

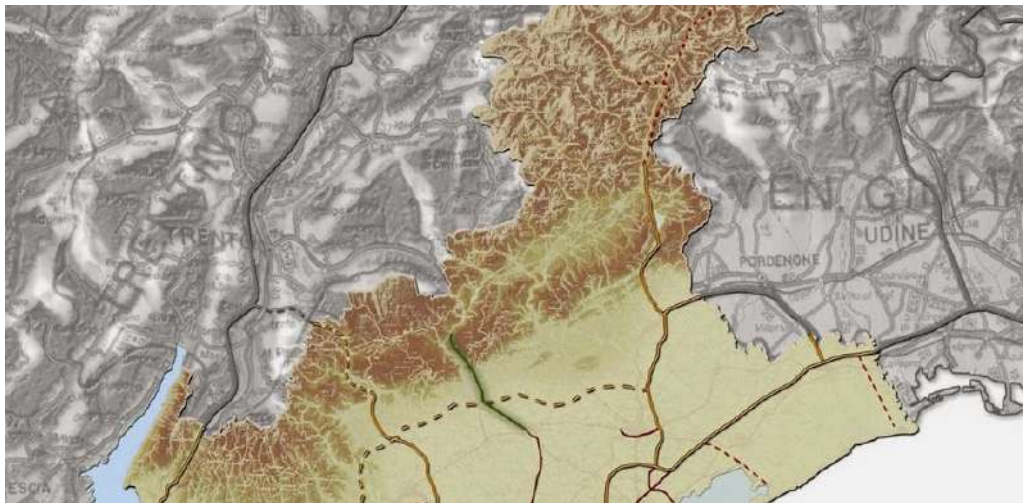


*Il passato è fruttuoso non quando serve a nutrire il risentimento o il trionfalismo
ma quando il suo gusto amaro ci porta a trasformarci.*

Cvetan Todorov
da L'uomo spaesato, Donzelli, Roma, 1997

INDICE

- 1 Preambolo
 - 1.1 Morfogenesi del Veneto
- 2 Cultura e crescita culturale
 - 2.1 La Cultura oltre la crisi
- 3 Nuova geografia amministrativa
- 4 La cura del territorio
- 5 L'agricoltura custode del territorio
- 6 Competitività ed efficienza territoriale
- 7 Riordinare i luoghi della produzione
- 8 Scenari infrastrutturali per la Metropoli del Veneto
- 9 Natura, Biodiversità e Resilienza
- 10 Comprendere i nuovi stili di vita
 - 10.1 Misurare la qualità
- 11 Carta dei Valori
- 12 Verso il 2030



Preambolo

C'era una volta un Veneto. Anzi, più Veneti! Visioni accomunate da uno sguardo al futuro contraddistinto da passaggi sequenziali, uno scalino alla volta verso una crescita continua che in modo lineare avrebbe condotto a quello che molti definivano il terzo Veneto. Terzo perché prima se ne sono riconosciuti due: il Veneto dei Pionieri ed il Veneto del Benessere.

*Il Primo Veneto:
ricostruisce, pensa al
nuovo*

Il Primo Veneto si lascia alle spalle gli anni di guerra, ricostruisce, pensa al nuovo, investe sul lavoro collocandosi nel gruppo delle regioni a più elevato tasso di crescita industriale, con un sistema della piccola impresa forte ed esteso più che in ogni altra area dell'Italia e dell'Europa. Il Primo Veneto ha un progetto industriale: il Porto di Venezia come porta del centro Europa nel Mediterraneo (si ricordi l'autostrada Venezia-Monaco), la chimica a Porto Marghera, Verona come cerniera per i traffici italiani verso il Nord e Padova, interporto logistico del Porto veneziano attraverso l'idrovia. Importanti ingredienti di questo tipo di sviluppo furono l'omogeneità socio-culturale, il retroterra ideologico e solidaristico delle organizzazioni cattoliche, la piccole istituzioni di credito e il ruolo delle istituzioni locali. In questi anni, infrastrutture ed iniziative di sostegno alla piccola impresa vennero lasciate all'azione spontanea del mercato, all'azione traente delle imprese-leader, a forme di auto-organizzazione locale. Il fai da te privato dei Pionieri.

*Secondo Veneto:
lavoro e impresa
producono
ricchezza diffusa*

Bisogna aspettare gli anni '70 per vedere la concreta istituzione dello Statuto Regionale, e da qui tocca al "Secondo Veneto" portare progressivamente nel giro di un ventennio al raddoppio della propria quota del PIL. Lungo questo percorso venne strutturandosi una delle maggiori concentrazioni di distretti industriali del paese. Lavoro e impresa producono ricchezza diffusa, generata da una autoimprenditorialità che coniuga famiglia, capannone, credito locale, consenso sociale, incentivo amministrativo, e che vede nella nascita della Regione incoraggiamento e sostegno.

Il lavoro come valore si afferma riconoscendo nell'impresa una nuova identità collettiva, questo sviluppo però accompagna al contempo fratture culturali e una discrasia tra crescita, ambiente, paesaggio e assetti urbanistici. Difficoltà che si accentuano quando il ritmo dei cambiamenti socio-economici accelera ancora, si fatica a trovare risposte da un'istituzione regionale ancora in fase di definizione delle strategie per guidare lo sviluppo con questo cambio di passo. E' la fase della dispersione insediativa su un sistema territoriale capillare ma tutto a ridosso del corridoio infrastrutturale che attraversa il Veneto da Est a Ovest. La Regione asseconda questo sviluppo e non riesce ad introdurre quei concetti di politica economica e sociale che consentano di riequilibrare il sistema territoriale.

Questo Veneto, nel frattempo, chiede di essere accompagnato tempestivamente nella competizione, ormai internazionale, attraverso infrastrutture, snodi, investimenti in servizi e operazioni di semplificazione.

All'aprirsi degli anni Novanta, il Veneto è giunto a sopravanzare i livelli di reddito medio di aree metropolitane come Milano e Torino o di paesi come la Gran Bretagna, l'Olanda e la Danimarca, ha raggiunto performance che hanno collocato la regione all'attenzione degli analisti anche internazionali come un "aggregato di sistemi" capaci di coniugare tradizione e innovazione, alta competitività e occupazione, apertura internazionale e radicamento locale.

Comincia da qui a nascere in modo embrionale la visione del terzo Veneto, un nuovo passaggio che sulla scorta dello sviluppo del recente passato mira

a salvaguardare e mantenere il benessere del Secondo Veneto considerando vincente il modello innovativo proprio dei prodotti che sono stati ieri alla base del successo imprenditoriale.

Il terzo Veneto - che si identifica nel PTRC 2005/2009 - trova una base politica di riferimento che appoggia un percorso di evoluzione ponendo le basi per lo sviluppo infrastrutturale, urbanistico ed economico sociale con l'obiettivo di attrezzare la regione al nuovo millennio ed alle relazioni europee. Questo con una serie di criticità legate all'antitesi tra la grande forza economica della regione e la debolezza politica che molti scrittori hanno sostenuto¹.

Il Veneto prende coscienza dell'esaurirsi del suo territorio e progetta nuove strategie, nuovi possibili limiti. Cresce la coscienza che i parametri del progresso passeranno sempre di più attraverso le gerarchie della sanità, della scuola, dell'ambiente, della sicurezza, dell'assistenza, tutto puntando su quell'unica risorsa sempre presente nel Dna veneto: la capacità imprenditoriale.

Le prospettive sono quelle di un Veneto che supererà abbondantemente i 5.000.000 di abitanti, con una popolazione residente di circa 5.400.000 unità che tenderà ancora a concentrarsi nel cuore dell'area metropolitana, con ben tre province che supereranno il milione di abitanti (Verona, Treviso e Padova). Si vede la regione come un sistema che riesca a tenere la difficoltosa situazione congiunturale globale e che prefiguri per gli anni futuri una tendenziale crescita economica e sociale.

Ma questa immagine futura, visione di una continuità lineare dello sviluppo e della crescita regionale incontra un ostacolo che impone inevitabilmente un cambio di direzione. La crisi globale investe anche il Nordest ed il modello che per cinquant'anni aveva alimentato il motore economico del territorio. Il Nord-Est negli ultimi anni sta attraversando una fase di metamorfosi molto profonda che investe non solo il tessuto produttivo, ma anche le comunità locali, quest'ultime da sempre vero "carburante" del successo del sistema.

Crisi economica, dunque, ma anche crisi sociale, di identità e di ruolo. Parole come disoccupazione e cassa integrazione, che finora erano quasi sconosciute, oggi fanno capolino nelle cronache dei quotidiani: ambiti territoriali destabilizzati iniziano a porsi problemi che mai li avevano intaccati nei periodi di sviluppo e crescita. La crisi ha così modificato non solo i comportamenti delle imprese, ma anche il modo in cui conoscenze, valori, istituzioni e mondo della produzione interagiscono fra loro.

Il modello del terzo veneto incontrando la crisi globale diviene utopia, viene messa in questione la continuità di crescita lineare, ponendo la necessità di pensare ad uno scenario di sviluppo diverso e una nuova visione che permetta di ritrovare equilibrio con le mutate condizioni globali.

Oggi ci troviamo di fronte ad un momento di grande cambiamento, la responsabilità politica cui bisogna rispondere sta nel dare una visione futura per lo sviluppo della regione con un orizzonte che vada da qui ai prossimi 15 anni. Visione che parta dalla storia del veneto, dalle sue eccellenze, dalle persone e dai loro bisogni, che dia non solo risposte ma sia in grado di far percepire un nuovo percorso fondato su scelte condivise.

*Terzo Veneto:
mantenere il benessere
del Secondo Veneto*

*La crisi globale investe
anche il Nordest ed il
modello Veneto*

*Responsabilità di dare
una visione futura per lo
sviluppo della regione*

¹ Forza economica ma nano politico: è la desolante definizione data del Veneto da Sergio Romano, editorialista del "Corriere della Sera". I padroni del Veneto, Renzo Mazzaro.

E qui comincia una nuova storia. La nostra storia che, partendo dalle radici del passato e dai valori che contraddistinguono i veneti, sia in grado di tracciare un percorso che riporti la società verso un futuro possibile e realizzabile, in grado di integrare coesione sociale, sviluppo economico, identità e sostenibilità ambientale.

Morfogenesi del Veneto

*Partire dalle radici
identitarie, storiche,
culturali e
geomorfologiche
del Veneto*

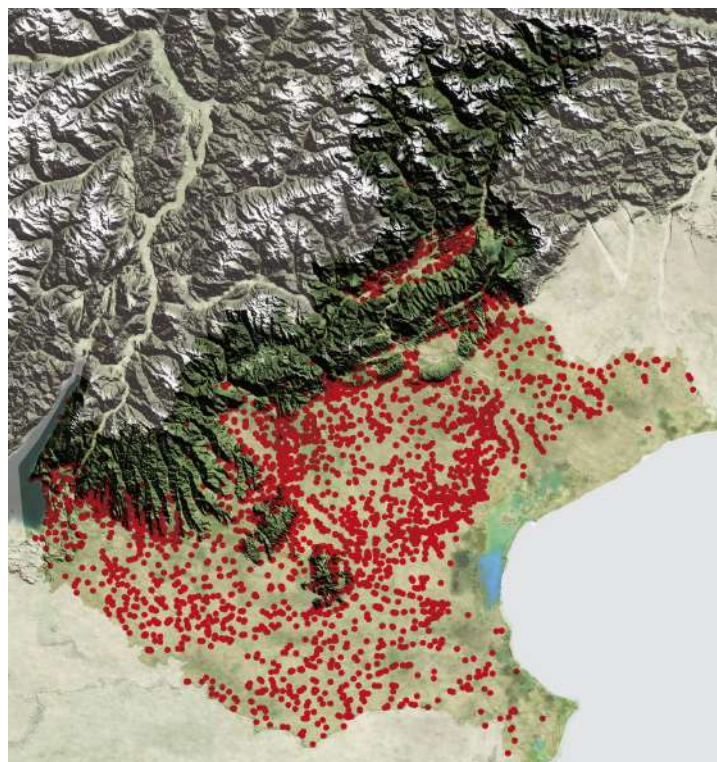
Questo percorso che ci si appronta a percorrere non può che cominciare dalle radici identitarie, storiche, culturali e geomorfologiche del Veneto e dalle ricadute socioeconomiche distintive che si sono conformate grazie a questa matrice unica per diversità ed eccellenze.

La Repubblica di Venezia in mille anni di storia ha contribuito a definire e consolidare quegli elementi che costituiscono le radici su cui si è sviluppato il Veneto e che conservano e racchiudono “l’anima” dell’identità regionale che nei secoli si è evoluta.

Eredità importante di un sistema che dialogava internamente dalle montagne al mare attraverso i fiumi, un rapporto simbiotico di scambio di materiali e merci di contaminazione culturale e sviluppo fondato sulla sinergia degli elementi unici di biodiversità dell’ecosistema Veneto. Storicamente il territorio si è rivolto al mondo rappresentando il ruolo di nodo strategico di riferimento europeo ed internazionale, grazie alla Serenissima la regione ha conosciuto un’apertura internazionale e multiculturale unica.

*Eredità della Serenissima
dato unificante
più incisivo di
riferimento internazionale*

Questa origine si è tradotta nel territorio attraverso molteplici espressioni, la più eclatante è rappresentata dalla cosiddetta civiltà di villa veneta, intesa come governo del territorio, patrimonio d’arte opera di innumerevoli architetti, pittori, scultori. Un tesoro di oltre 4.000 ville che rappresentano oggi non solo una meta turistica di primario interesse, ma il telaio su cui nei secoli successivi si è intrecciato lo sviluppo della regione.



La profonda e complessa cultura sviluppatasi da queste relazioni, pur nelle sue differenze, ha una matrice comune che riemerge riflettendo sul percorso della storia, dall'arte e dagli usi commerciali. Il Veneto ha storicamente sfruttato la sinergia tra territori – geomorfologicamente e socio-culturalmente differenziati – collocandosi nella storia come regione economicamente tra le più attive d'Europa.

Questa base storica, insieme alla molteplicità degli elementi geomorfologici del Veneto, hanno definito i caratteri identitari della regione con una ricchezza di unicità che fino ad oggi ritroviamo nel territorio. Poeti, artisti e autori hanno raccontato le tante storie dei veneti, dai monti alla pianura passando per i fiumi, i laghi e le lagune fino al mare si ritrovano frammenti, pezzi di storia del Veneto. Una storia per parti che trova oggi un momento maturo per innescare un processo conoscenza che sia in grado di farne un racconto unitario, dove le differenze si ritrovino e siano riconosciute, per riappropriarci di quegli elementi comuni che storicamente ci hanno contraddistinto.

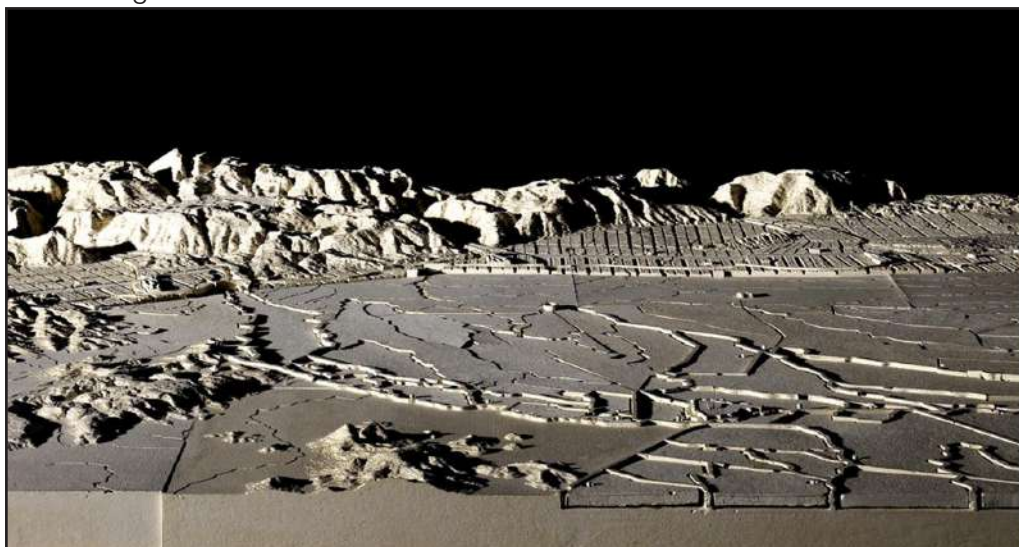
Una lettura territoriale dell'evoluzione storica ed economica del Veneto non può prescindere dalla varietà geomorfologica della regione. All'interno della stessa regione amministrativa convivono infatti diverse regioni fisiche. La montagna copre almeno un terzo del territorio regionale comprendendo la regione dolomitica, la fascia prealpina degli altipiani veronesi e vicentini, i rilievi trevigiani e la linea delle colline che si snoda dall'anfiteatro morenico del Garda fino al Montello. Si tratta di un'ampia regione fisica nettamente distinta da quella del piano, a sua volta suddiviso dalla linea delle risorgive tra l'alta e la bassa pianura digradante verso il mare, interrotta solo dei Colli Berici e dei Colli Euganei che dividono il Veneto orientale da quello occidentale.

