

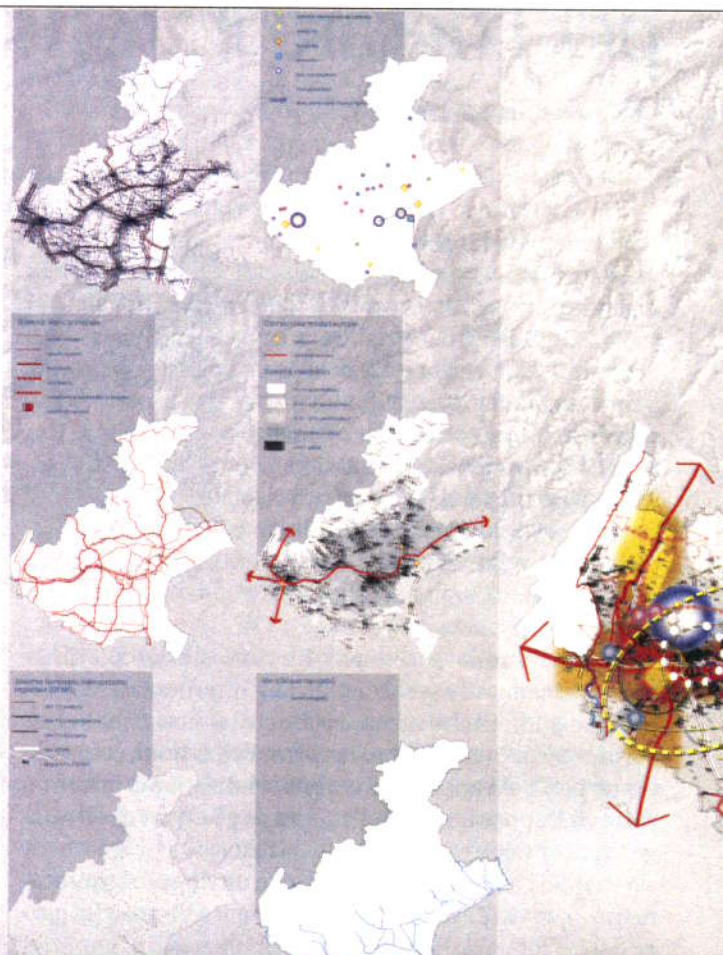
La **mobilità** impossibile

di **Maria Rosa Vittadini***

Un **diluvio** di nuove strade e autostrade nel Piano territoriale del Veneto: peggioreranno la **qualità** del territorio e della vita di milioni di **pendolari**. Il sistema degli **affari** preferisce le strade alla programmazione di un' **alternativa**

EMERGE UN LUNGO RACCONTO, dalle 320 pagine della relazione del nuovo Piano territoriale regionale di coordinamento [Ptrc] del Veneto. Un racconto di cui è difficile ricostruire una linearità tra le molte divagazioni, che spaziano dalla rituale collocazione delle città venete nelle ambigue classifiche del successo nel marketing territoriale, all'onesto riconoscimento degli esiti drammatici di decenni di sviluppo fondato su un uso distruttivo delle risorse del territorio, all'evidenza del venir meno di tradizionali aspetti di coesione sociale, comunanza e identità culturale.

La relazione del Ptrc racconta della necessità di un «terzo Veneto», capace di archiviare la crescita quantitativa, orientato alla ricerca della qualità, al consolidamento delle consapevolezze identitarie e alla tutela dei valori territoriali messi a rischio dalle modalità di sviluppo fin qui seguite. Una svolta radicale dunque, della quale il Piano di un'amministrazione istituzionalmente ed economica-



