

Progetto CONSPACE
Programma Interreg IIIB CadSES
Co-finanziato dall'UE

CONSPACE – Work Package 6
Strategie trans-nazionali per lo sviluppo territoriale

Il quadro di riferimento territoriale viene inteso come lo strumento in grado di comporre in modo unitario la pluralità di orientamenti e di indicazioni propri delle istituzioni rappresentative ai diversi livelli (anche nazionale ed europeo) e degli altri enti operanti sul territorio.



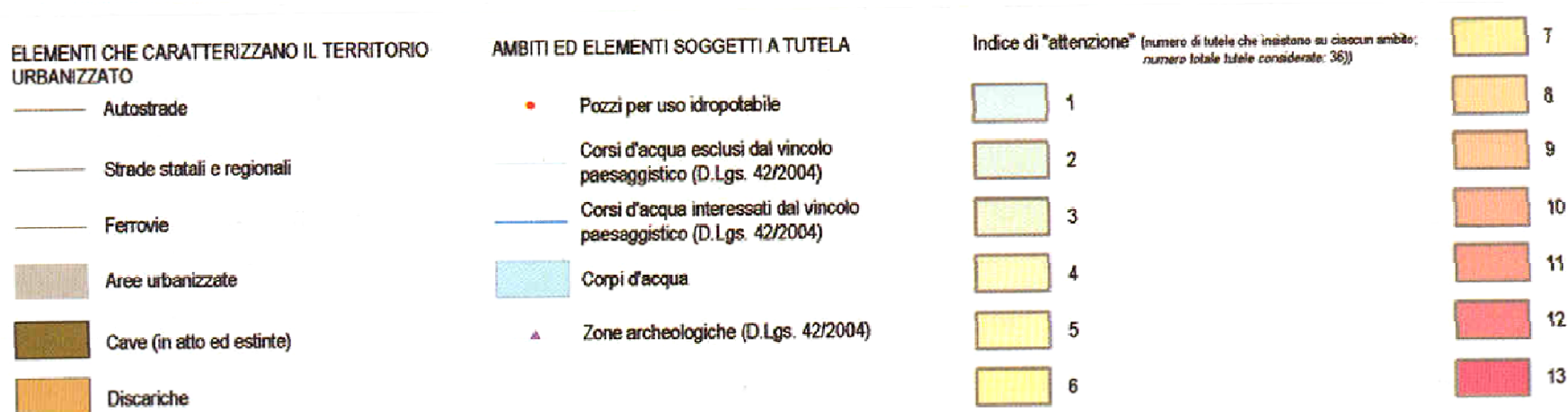
La costruzione dell'assetto territoriale si basa su di una attenta analisi in grado di restituire il confronto tra il territorio **insediato** ed il territorio **tutelato**

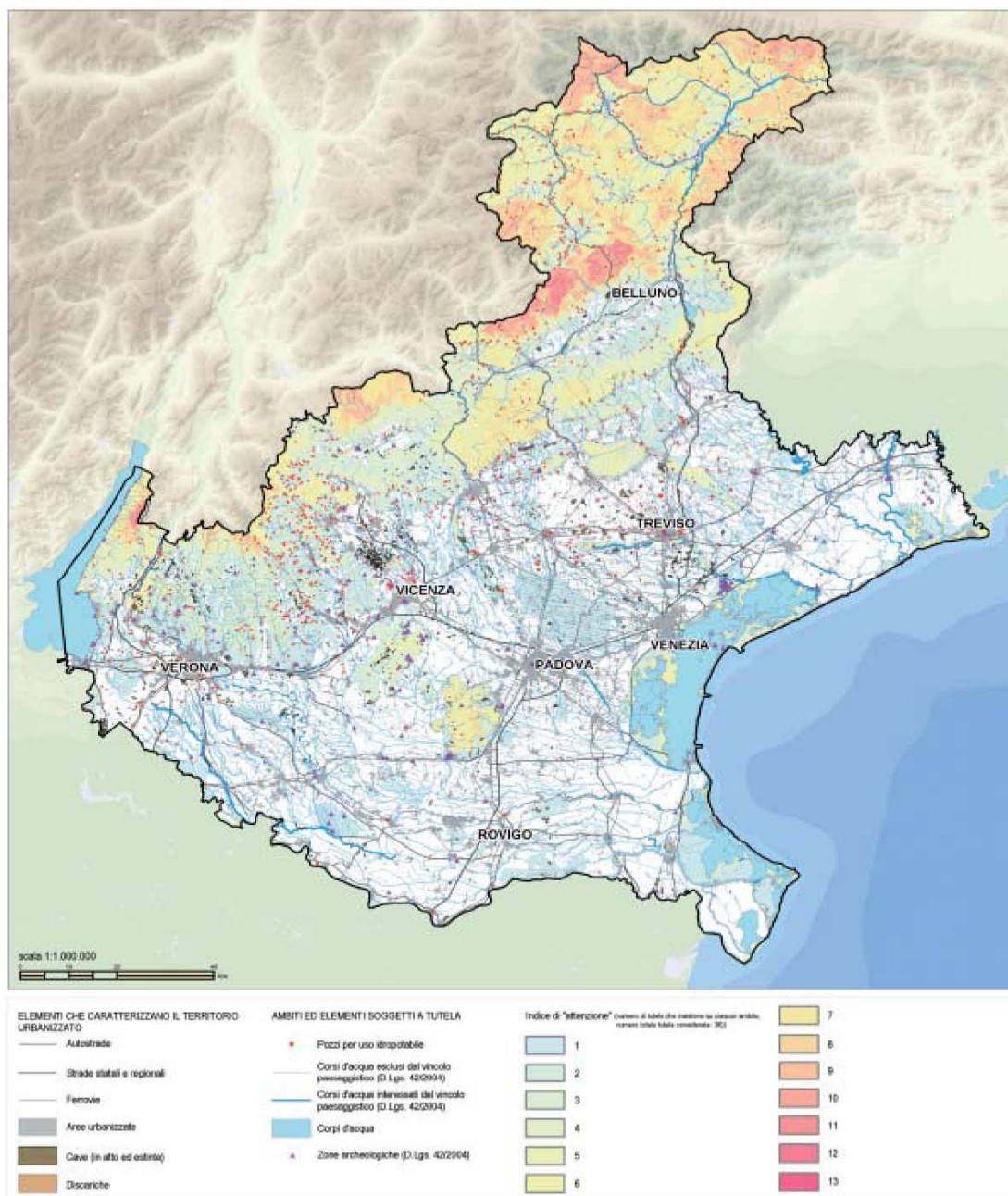
La **SUPERFICIE INSEDIATA** viene delimitata selezionando:
gli ambiti zonizzati dai Prg (insediamenti urbani ed extraurbani, aree verdi urbane, zone produttive);

- le nuove zone di espansione;
- le infrastrutture (aeroporti, strade, ferrovie, impianti a fune, dighe);
- gli impianti sportivi e gli impianti di interesse pubblico;
- le cave, discariche, impianti speciali per il trattamento delle acque e dei rifiuti;
- le zone militari.

Il **TERRITORIO TUTELATO** è costituito dall'insieme dei vincoli, di origine normativa o di natura morfologica come le pendenze, che in qualche misura limitano l'edificabilità.

