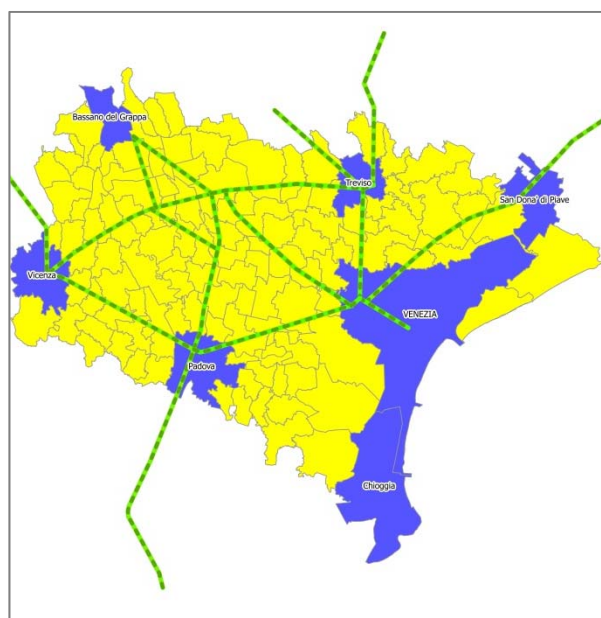
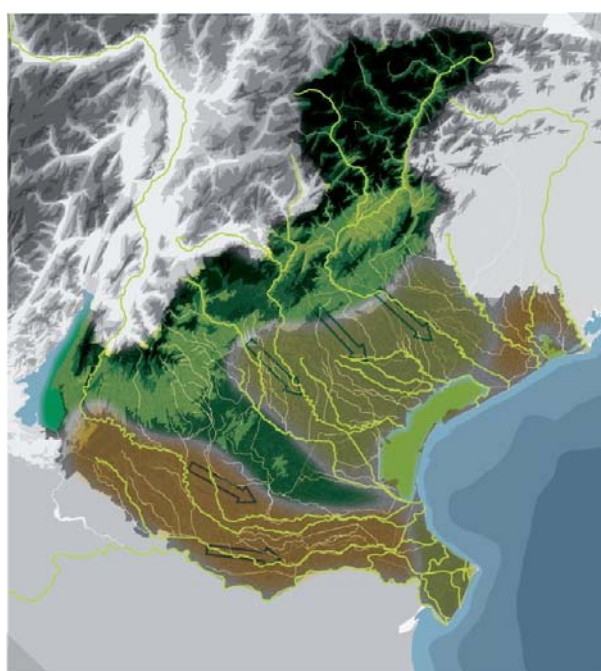




Piattaforma urbana ambito centrale del Veneto



Coordinatori

Amerigo Restucci

Roberto Rossetto

Gruppo di lavoro

Francesco Finotto

Mauro Zanardo

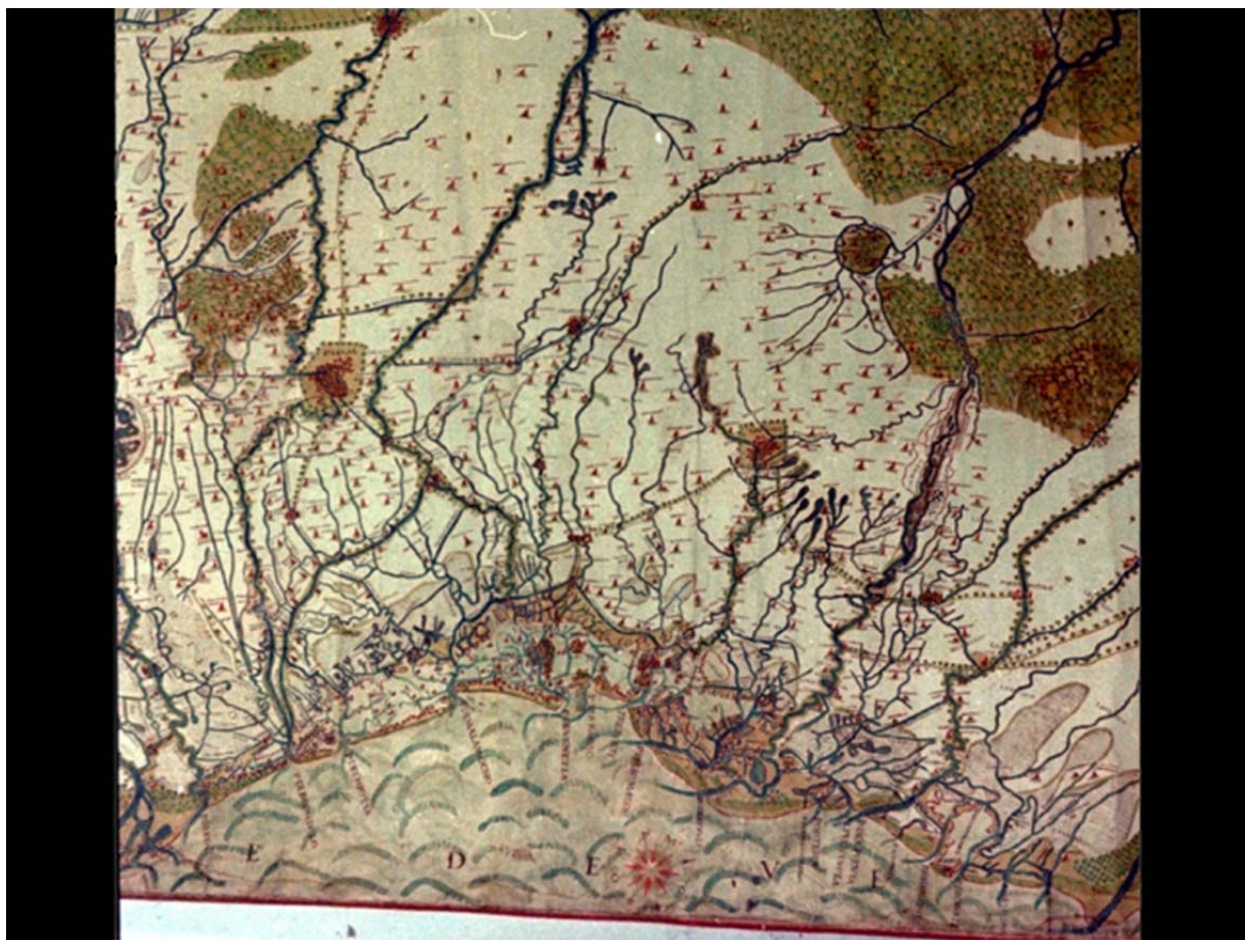
Sommario

Preambolo.....	5
Introduzione	6
Le aree metropolitane in Europa e Italia	8
Il Veneto nel contesto Europeo	10
L'immagine tradizionale dell'urbanizzazione veneta	11
Le piattaforme metropolitane venete	12
Provincia di Venezia e la Piattaforma urbana ambito centrale del Veneto: scenari a confronto .	13
Un confronto con le Aree Metropolitane Europee	16
I numeri della Piattaforma urbana ambito centrale del Veneto	19
La piattaforma urbana dell'ambito centrale del Veneto	24
Le relazioni immateriali.....	28
Vivere Metropolitano	30
Le città venete motore di futuro	31
I sistemi urbani metropolitani seguendo la Biodiversità	32
Conclusioni	34

Preambolo

Fin dai tempi della Repubblica di Venezia il Veneto racconta una storia metropolitana che gli avvenimenti nei secoli hanno relegato alla città antica lagunare e a migliaia permanenze e insediamenti sparsi per tutta la regione. Ma il governo, o meglio, la gestione del territorio di pianura veneta possono oggi essere riproposti, considerando la memoria di come la Serenissima interpretava la regione. Nel Veneto metropolitano del '500 Venezia si relazionava con l'Est e il centro Europa, era una metropoli in rete con l'entroterra, presidiava il territorio attraverso un capillare sistema di ville che rappresenta l'elemento morfogenetico comune che caratterizza la regione.

Per tutta la storia veneziana, le acque e le molteplici risorse sono state gestite in modo integrato, attraverso una visione che riconoscesse l'importanza del ruolo di ciascun sistema (montagna, collina, pianura, laguna e mare) per lo sviluppo sinergico del territorio. Una storia certamente resiliente quella che ci è stata riportata dal passato, e che può essere spunto per una nuova visione integrata della piattaforma metropolitana veneta e delle sue relazioni con i sistemi territoriali ed ambientali che la contornano.



Estratto "Tavola idrografica da Modena-Comacchio a Gorizia-Marano con le altre città di Ferrara, Rovigo, Padova, Vicenza, Treviso, Udine", fonte Archivio di Stato di Venezia

L'occasione è di interpretare nuovamente in modo unitario la dimensione metropolitana della pianura, spazio che le relazioni tra i popoli, le permanenze storiche e gli elementi naturali hanno storicamente definito.

La morfogenesi storica della metropoli centro veneta è il punto di partenza di questo studio, per proporre una lettura del Veneto attraverso molteplici aspetti e punti di vista, al fine di offrire un contributo utile a stimolare successive riflessioni sulla dimensione con cui gestire ed affrontare temi cruciali per lo sviluppo della regione.

Le grandi questioni ancora irrisolte nel territorio, come il rischio idraulico, la mobilità, o di come attuare la redistribuzione dei benefici dello sviluppo attraverso la perequazione territoriale, richiedono una scala di governo in grado di affrontare le criticità in modo integrato, ricercando quel rapporto virtuoso, resiliente, tra spazio urbano, elementi fisici e naturali del complesso sistema metropolitano del Veneto.

Introduzione

Il tema del governo delle aree metropolitane assume una grandissima rilevanza in Europa promuovendo momenti di studio, confronto e dibattito sulla definizione di queste realtà e sull'interpretazione dei fenomeni che le interessano.

Anche in Italia, e soprattutto in Veneto, l'argomento è oggetto di riflessioni ed indagini volte a descrivere possibili scenari derivanti dalle molteplici possibilità aggregative (sia a livello spaziale che istituzionale) del sistema territoriale delle regioni dopo l'istituzione dei nuovi enti metropolitani.

A seguito della "legge Delrio" è avvenuto un ufficiale riconoscimento istituzionale delle città metropolitane in Italia. Alcune criticità, legate alla dimensione territoriale ed amministrativa (soprattutto in Veneto per quanto concerne Venezia città Metropolitana), sono frutto di un iter politico e amministrativo molto lungo, iniziato in un contesto economico e sociale del secolo scorso e che oggi probabilmente non trova i medesimi riscontri nelle dinamiche di sviluppo del territorio.

Questo è confermato anche dal crescente interesse di altre realtà urbane, Venete e non solo, ad avvicinarsi verso la possibilità di istituirsi come nuovo ente metropolitano (si pensi a Bergamo, Brescia e Trieste o alle molteplici combinazioni proposte tra Padova, Treviso, Vicenza e Verona) generando un'applicazione delle aree metropolitane in Italia quanto più frammentata e difficilmente in grado di dialogare con il contesto europeo.

In Europa si parla di aree metropolitane contraddistinte da una matrice territoriale complessa con relazioni forti di persone e merci, riconosciuta come una piattaforma connessa attraverso infrastrutture fisiche e immateriali. Invece in Italia la parola "area" è stata tradotta in "città", legando quindi in modo indissolubile al concetto di metropoli un riferimento specifico urbano. Se questo

concetto può valere per grandi conurbazioni policentriche come Roma o Milano, viene meno per realtà come Venezia, Firenze o l'asse Brescia-Bergamo Verona.

Pertanto il documento intende riportare alcune analisi e studi sul fronte territoriale, socioeconomico ed ambientale paesaggistico, in grado di supportare ed accompagnare una visione del sistema metropolitano Veneto ad una scala più ampia, capace di confrontarsi con quanto in Europa si sta predisponendo.

La Regione Veneto, in questo contesto di riordino amministrativo, è in grado di assumere un ruolo di cabina di regia per accompagnare al meglio queste trasformazioni e poi coordinare i nuovi livelli amministrativi. Infatti, come vedremo, l'analisi contenuta nel documento riconosce un'area metropolitana veneta troppo grande per essere governata con un'unica istituzione. Cosa resterebbe del Veneto, se ci fosse un'Autorità Metropolitana corrispondente alle quattro province centrali? È evidente che un'autorità metropolitana così forte renderebbe molto debole il ruolo della regione, depotenziando le politiche di perequazione territoriale tra pianura e montagna.

