlet Center, Shopping, Hotel, Centro congressi, etc.*

*volume dei costi di ubicazione complessivi pari a circa 10 miliardi di euro, esclusi gli investimenti nell'edilizia dell' EUROWORLD Park e della EUROWORLD Aree;*

*direttamente nell' EUROWORLD Park verranno creati circa 10.000 posti di lavoro;*

*il settore EUROWORLD Management impiegherà circa 1.000 persone;*

*nasceranno all'incirca 25.000 posti di lavoro nella*

*EUROWORLD Aree e negli ambienti circostanti, così come nelle aziende complementari;*

- *nasceranno 5.000 posti lavoro in hotel, nell'industria dell'intrattenimento e nel settore della ristorazione e del tempo libero di EUROWORLD;*
- *sono previsti quotidianamente 30.000 visitatori che usufruiranno di EUROWORLD e di tutte le strutture annesse;*
- *la partecipazione al progetto dei singoli paesi garantisce la commercializzazione a livello europeo l'unicità e il fascino dell'Idea EUROWORLD offrono una molteplicità di occasioni e opportunità senza precedenti;*
- *il legame politico, economico e turistico di tutti i partecipanti assicura il successo degli investimenti;*
- *la commercializzazione di EUROWORLD organizzata in modo professionale a livello mondiale permette uno sviluppo senza precedenti in grado di superare qualsiasi crisi;*
- *L' EUROWORLD Park è aperto tutto l'anno (360 giorni lavorativi/anno).*

**Fin qui i proponenti, con l'enfasi dei benefattori...**

## ***IN REALTÀ...***

### ***...EUROWORLD GERMANIA, UN PROGETTO GIÀ BOCCIATO***

Da documentazione scaricabile su siti internet tedeschi risulta che un progetto del tutto simile è stato presentato dagli stessi promotori in Germania. Il progetto prevedeva l'utilizzo di una ex base militare russa alle porte di Berlino sulla quale sarebbe dovuto sorgere il parco divertimenti.

Dopo 1000 trattative gli sponsors si sono ritirati e il progetto non è più partito. Motivazioni:

- attendevano che il governo regionale svincolasse le aree della base Russa attualmente in disuso soggette a tutela ambientale e paesaggistica e monumentale e non lo ha fatto.
- Kahl, il promotore, in Svizzera (Cantone San Gallo) è stato condannato a 14 mesi per appropriazione indebita, procacciamento sleale di affari, speculazione e cattiva amministrazione.

Tutto a monte quindi, anche perché due dei tre operatori economici si sono ritirati dichiarando che l'impegno di spesa era mostruoso.

### ***...EUROWORLD CONTRASTA CON:***

#### ***IL PROGRAMMA REGIONALE DI SVILUPPO***

Il Programma Regionale di Sviluppo (PRS), approvato con LR 05/2007, evidenzia come lo sviluppo non pianificato di larghe parti del territorio veneto metta oggi in crisi le possibilità pianificatorie della regione. Evidenzia inoltre come alcuni livelli di inquinamento e di compromissione di territori non siano oggi ancora ben valutati (vedi Porto Marghera) a causa di carenze di informazioni di dettaglio in merito.

Per quanto riguarda lo sviluppo del sistema turistico nel PRS si fa riferimento a modelli che sappiano interpretare le specificità locali esaltando i distretti esistenti. I valori storico-testimoniali ed ambientali devono diventare i perni per la crescita di un turismo che sappia esaltare e mantenere le qualità locali.

#### ***IL PTRC***

La nuova stesura del PTRC mette da subito in evidenza il valore naturalistico ed ambientale di alcune aree di particolare pregio nella regione. Fra queste il Delta del Po del quale si esaltano i sistemi ecologico-ambientali indispensabili per la rete ecologica regionale.

La biodiversità propria di questo territorio ed il delicato equilibrio che si regge fra acqua, terra e le correnti marine (sistema in equilibrio tipico dei sistemi deltizi) sono parte integrante, insieme alla Laguna di Venezia e di Carole, del più vasto sistema di aree umide costiere identificate già a livello internazionale dal progetto di Bird Life come Important Bird Areas (IBA). Nel piano regionale i valori naturalistici sono espressi dall'applicazione della Rete Natura 2000 che oggi ha identificato e definito le aree più pregiate del territorio dove sono localizzati habitat, habitat di specie e specie prioritarie.

