

OSSERVAZIONI AL PTCP VENEZIA

ADOTTATO DAL CONSIGLIO PROVINCIALE
CON DELIBERAZIONE N. 2008/104 DEL 05/12/2008

PREMESSA

"Costruire insieme le scelte": questo è il motto che campeggia nel logo del Piano territoriale di coordinamento provinciale di Venezia. Il riscontro che il Consiglio provinciale ha riservato al documento che abbiamo inviato, sebbene solo il 3 dicembre scorso, al Presidente e ai consiglieri tutti, e alle precise proposte di modifica (emendamenti) che in quel documento erano espresse, ha contraddetto quel motto. Speriamo che questo documento, presentato in sede di osservazioni al PTCP adottato, abbia miglior fortuna. Dovrebbe aiutare in questo senso il tempo che è passato, e qualcuna delle novità che sono intercorse.

Si sgombri subito il campo dall'attenuante, ripetutamente enunciata nelle premesse del Piano, riferita alle esigenze di condivisione, flessibilità, confronto da applicare nei rapporti con enti sovra e sotto ordinati, Regione e Comuni. Con questa sostanziale indeterminatezza la Provincia ha dato il destro a chi, da più parti, sostiene l'inutilità della sua stessa sopravvivenza; tanto che, leggendo il Piano, ci si interroga più volte sul motivo di spendere tanto tempo e risorse per ottenere un documento di blando indirizzo, che lascia spazio a qualsiasi scelta attuativa in ordine alla gestione del territorio.

Un piano deve essere un piano

La critica fondamentale che avanziamo al PTCP di Venezia è quella di non avere una sua autonoma strategia territoriale, di non esprimere una sua propria scelta per ciò che diventerà il territorio della provincia di Venezia, di non indicare agli abitanti in che modo essi vivranno meglio sul territorio, di rinunciare perfino a esercitare poteri e le competenze che gli assegnano la legislazione nazionale e quella regionale.

Come abbiamo scritto nel nostro documento del 3 dicembre scorso, noi attribuiamo un grande ruolo alla pianificazione provinciale, che è forse l'unica ragione seria del mantenimento di questo livello di governo. Noi riteniamo che la pianificazione territoriale provinciale sia uno strumento decisivo per contribuire al miglioramento delle condizioni di vita degli abitanti nelle città, paesi, territori della provincia. Molti di noi ricordano i lunghi e positivi dibattiti che individuarono nella Provincia l'istituzione repubblicane idonea ad affrontare efficacemente i numerosi problemi territoriali dalla "area vasta", e le ragioni per le quali, con la legge 142/1990, si pervenne a questa decisione.

Ma il PTCP, per essere uno strumento utile a questo fine, deve costituire un sistema di regole e di azioni rivolte a risolvere quei problemi di organizzazione del territorio che i singoli comuni non possono efficacemente affrontare, in particolare per quanto riguarda le grandi infrastrutture e attrezzature a servizio di più paesi, città e comuni e le nuove urbanizzazioni d'interesse sovracomunale; la tutela sui beni ambientali, paesaggistici, storici e culturali presenti nel territorio della provincia, la prevenzione dei rischi derivanti dal cattivo uso del territorio e i vincoli che ne derivano; le regole che i comuni devono adottare per assicurare a tutti gli abitanti (cittadini ed emigrati,

ricchi e poveri, quali siano le rispettive condizioni sociali, appartenenze etniche, religiose, ecc.) uguale diritto nell'accesso ai beni essenziali (casa, servizi, mobilità sul territorio); la definizione dei principi e dei procedimenti che garantiscano la riduzione del consumo di suolo all'essenziale per le esigenze degli abitanti e la piena partecipazione alle decisioni sulle trasformazioni del territorio.

Questi contenuti non possono essere espressi da semplici dichiarazioni d'intenzioni, magari appoggiate a profondi studi. Essi devono essere rappresentati in documenti che abbiano valore di prescrizione chiara e non oppugnabile nei confronti di tutti gli attori, pubblici e privati, che operano trasformazioni del territorio, a partire dai comuni e dai loro piani urbanistici.

Tutto questo nel PTCP non lo abbiamo trovato, né "a monte" né "a valle": né nel momento delle scelte sul territorio, e neppure nel momento della precettività del piano.

Critica delle scelte

Secondo il nostro giudizio il PTCP si limita a raccogliere e assemblare le grandi scelte di trasformazione del territorio che i poteri forti, legati all'accrescimento e alla valorizzazione privata della rendita immobiliare, hanno già deciso, quasi sempre in aperto contrasto con la pianificazione comunale vigente. Prova ne sia che il PTCP non fornisce nessun ragionato e perentorio limite al dimensionamento dei piani comunali, non prescrive in termini sufficientemente tassativi l'obbligo, per i comuni, di non ricorrere a nuove urbanizzazioni finché non abbiano inoppugnabilmente dimostrato non esservi altri modi di soddisfare accertati fabbisogni socialmente rilevanti.

Testimonianza particolarmente vistosa di questo atteggiamento, e della sua nocività, è la copertura che il PTCP offre (la prima copertura fornita da una istituzione della Repubblica) alle più micidiali proposte di stravolgimento del territorio provinciale che gruppi di interessi economici privati hanno recentemente proposto. Ci riferiamo, come è evidente, alle nuove polarità di rango provinciale e sovraprovinciale, e in particolare a quelle che appaiono chiaramente come un avallo ad alcune operazioni motivate esclusivamente da moventi di valorizzazione immobiliare (vulgo: speculazione urbanistica), denominate "Veneto city", "Città della moda", "Marco Polo city".

Questa nostra critica aveva un senso già in sé, perché è dissennato ogni consumo di suolo che non sia giustificato da inoppugnabili necessità sociali. Oggi, la crisi mondiale della "economia della carta", poi rapidamente prolungata nella crisi dell'economia reale, ha dimostrato l'assoluta aleatorietà della spinta immobilieristica che ha devastato gran parte del territorio italiano. Non è vero che l'immissione sul mercato di nuove consistenti aree edificabili svolga un qualche effetto positivo sull'economia: anzi, è vero il contrario. Non è vero che l'immissione sul mercato di nuove consistenti aree edificabili svolga un qualche effetto positivo sull'economia sia di calmiera per i prezzi degli immobili; anzi, è vero il contrario.

Infine, non è detto che lo "sviluppo" trovi beneficio dalla sottrazione di nuove aree alla naturalità: anzi, è vero il contrario, se per "sviluppo" non consideriamo l'aumento di quell'indicatore, notoriamente imbecille, che si chiama il PIL, ma il miglioramento delle condizioni di vita degli abitanti e l'utilizzazione saggia e lungimirante dei patrimoni comuni che i nostri padri ci hanno lasciato.

Sia la ragionevolezza, sia (a parole) il PTRC e il PTCP danno priorità alla riconversione e al riuso delle aree industriali dismesse e in via di dismissione, in primis, quindi, nello

specifico del territorio provinciale, a Porto Marghera: riconversione che, richiedendo ingenti investimenti per le bonifiche, sarebbe nettamente penalizzata, o addirittura paralizzata, dall'avvio di nuove cospicue aree destinate a funzioni analoghe, del terziario e terziario avanzato.

La maggioranza che governa la Provincia di Venezia aderisce al Partito Democratico: è lecito domandarsi se le scelte immobilistiche ed autostradali che il PTCP avalla non siano in contraddizione con il decalogo della "Rivoluzione verde", proclamata dal suo leader il 31 gennaio scorso. E se la palese mancanza di dissensi espressa dalle altre componenti della maggioranza non testimoni la loro resa, nei confronti delle scelte che, trasformando irreversibilmente il territorio, condizionano la vita dei cittadini di oggi e di domani.

Critica all'inefficacia

Un piano che voglia effettivamente indurre trasformazioni significative nell'assetto del territorio deve esprimere prescrizioni che effettivamente inducano i soggetti attuatori a compiere le scelte che il piano decide. O la Provincia ha l'autorità di decidere sulle questioni d'interesse sovra comunale, oppure non l'ha. Nel primo caso, vi deve essere la ragionevole aspettativa che comuni, altri operatori pubblici e gli operatori privati abilitati a produrre trasformazioni del territorio si adeguino effettivamente ai precetti del piano. Se la Provincia di Venezia non ritiene di avere questa autorità, allora è inutile che investa risorse ingenti per produrre un ennesimo volume per la ormai ricchissima Biblioteca della pianificazione presunta.

Basta scorrere le norme del PTCP per rendersi conto che si esprimono in grande abbondanza indirizzi e direttive che i comuni possono tranquillamente disattendere, e troppo spesso le stesse norme che vengono definite "prescrizioni" sono semplici suggerimenti o auspici, privi d'incidenza diretta sui beni che si vogliono preservare dall'urbanizzazione.

Analogamente, per quanto riguarda infrastrutture di grande incidenza sul territorio provinciale e sul suo assetto futuro, ci si limita a delegare sostanzialmente alla Regione e alle aziende concessionarie l'individuazione del tracciato e la progettazione.

La rinuncia ad un ruolo del PTCP nella definizione di un progetto strategico intermodale della mobilità appare l'ennesima subalternità al sistema dei poteri forti costituiti dalle società autostradali: la Regione, facendosi espressione di questi poteri, sta progressivamente "autostradalizzando", ovvero cedendo alle società e alle cordate all'uopo costituite, la realizzazione e la gestione di tutte le maggiori reti stradali del Veneto; Veneto Strade finisce per essere lo strumento di tale strategia, associandosi essa stessa e dando copertura pubblica a operazioni privatistiche.

Nei successivi capitoli illustreremo innanzitutto la nostra critica sull'indeterminatezza, inefficacia e subalternità del piano commentando alcune delle affermazioni testuali dei documenti, poi passeremo ad esporre e argomentare le nostre critiche di merito agli specifici argomenti trattati dal piano, proponendo anche specifici emendamenti alle norme.

Non intaccare interessi

Alcuni stralci dalla *Relazione illustrativa* testimonieranno i giudizi che abbiamo finora espresso (nostre sottolineature).

a pag. 7 si afferma che il Quadro Strategico è stato formulato “.. tenendo conto di scenari e visioni che solo in minima parte dipendono da scelte dirette ed indipendenti dalla Provincia”

a pag. 9 “.. la nascita delle nuove attività avviene per lo più sulla spinta di progetti imprenditoriali che esprimono esigenze di immediatezza e flessibilità difficilmente negoziabili”. Seppur nella difficoltà, sembra logico pensare – e sarebbe stato auspicabile venisse precisato – che l’interesse privato debba sottostare alle esigenze della comunità tutta, e che gli enti di governo del territorio su questo debbano attentamente vigilare.

a pag. 31 e 32, dopo aver illustrato con enfasi gli elementi di unicità ambientale e storica, universalmente riconosciuti, di alcuni caratteri strutturali del territorio, il Piano afferma che essi sono “.. già soggetti ad una serie di attenzioni specifiche della pianificazione, anche se non sempre capaci di garantire e di attivare politiche di tutela e messa in valore”, e anche in questo caso “Su questi caratteri strutturali il piano non vuole (sic!) agire tanto con misure prescrittive ma piuttosto con direttive per la formazione dei piani comunali e con iniziative e azioni che la Provincia si candida a promuovere: prima fra tutte la Rete Ecologica” (si legga: libro dei sogni)

É fortemente probabile che la prossima scadenza elettorale abbia influito sull’approccio scelto. Non intaccare interessi, non esprimere fermezze, non dichiarare apertamente una prospettiva di priorità, è sembrato forse “politicamente più conveniente”, trovandosi alle soglie di questo appuntamento.

Dal nostro punto di vista niente poteva essere, oltre che eticamente discutibile, strategicamente più sbagliato, anche alla luce delle ripetute “batoste” ricevute da un centro-sinistra incapace di esprimere e sostenere visioni e volontà proprie, e ormai allineato su una politica trasversalmente suddita agli interessi economici e di potere. Un piano territoriale non può essere “neutro”: esige una visione strettamente politica nella determinazione delle scelte, tanto più efficace quanto più fortemente e autorevolmente espressa.