La grande piattaforma metropolitana veneta che, come riporta la proposta, raccoglie comuni afferenti a quattro province, dà valore al governo della Regione del Veneto. Tutto ciò rende evidente che la realtà territoriale del Veneto può essere governata solo alla scala regionale. È a questo livello che possono essere efficacemente perseguite le politiche di razionalizzazione e di riequilibrio territoriale tra l'area centrale, la montagna e le terre basse.



La Pedemontana veneta. Il divino del paesaggio: economia della forma, Marsilio 2007

Le aree metropolitane in Europa e Italia

Il tema delle aree metropolitane in Europa ha assunto una grande rilevanza, questo riconoscendo il crescente ruolo delle aree urbane di polarità sempre più attrattive per i residenti. Infatti, il 70% della popolazione europea oggi risiede in aree urbane, un trend crescente che dal 50% del 1950 vede un orizzonte futuro al 2050 con più dell'80% di abitanti concentrati in queste zone. Anche per questo la Commissione europea prevede, con la programmazione 2014-2020, uno specifico sostegno riservato appunto alle città ed allo sviluppo urbano.

L'organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OECD), insieme alla Commissione europea, è giunta ad una definizione delle aree urbane considerando determinate soglie dimensionali fisiche e demografiche, di densità abitativa, di concentrazione di attività produttive e, soprattutto, di interdipendenza tra i centri che compongono l'aggregato. Sono riconosciute appunto quelle aree contraddistinte da unità economica funzionale, con nuclei urbani densamente abitati e hinterland il cui mercato del lavoro è integrato con i nuclei.

Le aree urbane sono inoltre classificate sulla base della popolazione residente secondo un criterio che individua le grandi aree metropolitane (popolazione con più di 1,5 milioni di abitanti), le aree metropolitane (popolazione compresa tra 500.000 e 1,5 milioni di abitanti), le aree urbane di media dimensione (popolazione compresa tra 200.000 e 500.000 abitanti) e le piccole aree urbane (popolazione inferiore a 200.000 abitanti).

In questo contesto in Italia tra le 31 grandi aree metropolitane si ritrovano Roma, Milano, Napoli e Torino, mentre nel secondo gruppo (80 in tutta Europa) ci sono Palermo, Bologna, Firenze, Genova, Catania, Bari e Venezia.

A livello legislativo negli anni '90 vengono per la prima volta riconosciute le città metropolitane¹ che, dopo un lungo iter, prima di riforma costituzionale e poi normativo per la loro istituzione, con una legge del Governo Monti del 2012² e successivamente con la riforma Delrio del 2014 se ne prevede l'istituzione a partire dal 2015.

In un confronto tra quanto sta accadendo in Italia e gli altri Paesi d'Europa, uno studio del Censis riporta come i singoli Paesi UE abbiano scelto un percorso diverso da noi, assegnando status specifici a singoli territori o riconoscendo la possibilità di associare amministrazioni per particolari questioni comuni. Diversamente l'Italia prevede di riorganizzare il proprio assetto amministrativo istituendo distinti "enti metropolitani", un caso ritenuto nel documento più che particolare.

¹ Legge 8 giugno 1990, n. 142, Capo VI - Aree metropolitane art.17 comma 1. Sono considerate aree metropolitane le zone comprendenti i comuni di Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Bari, Napoli e gli altri comuni i cui insediamenti abbiano con essi rapporti di stretta integrazione in ordine alle attività economiche, ai servizi essenziali alla vita sociale, nonché alle relazioni culturali e alle caratteristiche territoriali.

² Legge 135 del 7 agosto 2012 che prevedeva l'istituzione entro il 1 gennaio 2014 aggiungendo alla lista la città di Reggio Calabria.

“Singolare e anomalo che nel contesto italiano si pensi di istituire rapidamente i nuovi enti “città metropolitana” in un numero consistente di realtà urbane (per la gran parte difficilmente connotabili come aree metropolitane nel senso prima descritto della classificazione OECD) e dotarli rapidamente di nuovi poteri di governo territoriale. E’ fin troppo evidente che ciò corrisponde alle contingenze di cui si è detto in apertura (programmazione 2014-2020). L’individuazione di eventuali criteri univoci non risolverà il problema. Mancano le dimensioni demografiche, manca il dibattito locale, manca il sentimento metropolitano. Ed anche la gestione di potenziali risorse comunitarie per le aree urbane non può essere la ragione istitutiva di un nuovo ente. Non si può proporre una stagione della città metropolitane come se si trattasse di una nuova stagione dei piani strategici³.”



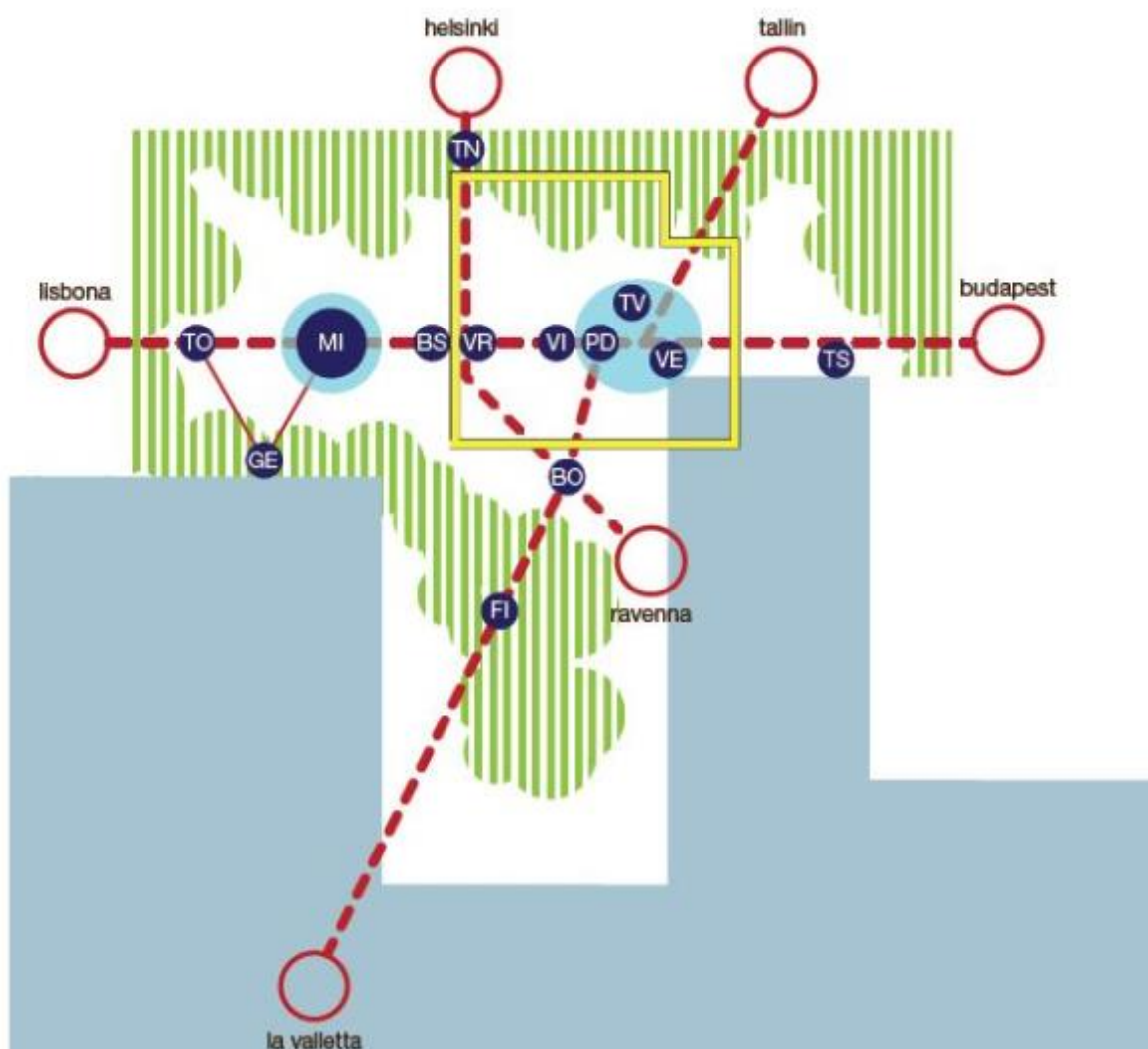
In Italia i numeri di enti candidati a questo nuovo assetto sono in crescita infatti, come riportato dalla mappa, già in discussione alla Camera e Senato per la legge "Delrio" (che alla fine viene approvata con 10) ne erano previste 20.

Già da qui si nota il fermento nell'area padana ad Est, dove tra Brescia e Venezia affiorano le richieste di molteplici aree urbane per una nuova istituzione di riferimento sovracomunale, in grado di governare un territorio che, per dimensione, abitanti e relazioni, è certamente un'area metropolitana.

³ CENSIS, il governo delle aree metropolitane in Europa (Report di ricerca) - Roma, febbraio 2014

Il Veneto nel contesto Europeo

La Regione Veneto nelle sua più recente variante al PTRC riconosce il valore delle aree metropolitane europee come un reticolo di città connotate da una maglia connessa da corridoi. In questo contesto il Veneto e le sue città puntano ad assumere il ruolo di hub riconosciuto a livello internazionale. Questo al fine di posizionarsi nel reticolo europeo di primo livello, insieme alle grandi aree metropolitane e collocarsi in modo efficiente e competitivo nella rete dei sistemi urbani europei. Per raggiungere tale obiettivo appare sempre più fondamentale avere un peso sociale, economico e infrastrutturale adeguato. Oggi nelle grandi realtà metropolitane europee di primo rango si conta Napoli per il Sud, Roma al centro, Milano per l'area padana e Torino per l'Ovest. Manca evidentemente un riferimento per l'Est del nostro paese e per il Veneto in particolare. La nostra regione è storicamente letta in negativo rispetto le grandi metropoli, è considerata diffusa e policentrica, ma, come riportato in seguito, è possibile riconoscerne la dimensione di grande area urbana.



L'immagine tradizionale dell'urbanizzazione veneta

Il Veneto è descritto tradizionalmente come una regione policentrica, a urbanizzazione diffusa, con un addensamento in corrispondenza delle città di Padova, Venezia e Treviso. Quest'immagine mette in evidenza l'assenza di una grande città metropolitana, che caratterizza invece il modello di altre regioni in Italia (Piemonte, Liguria, Lazio, Campania, per citare le più note).

Si tratta di un'immagine costruita per negativo, confrontandola con altri modelli che si ritengono «vincenti» nella competizione globale tra territori, mettendo in evidenza quello che il Veneto non ha o non è: il Veneto non ha una grande regione metropolitana come Parigi, Milano o Napoli. Dunque è una regione policentrica.

Tuttavia la descrizione del Veneto a partire da quello che non è non tiene conto delle differenze, di quello che al contrario il Veneto é. Si usa sempre più spesso l'immagine dello *Sprawl* per qualificare l'urbanizzazione fatta di villette che caratterizza la pianura veneta, dimenticando che *l'Urban Sprawl* è un tema del modello americano di urbanizzazione: l'espansione senza fine della periferia a bassa densità a partire da un nucleo centrale. Lo *Sprawl* ha bisogno di due elementi un centro urbano molto denso (*Downtown*) ed una prateria sgombra, senza valore, pronta per essere urbanizzata. Per i critici dello *Sprawl* New York è la città più ecologica di tutti gli States. Per il Veneto non è così. In Veneto ci sono i centri storici, millenari, belli ed eleganti. Le villette non sono state costruite in posti anonimi, ma vicino a ogni campanile, a ogni capitello, irrobustendo i centri, le frazioni, i borghi, le contrade, le corti, i colmelli, le ville, tutti o quasi i centri d'identità che preesistevano all'onda edilizia. Non c'è niente di anonimo nell'urbanizzazione del Veneto. Non c'è nessuna periferia degradata nell'urbanizzazione del Veneto. Non ci sono *Bidonvilles*. Dunque non si può fare riferimento allo *Sprawl* per descrivere l'urbanizzazione del Veneto.

In Veneto il sistema centrale si sta configurando sempre più come una grande metropoli, siamo di fronte a una trasformazione del territorio, talvolta chiamato "diffuso", ma che va anche letto come una nuova forma che ha assunto la città. Una forma che accompagna anche nuovi modi di abitare, nuovi cittadini e nuove domande.

Le piattaforme metropolitane venete

In questo scenario è possibile ripensare il tema della Città Metropolitana, non quella che si limita alla Provincia di Venezia, ma quella che di fatto struttura la regione. Considerando questo, si deve anche assumere che il sistema PaTreVe lascerebbe nel “vuoto territoriale” Vicenza, relegando ad un ruolo marginale anche Verona e quindi non rappresenta un disegno convincente, innescando esclusioni proprio quando il tema metropolitano è quello dell'inclusione.