Montagna e collina, valli e altipiani, pianura e lagune, fiumi e coste: una straordinaria varietà e ricchezza di paesaggi che evocano profonde differenziazioni di risorse naturali, specializzazioni produttive, identità territoriali, con una diretta incidenza tanto sulle strutture agrarie quanto sulle localizzazioni industriali e sulle più recenti dinamiche turistiche.

Questi elementi compongono un mosaico di biodiversità e paesaggi che in poche regioni al mondo si possono ritrovare, insieme alla storia, all'identità culturale e all'arte rappresentano il tesoro dei veneti. Ricchezza che non solo abbiamo la responsabilità di custodire, ma soprattutto siamo oggi chiamati a dover scegliere come averne cura.

*Unicità di caratteri
identitari*

*Varietà e ricchezza
di Paesaggi*

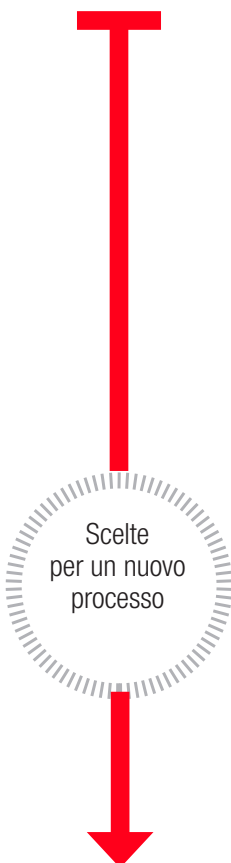


Tutte le civiltà vissute in Veneto hanno lasciato dei segni interpretando e sfruttando il territorio secondo il proprio modello culturale, seguendo dei principi e dei valori in cui si riconoscevano. I primi grandi segni territoriali, che tuttora permangono, sono quelli di epoca romana riconoscibili nel graticolato, nelle grandi vie di comunicazione e nelle città; c'era un Veneto romano. Poi dai veneziani della serenissima fino ai pionieri del primo veneto e agli attori del secondo, passando per dominazioni e guerre, le svariate società hanno contribuito a formare quello che oggi chiamiamo Veneto. Tutto questo non di certo senza generare contraddizioni e squilibri che oggi dobbiamo riconoscere come eredità di un modello passato, condiviso dalla società, che oggi non funziona allo stesso modo nel nuovo paradigma globale che sta interessando la nostra società.

Attraverso la lettura di questi segni, degli elementi geomorfologici e dalle trasformazioni del territorio ci si avventura in un percorso di riconoscimento dell'identità veneta nella sua completezza, intesa come sinergia tra la molteplicità di caratteristiche e singolarità che connotano la regione. Si pensi ad esempio ai ben 5 siti UNESCO che la regione annovera, eccellenze diversissime ma internazionalmente riconosciute che vanno dal mare con Venezia e la sua Laguna fino alle Dolomiti, passando per l'orto Botanico di Padova, la città di Verona e Vicenza con le ville del Palladio. Da qui si propone un viaggio trasversale tra i diversi sistemi sociali, economici, territoriali ed ambientali al fine di riconoscere, all'interno delle diverse scelte, quelle strategie necessarie per avviare un nuovo sviluppo regionale fondato su quei caratteri identitari che contraddistinguono il Veneto.

Partendo da queste considerazioni si intende affrontare un percorso mirato al riconoscimento delle scelte necessarie a innescare un processo di sviluppo e definire la nuova visione della regione per il Veneto ed i veneti del futuro.

*Percorso per riconoscere
l'identità veneta*



Cultura e crescita culturale

Storia, identità locali, capacità creativa e università permeano il Veneto di una ricchezza culturale unica e quanto più variegata, un patrimonio di arte e di storia che è il più ricco d'Italia. Il territorio del Veneto è disseminato di valori culturali locali e di permanenze storiche che testimoniano la sua lunghissima storia e le vicende che l'hanno costellata. Un patrimonio di conoscenza ricco di valori materiali, intellettuali, spirituali e comportamentali.

I fenomeni che hanno interessato la regione negli ultimi cinquant'anni, a seguito del processo di globalizzazione economica (e dei suoi effetti culturali) generatore di modernizzazione e ricchezza, hanno alimentato un inaridimento e semplificazione in termini di identità, di riconoscibilità e produzione culturale. Uno sviluppo economico impetuoso, con accelerazioni che hanno dato senso e visibilità ad una volontà di recuperare il tempo perduto, di riscattare i periodi grami della nostra storia allontanandoli e seppellendoli nei recessi della memoria; ma chi non conosce il proprio passato deve fare i conti con un deficit culturale pericoloso nell'affrontare le sfide del presente.

Ciò che siamo chiamati a cercare oggi sono delle strategie che rispondano a questi fenomeni promuovendo iniziative ed investimenti sulla cultura, sull'accrescimento del capitale umano e della capacità creativa. Questo con un nuovo approccio internazionale che favorisca lo sviluppo (diffuso e non concentrato) del livello culturale di quanti vivono e lavorano in Veneto.

La visione mira a pensare al Veneto come una fabbrica culturale d'eccellenza, fabbrica perché vi sia sinergia tra cultura e il mondo imprenditoriale. La produzione culturale necessariamente oggi deve passare per le nostre imprese, fare rete tra sistemi, territori e know-how, valorizzando specificità e favorendo chi investe in cultura. Le esperienze di successo possono essere così trasferite, si tratta ad esempio di sfruttare il modello vicentino come best practice per altri territori. Una recente fotografia statistica del Veneto² evidenzia la diffusione e capillarità del sistema bibliotecario di Vicenza e della Pedemontana, un esempio di rete da estendere per promuovere un'alleanza tra città, distretti culturali e regioni.

Questo non può che passare attraverso il consolidamento di una rete di attrattori policentrici diffusi ma ben interconnessi che siano in grado di "far girare" i milioni di visitatori che ogni anno ci preferiscono oltre le consuete mete. Così le città da destinazione divengono hub, Venezia e Verona ad esempio, oltre il prodotto città d'arte saranno in grado di offrire esperienze diverse proponendo nuovi itinerari.

Bisogna passare da percorsi "materiali" a quelli "immateriali", costruire una rete di eventi che creino un itinerario del Veneto culturale in modo integrato sia territorialmente che culturalmente.

In questa chiave di rete ed internazionalità l'apertura linguistica appare strategica, bisogna investire attraverso la diffusione di eventi e rappresentazioni in lingua originale, l'aumento dello studio delle lingue nella scuola dell'obbligo, investendo nel preparare i futuri veneti a dialogare con il mondo.

La strategia tende ad aprire un percorso di accrescimento culturale, che sia orientato verso investimenti per ricerca ed innovazione, favorendo processi di rete e scambio della conoscenza tra i poli dell'eccellenza regionali come



² http://statistica.regione.veneto.it/Pubblicazioni/StatisticheFlash/stat_flash_13Dicembre.zip

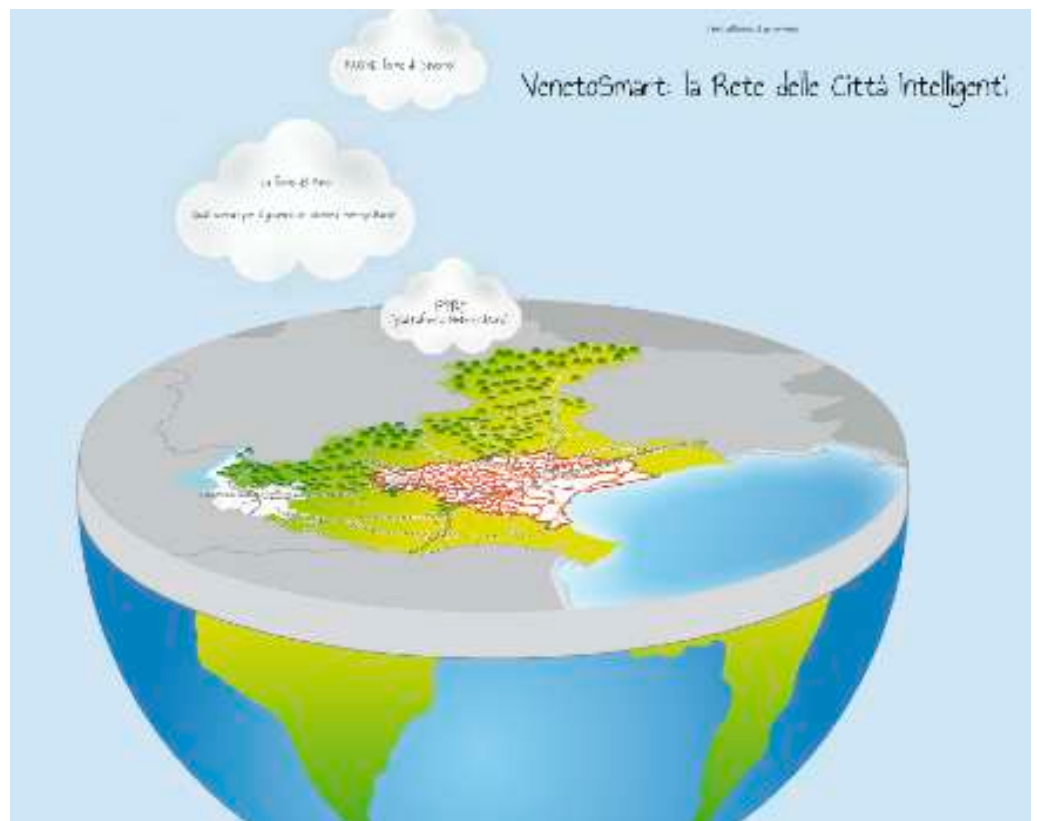
Valore dei dati e delle relazioni

università, centri di ricerca e aziende. Questo considerando sia una rete fisica, rappresentata della mobilità delle persone e delle merci, che una rete immateriale costituita dai dati e dalla conoscenza di questi territori e dalle relazioni tra le comunità.

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 1.500.000 i profili presenti in Veneto, il valore è di 165 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.

Veneto Smart



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.

Filosofia di gestione dei dati del Veneto

I grandi eventi culturali che si organizzano in Veneto - dalla Biennale d'arte e di architettura, alla Mostra del Cinema, dagli spettacoli all'Arena di Verona, alle grandi mostre - come possono partecipare alla realizzazione di un “cielo di nuvole di informazioni” per un Veneto Smart? La risposta sta non di certo in

un altro portale ma nell'acquisire una "filosofia" della gestione dei dati in rete costruendo "fisicamente" un Veneto virtuale fatto di strutture immateriali e che sia direttamente relazionato alla fisicità dei luoghi e degli eventi e conseguentemente degli stessi veneti e delle loro identità. Tutto ciò costituisce un nuovo patrimonio culturale da far conoscere e "vendere" al mondo.

Un processo di formazione culturale diffuso richiede anche innovazioni strutturali non solo nelle comunicazioni ma anche e soprattutto nel sistema museale e delle mostre-eventi nella Regione. Si dovrà realizzare un'unica modalità di contribuzione regionale al sistema culturale, un "imob" della regione che consenta di visitare musei, mostre fare prenotazioni, ecc., con la stessa struttura logica del consorzio Super Sky: pago una rete di impianti ed all'interno del consorzio ci sono le "compensazioni" economiche in base ai transiti, ai costi di gestione e/o alla posizione strategica del collegamento.

Così la rete museale e le mostre si mettono a sistema con un'unica offerta regionale.

Per capire l'importanza del percorso di svolta bisogna chiedersi se sia maggiormente utile per lo sviluppo del sistema regionale costruire fisicamente una nuova fiera o una piattaforma polifunzionale come Veneto City oppure progettare un'infrastruttura web che contenga i valori, la conoscenza ed il know-how delle imprese della metropoli veneta.

A volte la crescita del PIL non è solo frutto della produzione e del consumo di beni ma può avvenire anche con lo scambio dei saperi immateriali.

I nuovi stili di vita ci stanno a dimostrare che la ricchezza che viene auspicata non è necessariamente quella economica, ma piuttosto quella dello star bene e della felicità, della qualità della vita piuttosto che della ricchezza, e nessuna terra offre questa qualità come il Veneto.

Storia, innovazione, identità e internazionalizzazione sono le parole chiave della strategia culturale del veneto, scelte su cui indirizzare politiche e azioni volte al riconoscimento dei valori, alla loro messa a sistema sfruttando le nuove tecnologie, puntando su innovazione, ricerca e all'accrescimento del capitale umano.





La Cultura e il turismo oltre la crisi

La devastante crisi che ha colpito il sistema produttivo dei nostri territori, e di cui non si intravede ancora la fine, ha senza alcun dubbio contribuito pesantemente a mettere in ginocchio le istituzioni e le associazioni culturali pubbliche e private venete. Ma da noi la crisi ha causato effetti diversamente molto più distruttivi che altrove. Basta riflettere sulle caratteristiche “genetiche”, originarie, sulla nascita e lo sviluppo di una società e di una economia del tutto particolari, per intendere ciò che stiamo per dire.



Il massacrante passo indietro dell'insieme delle attività culturali e artistiche registrato da chi opera in questo “sensibile” comparto certamente va attribuito al taglio drastico dei finanziamenti pubblici ad un settore che in Italia non ha mai, e quasi ovunque, conosciuto stagioni di una qualche prosperità. Ma non è questo il punto che ci interessa, se l'osservatorio da cui muoviamo analisi e riflessioni è quello veneto. Qui la crisi ha colpito doppiamente. Una prima volta perché difficoltà di certo non trascurabili sono state spesso seguite, rovinosamente, da drammatici “crolli” che hanno piegato il sistema produttivo della regione, sconvolgendo, tra l'altro, ogni processo di difesa da angosce, sia sociali che individuali, mai prima d'ora conosciute nei nostri territori.

Sono accaduti fenomeni che hanno rivelato “l'assenza di senso che scaturisce da un mondo che ha perso orizzonte”. Così è venuta meno una pratica, che andava affermandosi abbastanza diffusamente in Veneto, fatta di sponsorizzazioni, contributi finanziari diretti e trasparenti, e altre forme ancora di collaborazione tra imprenditori e operatori culturali. E questo a sostegno

di progetti che, nel proporsi come rete di transiti, di scambi fra il culturale e l'economico, erano stati voluti per potenziare innovazioni e immaginari già in essere nelle due dimensioni, e di sicuro ciò è accaduto in alcune aree geograficamente centrali del Veneto.

Una regione che in epoche storiche ormai lontane aveva anticipato anche rispetto al resto d'Europa -ci si riferisce a Venezia- percorsi "produttivi" che dal culturale si sarebbero estesi all'economico e pertanto al sociale, secondo reciproci, mutui vantaggi. Alle cui origini comunque furono poste risorse e intenzioni economiche e politiche chiaramente interessate a individuare e promuovere decisivi volani culturali e turistici che fecero di Venezia, più di un secolo fa, la prima capitale culturale in senso moderno dell'Italia.

Ma l'aspetto in cui, qui da noi, la crisi si è raddoppiata in una sua assoluta negatività è stato dato dalla pervasiva sensazione della "presenza incombente del rischio di disgregazione" che, nell'eternizzare i timori causati da una ingovernabile frammentazione, ha inchiodato in situazioni di stallo gran parte della realtà veneta col causare contraddizioni e arretramenti d'ogni genere di fronte ai quali, certamente sul versante culturale, non si è avuta alcuna reazione o differenziazione "progressiva" da parte del PD e di non poche amministrazioni locali guidate dal centrosinistra.

Il "disastro" indotto da tutto ciò nell'interessante sistema culturale veneto si è veramente affermato quando le lacerazioni economiche e finanziarie hanno aperto la strada a danni profondi nelle solide concezioni ideali, concepite storicamente in una sorta di convincimenti ideologici costruiti "nella catena di generazioni", in cui a sopravvivere era sempre il principio di responsabilità sia individuale che sociale. Sono proprio queste lacerazioni che hanno posto "doppiamente" in crisi in Veneto le diffuse compagini di "produttori" e non solo di beni materiali, che, nel corso degli ultimi decenni, hanno spesso conosciuto successi imprenditoriali indiscutibili nei difficili universi della globalizzazione.

Si sta dicendo di compagini sia economiche che sociali di "produttori" diventati tali muovendo da creatività imprenditoriali ottenute per qualità soggettive, individuali, tutt'al più familiari. Insomma, il tema è quello di "tessere" di un mosaico imprenditoriale che è riuscito a darsi sicurezza, solidità di intendimenti, ampiezza di orizzonti mediante una "visione" realmente culturale in senso lato, superando ostacoli e disvalori veri frutti avvelenati di quelle paurose insufficienze, incertezze, impossibilità sterilizzanti, che da troppo tempo opprimevano e opprimono il nostro Paese. Citando parole che il psicoanalista Massimo Recalcati ha usato in altri contesti esplicativi, la particolarità del "lato buono della forza" agiva nei produttori veneti nell'essere soddisfatti "nella costruzione di progetti, nella realizzazione di imprese, nella passione culturale, nella vita insieme". Allora la domanda è: questa galassia al contempo imprenditoriale e culturale e di cui si è avuta testimonianza in più punti del Veneto, dal vicentino al trevigiano, da Padova a Venezia, è ancora attiva, è ancora disposta a riprendere il filo fondamentale di una trama che ci riporti al di là della crisi?