Timidezza sulle scelte ambientali

Leggiamo ancora:

a pag. 34. Nel capitolo sul Quadro strategico “Ricordiamo che queste visioni guida, che non dipendono da scelte autonome ed esclusive della Provincia, servono da guida per il confronto nella arena della governance; orientano, senza vincolo ma senza contraddizioni, le scelte cogenti del PTCP. Le proposte strategiche del PTCP non avranno validità direttamente normativa.” Le visioni guida propongono “..convergenze e alleanze che devono essere ancora consolidate fuori scala: segnatamente con la Regione, con le Città capoluogo e le Province di Padova e Treviso, nonché con gli altri Comuni, ambito per ambito.”

a pag 36, sulla Rete Ecologica Provinciale (REP) "Il progetto della REP precede il PTCP ed è da questo assunto, compatibilmente con le indicazioni sovraordinate del PTRC e con le altre assunzioni condivise per il Piano."

a pag. 37. "La visione infrastrutturale, di scala vasta, non dipende né direttamente né esclusivamente dalla Provincia: è perciò una visione guida, proposta e promossa verso altri interlocutori".

Se la Provincia avesse voluto davvero esprimere una propria volontà, dimostrandosi consapevole dei vincoli esterni ma non dichiarandosi apertamente succube di interessi sovraordinati, avrebbe potuto esprimere sostanzialmente gli stessi contenuti in un modo radicalmente diverso; per esempio, avrebbe potuto e potrebbe scrivere:

"Nonostante la visione infrastrutturale di scala vasta non dipenda né direttamente né esclusivamente dalla Provincia, la stessa, in virtù dell'ambito territoriale di competenza, intende essere interlocutore privilegiato e autorevole della Regione per le scelte strategiche in questo campo, portavoce ed interlocutore più diretto delle Amministrazioni comunali, anche in ragione delle priorità e degli obiettivi individuati attraverso il percorso di partecipazione."

Ma, evidentemente, non è questa la volontà politica che ispira il Piano che ammette la sostanziale rinuncia ad assumere un ruolo decisivo nelle scelte di pianificazione e lasciando amplissimo margine di stravolgimento degli indirizzi e delle direttive suggerite dal PTCP.

a pag. 40. "In gran parte si tratta di assumere scelte consapevolmente parziali"..
"..inquadrandole con coerenza nelle prospettive più ampie disegnate dal Quadro Strategico complessivo. Ovviamente tali scelte sono state e saranno ancora valutate tenendo conto anche dell'ipotesi che queste prospettive più ampie non si realizzino e anzi vengano contraddette da orientamenti strategici diversi, oggi non prevedibili.".. "Le regole del Piano esprimono nei confronti dei Comuni e dei loro Piani essenzialmente delle indicazioni aperte e sufficientemente flessibili da consentire loro di esercitare la propria autonomia, traducendole in disposizioni operative."

Le grandi operazioni di trasformazione

Questo approccio viene ulteriormente ribadito in riferimento alle grandi operazioni trasformative di scala regionale, che potrebbero avere un impatto determinante sulla fragilità ambientale del territorio provinciale, più volte richiamata nelle premesse e nei singoli capitoli del Piano:

- a pag. 47. "La constatazione è che tali operazioni, frutto generalmente di accordi sovra-provinciali, sfuggono in larga misura alla diretta previsione del Piano in ordine ai caratteri quantitativi e qualitativi e alla loro stessa fattibilità e localizzazione"

Ci si chiede perché, se si ritiene che le normative su molti settori di pianificazione siano così limitanti per la Provincia, il Piano non abbia fatto leva almeno sulle poche ma determinanti competenze alle quali può fare riferimento, come, ad esempio, la possibilità di istituire aree protette regionali di interesse locale. Eppure tale possibilità non è presa in considerazione, nemmeno per aree di enorme importanza e fragilità, come la Laguna di Venezia, la Laguna di Caorle e Bibione e la Centuriazione Romana del Miranese.

L'esito di questa sostanziale e conclamata rinuncia alla pianificazione, della resa di fronte alle decisioni dei poteri forti, della delega ad essi e alla Regione, dell'acritica accettazione delle istanze dei Comuni (o più probabilmente e spesso dei sindaci, anche di centrodestra, talvolta senza alcun confronto con la società civile) che, nelle

intenzioni doveva evitare conflitti, tanto più in un periodo pre-elettorale, finisce per sortire l'effetto opposto: presta al fianco a chi rifiuta sic et simpliciter qualsiasi "vincolo" e a chi strumentalmente se ne fa paladino (il centro-destra) e, nel contempo, delude coloro (cittadini, comitati, associazioni, alcune amministrazioni locali) che - viceversa - rifiutano la logica della "deregulation" e del "ma anche", giustamente preoccupati per le sorti del proprio territorio, per la vivibilità, per la salute e l'ambiente.

AMBIENTE

"Priorità assolute" dichiarate...

Il Piano individua "l'adeguamento al cambio climatico globale come priorità assoluta e generale (allargando e rendendo pienamente trasversale l'ottica della valutazione ambientale strategica come processo di piano)" (pag. 6 della *Relazione illustrativa*). Inoltre la "questione ambientale" viene riconosciuta come principale asse sul quale si regge il Piano. Il capitolo 4.3 della Relazione illustrativa in questo senso è particolarmente chiaro e sembrerebbe dare assicurazioni sufficienti per una concreta e duratura salvaguardia del territorio.

Nelle *Relazione illustrativa* (p. 35) si afferma: "Il Piano rovescia le priorità tra interventi relativi al cambio climatico e visioni di sviluppo. Infatti, mentre in questo capitolo vengono proposte visioni guida che non hanno immediato valore normativo nelle disposizioni di Piano, gli orientamenti relativi agli adattamenti ambientali vengono tradotti in un corpo cospicuo e preciso delle NTA, con valore direttivo e prescrittivo nei confronti dei Comuni, attuatori del PTCP. Con questa scelta il PTCP attribuisce agli interventi sulle variabili ambientali, climatiche e di tutela del territorio e dell'ambiente, ruolo non solo precauzionale e cautelativo, ma prioritario e preventivo rispetto alle indicazioni di sviluppo del costruito e delle economie".

...contraddette e tradotte in regole inefficaci

Questa affermazione, che sembra il manifesto di un gruppo ambientalista d'assalto, merita alcune precisazioni. Sebbene gli articoli delle NTA sui temi ambientali costituiscano una parte cospicua del Piano, essi non sono affatto tradotti in efficaci regole.

Ad esempio, l'articolo 14 delle NTA dedicato al cambio climatico non prevede indirizzi, direttive o prescrizioni, ma sottolinea che, nelle valutazioni di opportunità e di alternative degli interventi, debba essere sempre preso in considerazione il principio di precauzione, di per sé insufficiente a sostenere politiche di tutela.

Se fosse davvero un elemento "di priorità assoluta", il principio di precauzione dovrebbe di per sé dissuadere dalla realizzazione di interventi di particolare impatto, quali il Polo Porta ovest/Veneto City e il Polo di Marcon-Dese-Tessera/Tessera City, la cui attuazione invaliderebbe qualunque direttiva di tutela ambientale.

Ancora. Il Piano recepisce e assume il progetto di Rete Ecologica, pur sempre senza specifiche prescrizioni. Ma i Poli previsti in aree attualmente non edificate e ammessi dal Piano costituirebbero barriere infrastrutturali di tale entità da compromettere in modo grave l'efficacia della REP, in un contesto territoriale dove l'impronta ecologica è già enormemente superiore ai livelli accettabili.

Il Piano individua aree di particolare valore ambientale e/o culturale, per le quali vengono – blandamente – indicate direttive di tutela. La protezione di queste zone, e la conseguente limitazione di interventi, viene intesa in riferimento allo specifico perimetro delle stesse o al massimo nel raggio allargato di poche centinaia di metri (prevedendo anche delle "deroghe"), e non vengono invece presi in considerazione gli interventi che, seppure non strettamente prossimi all'area, ne possono irrimediabilmente compromettere l'assetto, la funzionalità, l'attrattiva. Questo approccio rivela una pericolosa inadeguatezza delle competenze relative alla valutazione dei processi ecologici e delle metodologie e soluzioni da adottare in termini di conservazione ambientale. Preoccupante, in questo senso, anche una affermazione "buttata là" fra le righe della *Relazione introduttiva* che sottolinea (pag. 33) "l'intendimento attivo del piano, che vuole superare la logica vincolistica del non-agire", come se le prescrizioni di un vincolo di tutela, opportunamente motivate da valutazioni tecniche e scientifiche, fossero sinonimo del "non agire"; interpretazione di basso livello, tanto quanto quella che relega frettolosamente e inopportuno le espressioni critiche di associazioni e di comitati per la difesa del territorio al "partito dei no" o alla sindrome Nimby.

Sempre a proposito delle contraddizioni del piano tra obiettivi di tutela e altre opzioni del piano (in particolare i Poli economico-produttivi) due esempi sono particolarmente significativi.

La Centuriazione romana viene più volte citata come elemento strutturale di valore. L'art. 44 delle NTA, dedicato a questo argomento, individua fra gli obiettivi la necessità di "limitare le modificazioni delle infrastrutture stradali a quelle necessarie per finalità funzionali e di sicurezza;" e di "eliminare i fattori di degrado ambientale". Le prescrizioni ammettono solo interventi "limitati a quelli di manutenzione.., di restauro e di risanamento conservativo". Come si può pensare che la realizzazione del Polo Porta Ovest (si legga: Veneto City), con i suoi 70.500 veicoli previsti al giorno, possa non stravolgere la fragile e già ampiamente compromessa viabilità del Graticolato Miranese ed in generale della Riviera?

L'art. 25 delle NTA (Fasce di tutela dei corsi d'acqua e bacini idrici e "segni ordinatori") inserisce una direttiva tesa a tutelare i caratteri ambientali del sistema lagunare, promuovendo anche "la valorizzazione del ring perilagunare costituito dalle aree di gronda". Si pensa forse che il Polo di Marcon-Dese-Tessera, con i suoi faraonici insediamenti, possa essere elemento coerente alla – tardiva – tutela della gronda lagunare e degna porta di ingresso alla Laguna? E come vi si colloca la Ferrovia ad alta velocità/capacità?

Proposte di modifica

Le proposte di emendamento che seguono, riferite alle norme tecniche di attuazione e, in taluni casi, alle tavole del PTCP, hanno sostanzialmente l'intento di rendere un po' più efficaci le intenzioni espresse in materia di ambiente e a colmare alcune lacune. In corsivo le brevi note esplicative.

Art. 8, comma 2. : Sostituire con il seguente:

" Fatti salvi eventuali diversi termini previsti da specifiche disposizioni legislative o da organismi sovraordinati, l'adeguamento degli strumenti urbanistici locali (Piani Regolatori, PAT/PATI) alle direttive del presente PTCP deve avvenire in occasione della prima Variante ad essi e comunque entro 12 mesi dall'approvazione del PTCP medesimo."

Art. 8, comma 3. punto c, sostituire con il seguente:

" Recepire le aree vincolate, precisandone la delimitazione di dettaglio, con eventuali scostamenti rispetto alle tavole del PTCP che dovranno essere giustificati mediante opportuna documentazione tecnica che ne dimostri la necessità e proponga soluzioni equivalenti."

Art. 9, comma 4. : Aggiungere, alla fine :

"Ai fini di una applicazione dei suddetti strumenti di perequazione e compensazione urbanistica e di credito edilizio coerente con i criteri d'impostazione del presente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e di evitare situazioni di eccessivo squilibrio applicativo tali da generare artificiosi meccanismi di "concorrenza sleale" e di spostamento degli investimenti speculativi sul territorio e, viceversa, di perseguire gli obiettivi di miglioramento della dotazione di aree e servizi pubblici, pur nel rispetto dell'autonomia dei Comuni il PTCP stabilisce le "Linee guida per l'applicazione ai Piani Regolatori (PAT/PATI e PI) dei criteri di perequazione urbanistica e ambientale" inserite in Appendice "

Art. 10, comma 2, 12° a-linea, aggiungere:

"– tracce archeologiche, anche ricavate da documenti e foto-interpretazioni aeree, di insediamenti, infrastrutture, centuriazioni, da preservare in quanto segni sul territorio anche prescindere da eventuali rinvenimenti materiali"

La ratio della norma proposta sta nel valore culturale che nella più moderna archeologia viene attribuito a tali siti, non tanto quali possibili giacimenti materiali quanto come segni sul territorio (identificati con la foto-interpretazione aerea e satellitare e ricerche sul campo) degli antichi insediamenti, dei tracciati delle vie consolari e della centuriazione romana, da conservare in quanto tali.