A fronte delle considerazioni fin qui proposte, appare molto più credibile riflettere su una città metropolitana del Veneto, che tenga assieme le quattro polarità di Vicenza, Padova, Treviso e Venezia con un territorio da definire dal punto di vista amministrativo, ma che abbia come vertici Vicenza, Bassano, Chioggia, Jesolo e sia in grado di affrontare il tema della Laguna Metropolitana.

Una visione che vede Verona e il Garda insieme a Brescia come nodo metropolitano di relazione e scambio tra il sistema Est-Ovest e Nord-Sud intercettando l'incrocio dei gradi corridoi europei.

Questo scenario di grandi aree urbane tra Veneto e Lombardia è fondato sull'assunto che la determinazione di un contesto metropolitano derivi non tanto da un atto deliberativo, ma debba discendere dal riconoscimento di un sentimento di appartenenza condiviso identificato a livello sociale ed economico e dove si intreccino elementi fisici e culturali comunemente affermati.

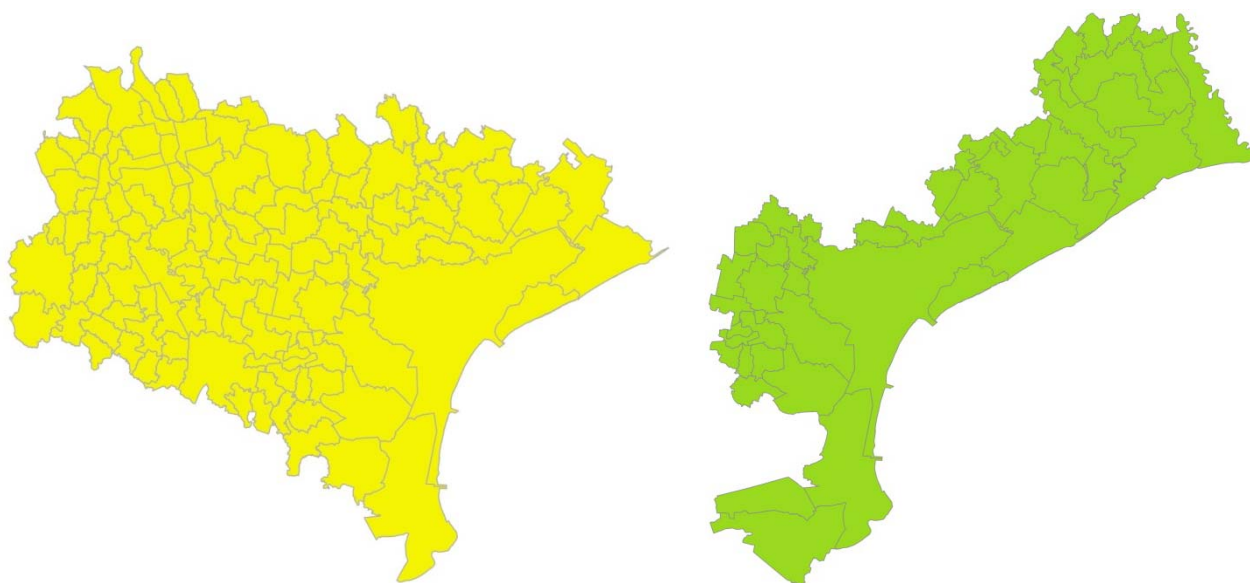
Non solo, anche l'aspetto geomorfologico della pianura centrale del Veneto ha conosciuto nei secoli una gestione unitaria, il rapporto tra fiumi e laguna nell'area delle risorgive – quella compresa tra il Bacchiglione e il Piave – è stato gestito nei secoli in modo integrato, garantendo la sicurezza idraulica del sistema come elemento di coesione sociale e favorendo un virtuoso rapporto tra uomo e natura.

Storicamente queste due grandi aree contano relazioni e rapporti comuni, non solo a livello sociale, economico e culturale, ma anche grazie ad elementi fisici e naturali che ne definiscono i limiti. Osservando il territorio attraverso molteplici punti di vista si è in grado di comprendere la dimensione fisica e sociale di questi sistemi urbani, le loro relazioni e quegli elementi morfogenetici che accomunano i distinti territori.

Pertanto, il lavoro intende proporre una visione multispettrale del sistema centro veneto e dell'area veronese e bresciana, partendo dai suoi numeri, confrontando la dimensione con i parametri indicati dall'OECD e dalla Commissione europea. Poi il viaggio di osservazione passerà da ciò che si vede dal cielo, quindi dalle matrici naturali, fino a giungere alla dimensione relazionale e immateriale, al fine di definire la coerenza di queste considerazioni.

Provincia di Venezia e la Piattaforma urbana ambito centrale del Veneto: scenari a confronto

Anzitutto la riflessione proposta deve considerare ciò che deriva dal quadro legislativo in precedenza proposto. Infatti, si può desumere che, in uno scenario futuro possibile, la città metropolitana di Venezia avrà i confini dell'attuale Provincia di Venezia. Pertanto, in prima battuta appare interessante approfondire un confronto sui numeri di queste due opzioni: la Provincia di Venezia e la realtà centro veneta che il documento intende descrivere.



METROPOLI VENETA

Popolazione al 2013	2.000.000
Superficie Km2	3.700
Densità abitanti/km2	542
Popolazione 2003	1.800.000
Var. pop 2013/2003	+11%

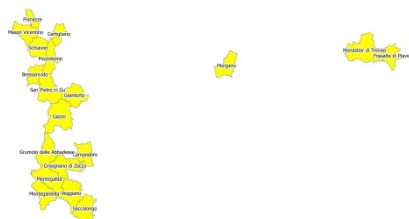
- Un'area di circa 120 comuni;
- 19 sotto i 5.000 abitanti;
- 45 tra i 5.000 e 10.000;
- 47 tra i 10.000 e 25.000;
- 12 sopra i 25.000.

PROVINCIA DI VENEZIA

Popolazione al 2013	850.000
Superficie Km2	2.450
Densità abitanti/km2	430
Popolazione 2003	810.000
Var. pop 2013/2003	+5%

- Un'area di 44 comuni;
- 8 sotto i 5.000 abitanti;
- 10 tra i 5.000 e 10.000;
- 19 tra i 10.000 e 25.000;
- 7 sopra i 25.000.

Popolazione < 5.000



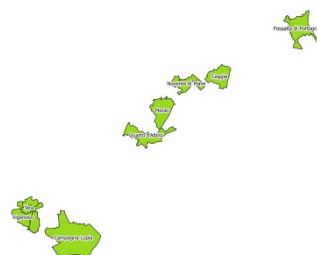
Popolazione < 5.000



Popolazione > 5.000 e < 10.000



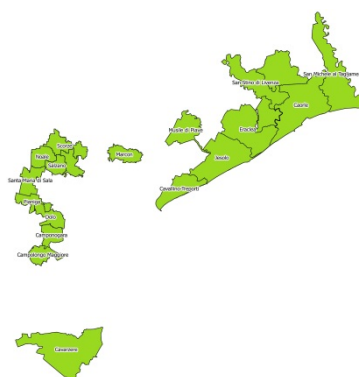
Popolazione > 5.000 e < 10.000



Popolazione > 10.000 e < 25.000



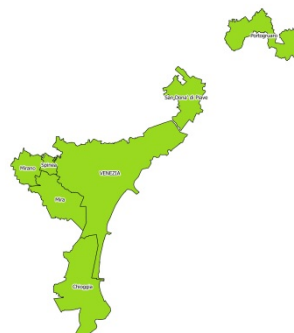
Popolazione > 10.000 e < 25.000



Popolazione > 25.000



Popolazione > 25.000



Osservando il confronto tra i valori assoluti la popolazione della metropoli veneta è più del doppio di quella della Provincia di Venezia mentre la superficie è maggiore del 40%, questo esprime una densità superiore per la grande area metropolitana di oltre 100 abitanti per km². Anche la variazione tra il decennio indagato raddoppia nel contesto macro descrivendo una maggior vitalità media di questa aggregazione di comuni.

I diversi livelli dimensionali descrivono una minor quota di piccoli comuni sotto i 5.000 abitanti nella macro area veneta individuata, percentualmente in questa area urbana invece si individua un 75% del totale dei comuni ricompreso tra i 5.000 e 25.000 residenti contro un 66% della provincia. Si tratta di una grande conurbazione con una maglia consistente e densa nella zona centrale ricompresa tra i grandi comuni superiori a 25.000 abitanti. Questa lettura individua in Provincia di Venezia un maggior peso di grandi comuni lungo la fascia costiera e nella seconda cintura di Mestre.

L'elaborazione grafica riporta due forme distinte: evidenzia uno sviluppo lineare della Provincia di Venezia con i comuni esterni particolarmente popolosi e quelli costieri superiori ai 25.000. Diversamente per la metropoli veneta si legge una forma maggiormente concentrata nell'area centrale della Regione con una serie di grandi satelliti di riferimento.

L'opzione della città metropolitana di costa (Provincia di Venezia) appare come un modello esclusivo, che non considera lo storico rapporto e le relazioni con l'entroterra, disegna uno schema certamente maggiormente funzionale in contesti come quello ligure. Lì la morfologia del territorio costiero certamente favorisce uno sviluppo lineare con le montagne che segnano il confine tra litorale e entroterra.

A livello numerico inoltre, la Provincia di Venezia, in un confronto con il contesto internazionale, si attesterebbe al 65 posto (delle 111 riconosciute nel rapporto Censis) tra le piccole e medie aree urbane europee; una fascia di città sotto il milione di abitanti tra le quali figurano Nantes, Malaga e per l'Italia Bologna. Diversamente, come sarà approfondito in seguito, la metropoli centro veneta riporta valori che la candiderebbero entro le prime 20 grandi aree metropolitane europee.

Il confronto elaborato riporta due scale diverse certamente che tracciano due distinti scenari di relazioni, diverse occasioni di confronto: da un lato con le maggiori realtà europee, mentre dall'altro con una nutrita numerosità di città che per dimensione e ruolo si collocano come satelliti delle grandi aree urbane d'Europa.

Un confronto con le Aree Metropolitane Europee

I dati raccolti permettono di proporre un confronto con le informazioni delle altre aree metropolitane europee, recentemente pubblicate dal Rapporto Censis 2014. I valori riportati nel documento contribuiscono a classificare le aree urbane secondo una serie di indicatori (popolazione, densità, superficie) al fine di collocare le città su determinati livelli.

Rispetto i valori precedentemente riportati, con una popolazione di oltre 2.000.000 di abitanti, la metropoli veneta sarebbe classificabile tra le Grandi Aree Metropolitane Europee (quelle superiori a 1.500.000 abitanti) e precisamente al 20° posto della classifica, di poco al di sopra di Copenhagen.

Il cambio di scala è rilevante soprattutto se si considera che la sola città metropolitana di Venezia sarebbe invece posizionata al 109° posto su 112 città in totale, con una popolazione superiore ai 500.000 abitanti.



Rispetto gli indicatori utilizzati dall'OECD e riportati dal Censis, la Piattaforma urbana ambito centrale del Veneto assume un suo carattere specifico in base ad una propria specificità per i diversi parametri che avvicinano la piattaforma Veneta ai grandi sistemi metropolitani europei.