Se non si coglie il nesso vitale tra quel genere di creatività imprenditoriale, di per se espressione di una speciale "visione" culturale, e le creatività militanti nelle culture e nelle arti della contemporaneità, ci si ferma ad una lettura del Veneto inutilizzabile ai fini della sua crescita culturale ed economica, cioè ai fini dell'effettiva fuoriuscita da una crisi le cui opprimenti pericolosità, i cui veleni



**Tessere
un mosaico
imprenditoriale**

**Uscire
dalla crisi con
una visione
culturale**

**Centri
storici hub per
gestire flussi
turistici**

politici e sociali, non sono stati per intero sondati nella loro potenziale terribilità. E l'aver tralasciato di valorizzare e salvaguardare il nesso vitale tra economia e cultura ha contribuito, probabilmente, non solo ad offuscare le possibili vie di fuga dalla crisi, ma, sicuramente, ha spinto non poche amministrazioni locali di sinistra a compiere l'errore madornale di andare alla ricerca di consensi imprenditoriali e politici su di un obiettivo insensato, anche perché privo di progettualità autenticamente culturali ed economiche.

Il riferimento, per più versi doloroso perché deprimente, è alla disastrosa candidatura di Venezia e del Nordest a Capitale europea della cultura 2019.

A parte l'insensatezza al limite del grottesco di candidare non una città bensì un territorio vasto e popolato più di non pochi Stati europei, tra i vari errori politici compiuti spicca quello di aver collocato a capofila della cordata Venezia, quale imbattibile calamita culturale e turistica. Una scelta che universalmente ha fatto intendere che i proponenti politici della strana candidatura non avessero da una parte compreso i contenuti del "bando", dall'altra ignorassero addirittura il notissimo dramma veneziano, vissuto da una città antica e specialissima però sommersa ogni anno da oltre trenta milioni di presenze, che ne fa il simbolo negativo di ogni tsunami turistico del pianeta. Venezia di molto ha bisogno, non di certo di incrementare ulteriormente flussi turistici che non conoscono pausa alcuna, ponendo semplicemente a rischio il centro storico lagunare con l'affossarne definitivamente la vivibilità mediante la desertificazione del suo humus di storia, arte, ambiente sociale e naturale.



L'attuale maggioranza alla guida del Comune teme giustamente che Venezia diventi "un enorme grand hotel". Ma non ci troviamo forse in un punto molto avanzato lungo la strada di un simile colossale fallimento? E qui le responsabilità risalgono a più soggetti, pubblici e privati, nazionali e internazionali, che, nel corso degli ultimi decenni, non hanno capito o voluto capire che la frammentarietà, la casualità delle iniziative e un approccio burocratico non politico alla prassi di governo avrebbero favorito l'immobilismo su cui prospera il lato oscuro della forza consumistica, il vero assassino della nostra e di altre

città antiche. Dove per forza consumistica s'intende tutto ciò che si impossessa di spazi e di plurisecolari strutture urbane attraverso una colonizzazione "inconsapevole", ottusa e aggressiva, essendo venuto meno un pur minimo bagliore di coscienza storica.

Cose svuotate di senso e ridotte a oggetti da sfruttare sotto ogni punto di vista e per molteplici intenti, non esclusi quelli propri della creatività criminale contemporanea. È così che va letto "il caso Venezia", un problema tutt'altro che nuovo, ma che, di anno in anno, è andato complicandosi a seguito di leggi, norme e regolamenti che hanno consentito ad un potere, arroccato nella propria debolezza, di costruire, con "materiali" culturalmente inesistenti e perciò scadenti sul piano amministrativo e politico, "una gabbia di ferro" che ha impedito a Venezia, alla nostra regione, al nostro Paese, di trovare strumenti, di attivare percorsi, di indicare orizzonti finalmente consapevoli di ciò che occorre per uno sviluppo in cui confluisca il meglio. Un meglio intonato al più netto rifiuto a trasformazioni urbane e/o monumentali indiscriminate e fuori dalla storia, ma pronto invece a confrontarsi dialetticamente con chi si oppone con stop a oltranza a quanto può essere riusato, riprogettato e pertanto salvato dal degrado, dal decadimento irreversibile. Un riuso però esclusivamente circoscritto nei termini dettati da "un'analisi critica sufficientemente sottile e articolata di una città storica, intesa come opera d'arte" (Sergio Bettini).

Allora la domanda è: c'è oggi un'amministrazione, sia essa comunale o regionale o nazionale, in grado di esercitare per davvero quell'analisi critica di cui scrisse lo storico dell'arte Bettini, il grande venezianista Sergio Bettini?

Si pensi all'episodio terrificante della cosiddetta Torre Cardin (che a lungo ha ridicolizzato e umiliato Venezia), o al progetto -ci si augura migliorato nel senso di cui sopra- relativo a un più che auspicabile e consapevole progetto di restauro e riuso del Fontego dei Tedeschi.

**Riusare,
riprogettare,
con un'analisi
critica**



Ma se non ci fosse stata quella vasta e motivata sollevazione culturale e politica contro un Comune e una Regione a dir poco incaute, essendo molto "sprovvédute", non ci troveremmo adesso ben oltre i limiti oggi paventati dalla giunta veneziana, al di là dei quali Venezia, fin da ieri, conoscerebbe la sua metamorfosi: un'unico, grande enorme grand hotel?

Tra le conseguenze più nefaste sul piano culturale di una crisi che stringe in una morsa pericolosissima Venezia ma anche Verona e altri centri storici sia grandi che minori, c'è la messa in vendita da parte delle istituzioni pubbliche di quelli che un tempo si chiamavano "i gioielli di famiglia": palazzi monumentali, ville, imponenti e storici edifici militari, aree e strutture demaniali. Come funghi dopo la tempesta crescono in tempo di crisi i privati che, quando possono e vogliono, si impadroniscono di ciò che viene offerto loro dal mercato dei beni culturali di proprietà pubblica in svendita. Anche in questa forma di violenza anticulturale Venezia interpreta il ruolo di protagonista negativo e fa da modello ad altre città venete, ma lo stesso oimè accade nel resto d'Italia. Si parla di privati che quasi sempre non perdono mai di vista i loro obiettivi e interessi (illuminante il caso Pinault cui è stata "ceduta" la Punta della Dogana, trasformata in agenzia promozionale della stramiliardaria casa d'aste Christie's che è proprietà di Pinault, il quale per non farsi mancare nulla si affaccia in Canal Grande anche con Palazzo Grassi).



Ma occorre por mente in condizione di civile allarme su quanto accade attorno alla privatizzazione e svendita della città, un fenomeno che va considerato ben oltre i confini del meramente culturale. Infatti, è la stessa struttura o composizione economica e sociale di Venezia insulare che è stata modificata con l'obiettivo di privilegiare soltanto la monocultura turistica, purtroppo nei suoi aspetti più degradati e degradanti. Ed ecco che nella "mostruosa" mutazione genetica avvenuta a Venezia si è avuta di conseguenza la mutazione del tessuto culturale storico cittadino, che è stato indebolito come non mai prima in quanto il modello da perseguire è diventato: massificare l'offerta culturale in funzione del maggior successo di pubblico e quindi di incasso.

Significativa è la dispendiosa e affannata rincorsa del privato riproposta di continuo dalla Fondazione dei civici musei di Venezia, che opera come fosse un soggetto privato avvalendosi però dei finanziamenti pubblici provenienti in larga misura da un bene pubblico qual è Palazzo Ducale, di proprietà demaniale ma "sfruttato" finanziariamente dalla Fondazione che incassa, senza nulla rendere

allo Stato, i ponderosi utili derivanti dalla formidabile bigliettazione garantita dagli ingressi, appunto, in Palazzo Ducale. Ciò esige che mostre e contorni vari si presentino negli stessi termini di quanto avviene sui palcoscenici nazionali del consumismo culturale, volto ad appesantire ancora di più gli effetti devastanti dello tsunami turistico. In tal modo sono entrati in crisi tutte o quasi le istituzioni culturali che nell'operare su ragioni e per obiettivi puramente culturali si sono viste tagliate fuori dal circuito consumistico irresponsabilmente sostenuto da Comune e Regione.

Si è qui di fronte ad uno dei più incredibili e insospettabili paradossi veneziani: un Comune che non riesce quasi più a fornire servizi pubblici decenti e sicuri a coloro che vivono e lavorano tra la terraferma mestrina e l'arcipelago lagunare, e tutto questo in una città che consente al complesso e non sempre trasparente universo dei privati di accumulare ricchezze "incalcolabili" senza mai apportare beneficio alcuno sul versante sociale ed economico gestito o attribuito alla pubblica amministrazione. Questo causa un pericolosissimo avvilimento ideale, culturale, sociale della comunità veneziana, che si sente in tutto e per tutto "espropriata". Come non capire allora i rischi di reazioni e chiusure che non appartengono ai valori e alla cultura di comunità democratiche? La città, intesa nella sua accezione classica, avverte che per essere "sfruttata" dev'essere brutalizzata, cioè resa "brutta" in ogni senso, dal momento che arte e storia



non significano nulla per chi vuole che il “consumo” segua ritmi continui, veloci, aggressivi, mantenuti in superficie, altrimenti si incepperebbe la sostituibilità parossistica di milioni di “visitatori” con altri “visitatori” ancora. Ed è noto inoltre che la “bruttezza” è ciò che occorre alla criminalità per affermarsi senza ostacoli, dato che la bellezza, la sua conoscenza, la sua conservazione implicano pensiero, esigono responsabilità individuali e sociali.

Se questo è il modello negativo che va sempre più affermandosi a Venezia, le sue ricadute non possono che essere altrettanto negative su tutto il vasto territorio che gravita ai bordi della laguna, dato che la monocultura turistica può sconvolgere territori e ambienti sia sul piano urbanistico che naturalistico, sempre impedendo lo sviluppo armonico di altre economie, di altre culture, di altri saperi e competenze.

Quanto chiamiamo “fallimento” veneziano, diventa fallimento regionale e nazionale se solo ci si occupa per un momento del mancato decollo della grandissima area post-industriale nota come Porto Marghera. Una vicenda che “blocca” diabolicamente la rinascita economica, produttiva, creativa, culturale di un territorio che potrebbe e dovrebbe crescere in rapporto con molti paesi europei e non solo. Quell’area sta attendendo da decenni di diventare l’organismo metropolitano propulsivo sia nei riguardi di un’ancora possibile resurrezione della città storica che di buona parte del Nordest. Ma questa irresponsabile “attesa” conosce anche da molto tempo il più assoluto divorzio tra cultura e politica, se si pensa ai tanti convegni, libri, progetti prodotti per immaginare una Porto Marghera paragonabile a quanto è stato fatto nelle più belle città di mare del mondo, riuscite così a portarsi oltre i loro pesantissimi anni di crisi economiche e identitarie.

Se in Veneto ci si dovesse limitare al doveroso e urgente sostegno alle sole istituzioni culturali, per intenderci, ai musei, alle biblioteche, agli archivi, a Fondazioni che andrebbero comunque “rivisitate” a iniziare dalla Biennale, si resterebbe a fare da improduttiva retroguardia nazionale e internazionale rispetto alle più avanzate esperienze contemporanee nei molteplici e sempre innovati linguaggi di una creatività, che dall’architettura spazia nello scientifico o in quanto è veicolo per immaginari veramente vitali anche a livello artistico. Per non parlare di quella creatività imprenditoriale che proprio di tutto ciò ha dimostrato di aver desiderio, di aver bisogno se vuole restare effettivamente competitiva.

Questa la frontiera verso cui andare e che è stata purtroppo ignorata, dimenticata ben oltre il negativo modello veneziano, se consideriamo ciò che accade in un’area essenziale qual è quella vicentina, dove è in essere lo scambio mercantile-turistico tra un Comune di centro-sinistra, Vicenza, e quello leghista di Verona, attorno a mostre in cui a contare è solo il numero dei visitatori e l’ammontare degli incassi. Imperdonabile la rinuncia vicentina a non riprendere le fila di un percorso che garantiva un mutuo e proficuo ricorso a ciò che di meglio offriva la creatività imprenditoriale e quella propria di un apparato culturale, scientifico e artistico di tutto rilievo e storicamente inserito nei tessuti istituzionali e associativi di Vicenza, Schio, Bassano.

Così malgovernando si è dimostrato di non aver compreso dove si trovano “i nidi” di quel formidabile potenziale culturale e produttivo che innerva da sempre il tessuto sociale del Veneto, dal bellunese all’alta trevigiana, da Padova a Rovigo, da Castelfranco a Montebelluna.

Per concludere, nel tener conto che il Veneto è di fatto la prima regione turistica italiana, resta estremamente importante affrontare politicamente e culturalmente il problema di quale modello di turismo si intende accettare e promuovere. Come abbiamo detto e ripetuto nel riferire sulle realtà turistiche venete, vale la pena riportare considerazioni ricavate da uno studio che ha preso in esame la costellazione culturale incentrata su musei e mostre da un lato e turismo dall'altro: "Un modello obsoleto di consumo turistico massificato e omologato, continua a essere perseguito da molti operatori, che in modo ottuso guardano alla Francia e al Louvre, come alla struttura museale ideale, che riesce a inghiottire milioni e milioni di visitatori, e che non hanno compreso le straordinarie potenzialità dell'Italia(...). Questo tipo di turismo dà segni di cedimento, non solo perché c'è la crisi, ma perché sta emergendo un nuovo tipo, anzi nuovi tipi di turismo, molto più esigenti e complessi. La crisi può indurci a riflettere su come possa essere concepito un nuovo rapporto fra museo e turismo". Dove per museo deve intendersi un orizzonte assai più vasto e che spazia dalla cultura al paesaggio, ad ogni genere di saperi, tecnologie e immaginari dotati di un dinamismo concettuale e progettuale tale da incentivare il ventaglio delle innovazioni che possono produrre un turismo molto diverso da quello cui ci si dovrebbe opporre in ogni modo.

E per concludere veramente, per andare oltre la crisi del sistema culturale locale, regionale e nazionale, ogni proposta, ogni progetto, ogni difficoltà e ostacolo vanno inseriti in "una visione qualitativa" della realtà, che faccia i conti con lo stato di salute della cultura, ma anche dell'economia del territorio, ambedue valutate e rifondate secondo le loro produttive potenzialità.



Nuova geografia amministrativa

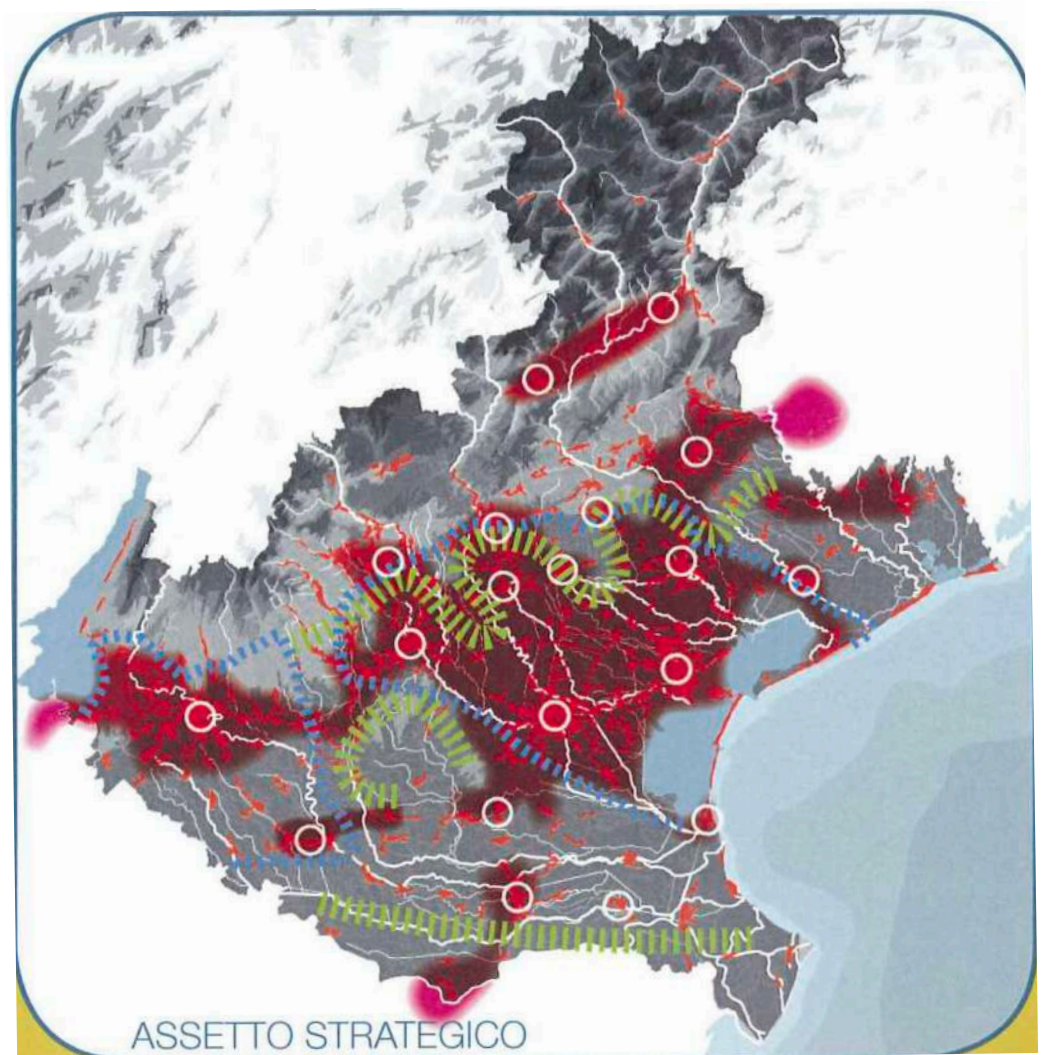
Stato, Regione, Provincia, Comune; questi i livelli che discendono dall'eredità lasciata dall'evoluzione amministrativa negli ultimi cinquant'anni. Una geografia con cui gli amministratori regionali si sono sempre confrontati fin dagli anni '70 quando furono attuate le sue funzioni.