Art. 10, comma 3.

"In sede di PAT/PATI, i suddetti elementi e altri eventualmente già individuati dai PRG previgenti o da diversi strumenti conoscitivi e programmatori, devono essere tutelati e valorizzati nel ruolo territoriale, paesistico e storico-culturale, nelle relazioni reciproche e nella loro complessiva identità"

Art. 14. Contenimento e contrasto degli effetti del mutamento climatico. Comma 1.

"1. Il PTCP, anche in attuazione di politiche generali a scala regionale, interregionale ed europea, da applicare alle specifiche caratteristiche del territorio provinciale, persegue l'obiettivo di adattare il territorio provinciale ai cambiamenti climatici e di

contrastarne gli effetti negativi, nonché di ridurre i livelli di inquinamento atmosferico, dei terreni e delle acque, incidenti sulla salute, sull'equilibrio ambientale ed insediativo, applicando il principio di precauzione, compensazione e riduzione degli impatti, mediante misure ed azioni di cui al presente titolo".

"Prescrizioni: Tutti gli interventi di carattere insediativo e infrastrutturale devono adottare le soluzioni tecnologiche più avanzate in abbattimento delle emissioni inquinanti e climalteranti. Gli stessi interventi devono essere progettati e realizzati in modo da garantire nel corso delle fasi di realizzazione e successiva gestione un impatto nullo per quanto riguarda il bilancio delle emissioni climalteranti, facendo ricorso anche a opportune opere di compensazione".

Art. 15, comma 3, aggiungere la seguente frase:

"La Provincia collabora con la Regione per l'individuazione degli interventi strutturali prioritari per la rimozione o il controllo del rischio idraulico e l'acquisizione delle aree destinabili alla laminazione delle piene".

Art. 15, punto 13., aggiungere al termine il seguente alinea:

" - nell'individuare i nuovi insediamenti, i PAT/PATI e i conseguenti PI dovranno obbligatoriamente, anche mediante la VAS e/o apposita relazione idrogeologica, da sottoporsi ai competenti Consorzi o Enti di bonifica, dimostrare la fattibilità tecnica e la sostenibilità economico-gestionale delle opere idrauliche conseguenti, privilegiando – a parità di altre considerazioni - le aree di minor rischio idraulico ; mentre i PUA dovranno dimostrare di adottare le soluzioni tecniche più idonee in relazione alla minimizzazione del rischio idraulico (mantenimento ovunque possibile del sistema della rete scolante, dei fossati, adozione di sistemi di raccolta e smaltimento della acque meteoriche che consentano la massima dispersione ed assorbimento al suolo (bacini di raccolta delle acque di prima pioggia; sistemi fognari tipo "trincea drenante", sia a lato delle strade che nei grandi parcheggi, ecc.)) "

Art. 18 Aggiungere alle "prescrizioni" il seguente comma:

"18. Nel Bacino Scolante in laguna, fino all'approvazione da parte della Regione del PAI, nelle aree a elevato rischio di allagamento (come evidenziate dalle cartografie della Provincia, dalle documentazioni storiche e dei Consorzi di Bonifica) è sospesa l'urbanizzazione sino alla eliminazione o riduzione del rischio idraulico."

Art. 17, punto 12, di seguito aggiungere :

" I comuni interessati dovranno in ogni caso garantire la massima e trasparente informazione alla popolazione sugli eventuali rischi ed inconvenienti derivanti da tali impianti, sia sotto il profilo ambientale che igienico-sanitario e adottare piani d'intervento attivo da recepire nei piani comunali o intercomunali di protezione civile".

Dopo l'art. 18 introdurre un nuovo articolo:

In generale il PTCP non fa mai cenno ai problemi di inquinamento atmosferico, dovuti a i diversi fattori (industrie, centrali di produzione elettrica, riscaldamento domestico, traffico), che incidono sulla salute umana e sulle produzioni agricole, mentre pone

sempre l'accento sui cambiamenti climatici (che, come noto, sono dovuti alla produzione di gas climalteranti, quali in particolare la CO2, che non hanno effetti immediatamente nocivi sulla salute.

" Art.18/bis: Difesa della qualità dell'aria.

"Direttive.

"In generale, nel caso di impianti industriali che producano rilevanti emissioni in atmosfera, ed in particolare nel caso di importanti infrastrutture stradali, ferroviarie, energetiche e analoghe, si prescrive che la Valutazione Ambientale Strategica (nell'ambito dei PAT/PATI) e la Valutazione d'Impatto Ambientale (a corredo dei progetti) verificano la compatibilità ambientale mediante un approfondito studio degli effetti sulla qualità dell'aria del volume e del tipo di traffico e in generale delle emissioni previste, verificata anche da ARPAV ed ULS, in rapporto ai centri abitati limitrofi, alle direzioni dei venti ed alle eventuali previsioni di espansione urbana.

"In particolare, qualora il tracciato definitivo di una nuova infrastruttura, quale ad es. la Nuova Romea, dovesse risultare limitrofo a centri abitati (come nel caso del Comune di Cavarzere e, parzialmente, di Cona) si prescrive che il progetto preveda misure obbligatorie di mitigazione e compensazione ambientale (valorizzazione paesaggistica), quali una fascia a protezione degli insediamenti opportunamente boscata e piantumata (analoga a quella del Passante di Mestre) di adeguata ampiezza ai lati della stessa". (Indicazione da riportare anche graficamente nelle tavole del PTCP)

"Prescrizioni. Fino all'adeguamento al PTCP, ai sensi dell'art 8 delle presenti NTA, qualora sia prevista la realizzazione di nuove arterie stradali ad alto scorrimento o a carattere autostradale, si prescrive che il progetto preveda lungo il tracciato, ed in particolare là dove questo risulti limitrofo a centri abitati, misure di mitigazione-compensazione ambientale, e di valorizzazione ambientale, includendo obbligatoriamente tra queste una fascia tampone boscata di adeguata ampiezza su entrambi i lati dell'opera".

Art.20. Parchi e riserve regionali... . Aggiungere il seguente punto 3:

" 3. La Provincia promuove iniziative e intese per la costituzione del Parco Regionale della Laguna di Venezia".

Art. 22, comma 4; di seguito aggiungere :

"Le aree destinate ad insediamenti civili, produttivi e commerciali-direzionali, impianti di produzione energetica, elettrica, di trattamento dei rifiuti, strade ad alto scorrimento o autostrade e altre analoghe opere di significativa incidenza ambientale, ricadenti entro la fascia di 500 metri (area di transizione), previste dai PRG previgenti ma non ancora attuate né impegnate da PUA già approvati e convenzionati alla data di adozione del PTCP, decadono automaticamente e potranno essere interessate da processi di rilocalizzazione nei PAT/PATI e loro Varianti anche mediante credito edilizio".

Art. 22 comma 5, riscrivere:

"Fino all'adeguamento del PTCP, ai sensi dell'Art. 8 delle presenti NTA, fatte salve vigenti disposizioni di maggior tutela, nei siti di cui al presente articolo, ed entro una

fascia di 500 metri dal perimetro degli stessi (area di transizione), non potranno essere adottate varianti ai vigenti strumenti urbanistici, né essere realizzate altre opere o infrastrutture, fatta eccezione per quelle necessarie a garantire la sicurezza del territorio o la protezione dell'ambiente"

Art. 23, comma 5, primo a-linea, modificare:

"- massima reversibilità delle opere rispetto alle tecnologie disponibili "

Art. 23. Aree di tutela paesaggistica di interesse regionale soggette a competenza degli enti Locali.

Le previsioni del PTCP relative al sistema della Laguna di Caorle e Bibione – Foce del Tagliamento non sono efficaci rispetto agli obiettivi di tutela ambientale e paesaggistica, e non si prospetta uno scenario di salvaguardia attiva del patrimonio naturalistico e culturale. Si chiede per questo ambito l'istituzione di un parco naturale.

Al punto 1. Obiettivi aggiungere, di seguito:

"1. [...] Per l'area di cui all'art. 33 delle NTA del PTRC denominata "Laguna di Caorle, Valle Altanea, Valli e Pineta di Bibione", la Provincia promuove iniziative e intese per l'istituzione del Parco Regionale della Laguna di Caorle e Bibione – Foce del Tagliamento."

Art.24, comma 5, primo a-linea, aggiungere di seguito

"[...] prevedendone la ricollocazione anche mediante credito edilizio; "

Art 23., comma 7, sostituire:

"Fino all'adeguamento del PTCP, ai sensi dell'Art. 8 delle presenti NTA, fatte salve vigenti disposizioni di maggior tutela, nei siti di cui al presente articolo, ed entro una fascia di 500 metri dal perimetro degli stessi (area di transizione) non potranno essere adottate varianti ai vigenti strumenti urbanistici, né essere realizzate altre opere o infrastrutture, fatta eccezione per quelle necessarie a garantire la sicurezza del territorio o la protezione dell'ambiente"

Art 24. comma 5, riscrivere primo a-linea

"individuano le attività presenti entro una fascia di 200 metri e ne valutano la compatibilità con gli obiettivi di tutela, prevedendone la ricollocazione anche mediante credito edilizio"

Art. 24 comma 8, sostituire

"Fino all'adeguamento di cui sopra gli interventi ammessi su dette componenti naturali e in una fascia di rispetto di 200 metri dagli stessi sono limitati a quelli di manutenzione ordinaria e straordinaria e a quelli eventualmente necessari per garantire la sicurezza del territorio o la protezione dell'ambiente".

Inoltre aggiungere, dopo il primo a-linea:

" - le aree destinate ad insediamenti civili e industriali, impianti di produzione energetica, elettrica, di trattamento dei rifiuti e altre analoghe di significativa incidenza ambientale, ricadenti entro la fascia di 200 metri, previste dai PRG previgenti ma non ancora attuate né impegnate da PUA già approvati e convenzionati alla data di adozione del PTCP, decadono automaticamente e potranno essere interessate da processi di rilocalizzazione nei PAT/PATI e loro Varianti anche mediante credito edilizio".

Art.25, comma 2: aggiungere, dopo Tagliamento

"...Tagliamento, Sile "

Art. 25, aggiungere, dopo comma 12:

" 13. I PAT/PATI individuano, mediante la VAS e gli studi agronomici, i requisiti delle attività rurali e della loro gestione compatibili con le caratteristiche ambientali e gli obiettivi di valorizzazione naturalistica, anche in rapporto al Piano di Sviluppo Rurale regionale, incentivando le tecniche che riducano consumo e smaltimento di acqua, che prevedano l'utilizzo di concimi naturali (compost), la diversificazione produttiva, il rimboschimento, ecc. "

Art. 28 comma 14, aggiungere alla fine la seguente frase:

"I PAT/PATI possono apportare, di concerto con la Provincia, limitate modifiche ed adattamenti allo schema della Rete ecologica di area vasta e provinciale, solo per comprovati motivi di forza maggiore e purchè la soluzione proposta sia altrettanto rispondente al disegno generale. "

Art. 28, comma 19, modificare :

" I PAT/PATI recepiscono di norma, salvo giustificate modifiche derivanti da una più dettagliata analisi dei luoghi che dovranno essere verificate dalla Provincia, lo schema di Reti ecologiche [...] LR 11/04, inserendo prescrizioni di tutela per salvaguardare le caratteristiche paesagistiche ambientali dei luoghi ".

Art.28, comma 20.