#### ***IL PIANO D'AREA DEL DELTA DEL PO***

Estratto dai documenti di presentazione del Piano:

*"Il territorio del Delta del Po rappresenta per vari motivi un'area di straordinario interesse faunistico e floristico non solo per l'Italia ma per tutta l'Europa; è infatti con quello del Danubio, della Camargue, del Guadalquivir e pochi altri un ambiente deltizio relativamente integro, floristicamente interessante e riccamente popolato da avifauna sia stanziale che di passo.*

*La Regione, con l'approvazione di questo Piano di Area, ha inteso, in un concreto, stretto e costante raccordo con gli Enti locali interessati, governare al meglio le problematiche ambientali unitamente ai processi forti di trasformazione economica oggi in atto nella zona del Polesine, allo scopo di qualificare le diverse potenzialità e risorse presenti".*

Nell'intento di facilitare l'istituzione del Parco del Delta del Po, il Piano d'Area anticipa in qualche modo le politiche del futuro piano ambientale del parco, definendo lo sviluppo sostenibile con la salvaguardia dei luoghi oltre a fornire puntuali indicazioni per un riequilibrio delle sue parti più degradate. *Il progetto Euroworld si configura quindi in contrasto non solo con il Piano d'Area, ma anche con le norme di tutela e salvaguardia proprie del futuro Piano del Parco del Delta del Po*

L'intervento interessa direttamente alcune parti perimetrali del Parco e in particolare la complessiva parte centrale di questo territorio introducendo una serie di interventi edilizi altamente problematici.

In particolare risultano altamente preoccupanti:

- le previste bonifiche di valli da pesca al fine di utilizzarle come area per divertimento in acqua, campi da golf e campeggio;
- l'utilizzo di golene e delle aree prossime al Po di Maistra per attività non ben definite (campus universitario);
- l'utilizzo indiscriminato di territorio oggi agricolo al fine di localizzare strutture ed edifici che comunque modificheranno in maniera permanente gli equilibri idraulici ed ecologici del territorio (taglio netto di tutte le connessioni ecologiche);
- scomparsa del sistema agricolo, sistema che fa parte delle ricchezze di questo territorio;
- disturbo diretto, continuo e prolungato di garzaie, aree stanziali per specie identificate come di prioritaria importanza per la tutela del territorio;

Inoltre contrasta con gli obiettivi che hanno portato all'individuazione in questo territorio di un Parco Regionale ai sensi della L 394/91.

Gli alti valori naturalistici ed ambientali vengono interessati dal complesso progetto proposto, tanto da portare ad uno squilibrio complessivo dell'intera area deltizia comportando di conseguenza effetti diretti anche nelle aree interessate dal Parco del Delta del Po.

Il progetto risulta quindi in contrasto con gli obiettivi di salvaguardia introdotti e definiti dall'articolo 1 della LR 36/97. Appare in contrasto inoltre con gli obiettivi di conservazione definiti nel Piano d'area, strumento propedeutico per la redazione del Piano del Parco.

#### UNA PROPOSTA SENZA FONDAMENTI RICONOSCIBILI

##### *PARCHI TEMATICI, PRESENZE IN CALO*

Dati economici e numerici evidenziano come i parchi tematici di questi tipo stiano soffrendo di problemi e di calo di presenze. Questo in conseguenza del cambio degli obiettivi che le famiglie hanno nei confronti del periodo dedicato alle vacanze, che è andato riducendosi come numero di giorni e che vede le località d'arte o con bellezze naturalistiche fra le mete principali dei viaggi/vacanze.

Questi i dati di alcuni parchi a tema italiani:

- Italia in miniatura: 500.000 visitatori anno, pari a circa 1.500 visitatori giorno (330 gg apertura all'anno);
- Gardaland: 2.700.000 visitatori anno, pari a circa 11.500-12.000 visitatori giorno per 227 aperture annuali).

Dati notevolmente distanti dai 30.000 visitatori/giorno previsti per Euroworld, che moltiplicati per i 360 giorni di apertura farebbero una cifra di 10.800.000 visitatori all'anno, insidiando il primato di Venezia (addirittura!). Questa cifra da sola porterebbe a quintuplicare i dati di visitatori della provincia di Rovigo (attualmente sono circa 2 milioni di visite all'anno localizzate principalmente a Rosolina).

Senza pudore le previsioni non vengono supportate da alcun dato analitico e da alcuna stima reale economica fondata su analoghi casi. Ce n'è abbastanza per subodorare altri obiettivi, meno rilevanti e più speculativi.



# MOTOR CITY OVVERO "IL PAESE DEI BALOCCHI"

## LA STORIA

Nel luglio 1999 la Regione Veneto emana una legge per la realizzazione di un autodromo regionale. Nell'ottobre 1999 viene deliberato il "Piano d'Area Quadrante Europa" – PAQE, nel quale si individua una piccola area di Trevenzuolo per il circuito e le relative infrastrutture, con una superficie non edificabile del 70%. Nello stesso Piano il territorio tra Vigasio e Trevenzuolo viene tutelato per l'interesse ambientale e destinato a parco regionale. Nel marzo 2000 viene dato l'incarico di valutare le proposte di localizzazione dell'autodromo a "Veneto Sviluppo", finanziaria della Regione Veneto, che sceglie Trevenzuolo e Vigasio in base al progetto dello studio Lyskova-De Togni che nulla aveva a che spartire con il "mostro" ora proposto.