Oggi il nuovo processo di sviluppo del Veneto deve altresì considerare una prossima evoluzione amministrativa con cui il governo regionale dovrà confrontarsi. Si sta aprendo un sostanziale rinnovamento amministrativo con l'arrivo delle città metropolitane, il ridisegno delle provincie e non per ultime le fusioni delle amministrazioni locali.

Le città metropolitane sono le maggiori aree urbane del Paese nelle quali si concentrano grandi potenzialità di sviluppo insieme a problemi e contraddizioni - sociali, economiche ed ambientali - che la crisi ha acuito. Da come si avvierà il percorso non solo istituzionale, ma di effettiva integrazione territoriale e di pianificazione strategica condivisa, dipenderà la possibilità di farne un veicolo fondamentale per la ripresa del paese. Queste le aspettative che accompagnano le prossime trasformazioni nella geografia amministrativa; il Veneto rappresenta certamente una Regione capofila sia per la prossima istituzione della Città Metropolitana di Venezia che per amministrare il recente fermento sulle aggregazioni comunali e sul futuro delle provincie.



**Città
Metropolitana,
Fusione
Comuni**



La costituzione della città Metropolitana di Venezia e la modifica della struttura politico – amministrativa delle provincie pone la Regione Veneto dentro un potenziale “terremoto” amministrativo.

L'attuale quadro delle relazioni istituzionali vede Venezia l'unica realtà Veneta che dialoga direttamente con il governo nazionale: vedi legge speciale, autorità portuale, sistema aeroportuale. La mostra del cinema, la biennale etc., su questi temi la regione ha di fatto una presenza di mera rappresentanza.

Oggi la Regione continua a governare l'intero Veneto fatto di sei provincie, con tutta la forza di un equilibrio politico – territoriale che tiene assieme cinque milioni di Veneti.

Ma la costituzione della città Metropolitana di Venezia coincidente con la dimensione territoriale delle sua provincia, può generare un big bang politico– amministrativo in quanto la forma istituzionale della città metropolitana prevede un rapporto diretto con il governo nazionale e con la Comunità Europea che pone allo stesso livello la Regione e la città Metropolitana, anzi nella visione europea favorisce il sistema città a quello delle regioni.

Questo scenario può marcare una profonda divisione tra l'ambito Veneziano e quello Veronese, già oggi in sofferenza di relazioni istituzionali in regione e aperto al dialogo con la Lombardia, ovvero con il sistema territoriale che si dovrebbe riorganizzare sia in Lombardia, con Milano città Metropolitana, che in Emilia Romagna con Bologna città Metropolitana. Si può immaginare che da Modena e Mantova fino a Verona, ovvero al sistema Metropolitano del Lago di Garda si generino nuove forme di politiche di coordinamento territoriali resilienti alle nuove forme istituzionali previste. In questo scenario si può pensare che il rodigino debba scegliere se relazionarsi con il Veronese o attivare un coordinamento con il ferrarese per ridefinire un ruolo dell'intero Delta del Po.

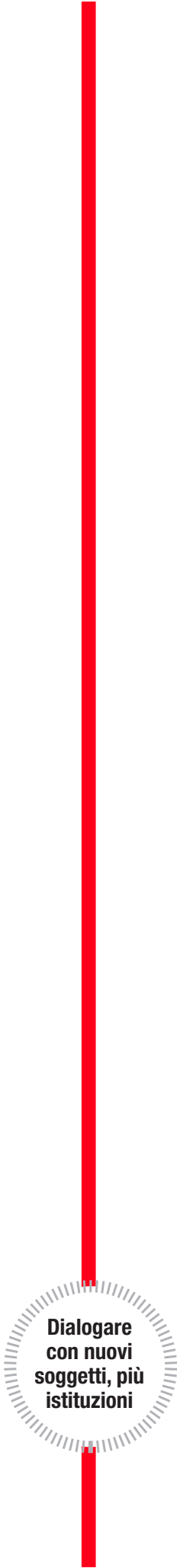
Ma con chi parlerebbe il Bellunese in un territorio regionale che sta “esplodendo” dal punto di vista delle relazioni istituzionali se non con chi gli è omogeneo nei problemi di vita quotidiana ed ambientalmente cioè con il sistema montano confinante: il Trentino Alto Adige.

E il Veneto Orientale già oggi costretto ad integrarsi con servizi giuridico– amministrativi con il Friuli perché non dovrebbe chiedere di riorganizzare i confini regionali sul fiume Livenza, vista l'oggettiva difficoltà di appartenere alla città Metropolitana di Venezia.

A questo punto avremmo una regione che rappresenta Padova, Vicenza e Treviso, uno scenario ipotetico ma forse non così diverso da quello che già oggi esiste ma che domani potrà essere chiarito anche con un riordino istituzionale e quindi di rappresentatività.

Si tratta di una sfida importante che aspetta il prossimo governo regionale, l'impegno futuro sarà di relazionarsi con nuovi soggetti, dialogare con più istituzioni, portatrici di molteplici e diverse domande. In questo assetto la Regione, ancor più di prima, avrà un importante ruolo di cabina di regia, di interpretazione delle spinte provenienti dai diversi livelli territoriali, auspicando che la riforma costituzionale accompagni, anche per le regioni, un più definito ruolo di coordinamento delle autonomie locali.

Il futuro del governo Veneto non può prescindere dal considerare questi aspetti che per la nostra visione sono centrali, sarà diverso ma indispensabile per la



**Dialogare
con nuovi
soggetti, più
istituzioni**



**Regione
cabina di
regia tra
istituzioni**

**Città
Metropolitana
del Veneto**

nuova strada che ci approntiamo a percorrere parlare e sostenere, i Comuni, le nuovissime amministrazioni aggregate, le provincie vecchie e riformate e la Città Metropolitana.

Le questioni con cui oggi e soprattutto domani ci dovremo confrontare non possono essere risolte dai singoli comuni (grandi e piccoli) e certamente non possono accontentarsi di soluzioni che si attestano sulla dimensione demografica e territoriale dei confini amministrativi.

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. Nuova forma che accompagna anche nuovi modi di abitare, nuovi cittadini e nuove domande.

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. Il confronto sui sistemi territoriali metropolitani deve tener conto delle possibili ripercussioni sull'intera riorganizzazione amministrativa, come si è visto prima, il possibile effetto domino della città metropolitana di Venezia corrisponde all'intero ambito provinciale. Considerando questo, si deve assumere che il sistema PaTreVe lascierebbe nel “vuoto territoriale” Vicenza e quindi non rappresenta un disegno convincente, innescando esclusioni proprio quando il tema metropolitano è quello dell'inclusione.

Appare quindi molto più credibile 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 ha come vertici Vicenza, Chioggia, Jesolo e pone il tema della Laguna Metropolitana.

Trasformazioni che richiedono una regia unitaria oltre quella rappresentata dal governo metropolitano. Questo cambiamento necessita di uno spazio di dialogo con il contesto regionale, di una piattaforma che riesca a leggerne sviluppi e relazioni in un contesto sovralocale integrando pressioni e sviluppo metropolitano con le realtà locali dal ruolo altrettanto fondamentale di compensazione ambientale, riequilibrio ecosistemico, di custodi dell'identità e valori regionali.

La regione in questo senso ha il ruolo di garante dell'equità, dell'utilizzo armonico delle risorse e del rispetto di quel patto, tra pianura e collina, città e campagna, mare e montagna, metropoli e locale, che sarà in grado di rilanciare la Regione in modo efficiente e sostenibile. Anzi, come vedremo in seguito, resiliente.

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: nel 2030 parleremo di abolizione delle regioni come oggi discutiamo delle Provincie?

La cura del territorio

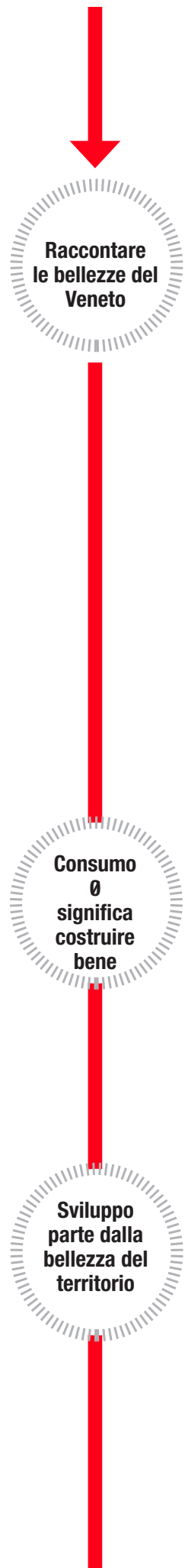
Il miracolo economico che ha vissuto la regione fino agli anni di interruzione più recenti ci ha lasciato un'eredità tanto importante quanto difficile da gestire. Questo soprattutto a fronte del cambiamento radicale che ha reso scarsamente efficace quel modello di crescita del Veneto. Lo sviluppo urbano e territoriale ha seguito con forme e scelte coerenti il paradigma della crescita "fai da te" appesantendo ulteriormente il carico edilizio e produttivo soprattutto in pianura.

In questi anni il racconto del paesaggio Veneto è legato all'immagine di una regione motore di sviluppo, spesso però, proseguendo con la metafora automobilistica, si è dimenticato di raccontare anche i suoi interni, ossia le bellezze naturali, morfologiche, artistiche e culturali che connotano la regione. Se nel tempo di piena crescita l'interesse era focalizzato verso le immagini legate alla produzione e allo sviluppo, oggi, con la crisi di questo modello, queste acquisiscono accezioni negative trasmettendo e amplificando segnali di disagio, intravedendo i rischi di una crescita disordinata, percependo lo stupore di fronte alla dissolvenza dei valori tradizionali e delle risorse costituenti del territorio veneto.

Queste emozioni hanno favorito la diffusione di pensieri radicali rispetto a qualsiasi ipotesi di trasformazione, sicuramente generati da nobili intenti di salvaguardia del territorio, ma che ci stanno conducendo ad una ancor più pericolosa gestione derogativa dello sviluppo. Ne è esempio la confusione creata dal paradigma di consumo di suolo 0. La sua più recente e radicale interpretazione impone un diffuso annullamento di qualsiasi previsione di sviluppo favorendo l'utilizzo di piani deroga (il piano casa ne è un esempio) che incidono ancor più negativamente nella trasformazione del territorio.

Invece consumo 0 significa costruire bene, indirizzare verso uno sviluppo edificatorio che densifichi e qualifichi le città e al contempo consenta interventi light, reversibili nel territorio aperto. Opporsi alla domanda di nuovi volumi anche limitando i diritti di costruire già assegnati porta al fiorire di operazioni derogative, diversamente lo sviluppo va governato con regole che accompagnino i processi di sviluppo e di qualità delle trasformazioni. Questa è la strategia, la scelta forte che un'amministrazione regionale deve affrontare: incaricarsi di dare alle amministrazioni competenti strumenti in grado di permettergli un governo delle trasformazioni quanto più efficiente e coordinato. Che non le esautori dei propri ruoli ma gli permetta di qualificare gli indirizzi di sviluppo perseguendo obiettivi condivisi dagli abitanti. Il territorio non lo si salva impedendo trasformazioni ma producendo bellezza.

La nuova strategia di sviluppo insediativo e infrastrutturale deve pertanto partire dalla bellezza del territorio, essere volano di valorizzazione del tessuto insediativo delle città e integrare la risposta ai bisogni abitativi con uno sviluppo che consideri principi di sostenibilità e reversibilità dell'intervento, incentivi soluzioni integrate con paesaggio e ambiente.



Agricoltura custode del territorio

Il comparto agricolo storicamente ha contribuito alla definizione del paesaggio veneto; fin dai tempi del Palladio e delle ville il disegno del sistema agricolo è stato attentamente progettato insieme all'edificio. Le ville rappresentano un elemento di morfogenesi del territorio veneto, nel loro disegno il governo dello spazio agrario di riferimento è stato parte integrante e fondamentale del progetto.

In questo si riconosce il valore storico dell'agricoltura come sistema di produzione delle specificità agroalimentari e al contempo custode della bellezza e del paesaggio Veneto.

Attraverso la cura del sistema agricolo, le trasformazioni necessarie alla produzione e l'efficientamento delle risorse per far crescere i prodotti, il territorio ha conosciuto una continua trasformazione modellandosi di volta in volta in base alle esigenze e necessità di utilizzo da parte delle comunità. Le bonifiche ne sono un esempio come anche l'attività intensiva dello scorso secolo o l'esasperata espansione vitivinicola che recentemente ha interessato alcune zone pede-collinari. Oggi l'agricoltura veneta deve essere in grado di accompagnare nuovamente in modo strategico lo sviluppo del territorio e per far questo non può esimersi da intraprendere, insieme agli altri sistemi, un nuovo percorso di sviluppo regionale.

Questo considerando proprio il ruolo strategico che storicamente ha interpretato il settore e che oggi, seguendo i cambiamenti sociali ed economici in atto, necessita quanto più di politiche di integrazione e di ritrovare le storiche relazioni virtuose tra campagna e spazio urbano.

Un patto città campagna quanto mai ora deve essere messo in agenda, ciò comporta che si restituisca qualità ambientale e paesaggistica a entrambi i territori: a quello urbano densificando e definendone con chiarezza i margini, le funzioni e gli spazi pubblici che caratterizzano storicamente la città, elevandone la qualità edilizia e urbanistica; a quello rurale restituendogli specificità e proprietà di funzioni sostenendo un approccio multifunzionale del sistema agricolo. Il tutto superando quell'approccio conflittuale che ha favorito la crescita del degrado di entrambi gli ambienti di vita, quello urbano e quello rurale.

L'agricoltura in Veneto deve quindi indirizzarsi verso quattro obiettivi:

1. specializzazione di qualità, intesa come strumento per favorire e produzioni di eccellenza e recuperare l'identità dei diversi paesaggi della regione;
2. multifunzionalità, garantire che la vita in campagna sia una vita ricca di esperienze ed integrata con il territorio aprendosi a molteplici funzioni sia legate alla produzione che alla fruizione diversa del territorio anche attraverso l'utilizzo e la disponibilità di nuove tecnologie. Un concetto che potrebbe essere sintetizzato con lo slogan Smart Farm, ossia una campagna che dialoga con l'esterno, aperta alla fruizione ed alla vendita diretta favorendo un Km 0 che porta gli abitanti in campagna non l'agricoltore in città. Per far questo lo spazio agricolo deve essere quanto più diversificato per occasioni ed esperienze nella natura offrendo servizi e spazi compatibili a questo nuovo ruolo attrattivo anche con l'utilizzo delle nuove tecnologie. Questo vale sia per la pianura che per gli spazi di montagna.
3. accrescimento della biodiversità, ossia riconoscere l'importanza di curare e salvaguardare la biodiversità per la rigenerazione ed ottimizzazione dello spazio agricolo. In questo senso la pianificazione riconosce il ruolo degli spazi



**Relazioni
virtuose città-
campagna**

agrari tra sistemi urbani come elementi di connessione della rete ecologica. Questo non solo a vantaggio della biodiversità ma soprattutto della qualità delle produzioni e dell'attrattiva di una campagna che in questo modo diviene luogo da frequentare per godere del suo paesaggio e dei suoi percorsi nel tempo libero, spazio in relazione con il sistema urbano dove fruire del territorio ed acquistare prodotti ma anche servizi. Il valore della cura della biodiversità e della multifunzionalità agricola sta nel creare valore aggiunto nel prodotto grazie alla bellezza del paesaggio, bellezza e produzioni biologiche suscitano emozioni e domanda di fruizione del territorio che così integra luoghi dedicati alla produzione con spazi multifunzionali aperti.

4. Patto città-campagna. Come precedentemente introdotto in questa dimensione di dialogo diviene importante limitare la sottrazione di suolo agricolo consentendo realizzazioni che siano compatibili con la superficie agricola utilizzata (in gergo SAU) e che concorrano appunto ad offrire servizi e funzioni integrati con il sistema agricolo. Questo significa trovare un equilibrio con tra funzione agricola di un terreno ed usi tipicamente considerati urbani ma che concorrono ad accrescere la multifunzionalità del sistema. Si pensi ad un maneggio o al recupero di vecchi manufatti per insediare residenze o strutture ricettive in grado di far conoscere prodotti e territorio agricolo valorizzando al contempo insediamenti storici e paesaggio rurale. La qualità ambientale è il cardine di questa nuova visione che considera l'acqua come elemento dominante il paesaggio del Veneto, bene insostituibile dell'ecosistema; della rete naturale, valore fondante l'identità della comunità veneta. In questo senso le relazioni tra gli spazi aperti della campagna e dei corsi d'acqua devono esser curati ed integrarsi con la maglia urbana per rigenerare il tessuto edilizio, con una particolare attenzione alle aree periferiche delle conurbazioni del sistema urbano di pianura.