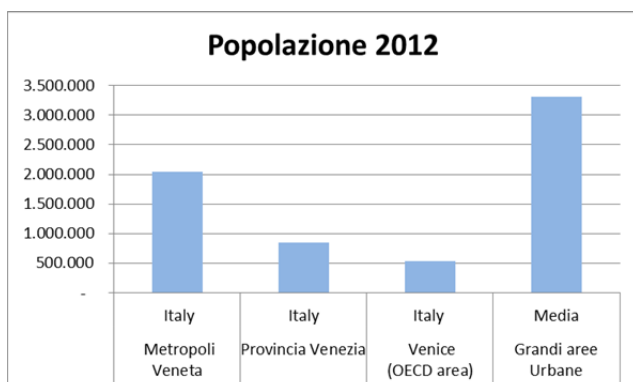
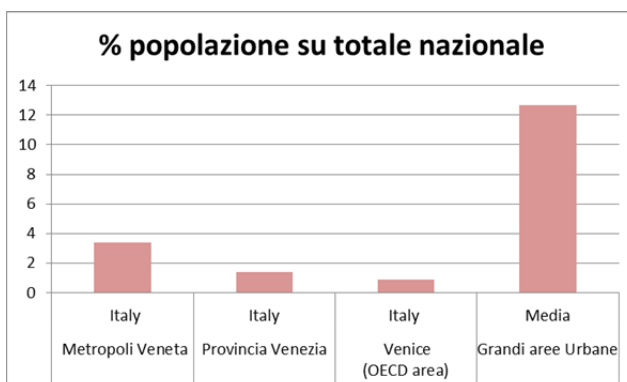
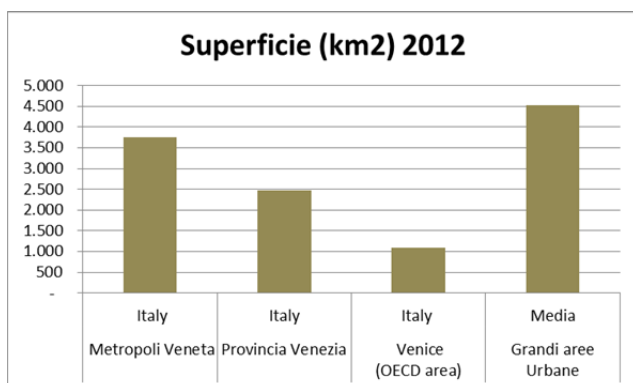
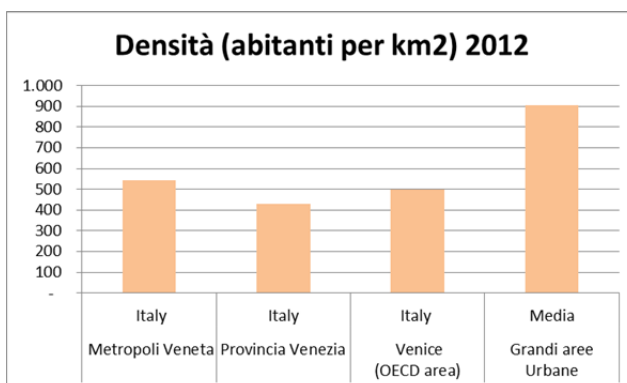
Area Urbana	Paese	Popolazione 2012	Classifica	% su totale nazionale	% Popolazione comune centrale	% Popolazione hinterland	Tasso di crescita medio annuo 2000-2012 (%)	Superficie (km2) 2012	Densità (abitanti per km2) 2012
London	United Kingdom	12.090.254	1	19,11	80	20	1,189	6.921	1747
Paris	France	11.862.466	2	18,71	79,3	20,7	0,689	12.089	981
Madrid	Spain	6.779.528	3	14,68	75,9	24,1	1,844	11.538	588
Berlin	Germany	4.386.551	4	5,36	79,2	20,8	0,106	6.176	710
Milan	Italy	4.109.109	5	6,76	74,9	25,1	0,549	2.638	1558
Rome	Italy	4.077.212	6	6,7	64,4	35,6	0,807	5.687	717
Barcelona	Spain	3.759.240	7	8,14	76	24	1,092	1.362	2760
Naples	Italy	3.562.170	8	5,86	87,1	12,9	0,1	1.559	2286
Athens	Greece	3.547.773	9	31,42	77,6	22,4	-0,321	1.656	2142
Warsaw	Poland	3.008.921	10	7,81	57	43	0,426	8.612	349
Hamburg	Germany	2.996.750	11	3,66	57,4	42,6	0,187	5.760	520
Munich	Germany	2.904.480	12	3,55	48,3	51,7	1,027	6.263	464
Budapest	Hungary	2.862.326	13	28,74	59,6	40,4	0,225	6.057	473
Lisbon	Portugal	2.840.065	14	26,94	84,1	15,9	0,617	3.988	712
Vienna	Austria	2.737.753	15	32,43	63,9	36,1	0,997	9.093	301
Katowice	Poland	2.608.651	16	6,77	56,4	43,6	-0,378	3.920	665
Brussels	Belgium	2.536.106	17	22,86	44,8	55,2	0,997	3.266	777
Frankfurt	Germany	2.525.458	18	3,09	35	65	0,143	3.888	650
Amsterdam	Netherlands	2.406.043	19	14,38	69,5	30,5	0,917	2.820	853
Metropoli Veneta	Italy	2.037.391	20	3,4	32	68	0,13	3.760	542
Copenhagen	Denmark	2.007.352	21	35,97	60,2	39,8	0,427	4.084	492
Stockholm	Sweden	1.991.310	22	21	74,4	25,6	0,668	7.107	280
Stuttgart	Germany	1.960.286	23	2,4	39,1	60,9	0,134	1.988	986
Lyon	France	1.927.448	24	3,04	68,1	31,9	0,833	3.647	529
Birmingham (UK)	United Kingdom	1.919.346	25	3,03	87,7	12,3	0,809	1.454	1320
Cologne	Germany	1.914.512	26	2,34	59,3	40,7	0,289	1.972	971
Manchester	United Kingdom	1.885.530	27	2,98	88,9	11,1	0,894	1.435	1314
Prague	Czech Republic	1.868.631	28	17,79	70,5	29,5	0,953	3.929	476
Turin	Italy	1.760.857	29	2,9	49,6	50,4	0,358	1.781	989
Marseille	France	1.747.515	30	2,76	87	13	0,71	4.231	413
Dublin	Ireland	1.735.182	31	37,86	75	25	1,982	4.767	364
Valencia	Spain	1.618.070	32	3,5	49,3	50,7	1,429	1.475	1097
Venezia Provincia	Italy	846.275	65	1,4	31	69	0,05	2.450	430
MEDIA	GRANDI	3.311.696		12,69	66	34	0,65	4.529	907

Fonte: elaborazione Censis su dati OECD-Metropolitan Areas Database

Ad esempio, leggendo la percentuale di popolazione rispetto il totale nazionale (3,4%), il centro veneto ha valori vicini a Valencia, Amburgo e Monaco. Si confronta con Francoforte e Bruxelles per la percentuale di abitanti nell'hinterland (32% Veneto e le altre rispettivamente 35 e 44), mentre, per il tasso di crescita della popolazione (1,3%), è al medesimo livello di Amburgo e Francoforte.

A livello territoriale, con una superficie di 3.700 km², è poco sotto i valori di Praga e Francoforte, lievemente superiore a Lione. Osservando la densità di popolazione il centro veneto si colloca tra Lione e Madrid con un valore di oltre 540 abitanti per km².

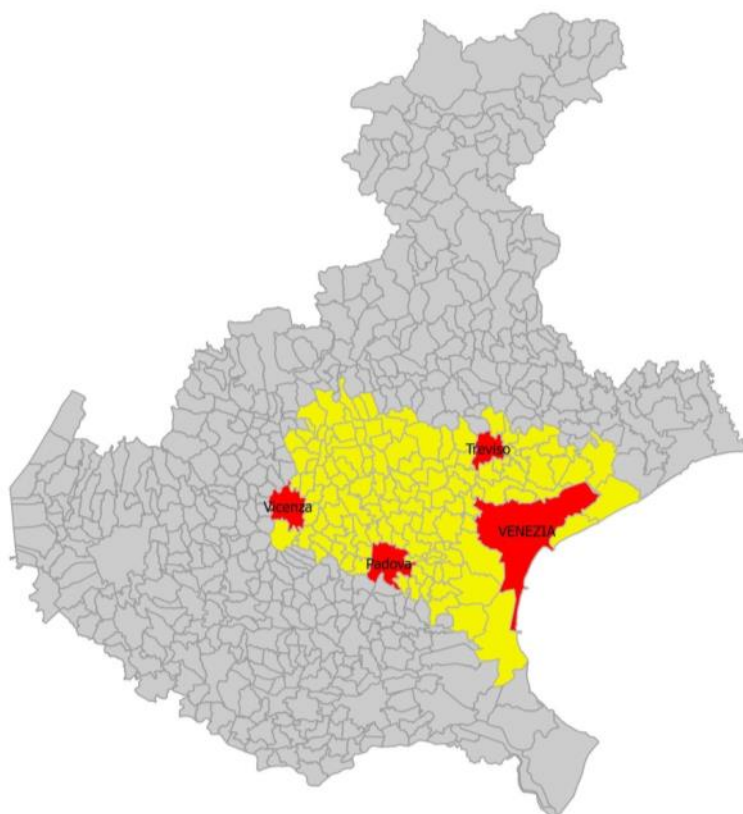
Ulteriore confronto può essere fatto attraverso la lettura del peso di questa realtà urbana con la media delle grandi aree metropolitane europee, i valori della sola città metropolitana di Venezia (come individuata dall'OECD nel rapporto Censis) e la Provincia di Venezia.



Come emerge dal confronto, la metropoli centro veneta ha i connotati per collocarsi su un piano superiore di relazioni, è in grado di essere riconosciuta come grande area urbana capace di dialogare in modo paritario con gli altri sistemi europei di prima fascia. Le caratteristiche di questa piattaforma complessa, e il suo confronto con le altre realtà internazionali, sono elementi che contribuiscono ad assumere un pensiero maggiormente internazionale con il quale il Veneto deve potersi confrontare.