Non è chiaro il significato, potrebbe interpretarsi che i nuovi insediamenti siano collocabili negli ambiti della rete ecologica, adattandoli mediante compensazioni

"Le eventuali previsioni di nuovi insediamenti, limitrofi o parzialmente sovrapposti allo schema delle Rete ecologiche (qualora ciò sia giustificato ai sensi del precedente comma 19), vanno coordinate con la realizzazione di connessioni di rete alternative e il potenziamento di elementi funzionali alla rete stessa, prevedendo adeguate forme di compensazione ambientale "

Art.28 comma 21. primo a-linea, sostituire con :

“ – deframmentazione dei nuovi insediamenti (intendendosi con ciò anche quelli previsti dai Piani Regolatori ma non ancora attuati) attraverso opere di mitigazione e compensazione ambientale”

Art. 28, comma 22 modificare :

“22. Nelle aree Nucleo, nel rispetto delle disposizioni contenute negli articoli 20 e 22 delle presenti NTA:

- a) Non sono consentiti interventi di nuova edificazione;
- b) I tracciati di nuove infrastrutture viabilistiche e ferroviarie dovranno evitare l'interferenza con le aree nucleo. Qualora sia dimostrata l'oggettiva impossibilità di diversa localizzazione, devono essere previste connessioni di rete alternative e idonee misure di mitigazione e compensazione ambientale, che garantiscano il conseguimento di risultati analoghi a quelli previsti;
- c) I PAT/PATI individuano le trasformazioni non consentite [...] ammesse. “

Art. 28, comma 25 (Direttive per la Rete ecologica di livello provinciale).

“25. I PAT/PATI verificano e dettagliano le indicazioni di collegamento dei corridoi ecologici provinciali, eventualmente proponendo alla Provincia, sulla base di adeguati riscontri analitici oggettivi, un diverso tracciato purchè nel rispetto della necessaria connessione tra gli elementi funzionali della rete ecologica.”

Art. 28, comma 26. Modificare:

“26. I PAT/PATI verificano e dettagliano, sulla base di adeguati riscontri analitici oggettivi, le componenti integrative dei corridoi ecologici; “

Art. 28 comma 28 (Prescrizioni) Modificare:

“28. Fino all'adeguamento al PTCP, le previsioni dei piani comunali vigenti potranno essere attuate a condizione che si dimostri, attraverso valutazione d'impatto ambientale e/o valutazione d'incidenza ambientale, che non vengano compromessi i caratteri naturalistici delle aree nucleo o delle le aree di connessione naturalistica.”

Art. 37, comma 6., Modificare, 4° a-linea:

“– ridurre i fattori inquinanti, favorendo l'utilizzo di concimi naturali (compost, ecc.) e mitigare e compensare quelli residui”

Art. 39. Aree urbano rurali.

La tavola 4 individua tali aree, limitrofe alle aree urbane, esistenti e previste dai PRG; gli Obiettivi sembrano, e forse lo sono, nelle intenzioni condivisibili. Alcuni sindaci, già al momento della pubblicazione del “progetto di Piano” del giugno 2008, avevano alzato grida di protesta contro tale norma che – a loro dire – impedirebbe l'espansione

urbana: poi tali proteste sono scemate, forse perché hanno verificato che le Direttive lasciano, al solito, ampi margini di manovra.

Inoltre, si consideri che sovente la "strategia" è di redigere PAT/PATI (soggetti quanto meno al filtro/approvazione di Regione e Provincia) estremamente vaghi e indeterminati, in modo da lasciare mani libere al PI (Piano del sindaco) che non ha alcun controllo esterno ai Comuni (ciò produrrà ben presto la più assoluta deregulation e la vanificazione delle stesse Direttive e degli Obiettivi del PTCP).

Onde evitare che gli "Obiettivi" enunciati, condivisibili, siano vanificati portando ad un'interpretazione troppo "elastica" degli interventi possibili, di fatto "riempiendo" queste aree di nuove grandi lottizzazioni residenziali, proponiamo la seguente formulazione che ci sembra più rispondente agli obiettivi proposti e di univoca interpretazione :

"Direttive

"7. I PAT/PATI, in riferimento alle aree periurbane rurali, per perseguire gli obiettivi sopra indicati, definiscono apposite disposizioni per favorire processi di riqualificazione tramite interventi che producano:

"- la ricontestualizzazione e la riorganizzazione del tessuto edilizio periferico, da integrare, completare e fornire di adeguate dotazioni di servizi e di accessibilità ai centri e ai poli, con riferimento alle esigenze di sviluppo e riqualificazione locale, in ogni caso da riqualificare per gli spazi pubblici, integrando ed adeguando in primo luogo le dotazioni di aree a parco urbano e territoriale, anche connesse alle Reti ed ai corridoi ecologici,

"- l'eventuale sviluppo insediativo è esclusivamente limitato al completamento e alla ricucitura dell'esistente, contestualmente al riordino della viabilità di servizio, ed è subordinato alla compensazione della carenza di aree a standards nelle aree urbane consolidate, all'acquisizione e realizzazione di aree a parco urbano e rurale, all'adeguamento dei servizi per la residenzialità – utilizzando i meccanismi della "perequazione urbanistica", della "perequazione ambientale" e del credito edilizio, secondo le "Linee guida" inserite in Appendice alle presenti NTA – individuando specifici strumenti di attuazione a garanzia della qualità paesaggistico-ambientale, urbana ed architettonica complessiva (progetti unitari).

Art. 42, comma 8, modificare:

" 8. Le perimetrazioni relative ai centri storici di cui al precedente comma o ad altri centri storici, già definite nei vigenti strumenti urbanistici comunali e non inserite [...]."

Art. 42. Direttive:

Non è univocamente interpretabile il comma 12, laddove si propone di limitare la trasformazione a fini turistici degli "edifici monumentali o di altri edifici di interesse storico o culturale", nei centri storici di "notevole importanza" (Venezia, in particolare): per edifici di interesse storico o culturale si intendono solo quelli soggetti a vincolo ai sensi del nuovo Codice dei Beni Culturali (ex L. 1089/1939)? In ogni caso, tale direttiva per i PAT/PATI non affronta il problema generale della regolamentazione della trasformazione degli edifici residenziali in alberghi o residenze alberghiere a

Venezia. Probabilmente, tuttavia, è tema che va affrontato in sede di PAT comunale, secondo le direttive del PTCP, di cui al comma 11.

Art 44 comma 1 quarto a-linea, sostituire:

"- contenere i processi insediativi a carattere residenziale e orientare quelli ammessi secondo specifiche direttrici"

Art 44 comma 1, aggiungere:

" Limitare i processi insediativi a carattere produttivo e commerciale alle aree parzialmente già interessate da questo genere di attività che risultino non completamente utilizzate o parzialmente dimesse".

Art. 45, Direttive, aggiungere dopo il comma 5, il comma 6:

"6. Fino all'adeguamento al PTCP, ai sensi dell'art.8 delle presenti NTA, gli interventi ammessi sugli elementi di cui al presente articolo sono limitati a quelli di manutenzione ordinaria e straordinaria, di restauro e di risanamento conservativo".

Art.46. Indirizzi.

Come si è detto, il PTCP non fa mai cenno ai problemi di inquinamento atmosferico, che incidono sulla salute umana e sulle produzioni agricole, mentre pone sempre l'accento sui cambiamenti climatici che, come noto, sono dovuti alla produzione di gas che non hanno effetti immediatamente nocivi sulla salute.

Modificare comma 2: tra il primo ed il secondo a-linea aggiungere:

" - tutela della qualità dell'aria e delle acque"

Art.46. Direttive.al comma 3, introdurre un primo a-linea:

" - la tutela della qualità dell'aria, con particolare riferimento alla previsione di nuove infrastrutture stradali, di insediamenti industriali e di impianti energetici in rapporto ai centri urbani e ai nuovi insediamenti (distanza, direzione dei venti, barriere naturali esistenti e di progetto, opere di mitigazione e compensazione ambientale)".

Art. 46 Aggiungere comma 10 (prescrizioni):

"Fino all'adeguamento al PTCP, ai sensi dell'art. 8 delle presenti NTA, la realizzazione degli interventi di nuova edificazione e di trasformazione urbanistica ammessi sono limitati alle aree contigue e interne al tessuto insediativo esistente, e comunque in misura non superiore al 5% della superficie complessivamente già edificata"

Laguna di Venezia.

Non è ammissibile il sostanziale silenzio del PTCP sul tema della Laguna di Venezia, che di quel piano dovrebbe costituire il cuore. Gioverà ricordare che la questione della Laguna di Venezia (l'unica laguna rimasta tale dopo un millennio) era stata considerata dal legislatore nazionale, ancora nel 1973, come un territorio che richiedeva, per la sua tutela, una *pianificazione d'area vasta*. Si tentò con il piano comprensoriale, che non fu reso efficace dalla decisione della Regione Veneto di non ricostituire gli organi decisionali. Successivamente (1990) la legislazione nazionale, anche in considerazione del fallimento dell'esperienza dei comprensori nelle aree in cui si erano sperimentati, assegnò alle province la competenza della *pianificazione d'area vasta*. E' del tutto assurdo e ingiustificabile il fatto che la Provincia rifiuti di dire alcunché sulla Laguna di Venezia, a parte il mero rinvio alla pianificazione regionale.

Oggi più che mai occorre chiarezza nel definire le criticità e le cause dei gravissimi dissesti e degradi ambientali, in particolare della laguna (del resto ben identificati nel recente libro della Provincia: *La laguna di Venezia, 2007*). Per l'adeguamento al PALAV (Sistema ambientale lagunare, litoraneo e della terraferma), atteso dal 1996, occorre in particolare definire le misure indicate nelle direttive ("innalzamento delle quote dei canali di navigazione, controllo e mitigazione del moto ondoso, regolamentazione del traffico, vedi art. 5 delle Norme Tecniche di Attuazione).

Occorre individuare le finalità e le strategie generali per un equilibrio sostenibile e la riqualificazione ambientale definendo le funzioni compatibili e le prospettive a lungo termine. Le specifiche proposte e le azioni devono essere decise dopo aver comparato in modo scientifico e trasparente le "ragionevoli alternative" possibili sulle quali avviare le consultazioni pubbliche.

Conflitti: la Provincia ha paura di esercitare i suoi poteri?

Questo è particolarmente importante in una situazione lagunare nella quale

- l'Autorità Portuale tende a realizzare le profondità dei canali previste dal Piano per la Terza Zona portuale-industriale del 1965 abrogato dalla legge speciale del 1973 (a tutt'oggi il Piano del Porto non è stato ancora adeguato al PALAV),
- non è ancora stato portato fuori dalla Laguna il transito delle petroliere attrezzando una semplice boa in mare come già fatto in tutto il mondo (anche a Civitavecchia),
- il ridimensionamento del Canale dei Petroli previsto dal Piano Morfologico del Magistrato del 1993 non è stato attuato,
- vanno esplicitate, verificate e comparate le alternative per l'estromissione delle grandi navi crocieristiche dal bacino di S. Marco: attracchi a Marghera e/o realizzazione di un avamposto galleggiante nel mare antistante le bocche di porto),
- occorre individuare e normare gli specifici spazi acquei per le imbarcazioni (tipologie diverse per le diverse localizzazioni e i diversi natanti; relativi

standards di servizi connessi) e fissare la dimensione complessiva relativa ai posti barca e alle darsene sostenibili in città e nelle gronde lagunari di competenza comunale, stabilendo le condizioni limite complessive compatibili con la tutela ambientale della laguna.

- occorre definire chiari criteri ambientali e territoriali per la gestione delle morfologie (barene e velme) e delle aree delle concessioni lagunari oggetto di interventi e decisioni molto discutibili (costruzioni di barene artificiali ambientalmente insostenibili, coltivazioni di mitili estirpando aree di fanerogame, ecc.).

Nessuno dei pur numerosi interventi effettuati nell'ambito della legislazione speciale per la salvaguardia della laguna di Venezia, ha realmente affrontato gli obiettivi principali e prioritari della legge: l'inversione del processo di degrado e la rimozione delle cause che lo provocano.

Gli stessi programmi del Magistrato alle Acque di Venezia e del Consorzio Venezia Nuova del 1993-94, elaborati per poter ottenere i finanziamenti della Legge speciale (piani-programma che prevedevano innanzitutto la riduzione della profondità e della portata del Canale dei petroli e del canale Valleselle), sono rimasti inattuati. La Laguna sta vivendo un pericoloso processo di erosione sempre più accentuato, processo che la destina a divenire un braccio di mare, con la completa eliminazione della morfologia e dell'ecosistema lagunare.