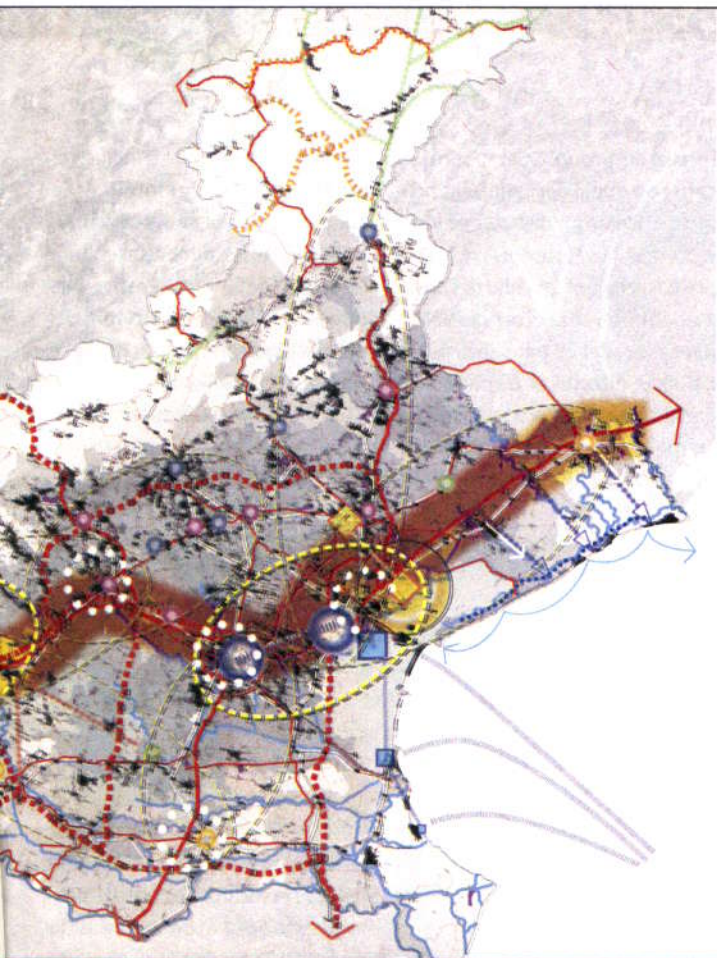
UNA VALANGA DI OSSERVAZIONI È quella che si sta per abbattere sul Ptrc della Regione Veneto, ribattezzato dai comitati che vi si oppongono «piano territoriale regionale di cementificazione». Una trentina di osservazioni sono già disponibili sul sito internet dei Cantieri Sociali dell'Estnord. Basta scaricare il pacchetto, stampare le osservazioni e farle firmare in duplice copia a più persone possibile. Le feste estive sono ottimi momenti per mettere in piedi un banchetto per la raccolta firme: fatevi avanti. www.estnord.it

mente potente come la Regione potrebbe porre le premesse. **Il condizionale è d'obbligo perché, passando dal racconto della relazione alla lettura delle tavole e delle norme tecniche – che dovrebbero concretamente indicare le azioni necessarie ad orchestrare il cambiamento – appare chiaro che l'unica decisione vera è quella di non decidere, di non introdurre nessuna regola, nessuna tutela, nessun vincolo.** Gli obiettivi dichiarati si stemperano in indicazioni astratte e generiche nei contenuti, e indefinite nei destinatari. Tutto è rimandato a negoziazione futura, a futuri progetti strategici di iniziativa regionale; non si fissano neppure criteri di efficacia o soglie minime di risultato. Così che anche la Valutazione ambientale strategica [Vas] annaspa, senza riuscire a valutare alcunché.

In questo sfuggente contesto una sola componente appare definita senza esitazioni: quella infrastrutturale, che assume in toto il Piano regionale dei trasporti [Prt] elaborato nel 2004, adottato dalla giunta, ma mai arrivato alla approvazione in consiglio. Tutto si può dire del Prt tran-

ne che sia un piano orientato al cambiamento in senso qualitativo. Il Prt è infatti diretta continuazione dei piani degli anni ottanta e novanta, dell'enfasi sulle infrastrutture per le lunghe distanze e della sistematica sottovalutazione delle relazioni interne e dei sistemi per far fronte alla mobilità urbana e metropolitana. In una situazione dove la crescita e la dispersione insediativa hanno fatto [e continuano a fare] della mobilità sulle brevi distanze la croce quotidiana degli abitanti e delle imprese.

Il nuovo Prt, come i piani del passato, trae dalla situazione bulimici disegni di grandi corridoi autostradali est-ovest e nord-sud, che affiancano i corridoi europei pensati per la ferrovia e indeboliscono la strategia di riequilibrio modale da cui traggono origine. Senza curarsi dell'inquinamento, del consumo di suolo o di altre inutili preoccupazioni. Progetti per i quali si trovano sempre concessionari autostradali interessati, banche disponibili, accorti aggiustamenti per evitare gare e concorrenza, e forti cordate imprenditoriali. Certo il Prt prevede anche



lore. Oltre al conflitto prevedibile con i comuni espropriati della loro competenza territoriale proprio sui pezzi forti del loro territorio, ne nascono opportunità e problemi.