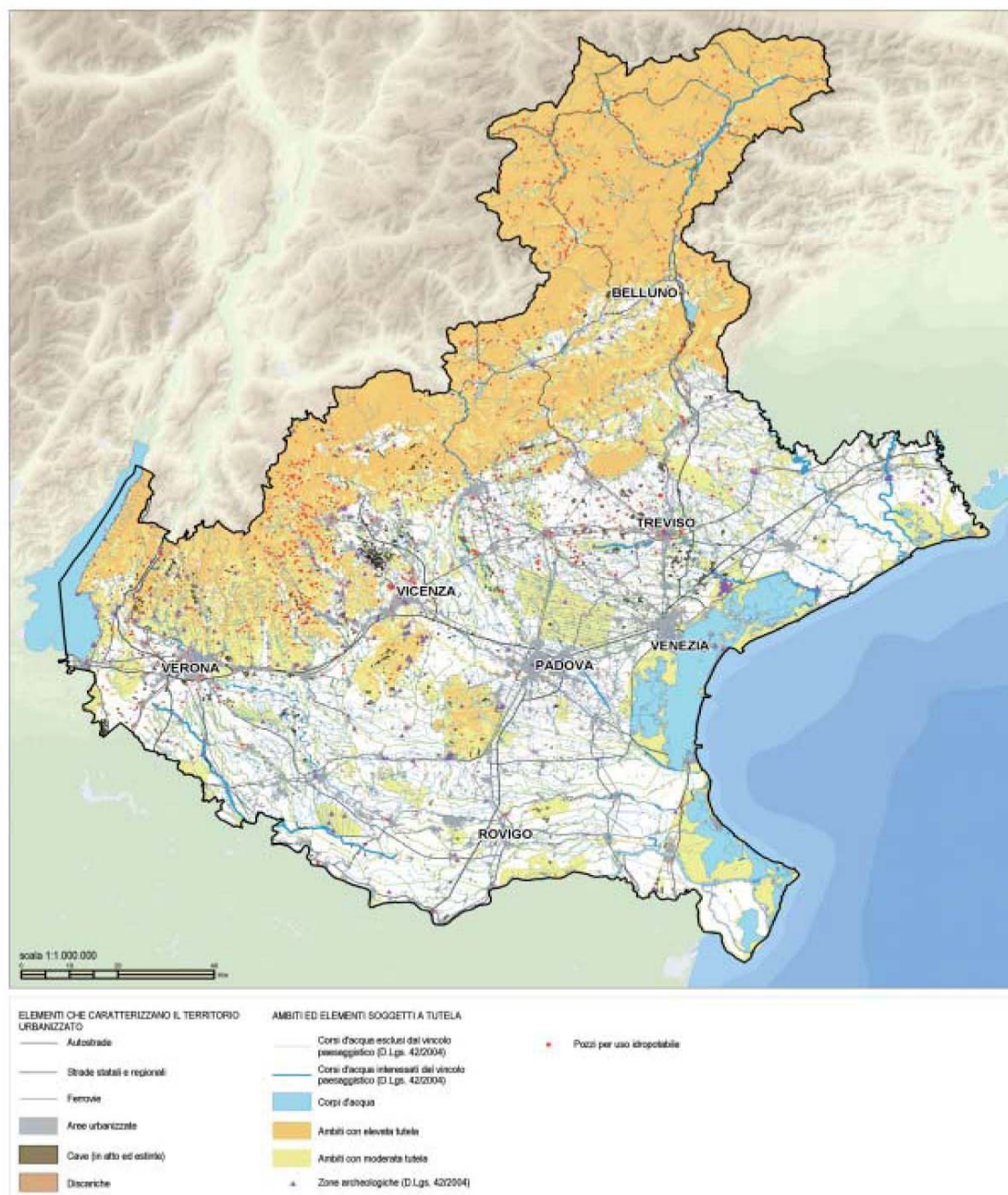
L'indice di attenzione definisce il numero di tutele (complessivamente ne sono state individuate 36) che insistono su ciascun ambito a prescindere dalla caratteristica del vincolo o tutela.





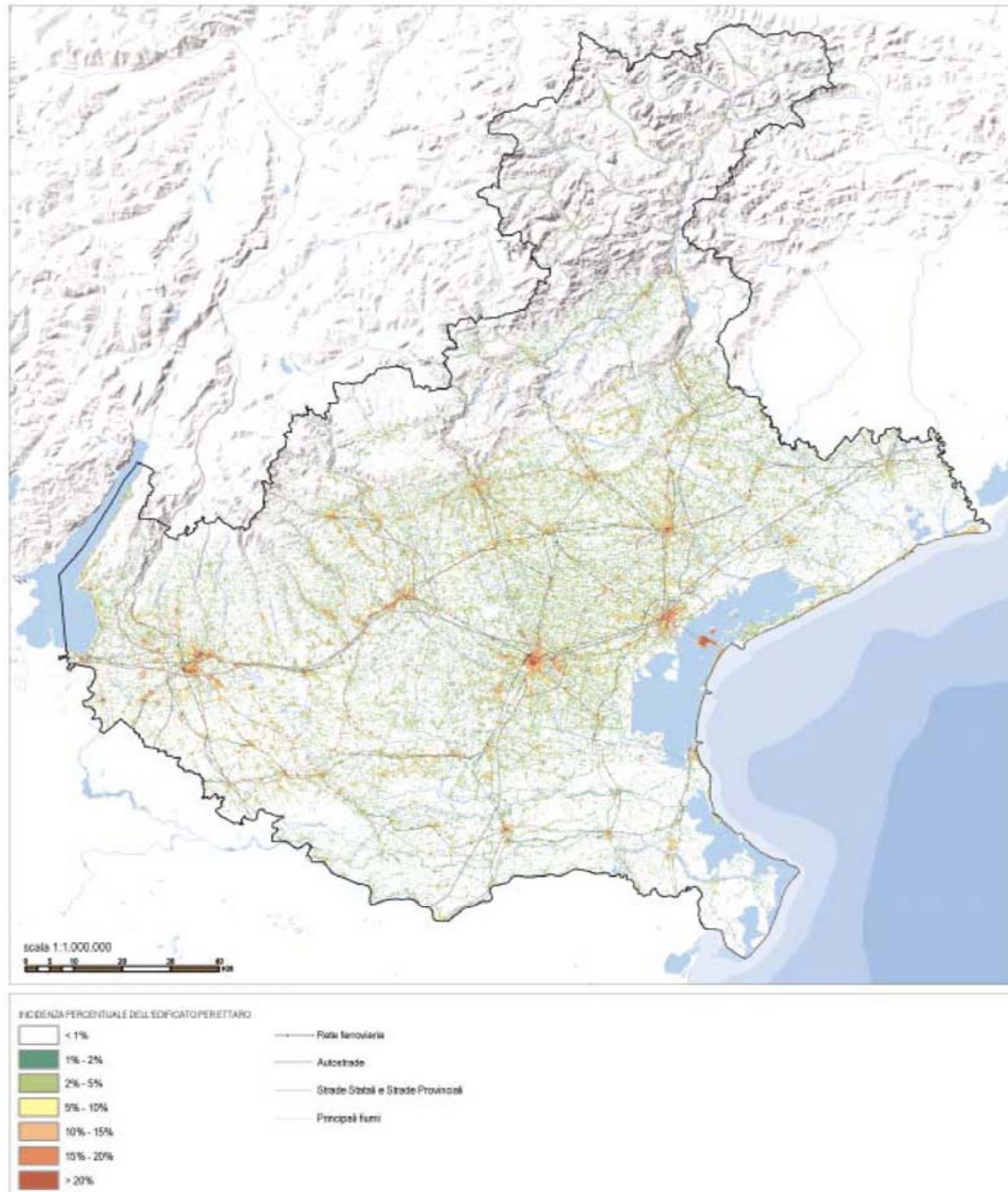
L'analisi evidenzia:

- il conosciuto **processo di urbanizzazione** concentrato in prossimità dei capoluoghi, lungo le strade ed nelle vallate di accesso alle montagne, dall'altra il processo di diffusione insediativa dell'area centro veneta e nelle direttrici pedemontane.
- i territori dove **maggiore risulta l'indice di attenzione** cioè la montagna ed in particolare i rilievi più significativi e le zone selvagge, le zone collinari, le acque e le lagune.