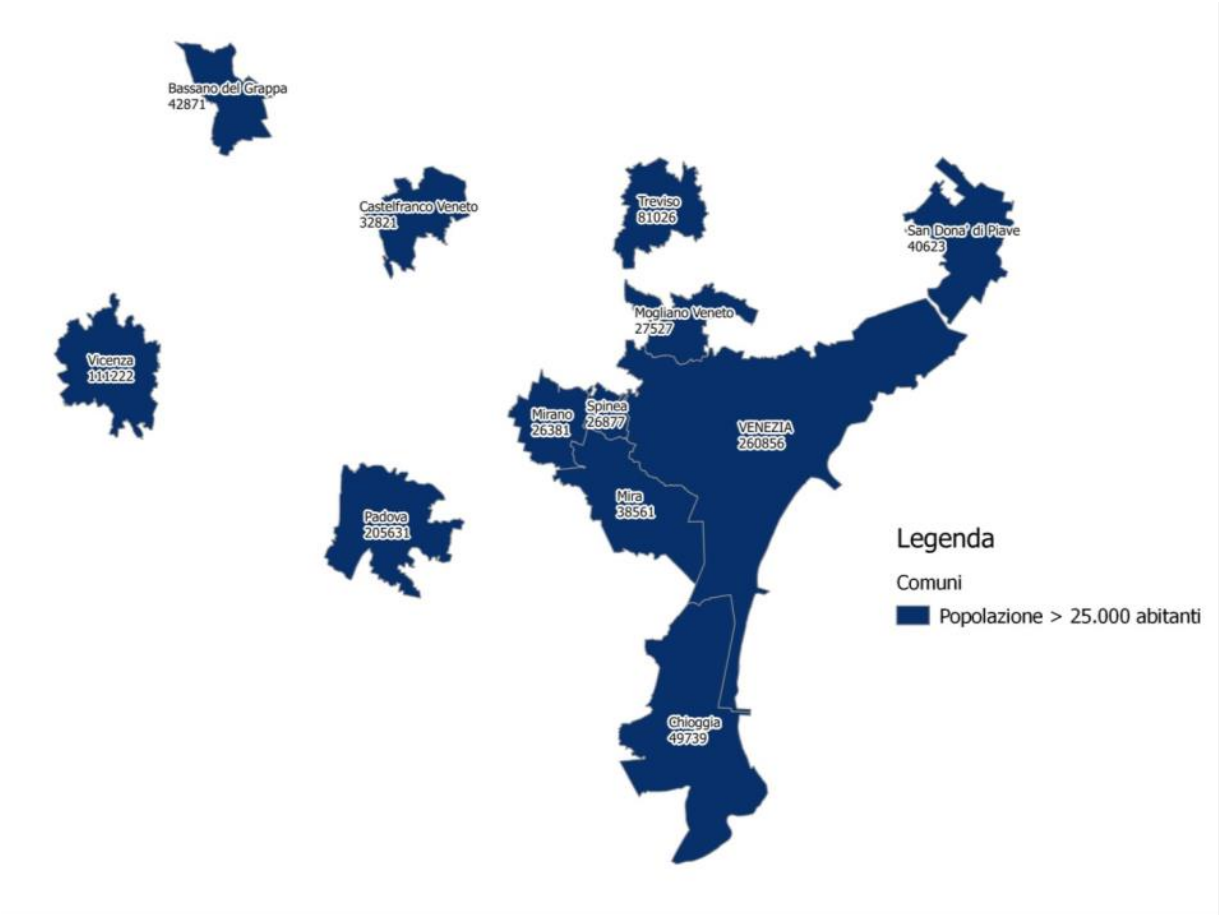
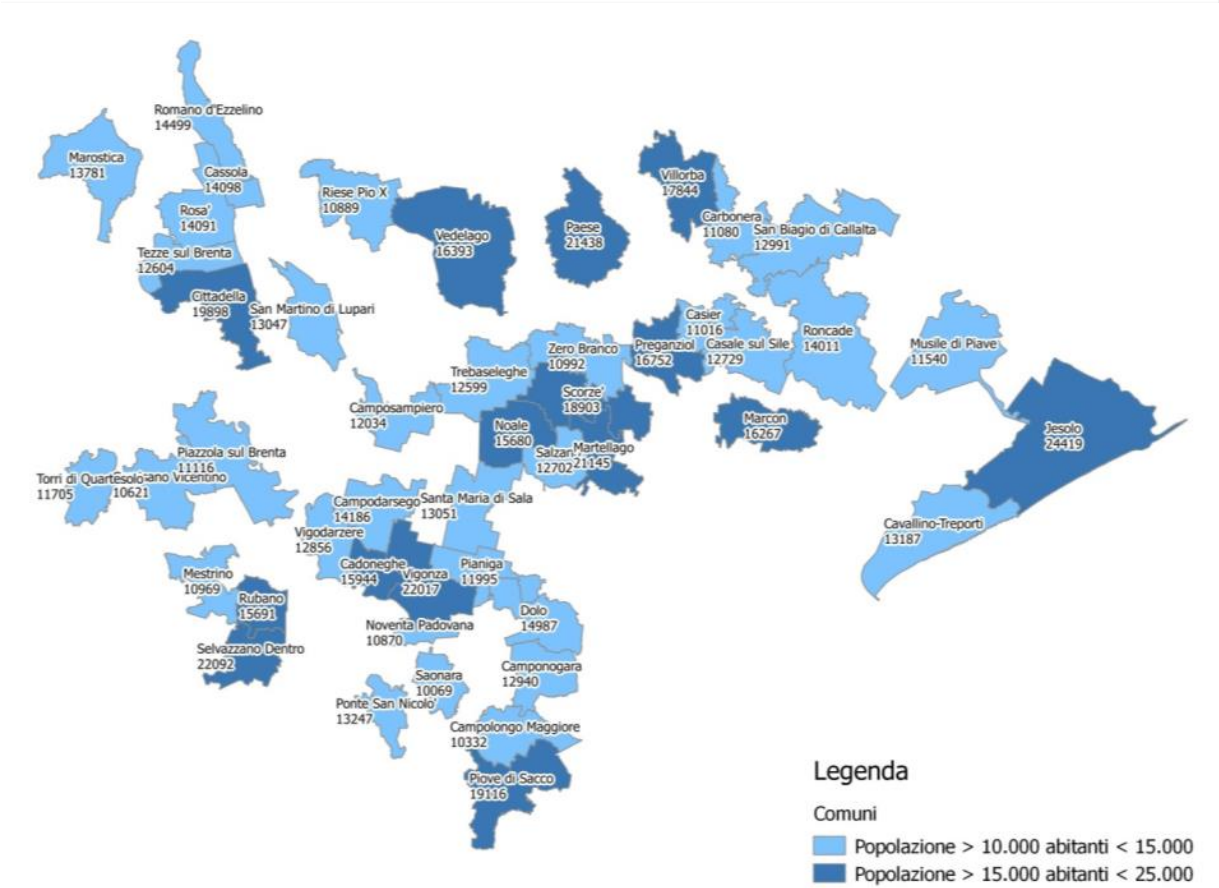
I numeri della Piattaforma urbana ambito centrale del Veneto

A questo punto interessa riportare i numeri dell'area metropolitana centro veneta che, come anticipato, riunisce i comuni del territorio ricompreso tra i comuni di Venezia Padova, Vicenza e Treviso. Un trapezio che ha come vertici Vicenza e Bassano a Ovest, Jesolo ad Est e Chioggia a Sud. Al fine di descrivere un'ipotesi dimensionale di questa piattaforma urbana sono stati selezionati i comuni rappresentati nella mappa. Si tratta di un caso esemplificativo che è funzionale all'individuazione indicativa di una serie di dati statistici in grado di descrivere alcune informazioni della Metropoli Veneta.



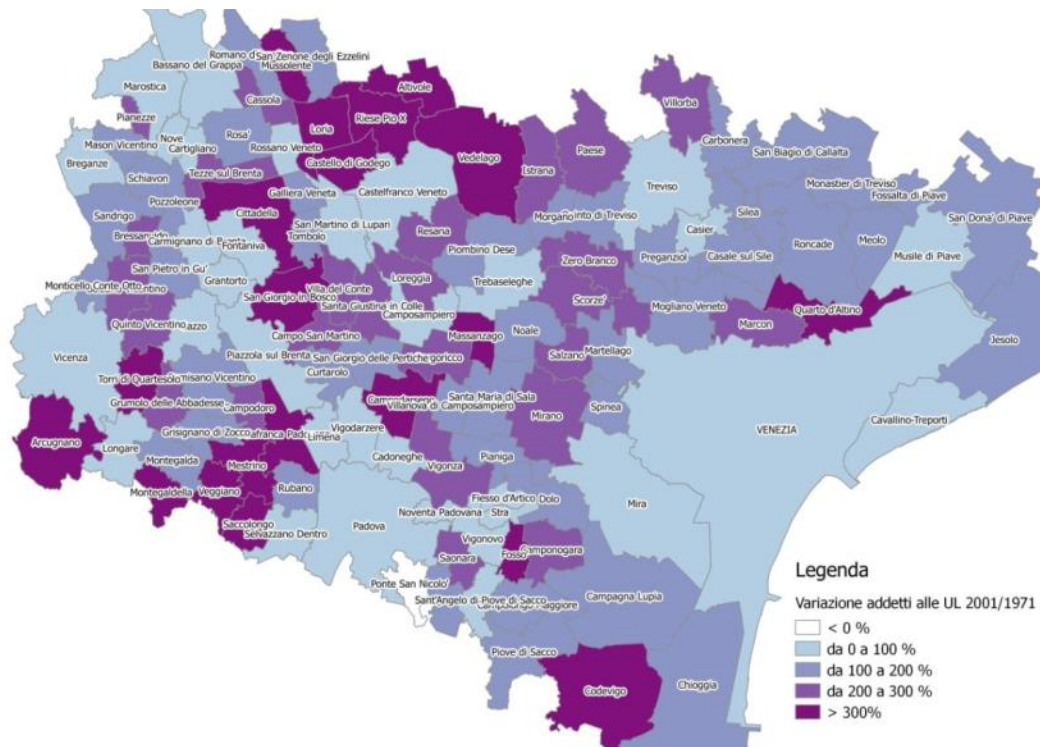
Si tratta di un sistema denso contraddistinto da relazioni fisiche e immateriali, da una mobilità quotidiana per studio, lavoro e da scambi internazionali attraverso i corridoi infrastrutturali che la percorrono. A seguito si riporta una scheda sintetica di informazioni sulla dimensione fisica, territoriale e socioeconomica del contesto centro veneto, questo per comprendere la consistenza del sistema urbano e poi poter mettere a confronto questi dati con quelli delle grandi metropoli europee.

POPOLAZIONE



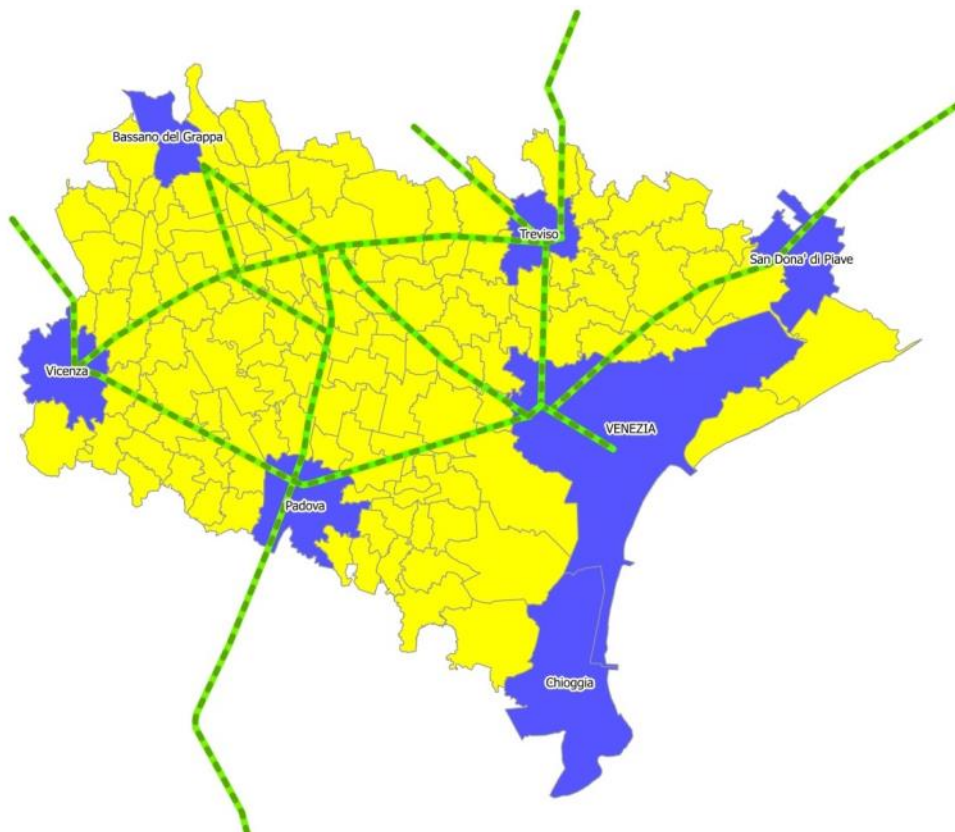
LA PRODUZIONE

Variazione addetti alle Unità Locali tra 2001 e 1971



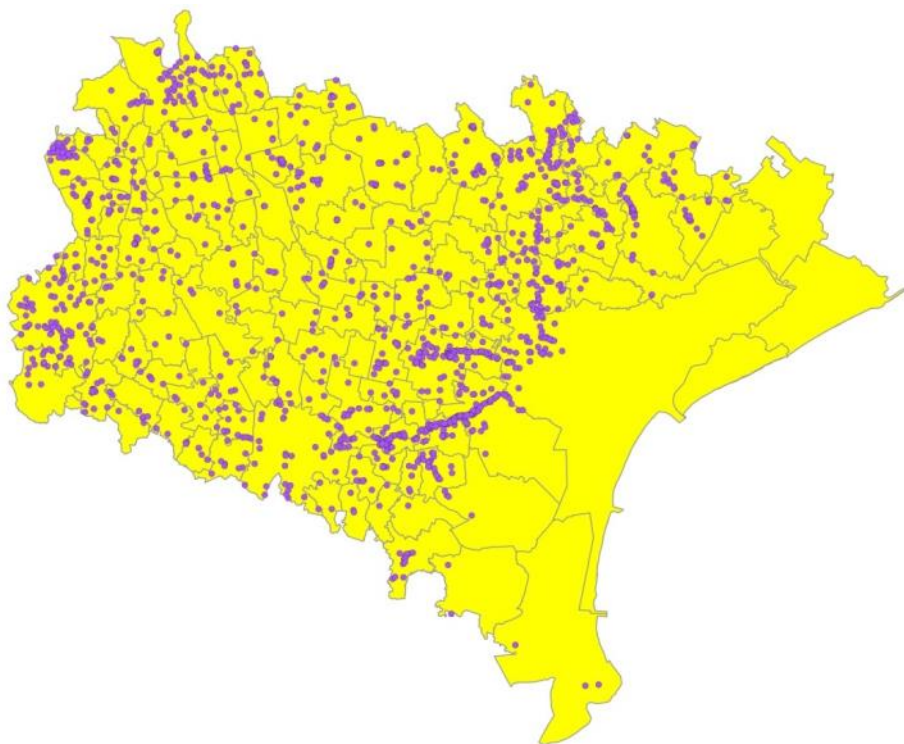
SFMR

Comuni con popolazione > 40.000 e tracciato Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale



VILLE VENETE

L'area metropolitana conta 1478 Ville Venete, il 40% delle 3827 complessive in Regione



Lo studio dell'area metropolitana veneta passa anche attraverso altri punti di vista, grazie i quali il presente lavoro cerca di osservare molteplici fenomeni della realtà regionale. Come vedremo, non solo i numeri demografici e sociali descrivono la macro realtà del Veneto ma anche aspetti maggiormente legati all'uso del territorio, elementi di natura fisica e ambientale, che concorrono a confermare l'unitarietà – arricchita dalle sue eccellenti unicità – di questa grande area urbana.