Nel giugno 2001 nasce la società "Autodromo del Veneto" per realizzare l'autodromo, i cui soci sono "Veneto Sviluppo" e un "Comitato Promotore"; nell'aprile 2002 i comuni di Trevenzuolo e Vigasio entrano nella società.

Nel luglio 2004 Earchimede SpA e Draco SpA vengono scelte quali società realizzatrici. Per inciso Earchimede è una finanziaria di Brescia indagata dalla magistratura, insieme al presidente di allora Emilio Gnutti, per la scalata di BPI ad Antonveneta. Gnutti è tra i promotori del progetto ma, a seguito delle indagini, (ricordate i "Furbetti del Quartiertino" Fiorani, Ricucci, Consorte?) deve dimettersi da tutte le cariche, lasciando però il posto nel consiglio di Motor City Holding, società che realizzerà il progetto, alla segretaria Maurizia Gallia, entrambi tra l'altro indagati nel 2006 nell'inchiesta sui bond Unipol; presidente del collegio sindacale è Diego Rivetti, commercialista di Brescia, nel collegio sindacale anche di Hopa dell'ex Gnutti, considerato suo uomo di fiducia e indagati insieme a Firenze nel 2000 con l'accusa di tentata corruzione della Guardia di Finanza.



Con l'entrata in scena dei soci privati inizia un turbinoso susseguirsi di varianti di leggi della Regione Veneto che, dal dicembre 2004 al marzo 2005, trasformeranno l'originale pista prevista in un "mostro urbanistico" di 4,5 milioni di mq senza vincolo alcuno, con solo il 30% di superficie permeabile, composto da: area industriale di 50 ettari, area commerciale di 104 ettari (la più imponente d'Europa), un parco divertimenti di 35 ettari (maggiore di Gardaland), una zona residenziale di 24 ettari, strutture ricettive e ristorative di 32 ettari e (forse) dalla pista. Il tutto senza coinvolgere la Provincia di Verona e i comuni vicini che subiranno tutti gli effetti negativi, inquinamento e traffico compresi.

Nell'agosto 2006 Earchimede esce di scena sostituita da Coopsette di Reggio Emilia, che nel novembre 2006 perfeziona l'accordo di acquisto dei terreni.

Nel luglio 2007 viene presentato da Motorcity il piano particolareggiato del progetto.

Nel gennaio 2008 vengono approvate varianti urbanistiche sia dai comuni di Trevenzuolo che di Vigasio che, su richiesta della società Autodromo del Veneto, spostano i limiti di edificabilità in altezza dai 12 metri precedenti ai 25 / 35 metri a seconda dei comparti.

Nell'aprile 2008 viene presentato lo Studio di Impatto Ambientale (reso disponibile sul sito: [www.autodromodelveneto.it](http://www.autodromodelveneto.it)) ora all'esame della commissione V.I.A. della Regione Veneto.



## VALUTAZIONI ECONOMICHE

I promotori dicono che sono attenti allo sviluppo del territorio; purtroppo si dimenticano che già nel Piano d'Area furono previste enormi espansioni d'area industriale, logistica, commerciale; pertanto non si giustificano tutte queste nuove aree che rimarranno cattedrali nel deserto. Verona ha uno dei tassi più alti in Europa di centri commerciali, di aree industriali (spesso costellate di "AFFITTASI"), di parchi divertimento. Verona tra l'altro ha uno dei tassi più bassi di disoccupazione in Italia, ma per contro, il maggiore tasso di inquinamento atmosferico, per la gran parte provocato dal traffico su gomma.

Infine, i vantaggi economici pubblici saranno ridicoli, dato che da accordi le amministrazioni scenderanno dal 52% al 1% in Autodromo del Veneto; quindi gli utili andranno tutti ai privati. Al pubblico però qualcosa rimane: l'onere di costruire le strade di accesso, magari con tasse di scopo applicate a tutti i cittadini!

### MOTIVI DI OPPOSIZIONE

Ci opponiamo al progetto per il modello antiquato e non sostenibile di sviluppo; per i rischi di speculazione; per l'inquinamento dell'acqua, dell'aria e del suolo; per l'enorme traffico che attirerà; in quanto provocherebbe la distruzione di un territorio destinato dalla stessa programmazione della Regione Veneto (mediante il Piano d'Area Quadrante Europa) a distretto agroalimentare e a parco fluviale. L'area è molto importante per la filiera del riso, che ha bisogno di un ambiente sano, in particolare di acqua pulita: come si potrà assicurare che non verrà inquinata da un simile intervento ?

Nella stessa area nel solo periodo 2007-2008 sono stati presentati altri mega progetti di urbanizzazione a destinazione logistica, produttivo-industriale, agroalimentare e commerciale per circa altri 5 milioni di mq (comuni di Isola della Scala, Vigasio, Trevenzuolo, Nogarole Rocca); il tutto senza programmazione e sinergia progettuale nè adeguata definizione di nuova o modificata viabilità a sostegno.