Il **grado di tutela**, considera i vincoli e le tutele in base alla loro funzione di governo del territorio,. La definizione di elevata tutela viene attribuita agli ambiti dove esiste almeno un vincolo assoluto di inedificabilità.

Il primo importante esito di questa analisi consente di affermare come il processo di pianificazione e tutela delle aree con valenza ambientale e paesaggistica abbia sostanzialmente risposto alle aspettative, infatti ridotti sono i processi di antropizzazione delle zone con “qualche” strumento vincolate.



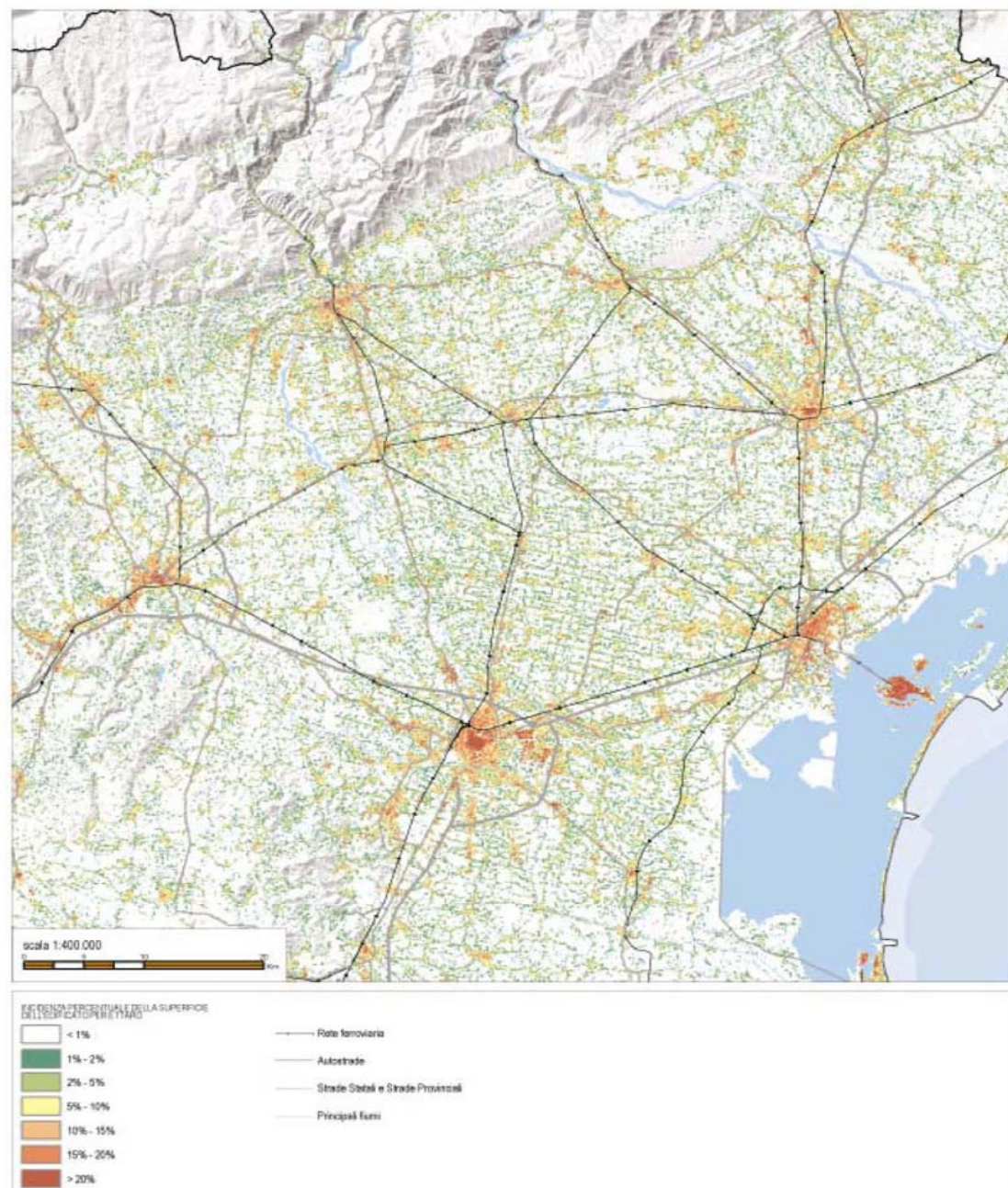
La tavola rappresenta la diffusione dell'edificato nel territorio regionale. Le 6 classi descrivono l'incidenza percentuale di superficie costruita per ettaro.

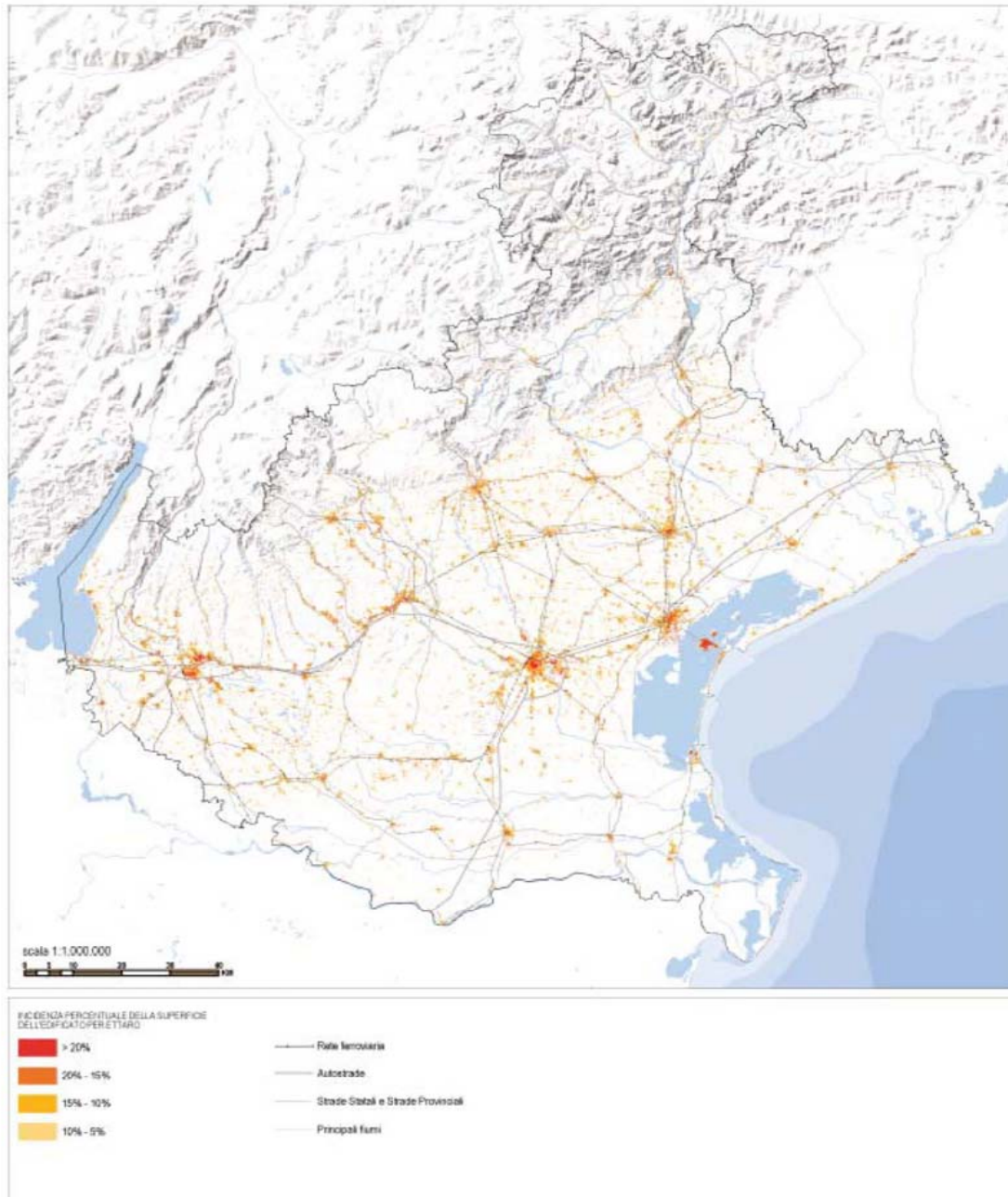
La scelta delle due classi inferiori è effettuata al fine di

“sovrarappresentare” i processi di diffusione degli insediamenti. Fenomeno che risulta particolarmente evidente nelle aree limitrofe ai maggiori centri, nell'area centro veneta e nelle direttrici dell'area pedemontana.