Assumendo queste strategie il tema di consumo 0 di suolo deve essere assunto con una visione regionale che superi i confini dei comuni applicando un bilancio di scala territoriale in grado di favorire la sostenibilità ma soprattutto l'equilibrio e la resilienza del sistema territoriale Veneto. Un patto pianura-montagna.

Questi due sistemi hanno altrettanti elementi che sottraggono SAU: in pianura la crescita urbana e produttiva, in montagna il bosco. Fattori diversi, ma entrambi

con un livello di degrado territoriale equivalente. Infatti mentre in pianura si tratta di un impatto paesaggistico, in montagna l'avanzamento del bosco, generato dal mancato utilizzo della superficie di pascolo, genera un'inacidimento della biodiversità con un impatto socioeconomico in termini di perdita di elementi identitari (cultura e produzioni locali quali le malghe ad esempio) e come accennato di biodiversità.

Questo equilibrio è attuabile in scala regionale applicando una sorta di compensazione: laddove si ritiene indispensabile l'utilizzo di superficie agricola (soprattutto se inutilizzata o su superfici a basso reddito) per interventi con ricadute positive sul sistema socioeconomico e sul paesaggio, diviene altrettanto strategico intervenire compensando sulle aree montane. Si tratta di investire su interventi di ripristino della superficie prativa montana a seguito di una sottrazione di superficie in pianura. Un contributo al mantenimento del settore agricolo in montagna con il duplice obiettivo di favorire un miglioramento della biodiversità e curare l'elemento prativo ove vi sia necessità di controllare l'avanzamento del bosco.



Attraverso queste strategie il sistema agricolo assume molteplici ruoli che puntano ad uno sviluppo del settore sempre più orientato a produzioni di qualità, dove la qualità si accresce grazie all'ambiente, favorendo inoltre processi di rigenerazione del paesaggio, puntando sulla bellezza come valore aggiunto che ha ricadute importanti sul prodotto e sulla riconoscibilità del territorio, quindi, sull'identità della comunità.

Competitività ed efficienza territoriale

Anche le infrastrutture rappresentano un elemento strategico per il percorso che intendiamo aprire per il futuro del Veneto. La recente ricerca Ispo-Anas³ riporta l'importanza fondamentale del loro potenziamento per lo sviluppo del paese, questo con una nuova logica che consideri l'opportunità di migliorare accessibilità e connessioni con progetti che si integrino col paesaggio e concorrano alla promozione dei territori.

La strada come è stata pensata negli anni del boom economico diventa simbolo del muoversi veloce, della produzione; attraversandola, osservandone le costruzioni che la costeggiano, racconta un territorio che produce. Questo fino ai giorni nostri, il modello della strada odierna è omologato, quello che vedo percorrendo un'autostrada a Trieste è pressoché simile di ciò che posso vedere a Padova o a Milano. È la vetrina di un sistema produttivo, commerciale, insediativo che racconta un pezzo di storia del territorio attraversato e che ancor oggi ha la funzione di movimentazione veloce di persone e merci.

Ma oggi e ancor più domani è necessario pensare a quali caratteristiche dovranno avere le nuove infrastrutture in un contesto economico sociale in continua evoluzione. Si pensi che nel corso del XX secolo, si è assistito a una crescita considerevole sia della popolazione sia della mobilità. Tuttavia, mentre la crescita della popolazione pare stia diventando sostenibile, lo stesso non si può dire per la crescita della mobilità. La popolazione mondiale è cresciuta di quattro volte nel corso dell'ultimo secolo mentre i passeggeri/chilometri su mezzi a motore e le tonnellate/chilometri, qualunque sia la modalità trasporto, sono aumentati in media di circa cento volte. La crescita della mobilità è stata particolarmente intensa negli ultimi quarant'anni.

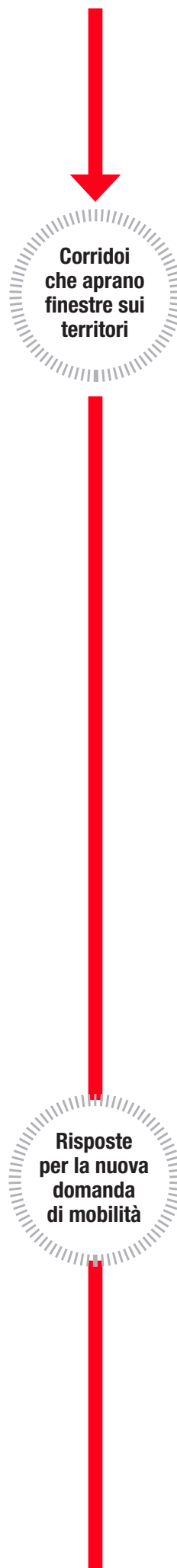
In Europa negli ultimi decenni si osserva una crescita costante della domanda di mobilità dovuta alla crescita delle distanze percorse e a nuovi bisogni dei cittadini, questo anche in Veneto dove la mobilità complessiva in un giorno ferialo della popolazione con età tra i 14 e gli 80 anni è cresciuta in modo considerevole dal 2005 al 2009, subendo invece un rallentamento ma anche una particolare trasformazione dal 2010.

La domanda cambia, con una quota degli spostamenti per studio e lavoro che diminuisce a favore di una sempre più elevata percentuale domanda di spostamenti per tempo libero e gestione familiare. Un fenomeno che possiamo descrivere come nomadismo locale, il movimento interno della sua popolazione che si sposta da casa al lavoro ma nel tragitto compie sempre più altri e diversi spostamenti per necessità di vita quotidiane ma soprattutto per tempo libero e svago.

Si contano (dati Sistema Statistico regionale Veneto) più di 800.000 veicoli circolanti al giorno nelle sole autostrade, se a questi si sommano i movimenti dei 170 milioni di tonnellate anno di merci attratte⁴ e un'altrettanto elevata quota (160 milioni) di merci in uscita, con circa 200.000 veicoli pesanti/giorno, si comprendono i valori consistenti che interessano quotidianamente le infrastrutture regionali.

³ Per quasi nove italiani su dieci (86%) le infrastrutture sono fondamentali per lo sviluppo del Paese ed è importante potenziarle (81%). E per quasi sette su dieci (65%) gli investimenti in questo settore sono il modo migliore per impiegare il denaro pubblico: sono questi alcuni dei dati di un'indagine di Ispo Ricerche per l'Anas.

⁴ Fonte ISTAT 2012.





**Risposte
per il gap
infrastrutturale
Veneto**

Oltre a queste due componenti vi è anche il considerevole peso di traffico di attraversamento principalmente nelle direzioni Est-Ovest, Nord-Sud e Est-Sud.

A questi crescenti volumi vanno sommati quelli generati dai flussi turistici, si pensi che ogni anno si registrano in Regione 61 milioni di presenze e 15 milioni di arrivi, poco meno di tre turisti per ciascun abitante del Veneto. Una ulteriore quota di domanda di mobilità che viene rafforzata se si conta che 8 milioni di presenze anno sono di veneti in Veneto, e questo senza considerare le seconde case che sono stimabili tra le 350.000 e 400.000 unità per circa il 16% del patrimonio.

Questo concorre ad accresce la quota di spostamenti soprattutto in anni che la vacanza breve e frazionata nell'arco dell'anno sta sempre più soppiantando il modello di vacanze lunghe e inducendo ovviamente ad una maggior quota di spostamenti.

Sicuramente il Veneto è un territorio che attrae a sé persone e merci, genera consistenti quote di mobilità per diversi motivi e, conseguentemente, registra un'accrescimento della domanda di trasporto.

Ma, ad un aumento significativo della mobilità dei passeggeri e delle merci si riscontra un gap negativo della regione e più in generale dell'Italia sulle infrastrutture.

Secondo uno studio della Cgia di Mestre, il nostro paese dispone di appena 11 chilometri di autostrade ogni 100 mila abitanti (al 7° posto in Europa dove ad esempio la Spagna ne conta 24 e l'Austria 20), mentre per la rete ferroviaria

si tratta di 28 chilometri, dati decisamente inferiori rispetto ai paesi ai vertici di tali classifiche. Quanto alle strade locali (cui fanno riferimento le strade statali e provinciali) l'Italia mostra un'estensione simile a quella tedesca e spagnola, ma in proporzioni nettamente inferiori rispetto, ad esempio, a Francia e Austria: per tale indicatore la densità ammonta a 278 chilometri ogni 100 mila abitanti contro i 629 francesi ad esempio.

Km di strade statali e provinciali x 100.000 abitanti		Km di autostrada x 100.000 abitanti		Km di ferrovie x 100.000 abitanti	
Francia	629	Spagna	24	Austria	70
Austria	414	Austria	20	Danimarca	52
Italia	278	Danimarca	19	Francia	51
Germania	266	Belgio	17	Germania	43
Spagna	207	Francia	17	Belgio	34
Danimarca	198	Germania	15	Spagna	30
Belgio	135	Paesi Bassi	14	Italia	28
Paesi Bassi	80	Italia	11	Grecia	22
Grecia	n.d.	Grecia	n.d.	Paesi Bassi	17

Fonte: Ufficio Studi Cgia Mestre su dati Eurostat

Ulteriori gap si possono evidenziare anche a livello regionale, dove sono proprio le aree più densamente abitate e maggiormente produttive a mostrare la minore dotazione infrastrutturale in rapporto alla popolazione presente. In particolare il Veneto, insieme all'Emilia Romagna, appare più sguarnito rispetto alle esigenze delle attività economiche. In queste aree si rischia che il gap tra fabbisogno e situazione reale stozzi lo sviluppo complessivo di tali territori, la cui crescita è vitale per l'intero sistema Italia. Secondo alcune elaborazioni del Sole 24 Ore⁵ (forse datate di pochi anni ma il quadro infrastrutturale certo non è variato) la nostra regione si colloca appena al di sopra della media nazionale in merito alla dotazione infrastrutturale complessiva.

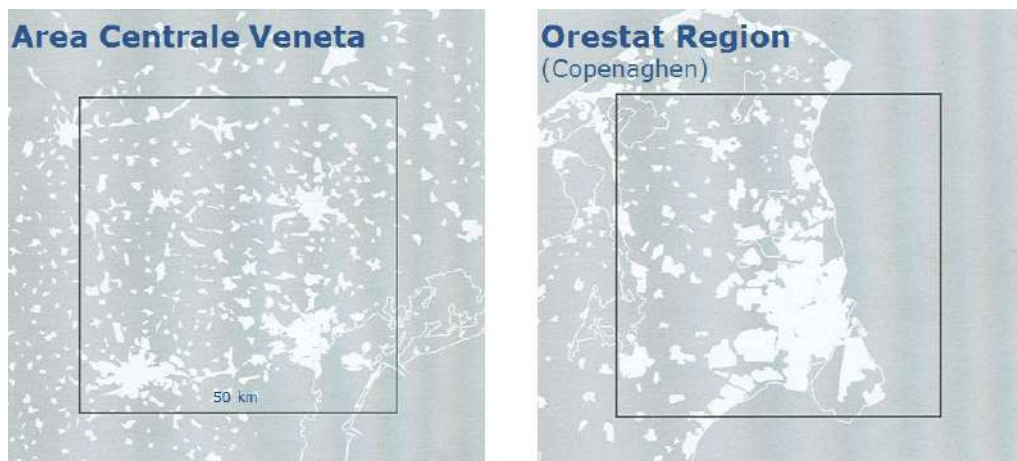
	Dotazione infrastrutturale (Italia = 100)	Km per 100.000 abitanti ³²				
		Strade comunali	Strade locali	Strade nazionali	Autostrade	Ferrovie dello Stato
Friuli Venezia Giulia	110	1.134	232	42	17	38
Trentino Alto Adige	104	1.710	505	0	19	36
Veneto	102	890	185	16	10	24
Emilia Romagna	94	1.168	216	28	13	25
Italia	100	1.130	256	29	11	27

Fonte: Sole 24 Ore su dati Istat

In Veneto si contano 10 km di strade per 100.000 abitanti, 19 in Trentino e 17 in Friuli e 13 in Emilia Romagna, il più basso del Nordest; e questa carenza si ritrova anche per le strade nazionali e locali sia in proporzione agli abitanti che al numero di imprese.

5 Il Sole 24 Ore, lunedì 1 settembre 2008, elaborazione su dati Istat, Atlante delle Infrastrutture 2008.

Inoltre, come riportato nel Piano Trasporti regionale, in un confronto tra l'area centro veneta e la Orestat Region di Copenaghen, a parità di abitanti il divario infrastrutturale è molto significativo. Si tratta di una situazione simile per superficie urbanizzata e popolazione ma diversa per capillarità della rete stradale e ferroviaria, ad esempio il centro Veneto conta 105 km di autostrade contro i 290 della realtà danese. Orestat è più attrezzata anche per accessi autostradali 174 invece dei 13 veneti e raccoglie valori significativamente superiori anche per la dotazione di strade primarie e ferrovie.



	Area Centrale Veneta	Orestat Regionen
Popolazione	1.600.000	1.700.000
Autostrade	105	290
Accessi autostradali	13	174
Strade primarie	600	7500
Strade secondarie	9000	8000
Ferrovie	300	350
Stazioni	48	111

Ne consegue che Il Veneto, per riuscire a sfruttare al meglio il privilegio della sua posizione geografica, deve attuare politiche per la mobilità che perseguano obiettivi quali il completamento delle grandi infrastrutture, il miglioramento dell'utilizzo della viabilità regionale, il miglioramento della gestione della domanda di trasporto passeggeri e merci, la costruzione di un nuovo rapporto territorio-trasporti e utenti-trasporti.

Tanti spostamenti, in una regione in movimento, hanno la necessità di essere gestiti, organizzati, rendendo efficiente la rete dei diversi sistemi di mobilità in un percorso che favorisca tempi certi, integri le diverse modalità e gerarchizzi le funzioni di nodi e reti. Tutto ciò orientando inoltre la loro progettazione in modo strategico, anche in funzione di nuove domande emergenti di fruizione del territorio e come elemento di promozione e riorganizzazione del sistema veneto.

In questo quadro appare evidente come nel nostro territorio vi siano una serie di criticità cui dare risposta: l'A4 ha situazioni di congestione con la 3° corsia non ancora completa; l'A13 non è adeguata; manca un accesso al porto; la Romea non è in grado di gestire la domanda attraversando inoltre centri urbani; l'ambito

del Garda e della costa adriatica Nord orientale non hanno viabilità di accesso adeguata; il sistema ferroviario non è servito dall'Alta Capacità; gli aeroporti di Verona, Venezia e Treviso non sono serviti dalla ferrovia.

Pertanto i diversi sistemi di mobilità devono essere quanto più integrati rispetto a tempi e velocità: passare dal muoversi veloce all'inserimento nel territorio fino a spostarsi "slow" in modo coordinato favorendo l'interscambio e programmando/promuovendo le diverse possibilità di spostamento. Sia per le persone che per le merci la logistica assume quindi un ruolo strategico e diviene occasione per intervenire in termini di recupero e rigenerazione di aree in disuso investendo attraverso operazioni di riorganizzazione.

Oggi in Veneto sono in fase di realizzazione e progettazione una serie di opere importanti. Pedemontana, SFMR, Vie del Mare, per citarne alcune, sono opere che devono essere tra loro integrate pensando un grande corridoio plurimodale Veneto che connetta assi autostradali, rete stradale e ciclabile, ferrovie, il sistema costiero e marino.

**Corridoio
plurimodale
Veneto**



Riordinare i luoghi di produzione

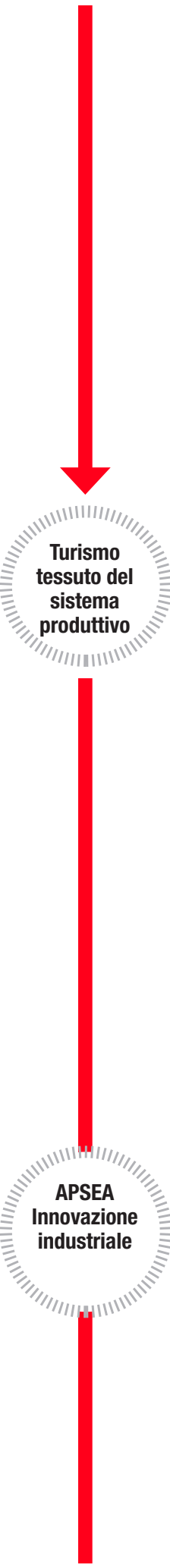
Secondo le più recenti analisi della serie storica delle principali variabili economiche il Veneto emerge come una regione benestante, con un reddito pro capite superiore sia alla media italiana che europea e con una crescita media del PIL più dinamica rispetto a quella dell'Italia, ma rallentata nella fase di passaggio al nuovo millennio, quando si lascia alle spalle il dinamismo economico che lo ha caratterizzato negli anni Novanta e che ha permesso a questa regione di essere annoverata tra le potenze industriali dell'epoca.

Nel confronto territoriale il Veneto risulta negli ultimi venti anni tra le regioni con lo sviluppo più elevato, tranne che nel periodo di crisi quando la caduta più intensa rispetto ad altre regioni del nord economicamente forti, come Lombardia ed Emilia Romagna, è da spiegarsi con la sua economia ancora fortemente legata alla manifattura e agli scambi internazionali, così da risentire maggiormente della recessione globale.