Ciò che chiediamo

Tutti gli obiettivi e gli interventi per il riequilibrio idrogeologico e la riqualificazione ambientale previsti dalle leggi speciali e nel PALAV (in particolare art. 5 Laguna) vanno riportati e ulteriormente articolati nelle prescrizioni del PTCP. Il PTCP deve prescrivere inoltre l'obbligo della verifica della compatibilità e della sostenibilità ambientale (con l'obiettivo del riequilibrio idrogeologico della laguna) per tutti gli interventi antropici previsti e prevedibili all'interno della conterminazione lagunare, del bacino scolante e dell'alto Adriatico contenuti nei programmi di opere e negli strumenti urbanistici e della mobilità (PRG, PAT, Piano del Porto, PUT, PUM,, ecc.), verifica da fare con procedure di VIA e con parere vincolante di appositi organi tecnici (CNR, Dipartimenti di scienze ambientali e di Idraulica delle Università, Commissione per la Salvaguardia, ecc.).

In particolare vanno introdotte nel PTCP specifiche prescrizioni, interventi e attività volti a bloccare e/o ridurre il fenomeno erosivo del bacino lagunare quali:

- quote di massima profondità e morfologia dei canali navigabili, innanzitutto portuali
- divieto assoluto di manomissione degli strati di caranto
- parametri e rapporti relativi a dislocamento, stazza, velocità, potenza dei motori per evitare la sospensione dei sedimenti e il moto ondoso creati dal transito di natanti in laguna nei diversi flussi di marea.
- riduzione (fisse e/o removibili) delle sezioni alle bocche di porto nei tratti di bocca antistanti le paratoie, anche prevedendo varianti in corso d'opera del sistema Mo.S.E., per la riduzione della portate di marea e della dispersione di sedimenti nella fase di deflusso.

- modalità di formazione e apporto di nuovi sedimenti in laguna prevedendo un aumento dell'afflusso di acque dolci e sedimenti dal Taglio di Brenta e di Sile, e dal Naviglio Brenta.
- revisione delle aree di concessione e del sistema di pesca delle vongole le cui modalità di esercizio comportano sospensione di sedimenti.

LA GRANDE STRUTTURA DEL PIANO

Le scelte che il PTCP, assumendole dalle decisioni dei poteri forti e rinunciando pertanto al suo ruolo istituzionale, costituiscono la grande struttura del piano sono essenzialmente costituite da alcune opzioni (non le chiameremmo "scelte") relative alla grandi infrastrutture di trasporto e all'individuazione ed enfaticizzazione di alcuni elementi territoriali definiti "Poli economico-produttivi". Prima di esaminarli singolarmente formuliamo alcune osservazioni di carattere generale su questa parte del piano: la sua vera e propria "polpa".

Dopo essersi proposto l'obiettivo della riqualificazione territoriale, non solo non corrisponde alle attese ma accoglie le richieste di due devastanti e inutili (salvo che per gli speculatori) interventi di "Veneto City" e "Tessera City".

Questa scelta è inquadrata nell'assunzione come strategica della concentrazione dei Poli economico-produttivi. Se fosse davvero tale il PTCP avrebbe dovuto almeno individuarne le interne correlazioni esistenti, definire le strategie e le normative capaci di indurne l'integrazione. Nulla di tutto ciò emerge dalla lettura dei documenti del piano, sicchè l'unica ragione che rimane è quella della mera copertura istituzionale di scelte derivanti da altre logiche, estranee alla corretta pianificazione del territorio.

L'alibi della "città diffusa"

Uno dei argomenti principali con cui il PTCP motiva la concentrazione delle attività in Poli, è quello di "mettere ordine in un territorio sviluppatosi con caratteri diffusi, che, soprattutto negli anni ottanta hanno smagliato la rete dei centri storici consolidati – antichi e recenti – e il rapporto città-campagna, tradizionalmente inteso" (pag. 8 Relazione illustrativa) Poche pagine più avanti (pag. 32) si afferma invece che "Sia le rappresentazioni cartografiche [...] sia i dati ISTAT sulla superficie agricola [...] sono [...] controintuitivi rispetto alla retorica della città diffusa: villette e capannoni ovunque. I dati ci dicono che la cosiddetta campagna – coltivata o meno – è ancora un carattere strutturale: esiste, resiste e qualifica".

Ovviamente, se si prendono in considerazione dati statistici mediati sull'intero territorio provinciale, esistono ancora ampi spazi destinati all'agricoltura: ma la situazione della Riviera del Brenta o delle aree metropolitane di Mestre e di Padova è imparagonabile a quella della zona sud, che ha indici demografici bassissimi ed aree urbanizzate conseguentemente ridotte. Non si comprende, dunque, quale sia l'elemento strutturale prevalente che debba essere preso in considerazione: città diffusa o meno. In realtà i due elementi coesistono, con incidenza diversa sul territorio.

Del resto, che esista una spinta *fisiologica* a costruire nuovi edifici, e che quindi – ove questa spinta venga incanalata nella messa a disposizione del “mercato” di aree edificabili in idonee localizzazioni - essa smetta di premere sulla campagna, è semplicemente una balla. La spinta che si è manifestata nel passato e continua a manifestarsi è semplicemente dettata dalla *patologia* della speculazione: dalla possibilità di lucrare ingenti quantità di denaro dalla “commercializzazione” delle aree, anche indipendentemente dalla effettiva utilizzazione di ciò che viene indicato come “destinazione d’uso” o costruito.

Prevedere nuovi grandi insediamenti non basati sul rigoroso calcolo del fabbisogno socialmente rilevante, motivati solo dalla prospettiva di lucrare rendita fondiaria ed edilizia, non contrasta certamente lo sparpagliamento urbano, ma ne diventa una componente.

La preoccupazione riguardo al tema degli insediamenti residenziali e produttivi, soprattutto in riferimento alla necessità di contenimento dell’uso del suolo, è una delle quattro principali problematiche emerse dalla fase di partecipazione, ma nella *Relazione Illustrativa* e nelle NTA questa preoccupazione non viene riportata, né tantomeno presa in considerazione.

I grandi interventi e il contesto ambientale e paesaggistico

Uno dei principali problemi ambientali della provincia di Venezia, da tutti riconosciuto, è il consumo di suolo, che già allo stato attuale ha raggiunto livelli più che preoccupanti ai quali è legata la fragilità dell’assetto idrogeologico. Superfluo ricordare, a questo proposito, le emergenze sempre più frequenti di esondazioni e vere proprie alluvioni.

Nella relazione illustrativa, al cap. 2.4 dedicato allo scenario economico, si tenta un’operazione rocambolesca di giustificazione dei Poli economico-produttivi, riportando che (pag.20) “una vasta letteratura ha da tempo messo in luce la tendenza alla localizzazione in sistemi produttivi locali o in cluster di attività specializzate”

Tuttavia nello stesso capitolo si riportano altri indiscutibili elementi che vanno esattamente nella direzione opposta, in termini di priorità. Primo fra tutti l’enorme pressione insediativa registrata negli ultimi 10 anni, determinata, più che da una reale domanda economico-sociale del territorio, da altri meccanismi quali: “l’esigenza degli Enti locali di usare la fiscalità legata all’edilizia per coprire i mancati trasferimenti, ma soprattutto la tendenza delle economie ricche di investire quote crescenti del reddito nel settore immobiliare, la cui domanda presenta una elevata elasticità al reddito. Questo fenomeno pone evidenti problemi di sostenibilità ambientale in un’area che presenta elementi di fragilità, ma anche perché tende a compromettere la disponibilità di una risorsa strategica per lo sviluppo, in particolare per le attività collegate al turismo ospitale, all’agricoltura tipica ma anche agli stessi servizi innovativi, che sempre più richiedono elevata qualità ambientale come fattore di attrazione degli investimenti tecnologici e del capitale umano” (pag. 20).

Sembra che i pianificatori abbiano ragionato individualmente e separatamente ognuno per i propri ambiti di competenza, senza pensare che stavano facendo i conti con un unico territorio, 2.461 Km² in una striscia lunga e stretta dove il PTCP intende insediare 7 poli economico-produttivi, una ferrovia ad alta velocità, un sistema metropolitano di superficie, 3 autostrade, un numero indefinito di bretelle, tangenziali e altre strade a largo scorrimento insieme ad una rete ecologica efficiente, aree

protette, agricoltura di qualità e contesti storici conservati, trascurando il fatto che, fra questi elementi strutturali, alcuni, per la loro fragilità, sono destinati a soccombere sotto l'impatto degli altri, e ovviamente si tratta degli elementi naturali e della cultura locale.

In tale contesto il buon senso porterebbe a privilegiare, o meglio a scegliere come unica soluzione percorribile, il riuso di aree dismesse per l'insediamento di nuovi poli. Invece su questo punto il Piano diventa improvvisamente e inspiegabilmente prudente, affermando che: "L'ipotesi di favorire un riuso delle strutture industriali in via di dismissione per accogliere la domanda di nuove attività produttive e di servizio non è, infatti, sempre percorribile. Non solo per la rigidità degli assetti urbanistici esistenti, bensì soprattutto a causa di condizionamenti strutturali, ambientali e a vincoli di mercato" (pag. 19 della *Relazione introduttiva*)

Eppure, sempre per rimanere fedeli alla "filosofia della contraddizione" che sembra essere la vera linea guida di questo piano, poche pagine più avanti (pag. 45), nel capitolo dedicato alle scelte principali del Piano, si sostiene il principio "fissato a livello regionale, di consentire nuovi utilizzi edilizi e urbani nel territorio solo quando non vi siano alternative nel riuso e nella riorganizzazione del patrimonio insediativo esistente" anche per permettere (poche righe sopra) "una rivalutazione degli spazi liberi, del verde urbano, dei varchi e delle pause che segnano le discontinuità dell'edificato e ne consentono la permeabilità biologica e paesaggistica".

Ma non solo. Anche in questo caso le scelte generali sembrano essere ampiamente supportate dagli obiettivi delle NTA. Pochi esempi fra i tanti: art. 46 punto 5: "utilizzo di nuove aree o risorse territoriali qualora si dimostri che non esistono alternative in termini di riorganizzazione e riqualificazione del tessuto insediativo esistente; incentivazione del recupero del patrimonio esistente"; art. 46 punto 6: "In particolare i PAT/PATI dovranno favorire il recupero delle aree produttive dismesse favorendone la trasformazione per altre funzioni coerenti con l'assetto del territorio circostante e prioritariamente per realizzare integrazione di residenza e servizi, avendo cura di dare compiutezza all'intervento" ; art.50 punto 1 lettera d): "ridurre l'impatto e l'incidenza ambientale degli insediamenti e delle attività, operando prioritariamente mediante il recupero e la riqualificazione degli insediamenti esistenti, minimizzando il consumo di suolo agricolo".

Chi volesse una ulteriore documentazione della contraddittorietà delle dichiarazioni e decisioni della Provincia potrebbe toccare con mano il contrasto della previsione di questi poli con gli obiettivi, indirizzi, direttive espressi dagli articoli delle NTA che ora elenchiamo: 10, 11, 13, 14, 15, 24, 25, 27, 28, 29, 33, 35, 36, 37, 39, 43, 46, 47, 50, 55, (comma 1, punti a, c, d), 59.

La bugia del Corridoio V

Nonostante ogni considerazione sui valori del territorio da proteggere, enunciazioni di priorità ambientali, propositi di sostenibilità "a prescindere", il Piano conferma senza appello la necessità dell'insediamento dei Poli produttivi e terziari in pochissime righe del paragrafo 6.5 della Relazione introduttiva, nel quale conferma la condivisione incondizionata su questo punto con il Piano Territoriale Regionale, basandosi, fra le altre cose, su un assunto che si può definire senza mezzi termini un falso clamoroso: la concentrazione degli insediamenti lungo il corridoio V.