IL QUADRO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE

L'AREA CENTROVENETA - CONSISTENZA DELL'EDIFICAZIONE: PROCESSI DI DIFFUSIONE

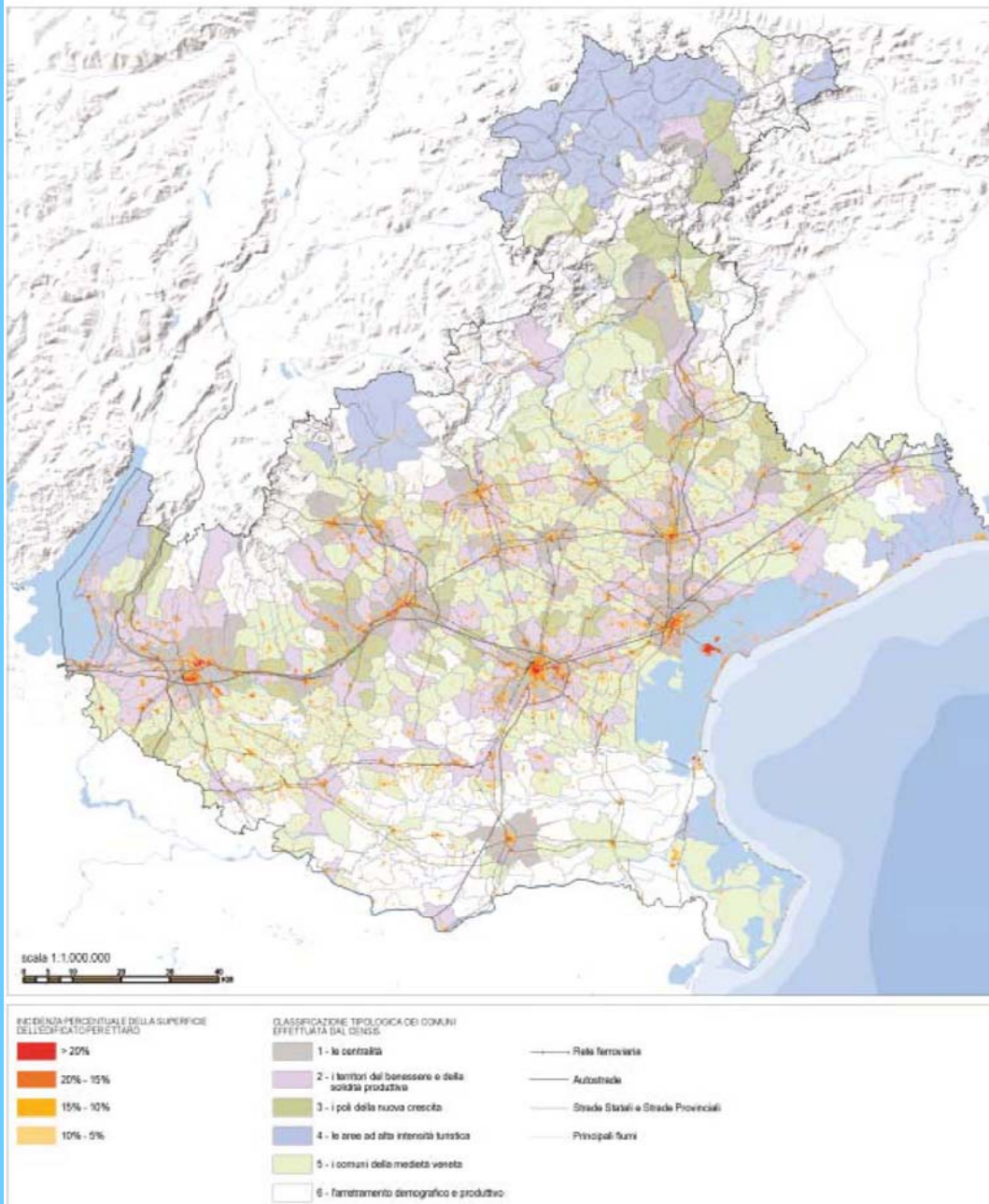




La scelta di rappresentazione fa emergere il sistema dei **poli urbani**.

Emergono così tutti i centri ed in particolare **Verona, Padova e Venezia** oltre agli altri comuni capoluogo.

Il segno della concentrazione delle superfici edificate descrive anche il fenomeno una **città interconnessa** che si appoggia ai centri di Vicenza e Treviso, ma anche Schio, Thiene, Bassano, Montebelluna fino a Conegliano e più a sud Cittadella e Castelfranco sistema che si è sviluppato seguendo direttrici e infrastrutture di relazione e che si regge sul sistema infrastrutturale.

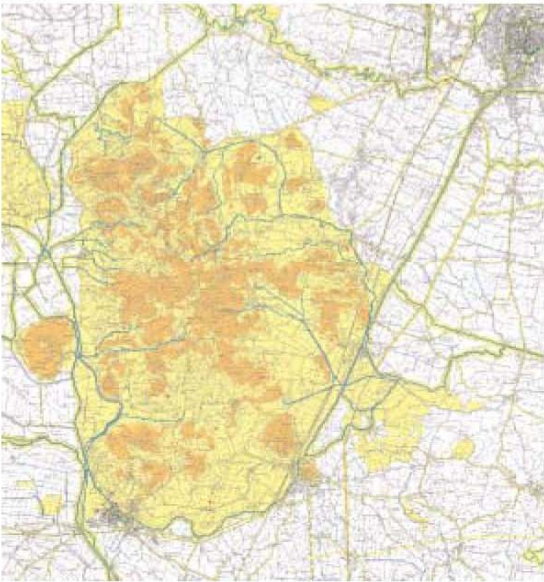


La lettura incrociata tra i processi che rappresentano la **densità dell'edificazione** e la **classificazione tipologica dei comuni** (Censis), consente di pervenire ad una analisi dei fenomeni urbani.

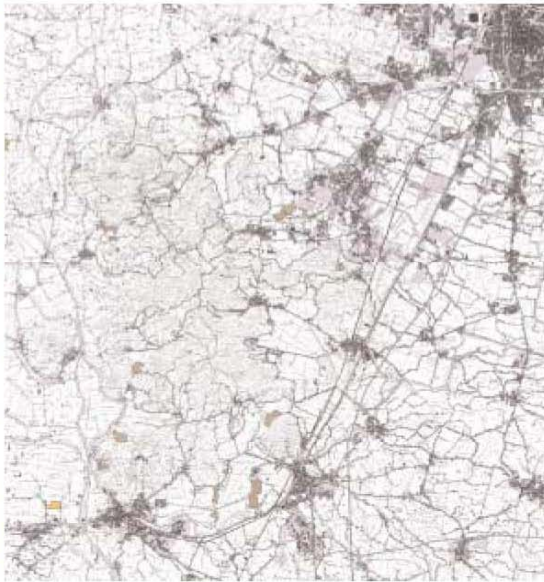
Processi insediativi e processi socioeconomici disegnano la rete delle città venete secondo linee di **consolidamento del policentrismo**, ma anche attraverso l'individuazione di **centralità metropolitane** (Verona, Padova, Venezia), di rafforzate **interconnessioni metropolitane** (Padova e Venezia) e dell'emergere sempre di più della **città pedemontana**. Fenomeni emergenti che non cancellano comunque il sistema di diffusione insediativa, il quale piuttosto si configura come un sistema connettivo della matrice insediativa.