Nel nuovo percorso che si vuole affrontare l'industria veneta rappresenta un elemento strategico importante sia per la consistenza di forza lavoro, sia per il livello di produzione di ricchezza sostenuto da scambi internazionali di merci prodotte in Veneto. Non solo, bisogna considerare che il settore dei servizi, oltre all'importante componente legata al turismo, è composto in prevalenza da imprese che si occupano di servizi a supporto dell'industria. Infatti nella visione del "prossimo veneto" è fondamentale riconoscere come il turismo e una sua lettura monoculturale rappresenti un approccio distorto per uno sviluppo qualitativo sia dell'offerta che della domanda di fruizione del territorio. Il turismo, in un sistema economico, non compare come un settore di produzione ma come un "tessuto" che interessa tutto il sistema produttivo regionale. In sintesi: Il turismo ma deve essere considerato come elemento strategico trasversale e complementare in un sistema economico quanto più specializzato.

Quindi produzione, servizi e manifattura per una regione a forte vocazione internazionale dove diventa importante promuovere una "politica industriale integrata per l'era della globalizzazione" migliorando il contesto in cui opera l'industria attraverso un'ottimizzazione dell'accesso ai finanziamenti per le imprese, migliorando le infrastrutture, attivando nuove politiche dell'innovazione industriale; tutto ciò senza dimenticare la sostenibilità ambientale, quindi affrontando i problemi delle industrie ad alta intensità energetica, e quella sociale, con l'allargamento della responsabilità sociale d'impresa.

L'approccio verso cui il sistema produttivo Veneto deve puntare è quello delle APSEA ad esempio. Le Aree Produttive Socialmente ed Ecologicamente Attrezzate stanno facendo la loro comparsa in alcune realtà nazionali. Il modello avanzato di pianificazione, progettazione e gestione dei siti industriali è finalizzato alla promozione di nuovi insediamenti produttivi o alla riconversione/espansione di quelli esistenti, attraverso l'applicazione dei principi di sostenibilità e tutela ambientale. Questo modello nasce dai parchi eco-industriali (Lowe, Moran e Holmes, 1996), comunità di imprese manifatturiere e di servizio, legate da una gestione comune, che cercano di migliorare le proprie performance ambientali, economiche e sociali, attraverso la collaborazione nel trattare questioni ambientali e l'impiego di risorse. Le aree industriali che intendono riorganizzarsi si pongono l'obiettivo di aumentare i livelli di performance economica delle aziende, minimizzando al tempo stesso l'impatto ambientale delle attività produttive insediate. Per fare questo è necessaria una gestione unitaria di tutte



**Turismo
tessuto del
sistema
produttivo**

**APSEA
Innovazione
industriale**

le reti materiali (infrastrutture fisiche - hardware) e immateriali (di salvaguardia ambientale—ecoware, logistiche e d'informazione—software, istituzionali e organizzative—orgware e finanziarie—finware).

Attraverso questo schema si intende proporre una integrazione dei comparti produttivi con il territorio di riferimento, dotarli di servizi condivisibili con il sistema urbano (banca, posta, strutture recettive, centri di ricerca) investendo nella rigenerazione di queste aree sia a livello produttivo che sociale.

Questo per quelle ancora funzionali e infrastrutturalmente competitive, diversamente per la ricollocazione delle nuove aree nelle zone strategiche in prossimità delle future previsioni infrastrutturali si prevede un'operazione di demolizione e ricostruzione.

I prefabbricati sono formati da plinti di fondazione, pilastri, travi e tamponamenti, tutti elementi che possono essere de-costruiti, smontati per un altro utilizzo anche diverso con forme altre rispetto a quanto fin d'ora disegnato.

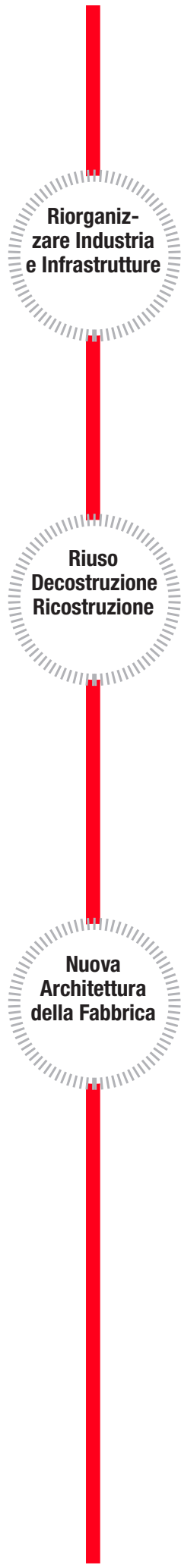
In questo disegno va considerata centrale l'operazione di dismissione, le strutture non più utilizzate possono essere quindi facilmente smantellate individuando alcune aree dove depositare i materiali. Gli elementi smontati sono dei "pezzi di ricambio" che possono venir utilizzati in altre costruzioni, l'area viene così liberata da questi manufatti che vengono raccolti e organizzati per tipologia al fine di facilitare il loro riutilizzo.

Non si tratta di discariche ma luoghi ben organizzati per la selezione dei materiali ed il riutilizzo degli stessi, luoghi scelti per coordinare il riuso, le zone di cava ad esempio si presterebbero a questa funzione. Questo è un esempio di come possano esserci spazi per la raccolta e riutilizzo di materiali, il caso degli aerei è emblematico e replicabile per le strutture prefabbricate che compongono i capannoni. Il percorso diviene un'operazione di riordino funzionale e paesaggistico del territorio dove le nuove fabbriche devono rappresentare il territorio ed il made in Veneto attraverso un ripensamento estetico degli edifici.

Non si tratta più di costruire strutture a basso costo, usa e getta, ma di pensare all'architettura della fabbrica come quella di un luogo di cultura del lavoro che rappresenti inoltre la qualità del prodotto.

Si prefigura un nuovo scenario di sviluppo per la reindustrializzazione del Veneto; le nuove connessioni genereranno la ricerca di altri luoghi per la produzione e la logistica delle imprese. Bisogna essere preparati ed avere un disegno chiaro e definito che permetta di sfruttare l'occasione per progettare nuove strutture produttive di qualità che siano il simbolo della reindustrializzazione della regione, non più capannoni ma qualità delle architetture.

Si passa da una logica di quantità, il capannone proliferante con al lavoro tutta la famiglia, ad una logica di qualità che incorpora innovazione, design e creatività. Non solo dentro le mura dell'impresa, ma anche fuori dalle mura nel territorio e nel fare paesaggio. È proprio finita l'era del geometra e delle aree industriali a buon mercato. E come sempre c'è già chi è pronto a suonare il de profundis non solo del capannone, ma del nostro capitalismo di territorio. Ce la faremo ad attraversare anche questa discontinuità. A condizione che proliferi e si diffonda un'antropologia e una cultura del progetto affidata ad una nuova generazione sociale e imprenditoriale che intreccia saperi, saper fare e nuova cultura istituzionale.



**Riorganizzare
Industria
e Infrastrutture**

**Riuso
Decostruzione
Ricostruzione**

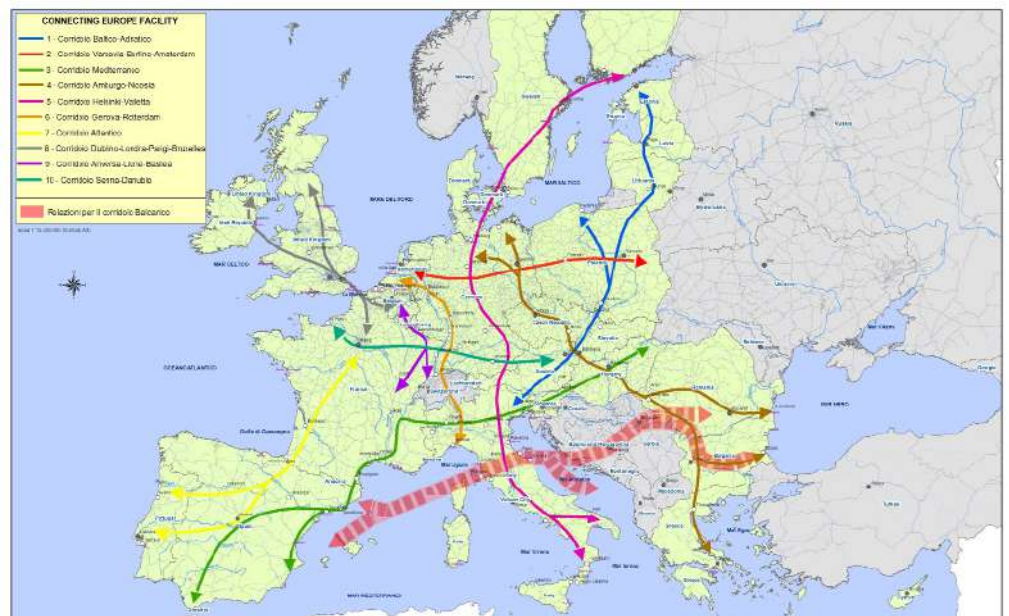
**Nuova
Architettura
della Fabbrica**

Scenari infrastrutturali per la metropoli del Veneto

**Vedere
una forma per
le infrastrutture**

Al Veneto serve un vero progetto di ammodernamento infrastrutturale che consenta di riordinare il sistema insediativo, produttivo, commerciale e logistico. Sul tavolo regionale ci sono già molte iniziative ma non “sembrano” tra loro coordinate, ovvero non appare chiaro quale nuovo Veneto propongano; proviamo quindi ad interpretarle e immaginare a quale forma potrebbero dare origine.

Il Veneto e la rete europea per cominciare. Stare in Europa da protagonisti significa sviluppare progetti adeguati ad una competitività di dimensione europea e quindi planetaria. Dei quattro corridoi TEN che attraversano l'Italia ben tre intersecano il Veneto: il corridoio Mediterraneo attraversa la regione da Est a Ovest, il corridoio Baltico-Adriatico la interseca a Venezia, e il corridoio Scandinavo-Mediterraneo si incrocia a Verona.



Appare sin troppo evidente l'opportunità che questi nodi possono generare in termini di logistica. In particolare il nodo veneziano se relazionato ad un sistema portuale integrato dell'Alto Adriatico può divenire un vero e proprio hub europeo concorrente al sistema marittimo del Mare del Nord. Ecco il Porto off shore ma non solo, si vede anche uno scenario di riforma dell'Autorità Portuale unica e altre politiche di integrazione.

Questo disegno richiede un piano infrastrutturale di accessibilità adeguato e quindi una nuova rete ferroviaria e autostradale. Inoltre un porto richiede un retroporto e una maglia di infrastrutture che necessita di un'evoluzione della rete ferroviaria verso l'alta capacità e al contempo un completamento del sistema autostradale. Questo significa indirizzare gli investimenti verso l'alta capacità ferroviaria fino a Trieste e la Roma Commerciale.

Il Porto veneziano potrebbe così dialogare con il sistema interportuale padovano ed al contempo trovare sinergia con l'aeroporto Marco Polo, nodo che a sua volta dovrà essere servito dal sistema di mobilità su ferro.

Il nodo veronese deve potenziare il suo già consolidato ruolo di snodo per l'are centrale della pianura rifornendo e smistando merci e persone dal centro Europa verso il mar Tirreno e Adriatico. In quest'ottica si può prefigurare un'unica

**Integrare
aeroporti e
sistema
ferroviario**

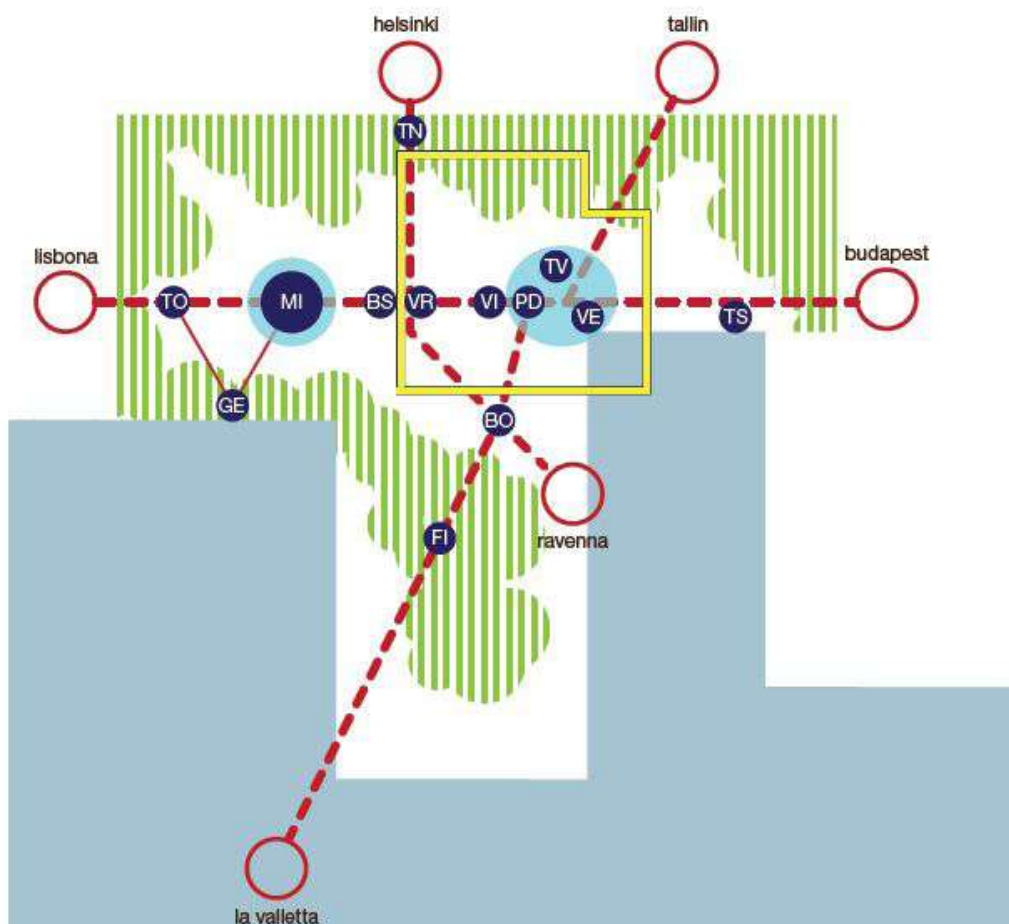
sistema aeroportuale che integri Verona, Venezia, Treviso e Trieste utilizzando il sistema ferroviario come vettore di relazioni interne.

L'enorme dimensione dei flussi turistici attratti dall'Italia e dal Veneto impongono di completare la maglia infrastrutturale viaria che tutt'oggi presenta dei rami mancanti e/o carenti. Il mancato completamento dell'A31 fino a Trento e la contemporanea realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta impongono una serie di riflessioni.

Si tratta di considerare l'utilità per il triveneto di sviluppare il potenziamento della Valsugana: questa infrastruttura avrebbe il vantaggio di finire a Nord di Trento e quindi scaricare la città dal traffico di puro attraversamento, di relazionarsi in modo baricentrico con SPV a Bassano - rafforzando questo nodo territoriale - ed inoltre collegarsi direttamente all'interporto di Padova.

A completamento di questo sistema di assi europei va ad inserirsi il progetto delle tangenziali venete con l'obiettivo di separare i traffici di attraversamento regionale da quelli che sono limitati all'interconnessione tra i diversi centri di rango regionale. Inoltre vanno realizzate quelle soluzioni di accesso ai grandi magneti turistici della costa e del Lago di Garda.

Il cambio di scala dalle relazioni nazionali ed europee a quelle regionali evidenzia il tema di riorganizzazione del sistema insediativo Veneto. L'anomalia di questa regione 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 ci sono tre città quasi equivalenti: Venezia, Verona e Padova insieme ad altre due di minor dimensione (Treviso e Vicenza) costituiscono di fatto l'armatura urbana del Veneto.



Le Metropoli del Veneto

A ben guardare, si prefigura un duplice sistema metropolitano: uno tutto regionale che ha quale riferimento l'ambito lagunare e che comprende Vicenza, 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.

Affrontare il tema dell'area metropolitana significa sviluppare una riflessione prima che nella forma istituzionale, oggi tanto gradita nel dibattito politico, nella sostanza. Ciò equivale a definire quali siano gli elementi che pre-ordinano un sistema territoriale in ambito metropolitano.

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

Ma il grande progetto di mobilità metropolitana regionale (SFMR) è stato concepito come sistema di relazioni policentriche e non come sistema di integrazione territoriale. Inoltre è finora mancata una dichiarazione di politica urbanistica-territoriale che prevedesse l'organizzazione della rete delle città metropolitane in funzione degli assetti urbani necessari al cambio di scala che il servizio metropolitano ferroviario regionale richiedeva.

Veneto Smart tariffazione unica



Il sistema funziona spostando grandi numeri di persone da una polarità all'altra, senza rotture di carico o con minime rotture. Pertanto la città ed i sistemi urbani diffusi devono attivare politiche di addensamento urbano intorno alle stazioni SFMR dove potenziare l'offerta residenziale e di servizi. Questa azione, mai dichiarata, non appare in alcun documento pianificatorio regionale o provinciale.

Questo è l'esempio più evidente di come ad una "politica" dei trasporti debba corrispondere un preciso disegno di assetto del territorio, pena la mancanza di effetti degli investimenti sul sistema urbano. Ma questo è anche l'esempio di come, se si vuol parlare di sistema metropolitano, sia necessario gestire mobilità e struttura urbana insieme.