In nome del corridoio V e dei collegamenti europei est-ovest la Regione (e oggi la Provincia) ha ripetutamente giustificato l'insediamento di infrastrutture pesantissime come il passante e le altre grandi vie di comunicazione stradali realizzate e in progetto. Sugli assi viari principali e sugli snodi di primo livello si concentrano, ovviamente, gli appetiti immobiliari e di conseguenza l'insediamento dei famosi Poli. Questa tesi è riportata su ogni documento ufficiale, ci è stata ripetuta in ogni convegno e seminario sul tema, sempre sottolineando la coerenza di queste azioni con un piano strategico europeo. Chi si è espresso in questo senso è perfettamente a conoscenza, e se non lo fosse la faccenda sarebbe ancora più grave, che l'Unione Europea non ha nessun progetto strategico sul corridoio V in termini di infrastrutture stradali, ma solo ferroviarie e di collegamenti via mare.

In conclusione

Si propone perciò di stralciare dai poli di rilievo metropolitano regionale il "Polo di Marcon- Dese- Tessera" (Tessera City) e il "Polo Porta ovest" (Veneto City), mantenendo solo il " Polo di Porto Marghera". Nell'ambito 'Marcon-Dese-Tessera' devono restare insediabili solo le Attività Economiche Varie nell'area di Dese e il nuovo impianto polifunzionale dello stadio (sportivo e per spettacoli) già previsti nel Piano Regolatore vigente. Mentre nel caso delle aree produttive del "Polo di Porta ovest" (Pianiga-Dolo-Mirano-Mira) possono essere realizzate esclusivamente le aree e le destinazioni d'uso previste alla data d'adozione del PTCP.

Si propone inoltre di rivedere l'intero sistema infrastrutturale tenendo conto delle specifiche indicazioni enunciate di seguito

INFRASTRUTTURE PER IL TRASPORTO

Premessa

Le opere infrastrutturali costituiscono uno dei temi emersi con maggior forza e frequenza dal processo di partecipazione, come la stessa Relazione riconosce: "Delle opere infrastrutturali, di competenza provinciale o non-provinciale, vengono percepiti più i costi che i benefici: gli interventi infrastrutturali vengono guardati come un elemento di disturbo del paesaggio e dell'identità dei luoghi, dannoso per la sicurezza del sistema idrogeologico e per la qualità dell'aria e per l'impermeabilizzazione del terreno. Viene richiesta agli enti locali una valutazione costi/benefici della realizzazione e della gestione dei grandi progetti (sia infrastrutturali che produttivi) che tenga maggiormente conto degli aspetti ambientali e sociali".

Ci si aspetterebbe dunque che, in sede di controdeduzioni alle osservazioni e di conseguente riadozione del piano modificato, se ne tenesse ampio conto.

Romea commerciale e camionale

Per la Romea Commerciale (asse autostradale in direzione nord-sud) il PTCP, prevede indifferentemente due diversi tracciati, a partire da Codevigo, Ciò significa rinunciare a priori ad esprimere una valutazione degli effetti sul territorio e sul sistema più generale della mobilità dell'intera area che implicano l'una o l'altra soluzione ; tace sul ruolo e la funzione che assumerebbe in tal caso l'attuale Romea, non indica alcuna priorità al suo adeguamento e messa in sicurezza, rinuncia alla scelta e delega le decisioni alle società autostradali e alla Regione.

In generale, per il sistema della grande viabilità nell'area tra Venezia e Padova (asse autostradale e stradale est-ovest) : mancando un quadro d'insieme, a partire da una esauriente analisi dei flussi, si recepiscono semplicemente le varie proposte che provengono, anche in questo caso, dalle società autostradali o da altri soggetti privati.

La delega ai privati che, ovviamente, investono sulle infrastrutture economicamente più vantaggiose (e tanto più vantaggiose se co-finanziate e garantite dallo Stato), fa sì che il problema della mobilità non sia affrontato nella sua globalità ed intermodalità, né, tanto meno, che sia indirizzato verso scelte che privilegino il trasporto pubblico, in particolare quello su rotaia (persone e merci) e quello acquatico (merci): con ciò aggravando anche i problemi di inquinamento atmosferico che influiscono gravemente sulla salute e sulla produzione di gas ad effetto serra.

Il problema dei collegamenti di scala interregionale, regionale e provinciale nell'asse nord-sud lungo la costa va considerato in una visione plurimodale integrata, in ragione dei flussi di traffico esistenti e previsti e delle ipotesi realizzative (tempi, costi, modalità gestionali, impatto paesaggistico-ambientale, inquinamento atmosferico, ecc.).

La nuova struttura autostradale chiusa e a pagamento denominata "nuova Romea" aggraverebbe i flussi, con enormi impatti sul territorio anche per la necessità di superare in rilevato e con ponti numerosi ed importanti fiumi e corsi d'acqua, a fronte di benefici ininfluenti se si considera che la grande parte di essi – specie per quanto riguarda le merci - è, nel tratto veneziano e in generale nel tratto tra Venezia e Ravenna, di solo attraversamento (il PTCP lascia aperte due soluzioni, in corrispondenza di Codevigo, senza fare alcuna valutazione né dare alcun giudizio, rinunciando ad avere un ruolo nelle decisioni che appaiono essere delegate alle Società autostradali e alla Regione : la prima mantiene il collegamento diretto con Venezia, in corrispondenza all'innesto del Passante; la seconda piega verso ovest dirigendosi verso Piove di Sacco per innestarsi nel GRAP di Padova. La necessità della Nuova Romea Commerciale appare di difficile comprensione, se si considera che il trasporto commerciale su gomma, nel tratto Ravenna-Padova-Venezia potrebbe risolversi deviando i flussi sull'asse autostradale Ravenna-Ferrara-Rovigo-Padova (Verona)-Mestre, con la prevista realizzazione della terza corsia della A13, servendo direttamente i principali Interporti) .

Va dato comunque impulso al trasporto merci lungo l'Adriatico attraverso le c.d. "autostrade del mare" : collegamenti con i porti commerciali del sud e di Ravenna con Porto Levante, Chioggia, Venezia, Monfalcone e Trieste. Si considera, infine, che nei programmi della Regione Emilia Romagna c'è il ripristino, quasi completato, della ferrovia Ravenna-Codigoro-Ariano Polesine che, con un breve raccordo da realizzarsi sul sedime della vecchia tratta, potrebbe arrivare ad Adria e, di qui, collegarsi alle linee Chioggia-Rovigo e Adria-Piove di Sacco (Chioggia-Padova)-Mestre. ("Romea ferroviaria") .

Nella prossima fase a quindi va data assoluta priorità, assieme al completamento del tratto litoraneo mancante della ferrovia Adriatica, alla messa in sicurezza dell'attuale Romea (sottopassi, rotonde, svincoli, ecc).

Passante TAV nell'area di Tesserà

Nel Piano Territoriale adottato l'area di Tesserà viene attraversata da un nuovo tracciato per il cosiddetto passante ferroviario 'Alta Velocità' (per il quale, più a est, viene poi immaginato un percorso aderente all'autostrada, o, molto peggio, in aperta pianura tra l'attuale ferrovia e la linea di costa (?)).

Nel Piano Territoriale adottato l'area di Tesserà viene attraversata da un nuovo tracciato per il cosiddetto passante ferroviario 'Alta Velocità'. Il tracciato proposto per l'area di Tesserà è sbagliato e inaccettabile: anche se sotterraneo creerebbe enormi e sconvolgenti impatti idrogeologici e di cantierizzazione (oltre che gravi vincoli negli usi e nelle sistemazioni di superficie) attraverso tutto il territorio della gronda lagunare (a partire dalle zone di Mestre-S.Marco e S.Giuliano, dove lambirebbe o addirittura dovrebbe attraversare il Forte Marghera e/o il nuovo grande parco, attraverso tutto Campalto e Villaggio Laguna fino a Tesserà, e dove è in contrasto con il vincolo sulla gronda lagunare e il Piano paesaggistico-ambientale P.A.L.A.V.), e, più in là, nell'ambito archeologico attorno ad Altino e la via Annia e nella fascia del Parco fluviale del Fiume Sile.

Quel tracciato inoltre sarebbe inutile per l'importante traffico merci (se non obbligandolo a passare per il nodo e la stazione di Mestre) e indurrebbe a tagliare sempre più fuori dai collegamenti passeggeri nazionali la stazione di S.Lucia, con la cui linea del Ponte Translagunare quel Passante non è raccordabile.

La soluzione per l'eventuale potenziamento che risultasse necessario per il traffico ferroviario verso Trieste anche dopo aver potenziato/raddoppiato la linea merci Padova-Castelfranco-Portogruaro va invece collocata (anche per i tratti nel Veneto Orientale) potenziando e ristrutturando, anche con nuovi tratti di trincea o galleria superficiale, l'attuale linea ferroviaria Mestre-Trieste, o, per l'ambito di Mestre, lungo la linea dei "bivi". Tale soluzione deve prevedere velocità certo adeguate ma non per forza estreme (max 220 km/h, come è stato anche per la nuova linea da Vicenza e Padova a Mestre, velocità meno impattante e dal tracciato più flessibile e facile da inserire nel territorio) e soluzioni tecniche utili anche per il traffico merci e l'ottimale integrazione con i nodi e i servizi del traffico ferroviario regionale (e senza dover per forza eliminare, a Mestre o a S. Lucia, l'inversione di marcia dei -non molti- treni nazionali 'passanti' est-ovest, operazione che ormai è veloce, senza manovre e perditempo perché tutti i treni sono già stabilmente serviti da doppia cabina di guida, ed entrambi nodi-stazione sono già in via di notevole potenziamento ed eliminazione degli attuali conflitti). Il collegamento con l'aeroporto, in rapporto ai reali flussi di fruizione dello stesso (attuali e potenziali), va effettuato con una linea del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (come quella, già progettata e approvata, da Dese lungo il raccordo autostradale) o con servizi di Bus navetta da una stazione sulla linea ferroviaria per Trieste (a Dese, o quella nuova di Porta Est, presso i centri commerciali di Marcon) e dai caselli autostradali dei capoluoghi (servizio integrabile con funzioni aeroportuali di check-in).

Pertanto si propone di inserire nelle Tavole un (diverso) tracciato per l'eventuale potenziamento ferroviario per Trieste (cosiddetto 'Alta Velocità', ma da pensare sin dall'inizio in modo utile per tutto il traffico ferroviario) solo dopo averne comprovato

l'effettiva necessità funzionale e scegliendo, dopo adeguata comparazione ambientale e di funzionalità, tra le due alternative possibili ("bivi" e tracciato attuale in superficie o in trincea).

Il collegamento con l'aeroporto, in rapporto ai reali flussi di fruizione dello stesso (attuali e potenziali), va effettuato con una linea del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (come quella, già progettata e approvata, da Dese lungo il raccordo autostradale), e con servizi di Bus navetta da una stazione sulla linea ferroviaria per Trieste (a Dese, o quella nuova di Porta Est, presso i centri commerciali di Marcon) e dai caselli autostradali dei capoluoghi (servizio integrabile con funzioni aeroportuali di check-in).

Ulteriori proposte di modifica in materia di infrastrutture

Art.55, comma 2, aggiungere un ulteriore a-linea:

"- In particolare vanno prioritariamente completate le infrastrutture e i servizi su rotaia in connessione ai massimi flussi quotidiani, prevedendo innanzitutto l'adeguamento e la mitigazione ambientale della linea ferroviaria Mestre-Piove di Sacco-Adria; rispetto al collegamento Chioggia-Venezia-Padova, che si innesta sulla linea Mestre-Adria nei pressi di Piove di Sacco, va data priorità esecutiva al tratto verso Chioggia, in ragione dei maggiori flussi di traffico tra le due città lagunari, inserendosi nel Sistema Ferroviario Metropolitano di collegamento costiero Chioggia-Mestre-Tessera-S.Donà-Portogruaro.

"Vanno altresì approfondite e comparate (dal punto di vista ambientale, tecnologico e di funzionalità) le due ipotesi per la linea Ferroviaria ad Alta Capacità-Alta Velocità da Mestre verso Trieste (linea dei Bivi, tracciato attuale in superficie o in trincea); il percorso ipotizzato nelle Tavole, nel tratto in affiancamento all'Autostrada Venezia-Trieste, dovrà essere parimenti approfondito e verificato rispetto a diverse ipotesi".