IL QUADRO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE

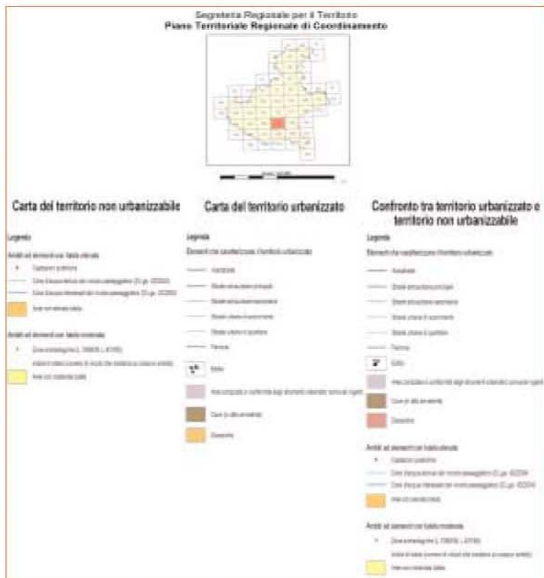
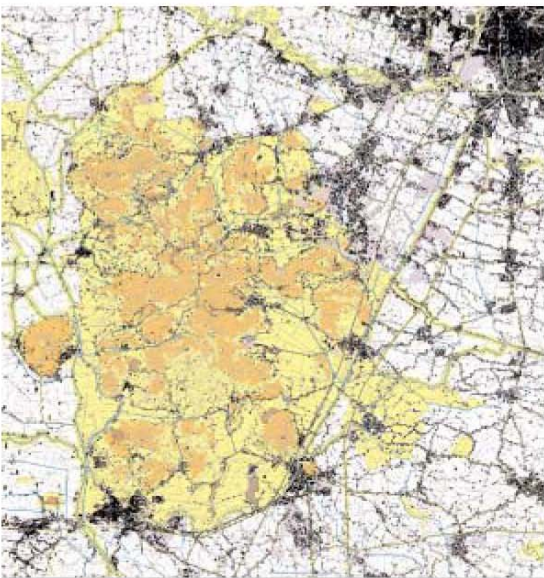
CARTA DEL TERRITORIO "NON UTILIZZATO"



CARTA DEL TERRITORIO "UTILIZZATO"



CONFRONTO TRA TERRITORIO "UTILIZZATO" E "NON UTILIZZATO"



Un territorio “sotto pressione”

Le dinamiche di sviluppo della società veneta in questi ultimi anni hanno raggiunto, nel loro rapporto con la risorsa territoriale, soglie dimensionali inedite, tali da imporre di ripensare in termini nuovi l’assetto insediativo.



Il **fenomeno** riguarda in particolare:

- la popolazione, che aumenta grazie a nuovi apporti esterni;
- il numero di famiglie, il cui incremento si accompagna ad una progressiva molecolarizzazione;
- le imprese, che aumentano di numero, così come le attività economiche che vedono aumentare gli occupati;
- le costruzioni, il cui volume in rapporto alla popolazione è decisamente elevato;
- i mezzi circolanti, le merci e le persone in transito.

Il crescente dualismo delle dinamiche demografiche

Il Veneto sta conoscendo una fase di ulteriore crescita della popolazione, connotata da tassi ben più elevati di quelli registrati a livello nazionale: nell'intervallo intercensuario (1991-2001) l'incremento è stato pari al 3,4% contro lo 0,4% nazionale.

Bilancio demografico del Veneto 2002

Saldo naturale	Saldo migratorio	Saldo Totale	Popolazione 1/1/2003	Incremento %
1.104	46.485	47.589	4.571.412	1,1%

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

I processi di redistribuzione della popolazione

La crescita della popolazione in Veneto si accompagna ad un parallelo processo di redistribuzione sul territorio.



Ripartizione della popolazione per classi di ampiezza dei comuni, 1991-2001.Val. %

	Classi di ampiezza					
	Fino a 5.000	Da 5.001 a 20.000	Da 20.001 a 50.000	Da 50.001 a 100.000	Oltre 100.000	Totale
1991	20,2	42,2	12,9	4,3	20,3	100,0
2001	18,4	45,4	13,7	4,0	18,5	100,0
Variazione %	-6,1	11,2	9,4	-3,7	-5,8	3,4

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

L'intensità dei fattori di pressione e di consumo del suolo



Il consumo di territorio in Veneto negli ultimi anni si è mantenuto a livelli molto elevati. Ciò non solo in relazione ad una popolazione residente in crescita, ma anche in rapporto ad altri fattori in parte legati a trend riscontrabili anche sul piano nazionale ed in parte relativi alla specificità del territorio veneto.

Volumi relativi a concessioni ritirate per fabbricati residenziali di nuova costruzione nel 2000

	Cubatura fabbricati residenziali* (in migliaia)	mc residenzial i per abitante	Cubatura fabbricati non residenziali* (in migliaia)	mc/non residenziali per abitante
Veneto	12.707	2,8	24.826	5,5
Italia	82.215	1,4	134.872	2,4

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

L'addensamento produttivo

La straordinaria forza produttiva della regione (il Veneto è secondo solo alla Lombardia per unità locali e numero di addetti), tale da garantire ancora la piena occupazione e richiamare in misura consistente manodopera esterna, si esprime attraverso una elevatissima densità imprenditoriale.

Unità locali ed addetti nel Veneto. Variazioni % 1991-2001 per settore e provincia

Industria		Commercio		Altri servizi		Istituzioni		TOTALE	
unità locali	addetti	unità locali	addetti	unità locali	addetti	unità locali	addetti	unità locali	addetti
-6,2	-3,8	1,1	8,4	23,9	33,3	30,5	14,2	7,1	8,8

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Incremento dei flussi e invischiamento delle reti



In questi ultimi anni il Veneto ha riscosso un notevole successo come scambiatore di grandi flussi di merci e di persone. Il ruolo della regione nel sistema logistico italiano è cresciuto in modo significativo grazie sia al posizione strategica rispetto ai traffici nell'Adriatico e con il Nord Europa, sia agli investimenti di potenziamento dei nodi che hanno contribuito alla crescita dei traffici di porti, aeroporti e interporti del Veneto.