La piattaforma urbana dell'ambito centrale del Veneto

Se per un momento sostituiamo il punto di vista funzionale (quello delle connessioni di rete) con quello zenitale, e guardiamo il Veneto dall'alto, possiamo notare con maggiore chiarezza la forma specifica del sistema metropolitano veneto. Osserviamolo di notte. Dall'alto. *Earth night* di *google* mostra la scia luminosa di tutte le città e le aree metropolitane del mondo. Si può così confrontare la luminosità e l'ampiezza dell'area metropolitana della Pianura Padana con quella di tutte le altre megalopoli. Si può comprenderne meglio la forma. Un grande addensamento intorno a Milano: una striscia luminosa che punta a est, qualche discontinuità tra Brescia, Verona e Vicenza. Un nuovo addensamento tra Vicenza, Padova, Venezia e Treviso. Ben più ampio della già citata PA-TRE-VE.

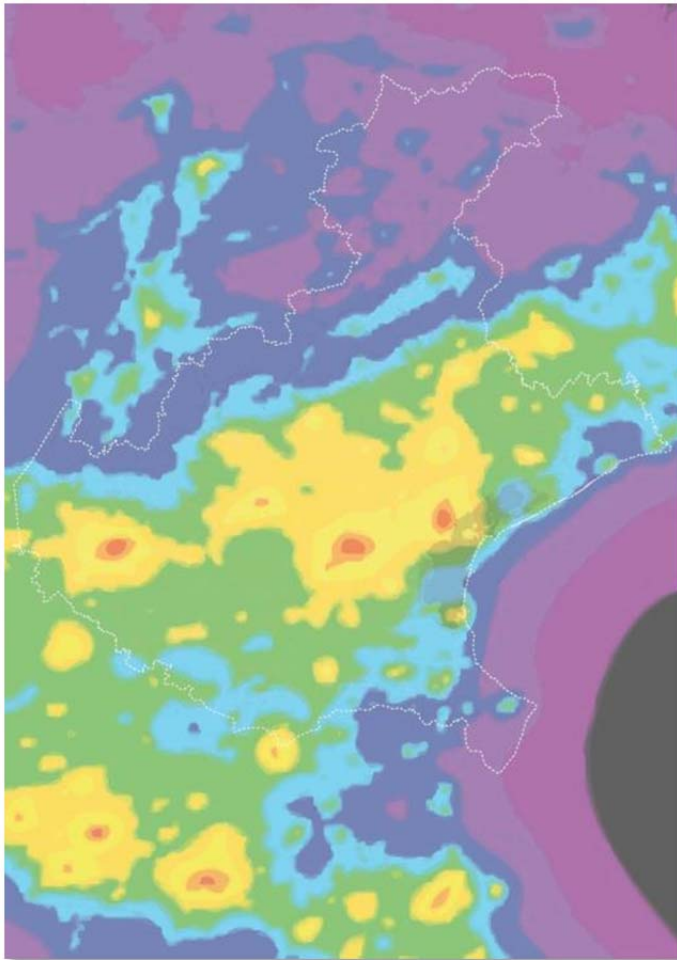


Perché non si vede la striscia luminosa costiera, da Sottomarina a Bibione? Perché non c'è. Non esiste una città metropolitana che corrisponda all'arco dell'attuale Provincia di Venezia. Niente di simile alla potenza luminosa della costa Ligure o Romagnola. Un'isola brillante a Chioggia. Un'altra a San Donà di Piave. Una macchia ancora più tenue a Portogruaro. Poi il blu profondo: dalla foce del Tagliamento a quella del Po, con aloni luminosi corrispondenti ai centri balneari. Il cielo è sgombro: si possono vedere le stelle.

Al contrario, l'addensamento luminoso, o se si preferisce l'inquinamento luminoso, restituisce esattamente i contorni della piattaforma metropolitana del Veneto. La mappa della perdita di magnitudine limite

nel Veneto (in breve, la mappa dell'impossibilità di vedere le stelle) evidenzia con grande precisione l'ambito che accoglie la più grande concentrazione di persone, case, capannoni, strade, infrastrutture del Nord-Est. Se colleghiamo con delle linee luminose i punti di maggior intensità, come si fa con i segni dello zodiaco, possiamo leggere tre linee di urbanizzazione: quella pedemontana (corrispondente al sentiero dei Veneti), quella intermedia o della Postumia (da Vicenza a Treviso, lungo la linea delle terre asciutte), quella più meridionale (da Padova a

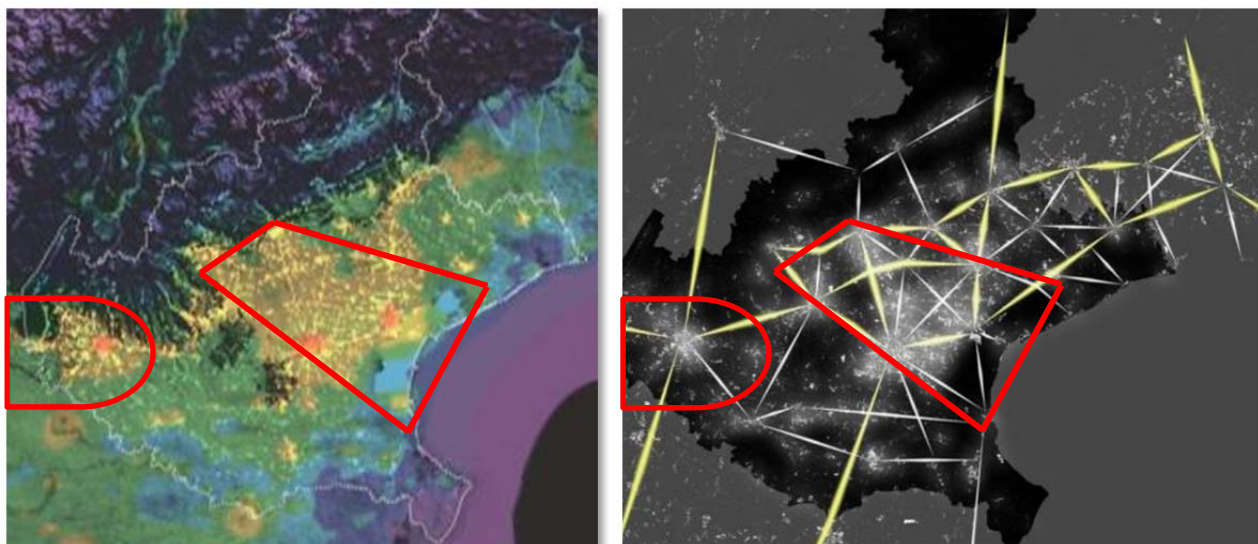
Venezia). Tra Verona e Vicenza c'è un unico corridoio infrastrutturale. A est del Piave, l'arco pedemontano si ferma a Pordenone. Quello costiero mette in rete centri minori.



Paradossalmente è proprio la mappa dell'inquinamento luminoso a dimostrare che il Veneto non è tutto città diffusa. Non è tutto case e capannoni. Non è tutto pulviscolo imprenditoriale. Non è tutta crosta residenziale. Non è tutto policentrismo. Non è tutto estremismo locale. Al contrario, così come dal punto di vista geografico, fisico e ambientale, presenta la più grande diversità di ambienti, la più grande ricchezza di biodiversità, anche dal punto di vista insediativo e infrastrutturale si mostra altamente differenziato ed evoluto.

I tre grandi corridoi infrastrutturali che interessano il Veneto s'incrociano a coppie nell'ambito metropolitano occidentale veronese (corridoio del Nord e corridoio Mediterraneo) e nella piattaforma

metropolitana centrale (corridoio Baltico e Mediterraneo). È ovvio che il completamento del sistema infrastrutturale (stradale e ferroviario), l'organizzazione della mobilità pubblica e privata non può che seguire logiche diverse, dentro e fuori il perimetro della piattaforma metropolitana, all'interno della quale si tratta di completare il sistema delle relazioni tra la fascia pedemontana e il corridoio mediterraneo (ex corridoio V), riorganizzando in corrispondenza dei nodi principali il sistema produttivo e della logistica.



Il trapezio metropolitano centro Veneto precedentemente indicato si legge chiaramente guardando il territorio di notte, osservando le luci che rappresentano quella piattaforma di relazioni tra le quattro province con vertici a Vicenza, Bassano, Chioggia e Jesolo. Al centro Venezia, Padova, Treviso e tutto quel sistema urbano della pianura centrale.

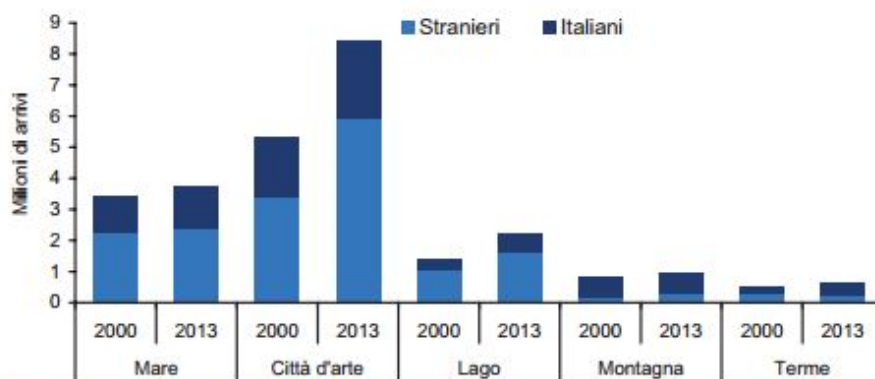
Ad Ovest brilla Verona e il suo hinterland che con un ramo di luce si congiunge a Brescia, sono relazioni forti tra queste due polarità, contraddistinte da una storica sinergia che passa attraverso le infrastrutture e l'affaccio sul Garda.

Turismo e città d'arte

Quasi tutti i grandi comprensori turistici del Veneto (circa 63 milioni di presenze turistiche) sono disposti lungo i bordi della mappa metropolitana, con un peso crescente delle Città d'arte: Venezia oltre ad essere il grande terminal del turismo di crociera è il Brand di riferimento per tutto il comprensorio balneare; Verona lo è per il comprensorio del lago di Garda. L'areale delle terme si appoggia ai Colli Euganei e alla Città del Santo. La fascia dei centri storici pedemontani è direttamente relazionata con Vicenza (ovvio riferimento per i Colli Berici ma anche per l'altopiano di Asiago) e Treviso (colli Asolani e Montello).



Una recente elaborazione del Corriere del Veneto riporta un'infografica che dimensiona le regioni italiane rispetto la quota di presenze di turisti stranieri. Da questa visualizzazione si percepisce chiaramente il peso di questo fenomeno in Veneto, regione prima in classifica nazionale per presenze complessive e di visitatori esteri. Nel quadro delineato anche quest'anno dal Rapporto Statistico regionale 2014, primeggiano le città d'arte come destinazione che conta il maggior numero di arrivi (più di 8 milioni), una domanda in continua crescita rispetto al trend degli ultimi 13 anni che evidenzia il valore delle città ricomprese nell'ambito metropolitano proposto dallo studio.