Alla fine del comma 3, aggiungere, di seguito :

"Il PTCP considera e privilegia i servizi su rotaia in connessione ai massimi flussi quotidiani prevedendo l'adeguamento e la mitigazione ambientale delle linee ferroviarie locali, in relazione al SFMR, fra cui la linea ferroviaria Venezia-Piove di Sacco-Adria e il nuovo collegamento diretto Chioggia-Piove-(Padova)-Venezia. In relazione ai Piani/Programmi della Regione Emilia Romagna e della Provincia di Ferrara va sostenuto il completamento dell'asse ferroviario Ravenna-Adria- (Rovigo-Chioggia)-Piove di Sacco-Venezia anche per il trasporto merci (Romea Commerciale Ferroviaria)".

Art. 56. Infrastrutture viarie. Aggiungere, di seguito al comma 8

"Il problema dell'attuale S.S. Romea (Ravenna-Venezia), che riveste carattere di particolare gravità ed urgenza, va affrontato dando assoluta priorità all'adeguamento e alla messa in sicurezza, in particolare in corrispondenza degli innesti con le altre strade territoriali e dei centri. Non è quindi utile né opportuna la realizzazione della "Nuova Romea", in particolare nel tratto veneziano; la sua eventuale realizzazione, in

particolare nel tratto veneziano, va subordinata alla redazione di un "Progetto strategico plurimodale del Corridoio Adriatico tra Venezia e Ravenna", di cui la provincia di Venezia si farà promotrice, di concerto con le regioni e dalle province interessate, con l'obiettivo di ridurre i livelli di inquinamento atmosferico e le emissioni di gas climalteranti, incentivando il trasporto via mare e su ferrovia.

"Analogamente, al fine di evitare il sovrapporsi di iniziative casuali, spesso promosse da Società al di fuori di una visione complessiva, la Provincia di Venezia promuoverà un "progetto strategico plurimodale della mobilità e dei trasporti lungo la Riviera del Brenta" in assonanza a quanto a suo tempo programmato con il PRUSST, comprendendovi anche l'asse idroviario a sud del Naviglio Brenta, il SMFR e la viabilità complanare lungo l'asse Padova-Passante-Mestre, *che privilegi il trasporto pubblico e le modalità alternative al trasporto su gomma*".

"16. Qualora, per decisioni di livello superiore, la Nuova Romea venisse comunque realizzata, il PTCP prescrive che la valutazione di compatibilità ambientale sia verificata anche mediante un approfondito studio degli effetti sulla qualità dell'aria causati dal volume, dal tipo di traffico e in generale dalle emissioni previste, verificato anche da ARPAV ed ULS.

"In particolare, se il tracciato definitivo della Nuova Romea dovesse risultare limitrofo a centri abitati (come nel caso del Comune di Cavarzere e di altri Comuni) prescrive che il progetto preveda misure obbligatorie di mitigazione e compensazione ambientale (valorizzazione paesaggistica), quali una fascia a protezione degli insediamenti opportunamente boscata e piantumata (analogo a quella del Passante di Mestre, da riportarsi nelle tavole del PTCP) di adeguata ampiezza ai lati della autostrada, salvo eventuali attraversamenti in tunnel ove si rendesse necessario. Le VAS dei PAT/PATI devono valutare gli effetti sul territorio, l'ambiente, la qualità dell'aria di tale infrastruttura, ove il tracciato sia già individuato, specie in relazione ai centri abitati e alle previsioni di espansione; in ogni caso i PAT ed i PI dei Comuni attraversati dal tracciato ipotizzato devono prevedere tale fascia alberata a protezione degli insediamenti.

"17. Nell'ambito di riqualificazione lungo l'idrovia a sud del Naviglio Brenta (Tav. 4.2) non sono realizzabili nuove infrastrutture chiuse e a pagamento ma potenziamenti, completamenti, adeguamenti e razionalizzazioni della viabilità a servizio delle comunità territoriali, progettate nel rispetto delle caratteristiche ambientali e paesaggistiche dei luoghi".

Art. 56, comma 8.

Stralciare il punto g "ipotesi di asse plurimodale PRUSST (connessione viaria o ferroviaria)".

Art. 59. Progetto strategico Infrastrutture metropolitane integrate. Aggiungere al penultimo alinea il seguente testo:

"Relativamente alle attività del Porto del Comune di Venezia, in attuazione delle leggi speciali e dell'art. 5 del Palav, dovranno essere determinate le quote dei fondali dei canali portuali e gli interventi necessari per l'estromissione del traffico petrolifero e per definire e attuare i limiti di compatibilità del traffico crocieristico (boa a mare per gli attacchi delle petroliere, avamperto galleggiante, ecc)".

Veneto city

L'impatto sul paesaggio e sull'ambiente

Il primo elemento negativo che vogliamo sottolineare, in aggiunta alle considerazioni generali sopra esposte a proposito dei nuovi Poli, è l'enorme impatto per il contesto paesaggistico.

Si trascura di approfondire tale argomento anche per l'eventuale insediamento della "Città della Moda" a Fiesso, per l'evidenza assoluta del deturpamento della Riviera del Brenta se esso fosse realizzato in quei modi ed in quelle dimensioni. Il Piano non ne parla esplicitamente nelle NTA, ma lo inserisce tra le righe della Relazione introduttiva, quando, a pag. 20, porta ad esempio proprio la realizzazione di una "città della moda" come valido supporto allo sviluppo del distretto calzaturiero del Brenta. Del resto poco più avanti si ammette che "Altre polarità urbanistiche si stanno comunque formando [...] con ipotesi variamente denominate che interessano aree già destinate a tali attività dai piani comunali (Città della Moda, Veneto City ed altre)" .

Veneto City già approvato dai Comuni? Non ci risulta nulla se non la destinazione d'uso dei terreni ad uso produttivo. Veneto City? Quello con 2.500.000 mq di superficie, 1.700.000 metri cubi di volume? E soprattutto quello con torri alte 30 metri? Dopo la devastazione dello skyline della costa Jesolana, deturpato da grattacieli visibili a decine di chilometri di distanza, delirio post-moderno di una Amministrazione comunale che evidentemente se ne sbatte della pianificazione coordinata, la Provincia annuncia che è già in fase di progetto avanzato (ma i Sindaci lo sanno?) l'insediamento di un nuovo eco-mostro progettato con soluzioni architettoniche abiurate dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici.

A pag. 16 della Relazione introduttiva il Piano informa che la Soprintendenza "chiede al PTCP di focalizzare alcune valenze del paesaggio, inteso nella accezione larga del Codice dei beni culturali e del paesaggio". E il capitolo 2.3, dall'inquietante titolo "Costruire paesaggio", finisce lì. La Soprintendenza chiede, ma il PTCP non risponde.

Anche se, a ragion del vero, il tema della verticalizzazione degli edifici era stato valutato nel capitolo precedente: l'insediamento dei Poli "dovrà tenere conto delle forti remore, sia tecniche che culturali, per una verticalizzazione dell'edificato che utilizzi tipologie edilizie e insediative ancora poco accettate localmente, come gli edifici a torre. I primi contributi/raccomandazioni del Ministero per i Beni Culturali, Soprintendenza per i Beni Architettonici, per il Paesaggio e per il Patrimonio Storico Artistico e Demoetnoantropologico di Venezia (blocco alle torri nelle città di costa), sono, in tal senso, esplicite". Le "remore", tecniche e culturali, ovvero gli ostacoli alle "torri" sparse ovunque, anche sulle coste e lungo la Riviera, sono quindi di coloro che sono preposti alla tutela dei beni culturali, non del PTCP che si limita a prenderne atto (con una malcelata delusione?) senza esprimere – ancora una volta – una propria posizione.

Ma, del resto, che importa? Visto che nello stesso capitolo il Piano affronta un ardito parallelismo tra sostenibilità e paesaggio, affermando che "- qualunque intervento sul

territorio continua ad avere un effetto (positivo o negativo) sui paesaggi e può però produrre il paesaggio contemporaneo da lasciare, mutuando un concetto reso celebre dalle teorie sullo sviluppo sostenibile, alle future generazioni.”

A chi serve Veneto City, chi danneggia?

Nel capitolo sullo scenario economico della relazione introduttiva, si precisa che l’espansione insediativa dovrebbe sottostare ad analisi del fabbisogno, calcolato sulla base delle variazioni attese nelle attività economiche caratteristiche. “Tuttavia, lo scenario che si sta prospettando nelle economie ad elevato sviluppo, come il veneziano, presenta diversi elementi di discontinuità, che complicano notevolmente il quadro previsionale”. In un altro punto del capitolo il concetto viene ripreso “risulta piuttosto difficile usare i consueti modelli di sviluppo per effettuare, attraverso proiezioni di dati riferiti al passato, previsioni di medio-lungo periodo”.

Affermazioni del genere lasciano il campo libero al dimensionamento più ampio ed infondato dei PAT/PATI, che si sta infatti già verificando, sia per le aree produttive sia per quelle residenziali: anzi, talvolta un incremento delle aree produttive viene usato a giustificazione del sovradimensionamento delle aree residenziali!

Quali elementi fondamentali, quindi, inducono a pensare che operazioni tipo Veneto City possano essere un volano dell’economia? Senza considerare che è noto che Veneto City è tuttora un contenitore vuoto, per il quale nessun comparto, tra le economie emergenti e innovative, ha dato adesione.

E’ noto che l’economia legata ai centri storici, soprattutto i centri minori e in relazione al piccolo commercio, ha subito una veloce e inarrestabile crisi dovuta al proliferare di ipermercati, centri commerciali e outlet. Anche se non espressamente dichiarato è altrettanto noto che i Poli economico-produttivi saranno sede di ulteriori quanto inutili centri commerciali. La preoccupazione è stata più volte sollevata dalle Associazioni di categoria dei commercianti.

Dal punto di vista sociale, inoltre, un’ampia letteratura mette in guardia sulla diffusione di questi “non-luoghi”, che offendono l’identità originaria delle nostre località e inducono ad una fruizione distorta del tempo libero e della socialità, sostituendosi alle piazze e ai luoghi di incontro tradizionali. Questo concetto viene puntualmente ripreso dal Piano, in diversi punti: “una seconda strategia per la provincia viene disegnata attraverso [...] il riconoscimento dei caratteri strutturali, caratteristici di lunga durata, il cosiddetto senso dei luoghi” (Relazione, pag 37); “La Provincia, di concerto con i Comuni, in attuazione del PTRC (art. 24), provvede altresì a valorizzare i centri minori al fine del loro recupero tramite azioni coordinate pubbliche e private” (NTA art. 42 punto 4); si invitano i Comuni a prendere in considerazione “la promozione delle attività commerciali e artigianali presenti nel centro storico” (NTA art. 48 punto 3 lettera C); “Il PTCP, in riferimento alle previsioni relative al settore terziario, tradizionale e avanzato, [...] intende perseguire i seguenti obiettivi: contribuire alla salvaguardia e alla vitalità sociale, economica e culturale dei centri abitati, della Città antica di Venezia e degli altri centri storici; favorire e incentivare il recupero e il rinnovo di funzioni commerciali, rivolte alla popolazione stabile, e di attività caratteristiche storiche e tradizionali” (art 49 punto 7).

Tali obiettivi, certamente condivisibili, sarebbero inevitabilmente vanificati proprio dai nuovi enormi insediamenti commerciali, direzionali, alberghieri costituiti dai “poli” individuati (o meglio, ratificati) dal PTCP.

Si propone perciò di stralciare dai poli di rilievo metropolitano regionale il "Polo Porta ovest" (Veneto City). Nell'ambito 'Marcon-Dese-Tessera' devono restare insediabili solo le Attività Economiche Varie nell'area di Dese e il nuovo impianto polifunzionale dello stadio (sportivo e per spettacoli) già previsti nel Piano Regolatore vigente. Mentre nel caso delle aree produttive del "Polo di Porta ovest" (Pianiga-Dolo-Mirano-Mira) possono essere realizzate esclusivamente le aree e le destinazioni d'uso attualmente previste.