#### **CENTRI COMMERCIALI A VERONA E PROVINCIA E LORO SUPERFICI**

Metro Italia Verona	Mq. 8.000	Grand'Affi Affi	Mq. 12.000
Città Mercato Bussolengo	Mq. 16.300	La Grande Mela Lugagnano	Mq. 35.000
Verona Uno S.G. Lupatoto	Mq. 23.000	Le Corti Venete S.Martino B.A.	Mq. 17.800
Verona Est S. Martino B.A.	Mq. 11.280	Soave Center San Bonifacio	Mq. 5.540
S. Bonifacio San Bonifacio	Mq. 5.570	Le vallette Cerea	Mq. 5.000

**TOTALE DELLE SUPERFICI ESISTENTI: 139.490**

**SHOPPING CENTER ALL'INTERNO DI MOTOR CITY A VIGASIO mq. 195.000 = 140% DEL TOTALE DELLE SUPERFICI ORA PRESENTI**

### PROPOSTE ALTERNATIVE

- Destinare la zona a colture innovative e di qualità, promuovendo una imprenditoria agricola di qualità, nel rispetto delle risorse naturali e nella tutela del paesaggio rurale;
- Sviluppare una filiera agroenergetica per la produzione di biomasse;
- Incentivare forme di turismo legate a filiere agricole (es. il riso).

## **«Regole (non dette) per aspiranti operatori immobiliari»**

Stefano Boato, Docente di Pianificazione del Territorio allo Iuav.

La proposta di un enorme nuovo insediamento in aree agricole in località Arino (comune di Dolo) pomposamente denominato dai proponenti "Veneto City" riassume in modo emblematico le caratteristiche della deriva che in questi anni sta prendendo l'attività di pianificazione e di progettazione urbanistica, il governo pubblico del territorio. Nella prassi si sta perdendo l'obiettivo principale: la realizzazione dell'interesse generale, del bene delle comunità, la qualità e la razionalità nell'organizzazione del territorio.

Ecco i caratteri di questo modo di fare i piani.

- 1) L'operatore immobiliare privato acquisisce un ambito agricolo e poi chiede all'amministrazione pubblica di modificare i piani vigenti e dichiararlo terreno da urbanizzare (decuplicando e incamerandone il valore fondiario).
- 2) L'operatore immobiliare chiede di urbanizzare nuove aree prima che siano utilizzate le aree dismesse o già urbanizzate o già previste (nuovo spreco e urbanizzazione di suolo in contrasto con tutte le dichiarazioni della Regione, della Provincia e delle norme del precedente Piano Territoriale Provinciale).
- 3) L'operatore immobiliare chiede di cambiare la destinazione d'uso di aree destinate dal piano vigente ad attività produttive (con localizzazione valutata per questa funzione) a nuove attività commerciali e direzionali (con conseguenze sulla localizzazione, sui valori e sul funzionamento di tutte le attività simili collocate nel più ampio contesto territoriale).
- 4) L'operatore immobiliare chiede alle amministrazioni pubbliche di allocare nel suo ambito funzioni e uffici pubblici per favorire e potenziare l'avvio dell'operazione.
- 5) L'operatore immobiliare chiede di spostare una stazione (oltre a tutto appena riqualficata) del servizio ferroviario e metropolitano regionale ai centri urbani attuali.
- 6) L'operatore immobiliare chiede di edificare volumi edilizi con densità folli (superiori a quelle anni '60 di Corso del Popolo a Mestre o del quartiere Cita a Marghera), densità invivibili che possono essere tollerate solo per capannoni industriali con particolari esigenze produttive: l'unica soluzione è andare sempre più alti con conseguente incomunicabilità sociale, di funzioni e di spazi pubblici.

In questa discussione su "Veneto City" talora si perde il senno: qualcuno ha calcolato lo "interesse pubblico" ritenendolo positivo, un altro propone di "valorizzare al massimo lo sforzo imprenditoriale con una grande convention di Enti Pubblici... per offrire alle giovani coppie una possibilità di non emigrare", un altro vuole "capire gli obiettivi dell'operatore immobiliare", altri propongono di "compensare economicamente gli oneri di urbanizzazione e l'ICI tra più comuni nell'ambito di un Piano Intercomunale".

Come si vede si stanno perdendo i criteri stessi della pianificazione per l'interesse generale, i criteri base per determinare le norme all'interno delle quali può e deve agire liberamente l'imprenditore.

A parte il giudizio sul caso specifico che dovrebbe essere ovvio, in una situazione sempre più equivoca chi ha responsabilità pubbliche si faccia carico di riaffermare e ridefinire i criteri, i parametri e le procedure in base ai quali nel governo pubblico del territorio si deve identificare lo "interesse generale".