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

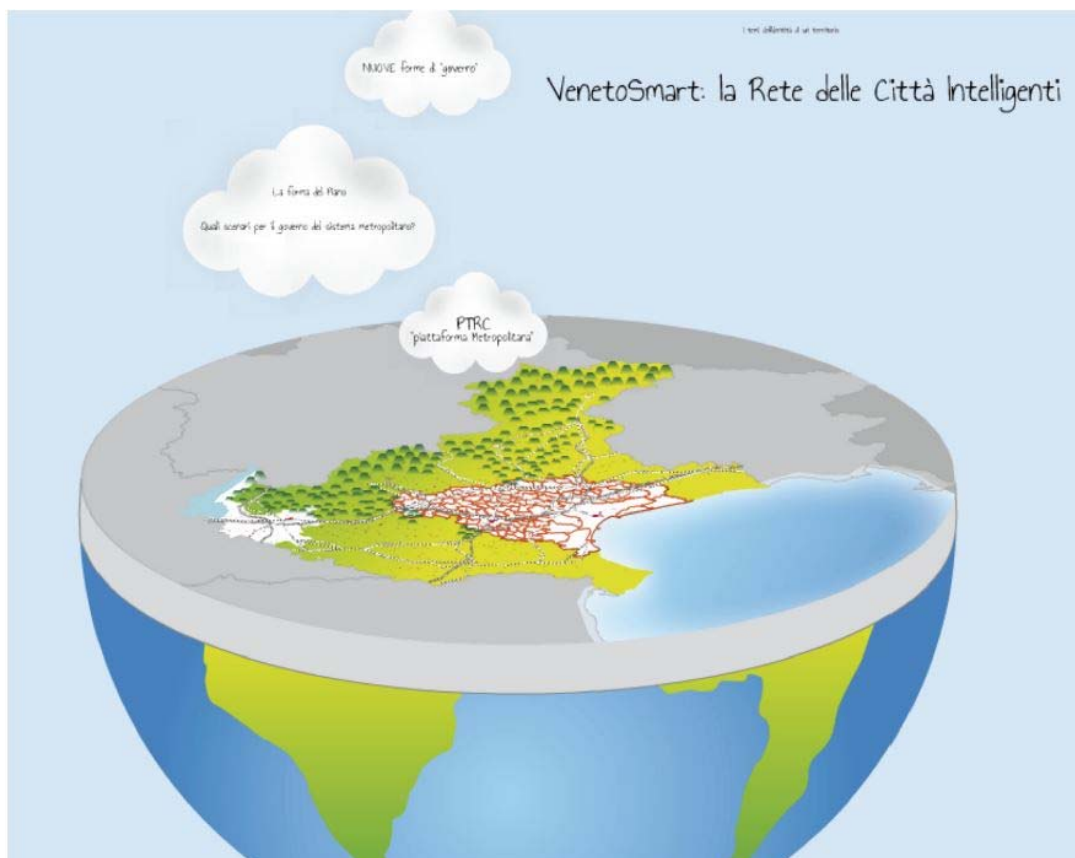
Si tratta di qualcosa che va oltre l'ovvia considerazione del turismo fuori porta (che lega i residenti dell'area metropolitana centrale con le adiacenti località turistiche) ma che mette in evidenza il fatto che le stesse connessioni che servono per far funzionare la piattaforma metropolitana veneta sono di supporto al sistema turistico regionale. Tale considerazione vale sia per il sistema logistico (tre aeroporti, un terminal passeggeri), sia le connessioni veloci (grande viabilità e sistema ferroviario), sia per quelle lente (rete degli itinerari cicloturistici, legati al turismo culturale, del gusto).

Le relazioni immateriali

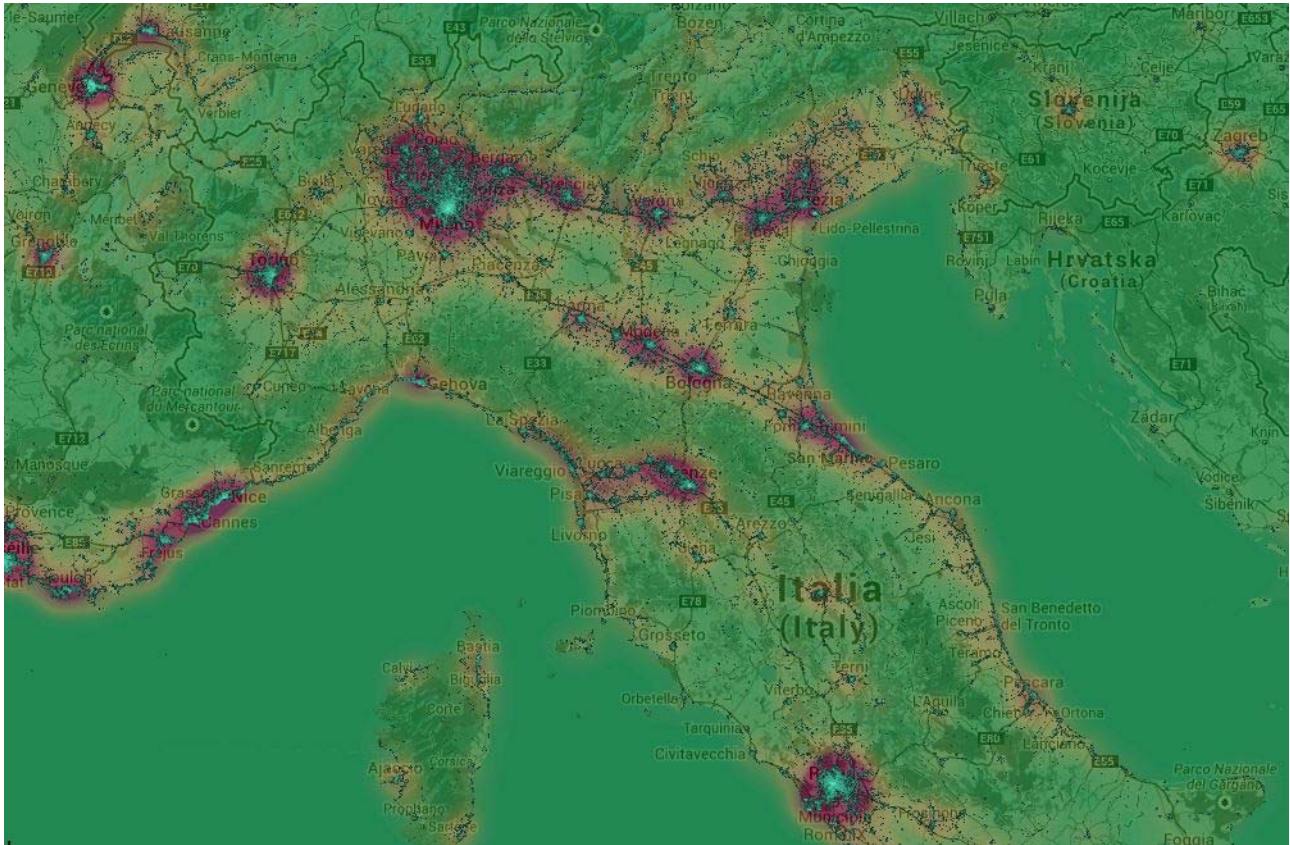
Un altro modo interessante per osservare i fenomeni che interessano il sistema metropolitano del Veneto è certamente quello che riguarda lo scambio di relazioni immateriali. Questo considerando che le relazioni tra i milioni di persone che vivono nel Veneto e i dati relativi, hanno e avranno un valore economico di enormi dimensioni che ora viene acquisito e gestito gratuitamente dal mondo del web e dai suoi sviluppatori commerciali. L'esempio è il valore dato dalla borsa a Facebook: 100 miliardi di dollari per circa 900 milioni di profili, 110 \$ a profilo, se stimiamo i 2.500.000 i profili presenti in Veneto – considerando profili personali, aziendali e pagine - il valore è di 275 milioni di \$ solo per questo social network.

Nel concreto questo “nuovo e immateriale” bene di conoscenza appartiene appunto alla comunità veneta, essa stessa comunicando genera valore, conoscenza e informazione; e di questo bisogna prenderne coscienza, ed operare delle azioni che siano in grado acquisire tali nuove forme tra i valori identitari regionali.

E' forse azzardato, ma se la comunità di un “Veneto Smart” acquisisce come valore identitario la nuvola dei propri dati, forse è possibile immaginare anche nuovi paesaggi che parlano di cieli e nuvole, poiché i dati contenuti in queste reti divengono i serbatoi della conoscenza di questa comunità, un mondo immateriale che contiene tutti i dati che descrivono le materialità dei luoghi e delle persone, questi acquisiscono un valore economico crescente in funzione del numero della relazione e degli scambi.



In questo contesto, gioca un ruolo importante la dimensione della piattaforma metropolitana come sistema reticolare di scambio di informazioni immateriali. Infatti, osservando la maglia costruita sulla individuazione territoriale dei “tweet” pubblicati nel Centro e Nord Italia, si nota chiaramente l'evidenza dell'area fin qui descritta e delle città di riferimento del centro Veneto.



Fonte: © MapD Technologies, Inc. – start up MIT, Cambridge, MA

Anche da un punto di osservazione “immateriale”, che legge il peso di uno scambio di informazioni virtuale, appare evidente il ruolo della piattaforma centrale della regione che, con l'insieme delle sue città maggiori, si distingue su una scala vicina a sistemi urbani come Milano o Roma.

Grazie a questo inquadramento si può percepire la quantità di informazioni che solo da questo canale (twitter) vengono quotidianamente generate. Una costellazione crescente di dati, informazioni, scambi, discussioni e anche chiacchiere disegnano una mappa dell'immateriale che sempre più in futuro dobbiamo conoscere, ma soprattutto riconoscere.

Vivere Metropolitano

Le trasformazioni sociali, economiche e del vivere quotidiano che stiamo vivendo descrivono diviene occasione in un contesto metropolitano per l'innescare di un processo di rinnovamento complessivo orientato ad intraprendere strade diverse, seguire nuovi stili di vita, nuove prospettive, per gettare le basi di una nuova società, di un nuovo percorso di sviluppo.

Da questo "fermento" stanno emergendo nuovi stili di vita e domande diverse maggiormente legate a bisogni che considerano prioritari valori non più legati al consumo sfrenato e all'accumulo di beni ma bensì al benessere, al tempo libero e alla qualità della vita.

In questo contesto appare interessante riflettere su nuovi approcci per lo sviluppo della nostra società considerando quegli elementi legati al miglioramento della qualità del vivere e del lavorare che non sono strettamente legati al concetto di crescita economica e sociale.

Attraverso la dimensione metropolitana è possibile intraprendere un percorso per mettere a sistema un modello di qualità, improntato sull'attenzione al luogo in cui si vive e soprattutto alle necessità di chi lo vive. La sfida per questi motivi non può che partire da una nuova visione distintiva per i cittadini e lo sviluppo del territorio che si esplicita attraverso la qualità dello sviluppo urbano, degli spazi pubblici e dei sistemi di relazione tra loro. Solo a livello di metropoli si posso affrontare in modo integrato i temi della mobilità e della garanzia dei tempi e degli spostamenti.

L'anomalia del Veneto rispetto le grandi aree urbane europee e italiane non sta tanto sulla grande dispersione territoriale (ciò che erroneamente è chiamato *sprawl*) bensì dal fatto che non ha una città "capitale regionale"; non c'è Milano, Torino, Firenze o Bologna, ma un duplice sistema metropolitano: uno tutto regionale che ha quale riferimento l'ambito lagunare e che comprende Venezia, Padova, Treviso e Venezia con Chioggia e Jesolo quali limiti; l'altro invece nel veronese, declinabile come la metropoli del Garda che comprende Brescia, Verona fino ad Affi e forse Rovereto.

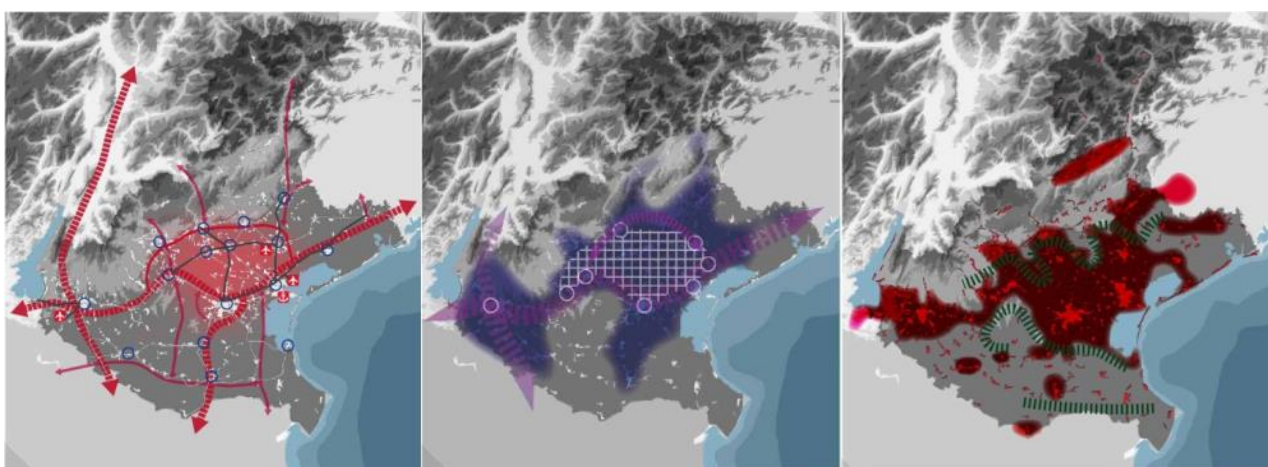
Le pre-condizioni sono le relazioni economiche e sociali che definiscono lo spazio metropolitano, a queste deve quindi corrispondere un sistema di mobilità e servizi di rango metropolitano. Con queste premesse appare molto più maturo l'ambito lagunare che quello del lago.