Il Veneto Smart deve iniziare da qui: un'unico sistema integrato di tariffazione e conseguentemente di pagamento per "l'ambito metropolitano", dal trasporto pubblico locale, al sistema ferroviario metropolitano regionale, ai parcheggi scambiatori e urbani, fino al car-sharring e bike-sharring.

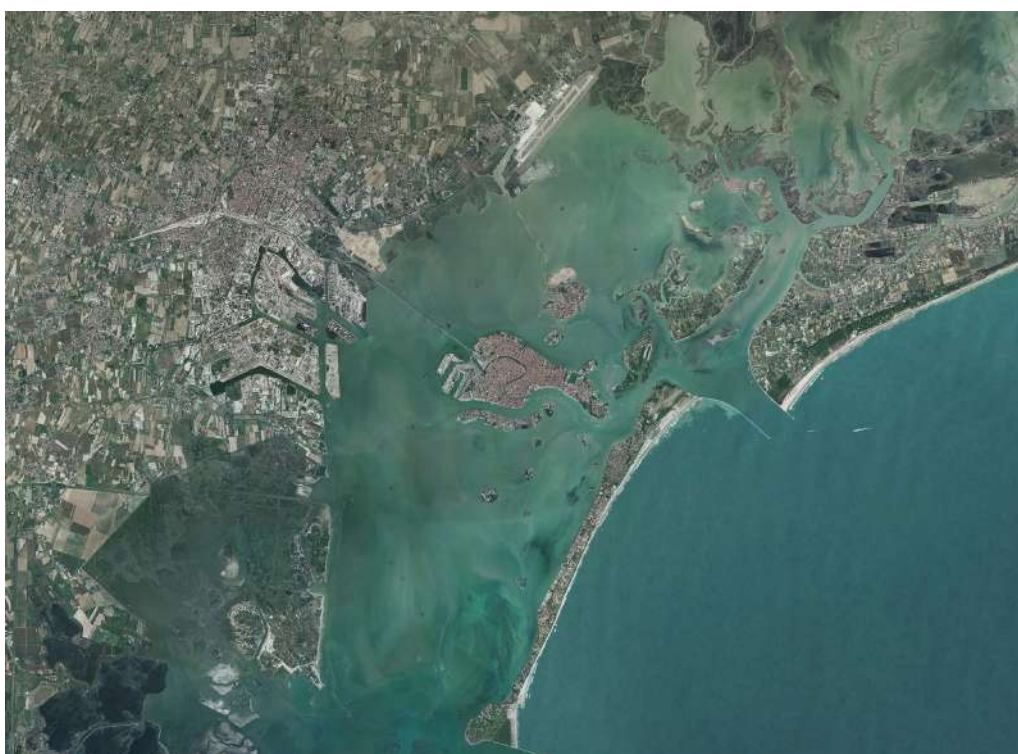
Se volessimo pensare ad un Veneto metropolitano dovremmo immaginare una "laguna metropolitana", ossia un grande polmone ambientale su cui si affaccia un sistema urbano integrato di circa un milione di abitanti e visitato da circa 4/5 milioni di turisti l'anno.

Questa è già la laguna di Venezia, ma nessuno lo percepisce perché le sue parti non sono relazionate tra loro: la città antica di Venezia attrae ogni giorno circa 60 mila pendolari per lavoro e studio più 30/40 mila turisti; Mestre e Porto Marghera richiamano decine di migliaia di persone; Chioggia è il magnete Sud della Laguna e attira utenti dall'entroterra, muove migliaia di persone per lavoro e studio dentro il sistema lagunare oltre ad essere un forte attrattore turistico con un milione di presenze anno.

In questo quadro Jesolo ed il Cavallino rappresentano le due fabbriche del turismo che da sole valgono 10/11 milioni di presenze senza considerare un pendolarismo superiore ai 40.000 utenti-giorno. Ma in quanto "macchina" turistica funzionano tutto l'anno per la gestione, manutenzione e ammodernamento delle strutture e servizi.

A questi movimenti devono essere aggiunte due polarità: l'aeroporto e la marittima di Venezia che da soli generano altri 10 milioni di transiti.

Come si può notare stiamo parlando di una dimensione di spostamenti di centinaia di milioni di persone e merci che producono un'effetto metropolitano su una realtà residenziale che viene decuplicata giornalmente.



In quest'ottica la naturale evoluzione della mobilità dell'area dovrebbe essere negoziata con un sistema sicuro ed idoneo a questa dimensione, per esempio il tram del mare. La proposta a punta mettere in connessione Venezia con le città della costa: Bibione, Caorle, Jesolo e Chioggia che divengono nodi di collegamento di una rete acquea dalla laguna al mare.

Questo progetto prevede inoltre l'integrazione della mobilità tra il servizio ferroviario metropolitano regionale in terraferma verso Padova, Vicenza e Treviso con un tram che colleghi Mestre, Aeroporto, Marittima, Venezia, il Lido, Chioggia, il Cavallino e Jesolo, in parte in sublagunare e in gran parte in superficie.

Un sistema integrato aperto ad una domanda di pendolari che in grado di intercettare e movimentare flussi turistici da e per la città lagunare. Infatti oltre a incoraggiare spostamenti sicuri e sostenibili per i pendolari, questo sistema diviene occasione per offrire, ai milioni di turisti che raggiungono Venezia e le città costiere, occasioni nuove per scoprire quanto offre la nostra costa.



Una rete di mobilità che può accompagnare anche una organizzazione coordinata di attività ed eventi in grado di essere volano per la promozione del sistema costiero veneto.

Questo chiarisce quali sfide oggi dobbiamo affrontare per ripensare alle infrastrutture come opportunità, risorsa per migliorare e valorizzare il territorio, un elemento ordinatore ed aggregatore dei luoghi che attraversa. In questa visione ci si pone l'obiettivo di riorganizzare non solo funzionalmente un territorio, ma di mettere a sistema anche tutti quei valori economici e sociali che ciascun luogo detiene, di presentarli attraverso il percorso che così diventa elemento di narrazione, promozione e connessione dei territori.

Infrastrutture per il riordino del territorio

Infrastrutture strumento di Marketing

Il Veneto ha bisogno di infrastrutture, sconta un ritardo almeno ventennale, ma nuove strade, autostrade, ferrovie, porti e interporti devono nascere con un solido progetto di integrazione urbana e territoriale. Il rischio da evitare è che la terra veneta sia solo crocevia delle grandi reti europee, ma che le nuove infrastrutture non siano a servizio del Veneto.



Natura, biodiversità e resilienza

La naturalità unica della regione è uno degli elementi strategici da considerare nelle politiche di sviluppo perseguendo la qualità degli interventi e l'integrazione delle trasformazioni con l'ambiente naturale dove la natura rappresenti una risorsa, un valore aggiunto.

Il punto di svolta proposto non intende suddividere il territorio in aree di dominio antropico ed aree di dominio naturale ma definire, di volta in volta, le relazioni tra uomo e natura. Il territorio deve essere analizzato al fine di valutare quali attività antropiche e quali processi naturali siano di reciproco interesse, quali compatibili, e quali incompatibili con l'esistenza degli habitat presenti, per poi individuare trasformazioni in sintonia con le possibilità evolutive del sistema considerato.

In questo senso, assume particolare interesse la capacità dell'ecologia del paesaggio di studiare contemporaneamente il paesaggio antropico e quello naturale come elementi di un sistema diversificato, permettendo un approccio ai problemi territoriali basato sul principio della Landscape Ecology secondo il quale "gli elementi naturali mantengono in equilibrio gli ecosistemi antropici e alcune attività umane contribuiscono alla stabilità e alla sopravvivenza di popolazioni e di ecosistemi naturali".

Ciò considerando che quasi sempre un paesaggio antropizzato (purché in modo non eccessivo e banalizzante) introduce nuove nicchie ecologiche che aumentano la biodiversità (varietà degli organismi viventi). Di conseguenza un paesaggio può avere un valore rilevante sia per effetto dell'intervento antropico che lo ha reso più "vario", aumentando in alcuni casi la biodiversità. L'applicazione del concetto di rete implica che le funzioni antropiche e quelle naturali non vengano contrapposte, ma bilanciate con lo scopo di tendere verso un possibile equilibrio.

In Veneto i caratteri geomorfologici e la storia si sono incontrate con le trasformazioni e gli usi del suolo, la natura stessa insieme a storia e sviluppo costruisce quello che oggi noi percepiamo come paesaggio, luoghi che caratterizzano le diverse identità regionali e che sono oggetto di molteplici racconti e storie. Storie che nel veneto devono trovare un unico filo conduttore, si tratta di favorire un percorso di coesione e riconoscibilità comune attraverso interventi che concorrano alla promozione delle identità e alla costruzione di un racconto unitario che trasmetta il bello del Veneto.

Ha certamente senso insistere sul fatto che possediamo un patrimonio di arte e di storia che è il più ricco d'Italia e può consentire al Veneto di darsi una prospettiva strategica che, in sintonia con l'analisi di Daniel Kaneman, premio Nobel per l'economia, da etico-estetica diventa sociale ed economica.

Solo attraverso questo percorso ed assumendo detti principi si potrà essere in grado di rinnovare quel patto tra pianura e montagna che, parafrasando quanto scritto da Mario Rigoni Stern nella Carta di Asiago, è fondato sulla cura delle montagne e del mare come sistemi che salveranno dall'inquinamento generato dalla dimensione economica e produttiva di pianura. In questo senso si dà valore ai sistemi ambientali del Veneto quali produttori di ossigeno che conservano e distribuiscono l'acqua e inoltre donano riposo e svago ai cittadini.



**Valutare
Equilibrio
Uomo-Natura**

**Funzioni
antropiche e
naturali
bilanciate**

**Patto
Montagna
Pianura**

Le scelte sull'ambiente del Veneto dovranno puntare ad un superamento del concetto ormai abusato di sostenibilità, sviluppando azioni che conducano alla resilienza⁶ del sistema, ritrovando equilibrio tra ciò che si è costruito/prodotto, chi vive e fruisce il territorio regionale e l'ecosistema ambientale.

Equilibrio che dobbiamo ritrovare rispetto alla nuova configurazione urbana, produttiva e rispetto l'utilizzo delle risorse. Si pensi ad esempio alle recenti difficoltà idrogeologiche avvenute in Veneto con l'emersione della falda. In questo caso, oltre le eccezionali precipitazioni si sono combinate altre cause, in particolare, come afferma Paolo Spagna (Presidente Geologi del Veneto)⁷, il prelievo delle acque di falda negli anni di grande sviluppo industriale Veneto (a partire certamente dal peso del polo di Marghera fin tutti gli anni '70) ha favorito un certo equilibrio idraulico accompagnato da uno sviluppo urbano in aree che, con quelle condizioni di emungimento, erano considerabili sicure rispetto il livello di falda. Dopo molti anni che questa acqua non è più stata utilizzata il livello medio di falda è cresciuto generando gli scompensi che a metà febbraio 2014 abbiamo registrato. Si tratta di un esempio che aiuta a comprendere la complessità ed il concetto di resilienza, ossia di mettere in equilibrio attività umane e natura, in modo provocatorio a livello idraulico eravamo più resilienti negli anni di industrializzazione, certamente molto meno su altri aspetti, ma questo caso rende evidente la necessità di trovare soluzioni per ripristinare l'equilibrio perduto dopo le trasformazioni produttive e del sistema socioeconomico che hanno interessato la Regione.

Emerge così l'importanza di considerare la resilienza di un sistema guardando oltre la sola dimensione ambientale delle questioni, ma bensì valutando la complessità e gli effetti delle relazioni tra sistema sociale, economico e naturale del nostro territorio.

Per questo la scelta non casuale di tenere insieme Natura, Sistema urbano e Infrastrutture, scelta decisa per aprire a questa visione di ricerca di un equilibrio nelle trasformazioni come condizione di preferenza nella selezione tra diverse opzioni e come elemento di valutazione per i futuri sviluppi.



⁶ Capacità di un ecosistema, inclusi quelli umani come le città, o di un organismo di ripristinare l'omeostasi, ovvero la condizione di equilibrio del sistema, a seguito di un intervento esterno (come quello dell'uomo) che può provocare un deficit ecologico, ovvero l'erosione della consistenza di risorse che il sistema è in grado di produrre rispetto alla capacità di carico.

⁷ Intervista al TGR Veneto del 14-02-2014

Comprendere i nuovi stili di vita

Gli anni più recenti con la crisi economica globale hanno dato una scossa a società e sistema economico che ha destabilizzato quella che si considerava la direzione naturale ed in continuità dello sviluppo regionale. La parabola del mantenimento ed accrescimento di quel benessere diffuso, con elevati standard di qualità della vita (che in molti casi arrivano all'opulenza ostentata), appare sempre più effimera. Come nella maggior parte dei paesi occidentali anche l'esemplare modello Veneto comincia a cedere sotto la pressione delle difficoltà congiunturali.

Ma se da un lato queste criticità generano disorientamento sociale quanto economico, dall'altro stanno innescando un ripensamento e una riorganizzazione del sistema che non solo tocca i settori economici, ma investe anche la dimensione sociale, relazionale e culturale, cambiando i concetti stessi di cittadinanza, diritto, economia.

Le trasformazioni che stiamo vivendo non sono tentativi di ripresa dallo shock che ha destabilizzato il Veneto, ma devono rappresentare l'innescare di un processo di rinnovamento complessivo del sistema per 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.

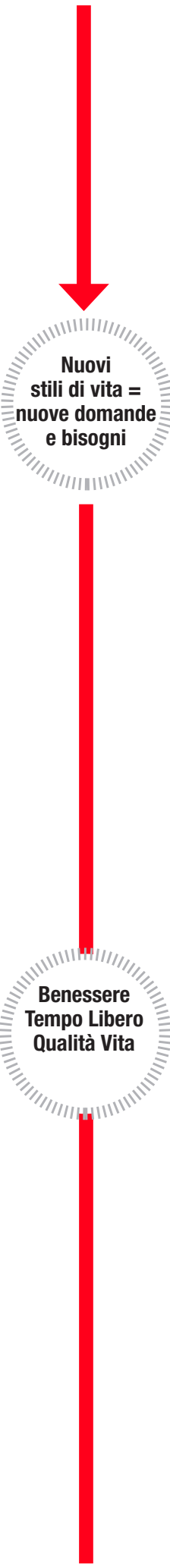
Misurare la qualità

Per questo il primo fondamentale passaggio da affrontare è di considerare anche un diverso modo di misurare lo sviluppo, non più legato a indicatori prettamente economici, in grado di comprendere le reali dinamiche della società e conseguentemente rispondere con politiche che siano allineate ai nuovi bisogni.

Infatti crescita e sviluppo non sono sinonimi. La crescita nella sua accezione economica è l'aumento di beni e servizi prodotti dal sistema economico in un dato periodo di tempo. Lo sviluppo è una vasta branca delle scienze sociali che nasce nel preciso contesto storico-politico del secondo dopoguerra. Secondo una distinzione comune, la crescita viene riferita alla quantità di beni e servizi disponibili, mentre lo sviluppo comprende anche elementi di qualità della vita di natura sociale, culturale e politica.

La crescita economica è spesso associata al benessere della popolazione. Tuttavia, la relazione tra le misure della crescita generalmente in uso e il benessere è molto complessa e controversa. Analogamente, si tende a considerare la crescita economica come sinonimo di sviluppo. Ma lo sviluppo è un concetto più ampio di quello di crescita economica.

La misura della crescita economica più semplice e più utilizzata è il tasso di crescita annuale del prodotto interno lordo pro-capite. Tale misura combina e sintetizza diversi indicatori. Il prodotto interno lordo (PIL) misura il valore totale dei beni e servizi prodotti in un anno (vedi produzione e produttività). Il livello del PIL annuale in un sistema economico dipende fondamentalmente dalla sua dotazione di risorse economiche o fattori produttivi: l'ambiente (i fattori disponibili in natura), il capitale fisico (i fattori a loro volta prodotti) e il capitale umano (i fattori facenti capo alle facoltà umane presenti nella popolazione, che nella forma



**Nuovi
stili di vita =
nuove domande
e bisogni**

**Benessere
Tempo Libero
Qualità Vita**

più semplice consiste della forza lavoro ossia il numero di individui disponibili al lavoro nelle specifiche condizioni sociali e legali). Un'utile approssimazione del tasso di crescita del PIL pro-capite è data dalla differenza tra il tasso di crescita del PIL ed il tasso di crescita della popolazione. Questa formula mette in evidenza come la parte della produzione che di anno in anno è disponibile per ciascun membro della popolazione dipende dalla capacità del sistema economico di tenere il passo con l'incremento demografico. La disponibilità di beni e servizi per ciascun membro della popolazione aumenta solo se il tasso di crescita del PIL è maggiore del tasso di crescita della popolazione.