Andamento traffico passeggeri del Porto di Venezia

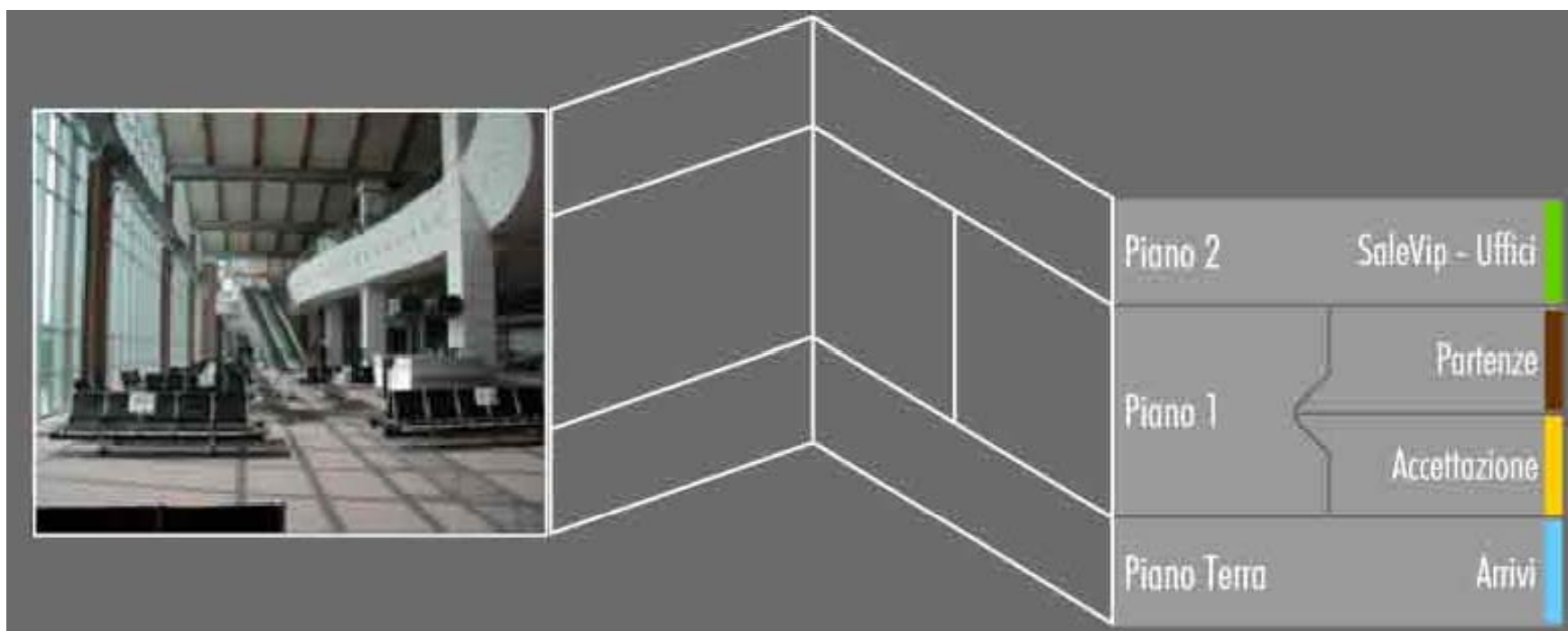
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Passeggeri	708.047	759.204	502.208	873.239	1.022.796	990.193

Fonte: Porto di Venezia

Crescita del traffico passeggeri dell'aeroporto di Venezia Tessera.

	1993	1998	2003	Variazione % 1993-2003
Passeggeri	2.014.158	3.409.197	5.304.597	+163,4%

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat





Trasporto merci su strada con origine per regione (migliaia di tonnellate)

	1989	1999	Variazione % 1989-1999
Lombardia	149.625	230.335	53,9%
Veneto	109.581	146.788	34,0%
Emilia Romagna	107.006	127.064	18,7%
Piemonte	80.635	109.429	35,7%
Toscana	69.842	77.199	10,5%
Lazio	64.479	63.551	-1,4%
Campania	63.734	44.793	-29,7%

Fonte: elaborazione Censis su Conto Nazionale dei Trasporti

Le ragioni del successo del Veneto risiedono nell’aver saputo interpretare un momento economico nuovo, quello del post-fordismo. Il Nord-Est “ha occupato quelle nicchie, quegli spazi che le grandi aziende (fordiste) di altri luoghi e di altri paesi non intendevano occupare e non occupavano: gli spazi della varietà (ossia delle piccole serie), della variabilità, (ovvero del rapido cambiamento del prodotto), della flessibilità (rispetto alle esigenze del cliente)”.

Tale successo si è collocato, ovviamente, entro un territorio che ha seguito le stesse regole e che è stato governato, in modo più o meno consapevole, con strumenti che hanno dato spazio alla varietà, alla variabilità, alla flessibilità.

■ Il sistema delle città venete

Sono stati soprattutto la popolazione agricola e lo spazio rurale i protagonisti e il teatro di un processo di sviluppo industriale e terziario che ha conquistato in pochi anni, ogni parte del territorio regionale.

Nel Veneto è presente un doppio modello di organizzazione:

l'ambito propriamente urbano, anche articolato territorialmente;

la residenza, le aree produttive e una crescente gamma di servizi che tendono ad escludere la città come riferimento e ad organizzare una molteplicità di funzioni in modo tendenzialmente autonomo.

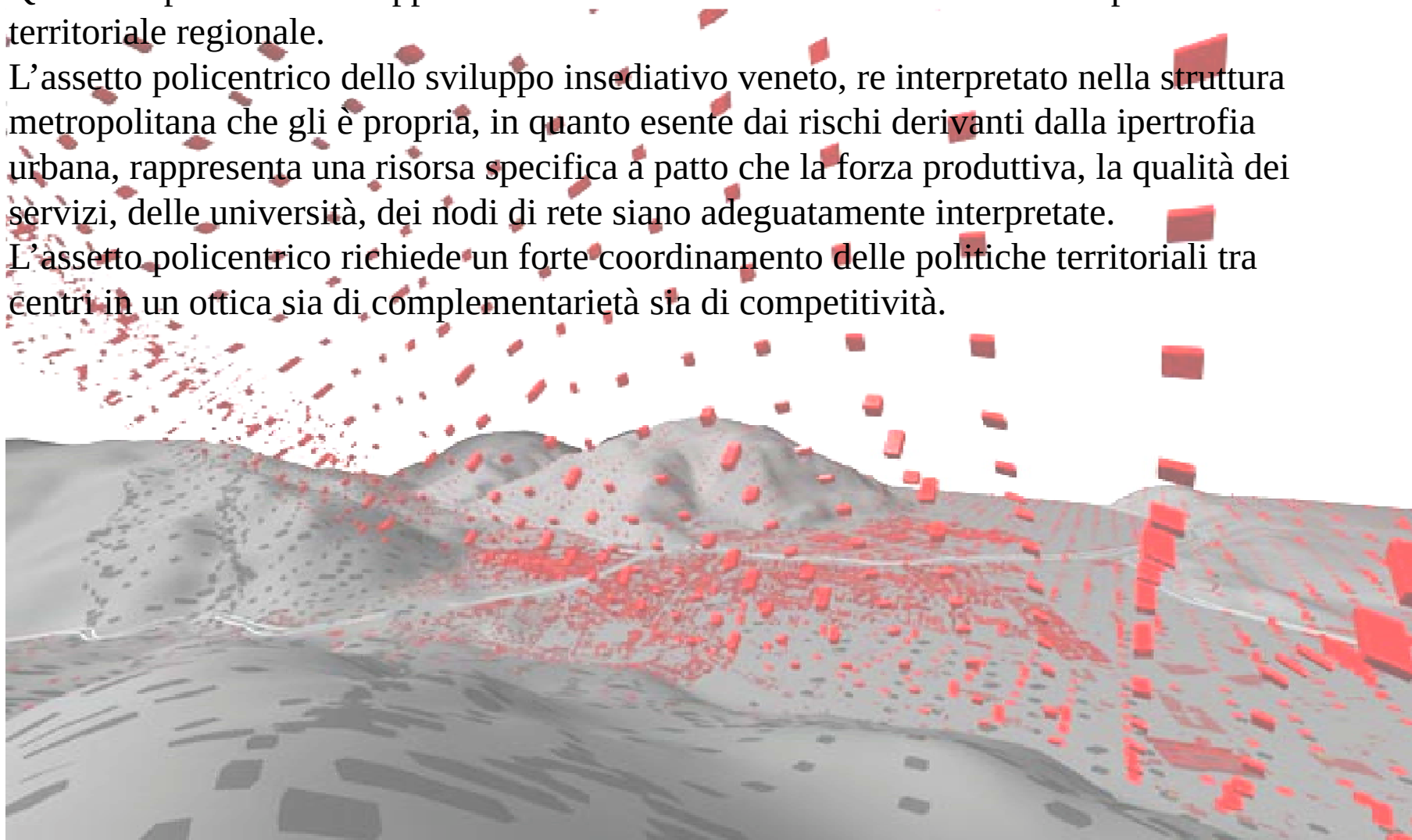
Il ruolo strategico delle centralità urbane

Tanto le aree urbane dell'espansione, quanto i luoghi della diffusione mostrano i limiti e la crisi delle condizioni insediative attuali, che si manifestano soprattutto nell'impoverimento, nella segmentazione e nella banalizzazione dello spazio collettivo.