Tra le opportunità metterei le possibili operazioni di riequilibrio territoriale «agite» attraverso la localizzazione nei nodi di massima accessibilità dei grandi servizi alla popolazione e alle imprese, e le azioni di densificazione per sfruttare al meglio l'offerta di accessibilità. Tenendo ovviamente conto che i due chilometri intorno ad una barriera autostradale sono cosa ben diversa dai due intorno ad una stazione del Sfmr. Per avere effetto positivo tali localizzazioni devono sostituire quelle disperse e correggere le tendenze. Se questa è l'idea, i progetti strategici regionali appaiono difficili da condurre senza l'accordo con i comuni, senza un processo di condivisione almeno a livello provinciale, e senza una Valutazione ambientale strategica degli effetti sul territorio.

Tra le opportunità c'è anche la possibilità che questi progetti sperimentino davvero l'applicazione di una migliore cultura del progetto, capace di integrare agli aspetti funzionali e ingegneristici gli aspetti paesaggistici, culturali, ambientali e la percezione dei valori territoriali da parte dei cittadini. Una cultura, quindi, nella quale tale integrazione sia parte costitutiva del progetto. Dal lato dei rischi – purtroppo ben concreti – metterei invece il proliferare di grandi iniziative di sviluppo insediativo a margine delle nuove infrastrutture per aumentare il valore dei terreni e generare risorse finanziarie, in un circolo vizioso e distruttivo delle risorse territoriali. Dal Ptrc come attualmente configurato c'è materia a sufficienza per dirsi pessimisti sui possibili esiti di questa vicenda; il dibattito tuttavia è in corso e non è detta l'ultima parola. ■

* Docente Iuav di Venezia

CEMENTO E OSEI Questo articolo riprende il tema del Piano territoriale di coordinamento regionale [Ptrc], cui abbiamo dedicato Carta Estnord del mese di maggio [n. 5/2009]. Un utile dossier sul Piano «mostro», che realizza su scala regionale, gli incubi evocati dal Piano casa del governo nazionale. «Cementare il potere» è il titolo dell'inchiesta che scava nel Piano per ricostruire – con l'aiuto di esperti come Edoardo Salzano, Giancarlo Corò, Mauro Varotto – l'essenza di questo nuovo strumento di saccheggio del territorio veneto. Il numero è scaricabile su www.estnord.it.

altre misure per le merci, per la mobilità dolce, compresa la realizzazione del Servizio ferroviario metropolitano regionale [Sfmr]. Ma per questo tipo di cose occorrono logiche diverse. Per il Sfmr, ad esempio, occorre contrattare con molti diversi soggetti per migliorare l'infrastruttura, trovare i soldi per il servizio, per le frequenze, per migliorare i treni. Tutto è più complesso e le realizzazioni vanno a rilento. **Più facile promettere nuove strade ed autostrade e piena libertà automobilistica. Proprio quella ricetta che per il Veneto «diffuso» rappresenta una pozione velenosa.**

Il Ptrc introduce a proposito del sistema infrastrutturale una delle pochissime decisioni suscettibili di avere effetti. L'articolo 38 delle norme recita: «Le aree afferenti ai caselli autostradali, agli accessi alla rete primaria ed al Sfmr per un raggio di due chilometri dalla barriera stradale sono da ritenersi aree strategiche di rilevante interesse pubblico ai fini della mobilità regionale. Dette aree sono da pianificare sulla base di appositi progetti strategici regionali». Dunque la Regione si riserva di decidere l'uso delle aree a maggior va-

CARTA ESTNORD

**Mensile di giugno
supplemento a Carta n. 23**

HANNO COLLABORATO:

Gianni Belloni, Giulio Todescan, Chiara Spadaro, Paolo Cacciari, Alessandra Zendron, Silvia De March, Lorenzo Zamponi, Marco Baravalle, Danilo Gasparini, Maria Rosa Vittadini, Matteo Civiero, Fabio Lucchetta, Paola Lugo, Mauro Pascolini, Tommaso Cacciari, Luca Marzulli.

ILLUSTRAZIONE DI COPERTINA: Manuel De Carli

estnord@carta.org
www.estnord.it