L'ente pubblico deve comunque verificare l'opportunità di urbanizzare ulteriori aree e la loro eventuale localizzazione con la preventiva partecipazione dell'intera popolazione e la valutazione comparata delle alternative possibili (condizioni ormai obbligatorie anche per legge). Gli operatori privati (con procedure concorrenziali e trasparenti) si facciano comunque carico dei completi oneri che attualmente in gran parte scaricano sulla collettività.

In ogni caso occorre garantire (in rapporto alle specificità dei luoghi) sia la vivibilità e la qualità sociale, spaziale e progettuale degli insediamenti creando relazioni integrate, sia la tutela attiva e la fruizione compatibile dei beni ambientali paesaggistici e storico-culturali.

## ***Crescita urbana nel Veneto e degrado del territorio***

Tiziano Tempesta, Dipartimento Territorio e Sistemi Agroforestali - Università di Padova.

### **LA SUPERFICIE URBANIZZATA NEL VENETO**

Che nel Veneto vi sia stata negli ultimi anni una forte crescita degli insediamenti sia residenziali sia produttivi è sotto gli occhi di tutti. Quello che però sfugge ancora ai più è l'effettiva dimensione del fenomeno e i possibili problemi che ne potranno derivare in futuro per la gestione del territorio e la riqualificazione dell'ambiente e del paesaggio.

Al riguardo può essere utile citare preliminarmente alcuni dati sull'estensione delle aree edificate nella nostra Regione. Secondo le rilevazioni da satellite "Corine - Land Cover" nel Veneto nel 2000 le superfici urbane occupavano circa il 7,7% del territorio. Solo la Lombardia superava il Veneto da questo punto di vista con il



10,4% ma con il doppio della popolazione! A causa delle modalità di rilevazione, però, questi dati sottostimano notevolmente l'entità della superficie edificata, specie dove, come nel Veneto, le aree urbanizzate siano di piccole dimensioni e fortemente disperse nel territorio. Uno studio recente condotto dal Magistrato delle Acque nei comuni del bacino scolante della laguna di Venezia ha posto in evidenza che le rilevazioni da satellite sottostimano di oltre il 60% l'effettiva superficie edificata. Per avere una stima più attendibile delle superfici effettivamente edificate in tutti i comuni della pianura sono state stimate due funzioni statistiche che pongono in relazione la superficie edificata rilevata dal Magistrato delle acque o con i dati sulla superficie edificata ottenuti da Corine-Land Cover, o con la

popolazione residente. Sono stati così ottenuti i modelli riportati in tab.1.

I due modelli statistici ottenuti sui 70 comuni che ricadono interamente nel bacino scolante consentono di effettuare alcune considerazioni di un certo interesse. In primo luogo si può vedere che la quantità di superficie urbanizzata per ogni residente aumenta notevolmente nel passare dai poli urbani (219 mq/abitante), ai comuni metropolitani (426 mq/abitante) al centro Veneto (546 mq/abitante) ai comuni di transizione verso le zone marginali (612 mq/abitante). Ne consegue che il progressivo decentramento della popolazione dai centri urbani verso i comuni più periferici ha comportato un incremento considerevole della superficie necessaria ad insediare un nuovo residente innescando fenomeni di spreco di suolo molto rilevanti. Partendo da questi dati si può ad esempio stimare in via indicativa che, qualora il consumo medio di suolo per abitante in tutta la pianura fosse stato analogo a quello delle città, sarebbero stati edificati 874 chilometri quadrati in meno con un risparmio del 60% del terreno edificato, il che significa che nel Veneto la superficie agricola coltivabile sarebbe del 13% superiore a quella attuale!

Al di là delle affermazioni di principio sulla necessità di avviare forme di sviluppo sostenibile contenute in vari documenti programmatici della Regione Veneto (dal Piano Regionale di Sviluppo, Piano di Sviluppo Rurale, documenti preliminari al nuovo PTRC) è del tutto evidente che la crescita insediativa nel Veneto è avvenuta con un ingente spreco di risorse territoriali. Ciò è tanto più grave se si considera che la struttura urbana tende a riprodursi per lunghi periodi di tempo presentando in genere una fortissima inerzia (Mioni, 1977) dovuta agli investimenti infrastrutturali che si accompagnano alla sua formazione e che non rendono economicamente conveniente avviare profonde riorganizzazioni dell'assetto insediativo.

Anche il secondo modello, sia pure per altri motivi, si può considerare interessante poiché pone in evidenza come le misurazioni sulle aree edificate realizzate con i dati da satellite commettano errori di stima sempre maggiori nel passare dai territori con insediamenti addensati a quelli con insediamenti diffusi. Mentre nelle città l'errore è appena del 10%, nel Veneto centrale supera il 70% e nei comuni di transizione il 100%. Ciò sta ad indicare la necessità di utilizzare con una certa cautela i dati sull'uso del suolo ottenuti dal satellite poiché, almeno nel Veneto, forniscono una visione estremamente ottimistica della situazione reale. Da questo punto di vista risulta

perfino paradossale che una regione quale il Veneto non disponga ancora di un sistema informativo territoriale affidabile, tanto che nelle indagini preliminari alla redazione del nuovo PTRC si è dovuto far riferimento ai dati desunti da Corine-Land Cover.