Questo impoverimento rappresenta un fattore di indebolimento della competitività territoriale regionale.

L'assetto policentrico dello sviluppo insediativo veneto, re interpretato nella struttura metropolitana che gli è propria, in quanto esente dai rischi derivanti dalla ipertrofia urbana, rappresenta una risorsa specifica a patto che la forza produttiva, la qualità dei servizi, delle università, dei nodi di rete siano adeguatamente interpretate.

L'assetto policentrico richiede un forte coordinamento delle politiche territoriali tra centri in un ottica sia di complementarietà sia di competitività.



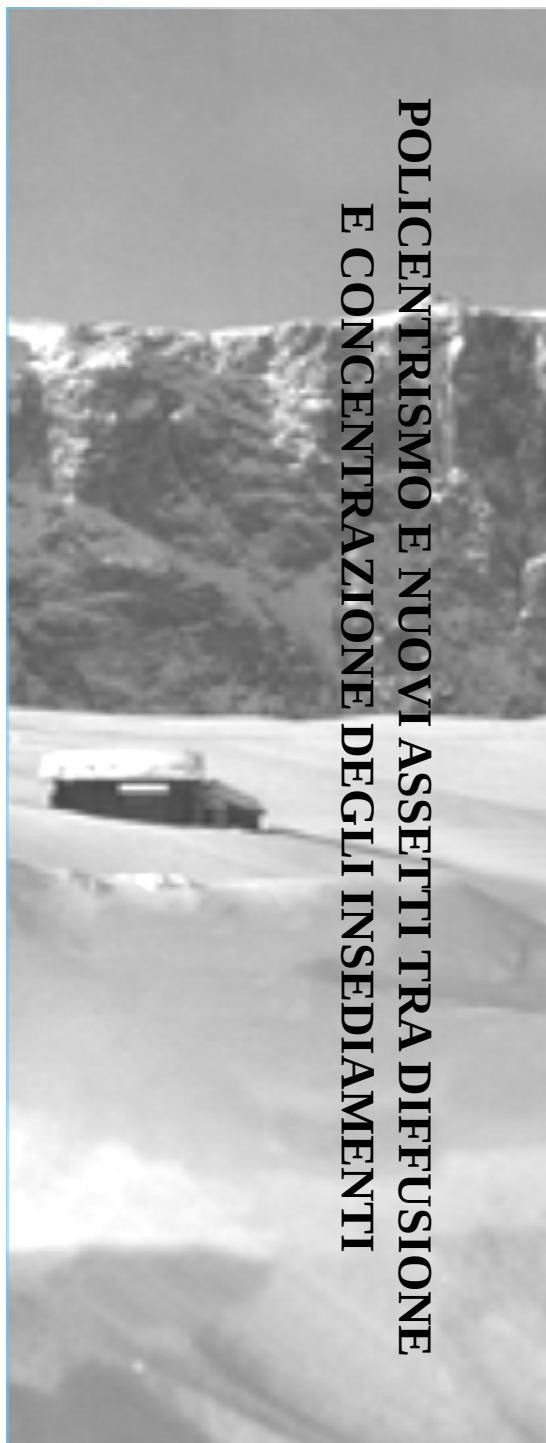
L'evoluzione del sistema delle aree produttive

Oggi il legame profondo tra l'economia e la società è ancora molto forte, forse di più oggi che ieri, solo che esso non si esplicita più nella organizzazione fisica del territorio, non si traduce in un progetto di spazi ed edifici, ma invece è stato tradotto in un modello di sviluppo continuo e indifferenziato che si è insinuato in modo casuale all'interno dei centri storici più antichi, piuttosto che nelle zone residenziali, ma soprattutto si è sparso nel territorio agricolo dove era più facile reperire le aree libere.

Il segreto di un'economia ricca come quella veneta sta anche nel ridurre al minimo gli investimenti e quindi anche i costi iniziali: si inizia nel garage sotto casa, senza corrispondere alcun contributo in opere di urbanizzazione, senza avere l'onere dell'acquisto del terreno e della costruzione dell'immobile, e poco alla volta si cresce e ci si consolida, ma anche una volta divenuti azienda i costi di trasferimento in zona produttiva sono considerati un onere eccessivo e quindi non affrontabile.

Il risultato è che oggi la pianura veneta non è più rurale, ma nemmeno urbana o suburbana.

Di fronte a questa situazione serve un progetto in grado di ribaltare i termini della questione facendo del paesaggio dei capannoni un punto di partenza della progettazione, piuttosto che assumere un atteggiamento di rinuncia che poi si traduce nella negazione di qualunque trasformazione oppure nella sottomissione agli eventi.



**POLICENTRISMO E NUOVI ASSETTI TRA DIFFUSIONE
E CONCENTRAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI**



La montagna come paradigma delle politiche di tutela e sviluppo

Il problema Alpi appare come una questione europea oltre che nazionale e regionale, rispetto alla quale risulta necessario ritrovare una nuova capacità progettuale che sappia intervenire in un territorio in bilico tra abbandono e sviluppo coinvolgendo tutti i soggetti istituzionali, gli operatori privati, gli utenti e gli abitanti delle Alpi

Marginalità e sviluppo coesistono e spesso sono una la ragione dell'altra sia in termini territoriali sia di processi economici. Nelle Alpi, si sono create situazioni di marginalità, soprattutto per il contatto tra aree montane e zone industriali di pianura, ma anche tra zone montane svantaggiate e zone montane ad elevato sviluppo turistico. Il fenomeno più evidente che ne è conseguito, è stato lo svuotamento demografico.

Per la montagna sono necessarie politiche strutturali caratterizzate da una elevata capacità di promuovere interventi che suscitino ricadute economiche e produttive durature e non occasionali e la integrazione e la diversificazione dei modelli di sviluppo locale, che meglio si adattino ad una realtà montana che è al contempo marcata da situazioni economiche abbastanza forti, quali ad esempio quelle turistiche, e da situazioni marginali, che manifestano rilevanti situazioni di abbandono e conseguentemente di progressivo impoverimento.

Il criterio della compatibilità e complementarietà fra i territori diviene strategico se ci si riferisce ad un collegamento attivo con le politiche di sviluppo europee e nazionali. Si tratta di acquisire una visione finalizzata alla costruzione di una “rete di reti di città”, all’interno della quale Venezia e le città capoluogo costituiscono gli anelli di collegamento alle grandi aree nazionali ed europee.