Tuttavia, come precedentemente anticipato, il concetto di sviluppo e competitività non si esauriscono nella sola dimensione economica, essi comprendono anche elementi che attengono alla qualità della vita. La competitività può essere definita come la capacità di assicurare elevati livelli di occupazione, di coesione sociale e di standard di vita agli abitanti. Ne discende che la competitività di una regione dipenda dalle capacità degli attori pubblici e privati che in essa operano di "fare squadra", anticipando le sfide socioeconomiche che provengono tanto dall'ambiente interno quanto da quello esterno, creando nuove opportunità economiche. Tale capacità deriva da una pluralità di fattori quali il volume degli investimenti pubblici e privati, il capitale umano, la produttività del lavoro, la capacità istituzionale, il capitale sociale, le risorse in materia di ricerca e innovazione, l'accesso ai mercati e, tra questi, anche la qualità delle infrastrutture materiali ed immateriali.

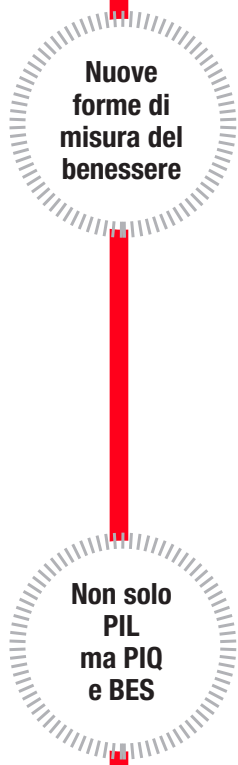
Per questo il Veneto deve in primis far proprie nuove forme di misura del benessere sfruttando quelle esperienze che in questi anni stanno fiorendo in Italia. Si tratta di utilizzare per la regione indicatori come il PIQ (Prodotto Interno di Qualità⁸, studiato dalla Fondazione Symbola e Unioncamere), o il BES⁹ (Benessere Equo Sostenibile, prodotto da Cnel e Istat). Questi rappresentano iniziative di grande rilevanza scientifica, che pongono l'Italia all'avanguardia nel panorama internazionale in tema di sviluppo di indicatori sullo stato di salute di un Paese che vadano "al di là del PIL".

Appare in questo senso fondamentale lo sviluppo di nuovi parametri di carattere statistico in grado di guidare sia il disegno delle politiche, che i comportamenti individuali delle imprese e delle persone. Ferma restando l'importanza del Prodotto interno lordo come misura dei risultati economici di una collettività, è indispensabile integrare tale misura con indicatori di carattere economico, ambientale e sociale che rendano esaustiva la valutazione sullo stato e sul progresso di una società.

Attraverso nuovi punti di vista e una diversa lettura dei fenomeni possiamo affrontare un nuovo percorso per il Veneto, sfruttare le capacità, il know-how e le risorse della regione per creare nuove e diverse opportunità quanto più integrate con le eccellenze identitarie, culturali e paesaggistiche che ci appartengono. Aprire la strada a paradigmi maggiormente allineati ai nuovi stili di vita che ci stanno dimostrando come la ricchezza che viene auspicata non è necessariamente quella economica, ma piuttosto quella dello star bene e della felicità, della qualità della vita piuttosto che della ricchezza, e nessuna terra offre questa qualità come il Veneto.

8 <http://www.symbola.net/html/article/PIQ>

9 <http://www.misuredelbenessere.it/>



**Nuove
forme di
misura del
benessere**

**Non solo
PIL
ma PIQ
e BES**

Carta dei valori

“Il diritto allo sviluppo è un diritto inalienabile dell’uomo in virtù del quale ogni essere umano e tutti i popoli hanno il diritto di partecipare e di contribuire ad uno sviluppo economico, sociale, culturale, politico nel quale tutti i diritti dell’uomo e tutte le libertà fondamentali possano essere pienamente realizzati, e di beneficiare di questo sviluppo”. (ONU: Declaration on the Right to Development, General Assembly Resolution 41/128, 4 December 1986.)

Oggi il concetto di sviluppo generalmente accettato è quello di sviluppo umano, concetto che, se non esclude del tutto il concetto di sviluppo economico, non si riduce però a questo unico aspetto. Infatti, l’approccio allo sviluppo umano trova il suo fondamento nella convinzione che debbano essere ampliate le opportunità a disposizione dei singoli individui nonché quegli aspetti collegati al miglioramento della qualità della vita, attraverso la formazione ed il potenziamento delle capacità umane.

Ogni individuo, secondo questo approccio, deve essere messo nella condizione di condurre una vita sana, di acquisire competenze e di accedere alle risorse necessarie per condurre una vita degna e per contribuire allo sviluppo del suo Paese. I valori fondamentali su cui si basa la nostra visione sono sei.

1. **Crescita economica:** dare impulso alle trasformazioni economiche, garantendo la qualità diffusa dei servizi collettivi, promuovendo la connettività dei processi in rete, per mettere in relazione i mercati globali con le peculiarità e le eccellenze locali.
2. **Conoscenza:** promuovere la conoscenza condivisa dei processi di rigenerazione del territorio incoraggiando la diffusione delle informazioni, la creatività, la ricerca e la professionalità.
3. **Cultura e saperi:** alimentare la ricchezza di tradizioni produttive e di vita culturale della Regione che sia attrattiva per i talenti e che favorisca lo sviluppo del sistema produttivo e di un’industria culturale che ha bisogno di darsi una dimensione metropolitana per essere competitiva nel mercato globale.
4. **Identità:** sostenere il paesaggio delle comunità garantendo gli spazi della biodiversità, la riconoscibilità dei territori, la memoria dei luoghi, riqualificando gli spazi pubblici e favorendo la qualità degli interventi e la sicurezza del territorio per restituire bellezza al paesaggio e alle città.
5. **Equità:** assicurare 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.
6. **Etica:** sostenere la visione di un futuro desiderabile e sostenibile utilizzando con responsabilità le risorse, riducendo l’inquinamento e il consumo di suolo, favorendo la rigenerazione urbana, il recupero delle aree degradate e dismesse.



Investire nelle
risorse umane



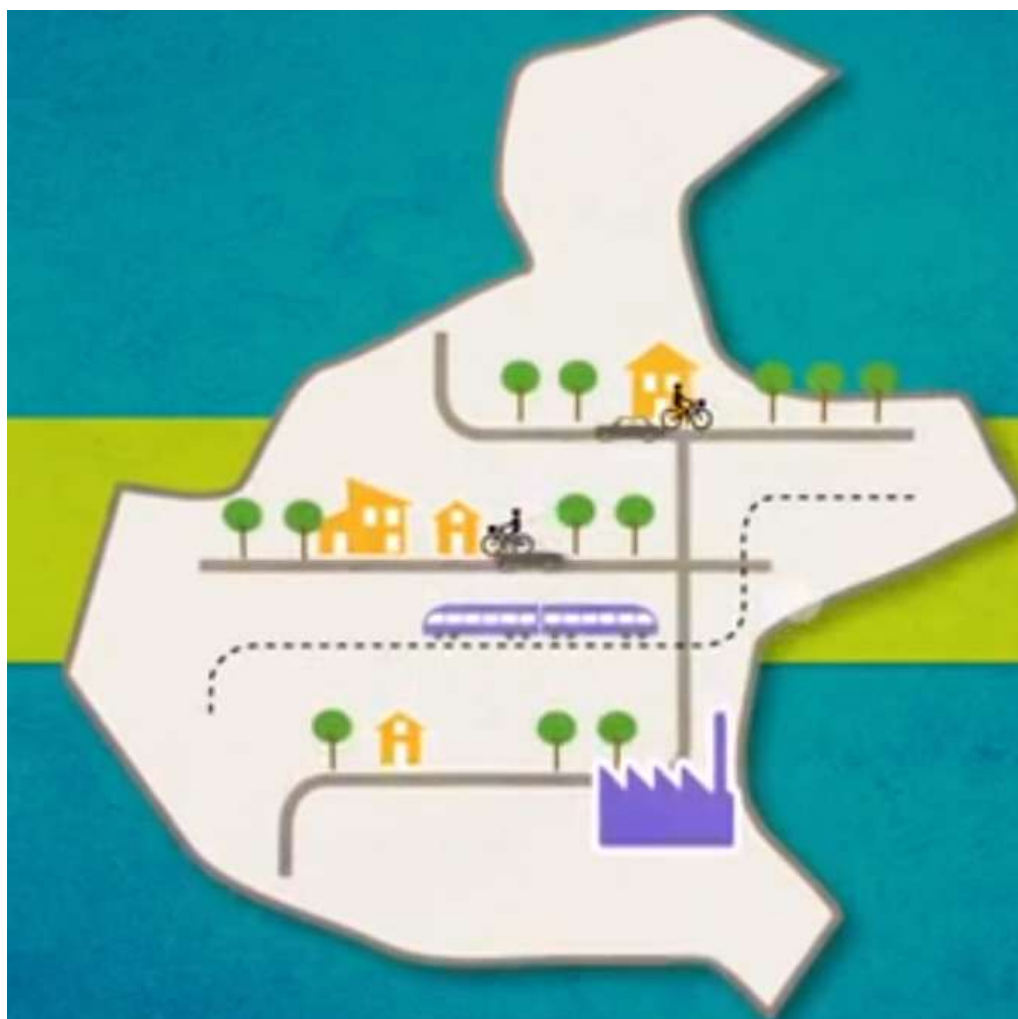
Quindi il concetto di sviluppo segue la necessità di mirare non più ad un obiettivo di crescita economica ma ad un complessivo accrescimento della società e di quegli elementi qualitativi che ne arricchiscono la quotidianità. Questi elementi aprono le porte a diverse tipologie di economia legate al welfare ed a un accrescimento della società che consideri indicatori diversi da quelli strettamente economici.

Ad esempio, per comprendere le nuove necessità che emergono dalle trasformazioni in atto nel nostro sistema sociale, uno dei risultati più interessanti che viene dalle ricerche economiche sulla felicità¹⁰, è che nel lungo periodo mentre il reddito pro capite aumenta costantemente, la felicità rimane sostanzialmente invariata.

Studi che confrontano felicità e soddisfazione di persone simili indicano, con tutte le riserve del caso, che sono molte le fonti di felicità e infelicità: gli occupati sono molto più felici dei disoccupati, la sicurezza del posto di lavoro rende meno stressati e più felici, chi ha una famiglia stabile è più felice dei separati/divorziati, ma anche vivere in una città con poca povertà e poche disuguaglianze sembra rendere più felici.

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.

**Qualità
del Vivere e
Lavorare
= Felicità**



Il percorso che il Veneto deve intraprendere si deve fondare su questo 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 nella sua più ampia accezione che consideri quegli elementi di qualità urbana come le abitazioni per fasce sociali scoperte dall'attuale offerta abitativa, si tratta di giovani coppie, precari con basso reddito, nuovi cittadini italiani con limitate capacità di spesa ma anche per il segmento del lusso che registra il problema (soprattutto nei grandi centri) di trovare offerte consone alle proprie esigenze.

Anche la cura degli spazi pubblici e dei sistemi di relazione tra loro è un punto fondamentale a cui mirare, in un disegno di città lenta dove la lentezza, nel vivere di oggi, è segno di ricchezza sia culturale che economica. Il tempo sembra essere il bene più prezioso, in questo inizio del 3^o millennio, essendo quella cosa di cui se ne possiede sempre troppo poco. Andare lenti è dunque per pochi, quindi un privilegio.

Queste sono alcune delle domande che conducono a proporre un piano dei "Tempi delle città" che ha lo scopo di migliorare la qualità della vita dei cittadini attraverso una migliore organizzazione del sistema dei tempi e degli orari.

Una politica diretta a cambiare i tempi di una città basata sulla collaborazione con diversi soggetti a livello locale e sul coinvolgimento attivo dei cittadini e delle associazioni.

La proposta vuole contribuire a creare una città a misura d'uomo, dove anche i tempi di vita dei cittadini siano presi nella giusta considerazione, con particolare riferimento ai problemi legati alla mobilità sostenibile e all'accessibilità dei servizi.

Questo con una programmazione che punti a rendere più flessibili gli orari dei servizi offrendo maggiori possibilità di scelta, ottimizzando i tempi di spostamento per ridurre gli sprechi di tempo, il tutto partendo dai bisogni degli abitanti. Quindi, pensare al tempo per migliorare la qualità della vita degli abitanti.

Verso il 2030

Dopo l'utopia del terzo Veneto che si è scontrata con la crisi globale ora per avanzare verso un nuovo scenario di sviluppo il Veneto deve cimentarsi in un nuovo percorso, far propria una nuova visione legata alla sostenibilità ed alla resilienza del sistema. Ritrovare equilibrio tra ciò che si è costruito/prodotto, chi vive e fruisce il territorio regionale e l'ecosistema ambientale.

I pericoli che discendono dall'attuale situazione sono evidenti a tutti e, in termini occupazionali e produttivi, oltre che sociali, ne stiamo già subendo le conseguenze. Meno attenzione viene posta, invece, alle opportunità che, da un periodo difficile come questo, possono scaturire per il futuro.

La situazione sociale, congiunturale e strutturale della nostra Regione permette di sperimentare nuovi modelli al fine di migliorare la qualità della vita di chi ci abita e unitamente rendere il Veneto ancor più attrattivo per chi lo fruisce. Non solo quindi turisti, escursionisti ma anche nuovi cittadini e aziende che possono trovare qui una piattaforma strategica e competitiva per i mercati globali come anche locali.

Grazie al futuro riassetto infrastrutturale e logistico, con una visione unitaria del sistema, la Regione ha l'occasione di collocarsi come nodo strategico capace di attrarre nuovi investimenti e sviluppare quelle eccellenze che storicamente la connotano. La sua caratteristica di sistema di nodi di qualità specializzati e diffusi (ad esempio i distretti produttivi), una volta messi efficientemente in rete, si può trasformare in una grande occasione di sviluppo.

Il modello della grande city centrale, la città del business e delle grandi company, oggi è caratterizzato da tempi di spostamento sempre più lunghi ed incerti. Nel Veneto reticolare organizzato con un insieme di reti fisiche e di dati saranno garantiti gli stessi tempi di percorrenza di una grande città, sarà possibile spostarsi all'interno della Regione da un nodo ad un altro con una certezza di tempi e velocità di accesso alle grandi infrastrutture di movimentazione delle persone, delle merci, dei dati e delle informazioni.

Quella diffusione che fino ad oggi ha generato squilibri e criticità competitive ora può essere invece elemento di rilancio per uno sviluppo orientato alla qualità.

C'è un'altra economia che sta crescendo in modo esponenziale e dimostra oggi il suo realismo. Agricoltura biologica, commercio equo e solidale, finanza etica, cooperazione, energie rinnovabili, riuso e riciclo, welfare di comunità, imprese responsabili, green economy.

A fianco a questo le città del Veneto possono essere diverse: città lente, gentili ed attrattive per quel grande bacino di cittadini e city user che quotidianamente le vivono. Un'occasione di offrire maggior qualità della vita a chi abita la Regione Veneto!

Efficientare il Veneto, puntare su un presidio dell'agricoltura e riordinare la produzione sono tre azioni che si devono misurare con la resilienza della biodiversità. Questo processo produce una compatibilità degli stili di vita dentro un Veneto che ti consente di godere di tempi diversi la città e il territorio, il vivere lento porta così ad ammirare e godere delle bellezze della regione, la sua nuova fonte di ricchezza.



Attraverso un percorso virtuoso di sviluppo il Veneto ritroverà la propria identità valorizzando le sue qualità. È oggi possibile ripensare a nuovi modi di vivere e lavorare puntando su quegli elementi che possono rispondere efficacemente alle nuove sfide della società contemporanea.

È questo, dunque, il centro della nostra riflessione e del nostro impegno, perché è da qui che può nascere un progetto di società capace di farci uscire diversi e davvero da una fase congiunturale incerta. Si tratta prima di tutto di una sfida culturale.

“Non troveremo mai un fine per la nazione né una nostra personale soddisfazione nel mero perseguimento del benessere economico, nell’ammassare senza fine beni terreni.

Non possiamo misurare lo spirito nazionale sulla base dell’indice Dow-Jones, né i successi del paese sulla base del Prodotto Interno Lordo.

Il PIL comprende anche l’inquinamento dell’aria e la pubblicità delle sigarette, e le ambulanze per sgombrare le nostre autostrade dalle carneficine dei fine settimana.

Il PIL mette nel conto le serrature speciali per le nostre porte di casa, e le prigioni per coloro che cercano di forzarle. Comprende programmi televisivi che valorizzano la violenza per vendere prodotti violenti ai nostri bambini. Cresce con la produzione di napalm, missili e testate nucleari, comprende anche la ricerca per migliorare la disseminazione della peste bubbonica, si accresce con gli equipaggiamenti che la polizia usa per sedare le rivolte, e non fa che aumentare quando sulle loro ceneri si ricostruiscono i bassifondi popolari.

Il PIL non tiene conto della salute delle nostre famiglie, della qualità della loro educazione o della gioia dei loro momenti di svago. Non comprende la bellezza della nostra poesia o la solidità dei valori familiari, l’intelligenza del nostro dibattere o l’onestà dei nostri pubblici dipendenti. Non tiene conto né della giustizia nei nostri tribunali, né dell’equità nei rapporti fra di noi.

Il PIL non misura né la nostra arguzia né il nostro coraggio, né la nostra saggezza né la nostra conoscenza, né la nostra compassione né la devozione al nostro paese. Misura tutto, in breve, eccetto ciò che rende la vita veramente degna di essere vissuta.

Può dirci tutto sull’America, ma non se possiamo essere orgogliosi di essere americani.”

(Robert Kennedy)

Discorso pronunciato all’Università del Kansas il 18 marzo 1968