Lo scenario amministrativo in campo ha un orizzonte oscuro sull'istituzione Regione, a giochi fatti sia la soluzione di Venezia Città Metropolitana e ancor più quella del sistema metropolitano Veneto, impongono una riflessione sul futuro della Regione. Il ridisegno della Metropoli (soprattutto a scala macro) comporta, considerando anche lo scenario di Verona e Brescia, un inevitabile ridisegno delle regioni e dei perimetri amministrativi che potrebbe interessare anche il Trentino.

Le città venete motore di futuro

Il PTRC adottato nel febbraio del 2009 mette ordine nella maniera tradizionale di guardare all'urbanizzazione veneta introducendo il tema delle «reti di città» (distinguendo tra le città alpine e quelle lacuali e marine, i centri di sistemi territoriali, i poli urbani) e quello della «Piattaforma metropolitana dell'ambito centrale» distinta dall'«ambito occidentale di rango metropolitano» (l'area veronese) e delimitata a nord dall'«ambito pedemontano» e a sud dall'«ambito esteso tra Adige e Po».

Mobilità, produzione e città sono concentrate in uno spazio centrale di relazioni, una piattaforma che si muove e produce anche in questa visione all'interno dell'ambito fin qui riconosciuto, anche lo strumento strategico del PTRC rafforza questo disegno.



Il rapporto tra metropoli centrale e gli altri sistemi deve puntare ad una sinergia che inneschi un percorso virtuoso tra pianura e montagna dove la prima riconosce il ruolo fondamentale della montagna assicurando la sostenibilità sociale e ambientale degli interventi, la redistribuzione dei benefici della crescita urbana anche mediante la perequazione territoriale, garantendo alle generazioni presenti e future la possibilità di attuare le aspirazioni verso una vita migliore.

Il sistema insediativo veneto inizia a essere letto per quello che è, come un sistema differenziato ed articolato in grandi città e centri minori, organizzato funzionalmente con gerarchie territoriali, polarità urbane, sistemi insediativi di valle, connessioni infrastrutturali, corridoi urbanizzati, archi verdi metropolitani. Si tratta di una lettura che mette insieme il punto di vista geografico - morfologico, con quello funzionale, evidenziando un sistema metropolitano regionale ricco di relazioni, contesti naturalistici e storico culturali a partire dal quale sono definite le politiche di riequilibrio territoriale, di coordinamento delle attività di pianificazione, di riordino e recupero della dispersione insediativa.

I sistemi urbani metropolitani seguendo la Biodiversità

Seguendo le linea della natura, della biodiversità, ancora una volta appare la forma della metropoli veneta, ma soprattutto, la fascia che distingue la montagna (con la pedemontana e i colli), dallo spazio “agropolitano” centro veneto e il sistema che dal Garda al Po è attraversato dall’Adige.

Quanto più in questo disegno la naturalità è elemento di riconoscibilità dei territori, di caratterizzazione dei popoli e di definizione di diversi ambiti paesaggistici che contraddistinguono i valori, la storia e la cultura degli abitanti.

La morfogenetica della regione può in questo senso rappresentare l'elemento di unione di nuovi confini amministrativi: partendo da Nord si riconosce la montagna con la zona pedemontana e i colli, a Sud la fascia della bassa veronese, di Rovigo e il delta del Po, mentre a Est si distingue la parte orientale del Veneto alla sinistra idraulica del Piave.

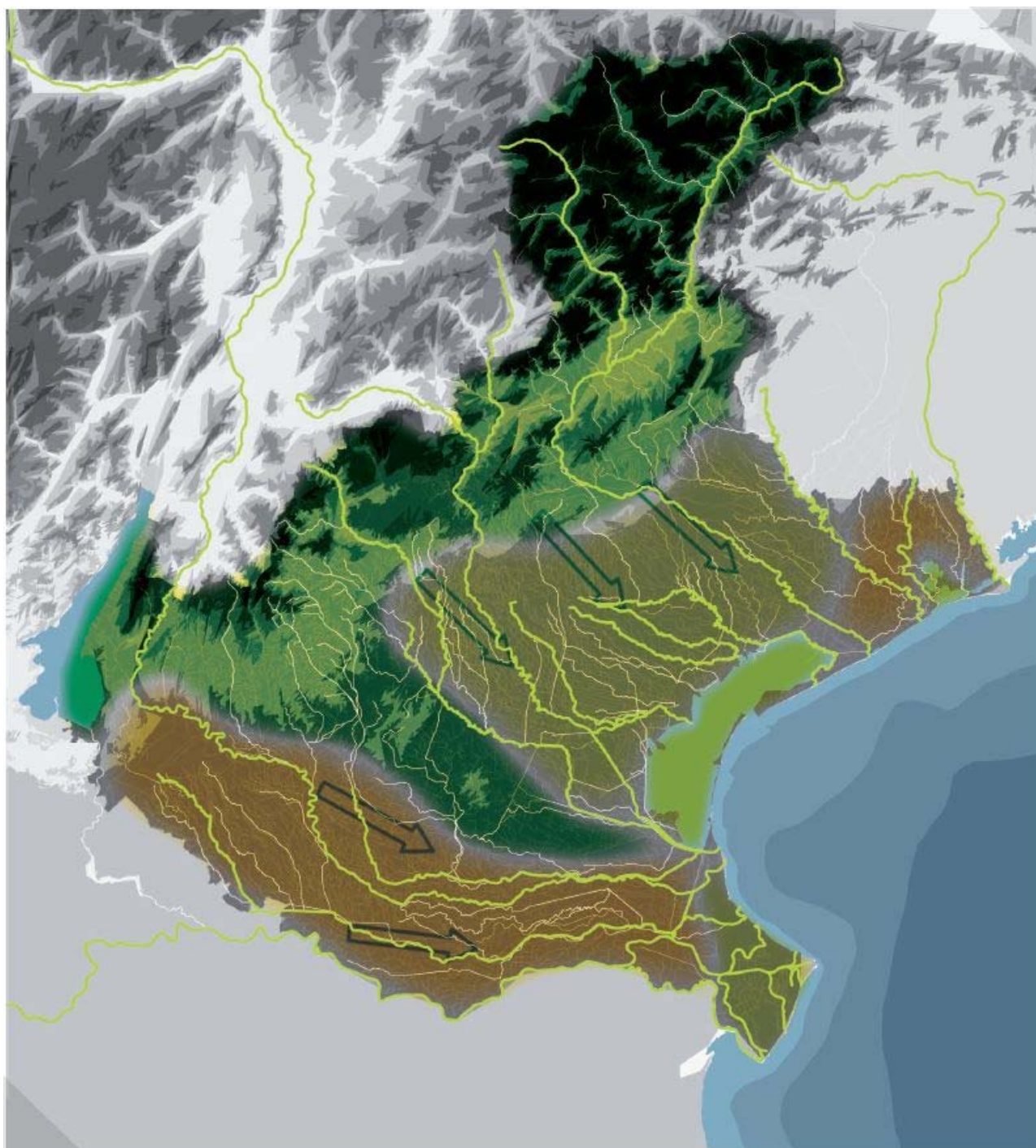
Al centro troviamo la fascia dei fiumi di risorgiva che geomorfologicamente disegna l'area urbana centrale del Veneto. Anche da questo punto di vista la metropoli veneta prende la medesima forma fin qui descritta.

La tavola della biodiversità evidenzia il ruolo che questa grande area urbana deve assumere di gestione e salvaguardia della Laguna di Venezia. Una laguna metropolitana come accennato prima, che riveste un ruolo centrale non più solo per Venezia ma per l'intera area centro Veneta.

In questa lettura il lago di Garda diviene ambito centrale di relazione e connessine tra Verona e Brescia, il sistema ambientale delle acque nella metropoli di confine lombardo-veneto.

La costruzione della rete ecologica regionale deve assumere obiettivi diversi, pur nel fine comune di tutelare e promuovere la biodiversità. La ricostruzione delle connessioni naturalistiche all'interno del Graticolato Romano tra Padova e Castelfranco richiede modalità operative diverse da quelle praticabili nelle aree di bonifica tra Adige e Po e nel Veneto Orientale. Non si tratta solo di salvaguardare i pascoli in montagna e in pianura i boschi. Si tratta di introdurre nel modello di urbanizzazione della piattaforma metropolitana il principio della cautela e della reversibilità, in modo da non irrigidire ulteriormente la rete delle urbanizzazioni all'interno dei grandi corridoi ecologici che la attraversano, lungo le direttrici dei grandi fiumi, alpini o di risorgiva.

In questa dimensione la metropoli è in grado di affrontare i temi della sicurezza del territorio, come nel periodo “veneziano”, la gestione integrata dell'entroterra lagunare, dei fiumi e degli spazi della naturalità, rappresenta la chiave per risolvere queste grandi questioni ancora inevase.



Tutto il territorio Veneto ha una storia di fiumi, l'equilibrio tra questi grandi sistemi ambientali e l'uso del suolo da parte dell'uomo deve ritrovare un nuovo equilibrio. Questo attraverso un progetto complessivo di coesione territoriale, che dialoghi con il mare e la montagna, che consolidi un patto tra la pianura, le risorse della montagna e della collina. Il tutto assicurando la sostenibilità sociale e ambientale degli interventi, la redistribuzione dei benefici della crescita urbana anche mediante la perequazione territoriale.

Conclusioni

Da questo lavoro emerge la fattibilità e l'importanza interpretare l'area centrale del Veneto come un grande sistema metropolitano. Una dimensione che già esiste se si osservano i molteplici fenomeni socioeconomici, relazionali, territoriali ed ambientali che contraddistinguono le più recenti dinamiche in atto nel Veneto.

In un'Europa che si sta organizzando per promuovere lo sviluppo sociale delle grandi aree urbane e dell'unione di comuni, appare oggi sempre più necessario per l'Italia ed il Veneto pensare ad dimensioni territoriali di riferimento internazionale, capaci di dialogare e confrontarsi con le grandi realtà europee, condividere esperienze e attivare un percorso integrato di sviluppo che sia quanto più coordinato tra le molteplici realtà che lo compongono.

È importante che il Veneto, l'Italia e l'Europa riconoscano questa realtà del territorio centrale che, come i grandi sistemi urbani europei, è oggetto di relazioni complesse di rango internazionale. Queste devono essere gestite e governate a livello di area metropolitana, favorendo la sinergia tra i grandi comuni della Regione per produrre benefici diffusi all'intero sistema, ottimizzando risorse, funzioni e servizi, nonché incoraggiando un percorso di sviluppo efficace, efficiente e virtuoso.

Quanto riportato nel documento mette in evidenza una discrasia tra ciò si sta facendo in Europa ed in Italia per il riconoscimento e lo sviluppo dei sistemi metropolitani. Il centro Veneto assomiglia a grandi aggregazioni amministrative come Lione o la Ørestad Region di Copenaghen, un'area urbana che può portare i suoi rappresentanti sui tavoli di discussione internazionali con un peso paritetico rispetto le più importanti metropoli europee.

Da questo studio si possono distinguere tre possibili scenari futuri oltre a quello definibile come scenario 0, che interpreta la Provincia di Venezia come nova città metropolitana di Venezia. Il primo distingue appunto la grande metropoli del Centro Veneto, il secondo aggiunge a questa l'area metropolitana del Garda, un lago metropolitano tra tre province che da Verona a Brescia raggiunge Rovereto. Infine il terzo scenario può essere definibile con l'intera Regione Veneto come area Metropolitana, un'ulteriore cambio di scala che però vedrebbe un possibile allontanamento di parte della montagna verso il trentino.

Qualunque sia la scelta va considerato come oggi ci troviamo di fronte una scelta importante, se seguire cambio di scala delle metropoli d'Europa o continuare il percorso di città metropolitane all'italiana, restando nella dimensione locale delle piccole medie realtà urbane, con il rischio di perdere l'occasione di attrarre risorse ed investimenti capaci di rispondere alle questioni e criticità di un sistema che oggi già esiste, ma non è ancora pronto per proporsi unitariamente all'Europa ed al mondo.

Al contrario si può proporre per il Veneto un soggetto in grado di discutere con gli interlocutori di prima fascia internazionale, in condizione di accedere appieno a quelle risorse capaci di favorire ed incoraggiare lo sviluppo del territorio per i prossimi 20 anni.