Partendo dalle funzioni stimate è stata effettuata una stima della superficie edificata nella pianura veneta. A seconda del modello statistico impiegato, si può stimare che dal 16 al 18% della pianura della regione sia edificata, con percentuali comprese dal 28 al 30% nei comuni urbani e di prima fascia e di circa il 18% nei comuni del centro Veneto. I dati per molti versi si commentano da soli. Si pensi solo a quali potranno essere in futuro i problemi idraulici della nostra pianura a causa della drastica riduzione dei tempi di corrivazione dei suoli edificati. Oppure si pensi ai problemi per la viabilità. Più l'assetto insediativo è sparso, maggiore è la richiesta di strade. Si consideri che già attualmente la nostra regione è agli ultimi posti in Italia per km di autostrade, strade statali, regionali e provinciali per unità di superficie e per auto circolante, il che in futuro comporterà la necessità di adeguare la rete stradale anche alla luce di quanto sarà descritto a breve.

### **IL BOOM EDILIZIO RECENTE**

A fronte di una situazione territoriale quale quella descritta, ci sarebbe forse voluto un forte controllo sulla crescita urbana e una ferma volontà di porre rimedio agli errori del passato.

Le numerosissime affermazioni di principio dei nostri amministratori sulla necessità di conservare il territorio rurale ed il paesaggio e di ridurre la crescita dei capannoni potrebbe far supporre che vi sia stata una riduzione progressiva delle dinamiche edilizie. A partire dal 2001 si è invece verificato nella nostra regione un boom edilizio che non ha eguali nel passato e che, per molti versi, è andato a rafforzare ulteriormente il sistema insediativo esistente.

I dati pubblicati dall'ISTAT sulle concessioni edilizie rilasciate dai comuni pongono purtroppo in risalto una realtà assolutamente drammatica dal punto di vista del territorio e del paesaggio. Nel periodo 1978-1985 in media ogni anno sono stati edificati 10,9 milioni di mc di capannoni; tale valore aumenta a 18,3 milioni di mc per anno tra 1986 e 1993, mentre negli otto anni successivi sono stati superati i 20 milioni di mc per anno. A partire dal 2000 si ha un incremento mai visto prima: 24 milioni nel 2000, 27 milioni nel 2001, 38 milioni nel 2002 e altri 24 nel 2003!

Nel solo 2002 le concessioni per capannoni sono state pari al 6,7% del periodo 1970-2004. Storicamente nella nostra regione non si era mai costruito così tanto!

Il 73% dei fabbricati è destinato ad attività industriali e artigianali, l'11% l'agricoltura ed il resto ai servizi. Molto strano è il dato relativo al settore primario che contribuisce alla produzione di ricchezza regionale solo per il 2,5%. E' rimarchevole anche il fatto che le cubature destinate a servizi (ad esempio gli ipermercati) costituiscano una frazione, tutto sommato, minore rispetto a quanto avvenuto nell'industria e nell'artigianato. In un'economia che si sta progressivamente terziarizzando che significato possono assumere sul piano economico ingenti investimenti edilizi in capannoni artigianali e industriali?

Qualcosa di simile è accaduto anche per le abitazioni. Negli anni Ottanta e Novanta mediamente ogni anno venivano rilasciate concessioni edilizie pari a circa 9-10 milioni di mc per anno. Nel 2002 i mc sono stati 14,3 nel 2003 15,7 e nel 2004 17,7. Il volume di nuove abitazioni per cui è stata rilasciata la concessione edilizia dal 2001 al 2004 è pari a circa il 12% delle abitazioni esistenti nel 2001 nel Veneto. Pur tenendo presente il fenomeno delle doppie case, le nuove abitazioni costruite dal 2000 al 2004 sono in grado di dare alloggio a circa 600.000 nuovi abitanti con un incremento della popolazione di circa il 13% rispetto al 2000, dato di poco inferiore alla crescita della popolazione dal 1970 ad oggi! Considerando che la popolazione è aumentata ultimamente per effetto dell'immigrazione ad un tasso leggermente inferiore all'1% all'anno, ci vorranno circa 15 anni di immigrazione ai ritmi attuali per utilizzare tutte le case messe in cantiere. La popolazione regionale dovrebbe superare i 5,1 milioni di abitanti costituiti per il 17% da immigrati (ora siamo al 6%).

Analizzando i dati su base provinciale si può notare che la crescita insediativa si è sviluppata in prevalenza nei comuni dell'area del Veneto centrale al di fuori dei centri urbani maggiori ed ha comportato elevati consumi di suolo pro capite e ha rafforzato la struttura insediativa esistente.