La ricomposizione dei modelli territoriali

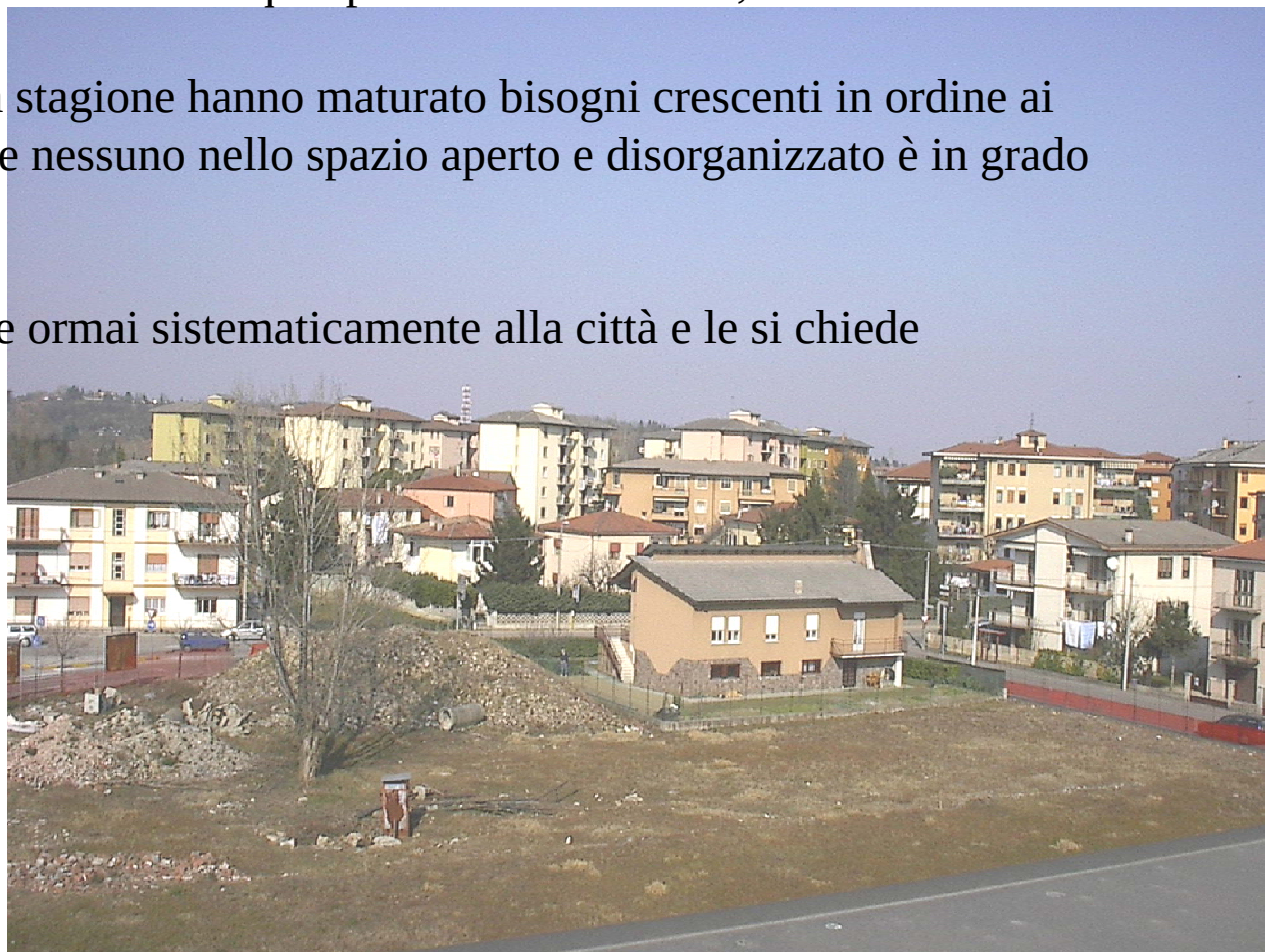


La storia recente constatata che:

Le ragioni della dispersione territoriale di famiglie e aziende ha perso forza ed efficacia a fronte della consapevolezza dei limiti organizzativi ad essa connessi, ai costi crescenti che comporta alla convergenza di attenzione sui valori del territorio e del paesaggio così pesantemente erosi da quel processo insediativo;

I protagonisti stessi di quella stagione hanno maturato bisogni crescenti in ordine ai servizi di rango superiore che nessuno nello spazio aperto e disorganizzato è in grado di offrire.

Ciò significa che ci si rivolge ormai sistematicamente alla città e le si chiede accessibilità ed efficienza.



L'accessibilità



Il quadro urbano si è progressivamente deteriorato con l'invasione dell'automobile, modalità di trasporto in sostanziale conflitto con la morfologia della città antica e con la maggior parte della rete urbana. La risposta al problema è stata parziale e relegata a misure di attenzione agli impatti negativi (inquinamenti) piuttosto che di contenimento delle cause e di riorientamento delle opzioni strutturali.

La crisi della mobilità rende difficile accedere non solo alle aree centrali, ma a tutta la città.

La posta in gioco è decisiva bisogna cambiare schema di riferimento per la mobilità e spostare l'offerta sul trasporto pubblico con una integrazione forte delle modalità vincolate e su gomma. Si tratta di un percorso obbligato non solo per migliorare la qualità ambientale, ma per cambiare il funzionamento della struttura urbana e territoriale veneta per renderla efficiente, competitiva e sostenibile. Si tratta cioè di rielaborare gli investimenti fatti in questi ultimi decenni per ricomporli in un disegno che aspiri ad una relativa stabilità di lungo periodo.

Il Veneto ha intrapreso questa strada concependo l'utilizzazione della rete ferroviaria ordinaria in chiave metropolitana. Il progetto SFRM consentirà di raccogliere, in luoghi molto prossimi all'origine, la domanda diffusa per condurla poi nel cuore stesso delle città in tempi brevi e controllati.

La capitalizzazione (servizi, reti) della città pubblica



La dotazione infrastrutturale delle città risale, quanto a disegno e realizzazione, soprattutto alla fase di costruzione della modernità nell'800: la rete ferroviaria, gli acquedotti, le reti per il trasporto dell'energia, molte delle reti viarie territoriali.

Anche gli edifici pubblici e lo sviluppo delle più importanti funzioni urbane, i lavori più importanti di riorganizzazione della città fisica, appartengono al tempo in cui il progresso sociale ed economico si poteva immaginare soltanto nelle città



Dopo di allora sono stati consumati progressivamente tutti i margini di efficienza contenuti nell'antico impianto senza rinnovare la dotazione per mantenere alta la capacità della città di offrire i suoi servizi in tempi di crescente complessità ed evoluzione quantitativa e qualitativa della domanda.

Molti dei problemi accumulati, nel caso Veneto, non sono affatto comuni alla maggior parte delle città europee, e sono esito di una linea di tendenza in cui ha influito il successo della crescita dei sistemi territoriali extraurbani, con il conseguente dirottamento di una grande massa di risorse, fatto che ha ancor più limitato le disponibilità pubbliche e private per la ricapitalizzazione della città e distolto da questo tema sensibilità e attenzioni.

Le porte delle città



Le porte delle città sono da sempre luoghi particolarmente significativi e rappresentativi della città stessa. Le antiche cinte murarie erano valicabili solo in questi punti, da lì si entrava e si usciva dalla città, si dichiarava la propria provenienza si versavano i dazi. Oggi che i limiti non sono più così ben definiti le porte mantengono un significato importante in quanto punti in cui inizia un fatto urbano nuovo, diverso da ciò che si è incontrato prima. Non è un caso che molte delle riflessioni sulle città e sul territorio prendano avvio proprio da un ragionamento sul ruolo delle porte e anche molti progetti di trasformazione urbana si concentrino sulle possibilità di trasformazione e riqualificazione dei luoghi identificati come porte delle città.

Non sono più però le porte della città storica cui eravamo abituati a pensare, luoghi dai quali si entra e si esce; si lascia la città passando attraverso la porta e si torna valicandola nuovamente, senza la necessità di attribuire a questi luoghi altro ruolo o significato se non quello della soglia.