Infatti, tra le province del Veneto il primato in termini di metri cubi per chilometro quadrato spetta a Padova seguita da Treviso. Si tratta delle due province meno turistiche, quindi la maggior parte dei nuovi fabbricati ha un

uso residenziale. Del resto la frazione più estesa della cosiddetta area del Veneto Centrale ricade proprio in queste due province.

Quanto avvenuto nel Veneto rientra in parte in un fenomeno generale che ha coinvolto tutta la nazione, ma che da noi ha assunta un'entità senza eguali. La nostra regione è al primo posto in Italia in termini di metri cubi per chilometro quadrato di concessioni edilizie rilasciate per i fabbricati non residenziali (7791 mc rispetto ai 4612 del nord Italia nel suo complesso) e al secondo posto per quanto riguarda le abitazioni (4204 mc di nuove case rispetto ai 2602 del nord Italia), anche se, a ben vedere, considerando che al primo posto si trova il Trentino Alto Adige dove è presumibile che una parte ingente delle nuove abitazioni abbia destinazione turistica, si può ben affermare che il Veneto è al primo posto anche riguardo delle abitazioni a destinazione non turistica.

## **LE CAUSE**

Viene da chiedersi cosa abbia determinato una tale crescita del patrimonio edilizio regionale.

Un ruolo importante è sicuramente stato svolto da alcuni provvedimenti assunti dal Governo Berlusconi. In primo luogo, va citata la legge 18 ottobre 2001 n.383 (la cosiddetta Tremonti-Bis) che ha previsto la detassazione del reddito d'impresa e da lavoro autonomo quando sia reinvestito in azienda. Tra le varie forme d'investimento è prevista anche la realizzazione d'immobili (capannoni) funzionali all'attività dell'azienda. I dati evidenziati non possono però essere ascritti unicamente alla Tremonti bis, ma ad un insieme di provvedimenti presi dal governo. Innanzitutto, il cosiddetto "scudo fiscale" che ha favorito il rientro di capitali dall'estero "alla ricerca d'investimenti sicuri" (si ricordi che dopo l'11 settembre 2001 si è innescata una fase recessiva nell'economia).

Contemporaneamente il governo centrale ha via via ridotto le disponibilità finanziarie dei comuni che, nel tentativo di aumentare le entrate, hanno ben volentieri acconsentito a rilasciare nuove concessioni edilizie anche in misura esageratamente superiore ai reali fabbisogni espressi dalle imprese industriali, artigiane e commerciali. In questo modo aumenterà il gettito derivante dall'ICI che costituisce una fonte certa d'autofinanziamento dei Comuni.

Ci sono però alcuni elementi peculiari della nostra regione che fanno sì che nel Veneto la crescita dei fabbricati sia stata così alta:

a) la struttura insediativa è molto dispersa e favorisce la sovradotazione di cubature edilizie. Più ci si allontana dalle zone urbane, più basso è il costo delle aree edificabili e maggiori sono le dimensioni dei fabbricati, a parità di fabbisogni.

b) la pianificazione territoriale è ancora saldamente in mano alle amministrazioni comunali, mentre sono del tutto irrilevanti i controlli esercitati a livello d'area vasta. Il dato veramente preoccupante è che tutte le varianti agli strumenti urbanistici che hanno consentito di dare libero sfogo alla domanda d'aree edificabili sono state approvate dalla Regione che in questo contesto non ha svolto la funzione di indirizzo e di controllo che avrebbe dovuto svolgere.

c) Da ultimo va richiamato il possibile "effetto annuncio" dovuto alla lunghissima discussione sulla riforma della legge urbanistica regionale, una legge che fin da principio si preannunciava come particolarmente restrittiva, il che ha indotto le amministrazioni comunali ad affrettarsi nel rilasciare concessioni edilizie e i privati a richiederle. Sembra quasi che la Regione, prima di introdurre una normativa urbanistica più rigorosa, abbia voluto accontentare il partito della rendita fondiaria o se vogliamo, della cementificazione ingiustificata del territorio. Come già accaduto in passato, in questo modo i politici riusciranno a far quadrare il cerchio realizzando una legge urbanistica per molti versi innovativa, senza però scontentare i molti potenziali elettori interessati solo alla speculazione edilizia.

## **I POSSIBILI EFFETTI**

Quali potranno essere gli effetti del rafforzarsi di un sistema insediativo fortemente disperso nel territorio? Innanzitutto un crescente spreco di suolo dovuto al maggior consumo per nuovo abitante insediato che si riscontra al di fuori delle città. Parlare di sviluppo sostenibile in un contesto territoriale come quello che si è rafforzato negli ultimi pochi anni è oggettivamente mistificatorio.

Un secondo elemento strettamente connesso al precedente è l'aumento del traffico e dei fenomeni di congestione. Più si disperdono nel territorio la popolazione e le attività produttive, maggiore sarà la domanda di strade e la conseguente richiesta di infrastrutture viarie. Come osservato, già attualmente la dotazione di autostrade e

strade statali, regionali e provinciali per kmq e per auto circolante è molto più basso nel Veneto rispetto al resto d'Italia. In questo contesto si può facilmente prevedere un ulteriore rapido aggravarsi della situazione.

Crescita urbana significa, come già osservato, crescente impermeabilizzazione dei suoli che è tanto più pericolosa quanto maggiore è il consumo di suolo e quanto più disperso è l'assetto insediativo.

Nel Veneto, rispetto ad altre regioni, a parità di abitanti e attivi, le superfici impermeabilizzate sono decisamente superiori. Va anche richiamata la prassi consolidata nella nostra pianificazione territoriale di non cercare di valutare preventivamente gli effetti della crescita insediativa sull'assetto idraulico, benché questo fosse stato esplicitamente previsto dalla L.R. n. 1 del 1991.

Inoltre, per allargare la sede di molte strade, si procede ancora sistematicamente al tombinamento dei fossi riducendo la capacità di invaso complessiva del sistema idrografico superficiale.

La crescita insediativa, proprio a causa della sua forte pervasività, ha determinato, e continua a determinare, un fortissimo degrado della qualità paesaggistica del territorio che rende difficile l'avvio di forme di valorizzazione turistica e agrituristica (si pensi al problema delle strade del vino e dei prodotti tipici) e aumenta i flussi ricreativi dalla pianura verso la montagna, la collina e il mare. Ricerche condotte al Dipartimento Territorio e Sistemi Agro-Forestali dell'Università di Padova hanno posto in evidenza che è sufficiente che un fabbricato industriale occupi una percentuale del 4% di una veduta per determinare uno scadimento della qualità estetica del 70%. Sia pure in misura minore, anche le case sparse realizzate con tipologie architettoniche moderne, esercitano un importante effetto negativo sul valore percettivo del paesaggio rurale. Va anche richiamata la scarsissima attenzione che hanno posto gli amministratori locali alle componenti culturali del paesaggio veneto, favorendo una progressiva perdita di identità e una crescente banalizzazione.

Va infine richiamato un possibile effetto particolarmente preoccupante per il futuro delle nostre città. La notevole offerta di nuovi alloggi dovuta fortissima crescita insediativa registrata a partire dal 2001 potrebbe determinare un ulteriore aumento del divario esistente tra valori immobiliari nei centri storici e negli altri comuni limitrofi. Questo potrebbe favorire lo spopolamento dei centri storici a seguito della tendenza ad acquistare abitazioni nuove meno costose nei comuni di prima e seconda fascia periurbana. Ne potrebbe conseguire la formazione di zone degradate e marginalizzate nelle parti della città meno appetibili per il terziario avanzato, o, nella migliore delle ipotesi, un'ulteriore terziarizzazione dei centri storici. Sarebbero, infatti, i ceti sociali meno abbienti a permanere nelle città e cioè, presumibilmente, gli anziani, i lavoratori precari ed alcune fasce di immigrati, tutti coloro che non si possono permettere l'acquisto di case nuove.

Resta infine da chiedersi se la strumentazione urbanistica e, specialmente, la prassi pianificatoria corrente, siano in grado di gestire fenomeni territoriali tanto complessi e articolati quali quelli che percorrono le società contemporanee. E' veramente sorprendente notare l'incredibile scostamento che si è verificato a partire dal 2001 tra quanto i politici ed i tecnici andavano pensando e discutendo in tema d'assetto del territorio, e quanto, ad altri livelli, andavano realmente facendo.

Da un lato, sono state elaborate leggi estremamente articolate e innovative, con importanti affermazioni di principio circa gli obiettivi che si devono perseguire tramite la pianificazione territoriale (si vedano in particolare sia la legge 11 del 2004 che il PRS del 2005). Dall'altro, Si noti che persino nel Documento Strategico Regionale del Piano di Sviluppo Rurale 2007-2013 nessuna attenzione è stata prestata alla valorizzazione e conservazione dei paesaggi storici della regione.

Per avere un'idea precisa dell'entità di tale discrasia si leggano i contributi della cosiddetta Carta di Asiago.

## **Hanno collaborato:**

Sergio Lironi

Zanchini Edoardo

Tempesta Tiziano

Boato Stefano

De Filippo Gustavo

Parise Vincenzo

Comitato "Salvare la Riviera"

Mazzaro Renzo

Possamai Paolo



**LEGAMBIENTE VENETO**

***Corso del Popolo 276,  
45100 Rovigo  
Tel. 0425 27520 Fax 0425 28072  
E-mail [veneto@legambienteveneto.it](mailto:veneto@legambienteveneto.it)***