Marco Polo city

Anche la ulteriore aggiuntiva grandissima operazione immobiliare, denominata "Quadrante Tessera" o "Tessera City", appare giustificata solo dagli interessi economici dei proponenti (Casinò di Venezia e Marchi presidente Save) per la pubblicamente dichiarata finalità di "produrre risorse" (vulgo "fare cassa"); tali proponenti dispongono già di amplissime aree nel territorio circostante; il Casinò dispone di quasi 9 ha e nell'ambito aeroportuale vi sono aree molto ampie per eventuali necessità di strutture di servizio alle attività.

Tale grandissimo intervento (pubblicamente chiamato "Cité du loisir" (città del divertimento) e/o "Marco Polo City" è privo di qualsiasi fondata motivazione sociale, assolutamente indeterminato nei contenuti reali e nelle ricadute sui sistemi paesaggistico-ambientale e insediativo-sociale delle comunità locali, indefinito per quanto riguarda il prezzo che dovranno pagare gli abitanti delle aree coinvolte (Tessera, Cà Noghera, Campalto, Favaro, Quarto d'Altino, San Liberale, Gaggio-Marcon) .

Alternativa alla riqualificazione di Porto Marghera

Anche esso è di fatto alternativo al riuso e alla riqualificazione delle aree di Marghera e all'uso delle amplissime aree (per una edificabilità di c.a un milione di mc) già previste dal Piano Regolatore vigente in località Dese per attività commerciali, direzionali e alberghiere (denominate "Attrezzature Economiche Varie", A.E.V.); tali aree sono già infrastrutturate e in parte urbanizzate ma ancora non utilizzate, e per lo più già compromesse perché strettamente adiacenti e/o intercluse tra altre zone produttive e cesure infrastrutturali. Con "Tessera City" si avvierebbe un ulteriore larghissimo consumo di suolo assolutamente ingiustificato.

Il Piano Regolatore vigente prevede la localizzazione del "Bosco di Mestre", a delimitare e a "chiudere" le aree insediative verso la laguna; il PTCP ora proposto prevede invece una enorme urbanizzazione a cavallo della "bretella" aeroportuale e sposta le nuove aree per il bosco al di là del nuovo insediamento proposto; questo sarebbe sempre più vicino alle zone di pregio ambientale e archeologico del fiume Dese e di Altino, di valenza culturale e anche turistica (e della quale alcuni giacimenti archeologici marginali, ma comunque importanti, sono già stati aggrediti dalle più recenti espansioni dell'area aeroportuale).

Con questo nuovo 'Polo' la città vedrebbe espulse sempre più fuori di sé le sue funzioni commerciali, direzionali, ricreative, in aree lontane e non integrate che non produrrebbero alcun effetto città e alcuna riqualificazione urbana attorno a sé, inaccessibili e invivibili fuori degli orari di lavoro (vedi le recenti aree commerciali-direzionali tra il Terraglio e l'Ospedale nuovo). E il drenaggio a Tessera degli

indispensabili ingenti capitali e finanziamenti privati e pubblici lascerebbe di fatto indietro, per i prossimi vent'anni, la invece necessaria bonifica, riqualificazione e riutilizzazione delle aree libere e liberabili (potenzialmente centrali e di pregio urbano) di Porto Marghera, aree che si trovano in un ambito ambientalmente già compromesso ma risanabile e comunque centrale, ben servito e ben integrabile sia al centro urbano di Mestre come alla città lagunare.

Porto Marghera

Porto Marghera rappresenta uno dei siti industriali e portuali più estesi e importanti del paese. La sua superficie complessiva è pari a circa 2000 ettari occupati da insediamenti industriali, canali e specchi d'acqua, insediamenti del porto commerciale, strade, ferrovie, servizi e fasce demaniali. Una dotazione infrastrutturale di grandissimo rilievo non pienamente utilizzata a causa sia di rilevanti implicazioni di carattere ambientale e di tutela della salute umana che di mancata riconversione produttiva. Tutti gli strumenti di programmazione negoziata sottoscritti dalle parti sociali, da Comune, Provincia, Regione e Governo nazionale convergono nel prospettare un'idea di sviluppo che fa perno sulla riqualificazione ambientale e produttiva di Porto Marghera, considerato polo strategico per la provincia di Venezia, il Veneto e l'intero paese e assunto come "sito d'interesse nazionale" ai fini delle "bonifiche" ambientali.

Tali apprezzabili intenti sono stati più volte ribaditi senza che a ad essi corrispondano azioni e pratiche coerentemente conseguenti, per preminente responsabilità del governo e della regione, sia sul versante delle bonifiche che delle politiche industriali dei grandi gruppi. Le conseguenze sono sotto i nostri occhi: licenziamenti e cassa integrazione.

Il rischio di una deindustrializzazione di Porto Marghera non solo avrebbe effetti insostenibili dal punto di vista occupazionale ma anche ambientale. Infatti solo un processo di riutilizzo produttivo sostenibile delle aree può consentire la bonifica dei suoli superando la mera "messa in sicurezza" del sito. Ne consegue che tutti strumenti di programmazione e di pianificazione territoriali devono essere coerenti con la priorità dell'utilizzo delle aree di Porto Marghera.

Viceversa, le scelte del PTCP di porre le premesse istituzionali alla realizzazione di grandi interventi di nuovi "poli economico-produttivi", suscettibili di attrarre risorse pubbliche e private in impieghi utili solo all'arricchimento dei patrimoni immobiliari privati, oggettivamente costituisce un grave colpo alla riqualificazione di Porto Marghera.

Si propone perciò di stralciare dai poli di rilievo metropolitano regionale il "Polo di Marcon- Dese- Tessera" (Tessera City) e il "Polo Porta ovest" (Veneto City), mantenendo solo il " Polo di Porto Marghera".

Ulteriori proposte di modifica a proposito dei "Poli"

Si propongono le seguenti ulteriori modifiche alle Norme tecniche d'attuazione.

Art. 50.

In Obiettivi (comma 2) e in Direttive (comma 4) stralciare la dizione " Polo di Marcon-Dese- Tessera"

In Direttive (comma 4) aggiungere la seguente frase:

"Nell'area Marcon-Dese-Tessera sarà insediabile solo il nuovo impianto polifunzionale dello stadio (sportivo e per spettacoli) e eventualmente le strutture del Casino e le attività strettamente correlate e dimensionalmente proporzionali.

"Nell'area Pianiga-Dolo-Mirano-Mira possono essere realizzate esclusivamente le aree produttive e le destinazioni d'uso previste dai PRG vigenti . "

In Obiettivi (comma 2) stralciare da "poli di rilievo sovracomunale" la dizione: "- Polo Polo Porta Ovest (Pianiga, Dolo, Mirano, Mira) "

"Prescrizioni.

"5. Le previsioni di intervento nei "poli di rilievo metropolitano regionale", nei "poli di rilievo sovracomunale" e nelle "aree da riqualificare" andranno coordinate con la Provincia, previo studio condotto a livello intercomunale concernente la disponibilità delle aree a ciò destinate anche nei territori dei comuni limitrofi, con particolare riferimento alla riconversione di Porto Marghera cui il PTCP e il PTRC danno importanza assolutamente prioritaria rispetto a nuovi insediamenti.

"Al fine di non compromettere il perseguimento degli obiettivi generali del PTCP, fra cui quelli di tutela e riqualificazione ambientale, storico-culturale, paesaggistica, viabilistica, ecc, della Riviera del Brenta, date le sue eccezionali caratteristiche, i Piani Regolatori (PAT/PATI ed i PI), in particolare nell'area Pianiga-Dolo-Mirano-Mira, non possono aggravare ulteriormente le attuali condizioni ambientali e di traffico attraverso significativi ampliamenti e/o la modifica delle destinazioni d'uso e di zona (e sub-zona) delle aree produttive esistenti e/o previste dai PRG vigenti. Si prevede, con il medesimo fine, che eventuali trasformazioni delle destinazioni d'uso o di zona (e sub-zona) da produttivo-artigianale/industriale a terziario (commerciale, direzionale, alberghiero) non comportino un aumento delle superfici utili lorde edificate ed una drastica riduzione delle superfici coperte (considerando i normali parametri delle aree artigianali che consentono indici di copertura dei lotti non superiori al 50% su edifici monopiano), in modo che almeno il 50% delle aree variate sia destinato, quale misura di mitigazione e compensazione ambientale, alla realizzazione di aree verdi a parco intercomunale".

Art. 50 comma 6, sostituire:

"In sede di adeguamento al PTCP i PAT/PATI potranno prevedere, nelle "Aree da riqualificare" di cui all'elenco del comma 2 eventuali incrementi insediativi entro la soglia massima del 5% della superficie complessiva già utilizzata, al netto delle aree destinate alla rilocalizzazione di attività già presenti nel territorio comunale e al netto di quelle per le quali si prevede una riconversione con destinazione residenziale o per servizi. Dette aree da riqualificare, coerentemente con gli obiettivi espressi all'Art. 48 delle presenti NTA, dovranno preservare la residua discontinuità insediativi tra i centri abitati, evitare processi di ulteriore diffusione di insediamenti a scapito delle aree rurali e urbano rurali, non prevedere la costruzione a cortina lungo le direttrici di traffico (esistenti o di progetto) di interconnessione tra aggregati insediativi".

Una serie di norme del PTCP esprimono l'intenzione di razionalizzare gli insediamenti esistenti, di ridurre il consumo di suolo, di applicare la perequazione. Tali norme per taluni aspetti appaiono inadeguate a raggiungere gli obiettivi proposti, per altri sono addirittura contraddittori con essi, oppure sono ambigue e consentono interpretazioni di verse. Ci si riferisce in particolare ai temi che seguono.

Consumo di suolo

Il consumo di suolo caratterizza in modo particolare e grave l'Italia, dove assume caratteristiche patologiche. Ma a differenza degli altri paesi europei nel nostro paese non si fa nulla per contrastarlo – salvo che in pochi casi di comportamenti virtuosi di comuni lungimiranti e attenti alle risorse comuni e alla loro deperibilità. Non viene contrastato neppure nelle regioni, come il Veneto, dove le sue dimensioni sono particolarmente preoccupanti e lo spreco di risorse essenziali (come il suolo, la vegetazione, l'acqua, il paesaggio) particolarmente intenso. Molto deboli appaiono le norme dell PTCP che si propongono di combatterlo. Oltre a essere contraddette, come si è più sopra argomentato, dalle scelte di livello sovra comunale.

Sovradimensionamento dei piani

Dopo l'esplosione del dimensionamento dei Piani Regolatori previgenti, avvenuta negli ultimi anni specie con i PIRUEA in variante al PRG, si sta già verificando il dimensionamento incontrollato ed immotivato dei PAT/PATI, sia per le aree produttive sia per quelle residenziali: anzi, talvolta un incremento delle aree produttive viene usato, come "prospettiva di sviluppo", a giustificazione del sovradimensionamento delle aree residenziali! Il comma 5, come formulato dal PTCP, detta le condizioni per il dimensionamento dei PI (la cui approvazione non è soggetta ad alcuno controllo da parte di Enti sovraordinati), ma non dice niente sul dimensionamento dei PAT/PATI.

Perequazione urbanistica

La perequazione urbanistica è uno strumento estremamente rischioso. Essa può condurre a un forte sovradimensionamento dei piani, con l'alibi di ottenere gratuitamente aree da destinare a verde e servizi pubblici. Spesso è basata sull'erroneo presupposto che non si possano cancellare previsioni di edificazione di previgenti piani urbanistici senza indennizzarne i proprietari. Occorre pertanto condizionarne fortemente l'impiego.

Poli sportivi di Cavarzere e Chioggia

Non appare minimamente motivata la previsione di un "polo sportivo" di rango metropolitano o provinciale a Cavarzere ; il Comune ha circa 15000 abitanti, su di esso, al massimo, potrebbero gravitare i Comuni di Cona e Pettorazza G. (non più di

3000 abitanti complessivi), per altro dotati di impianti sportivi comunali, e non ha alcuna squadra sportiva di rilievo tale da esigere impianti di particolari dimensioni e capienza. Anzi, in contrasto con il PRG vigente, il Comune di Cavarzere sta investendo attualmente notevoli somme per mantenere e consolidare il vecchio Campo Sportivo Comunale, in pieno centro urbano e privo di aree a parcheggio (nonostante tale area sia destinata dal PRG ad altre funzioni pubbliche) anziché completare la "cittadella sportiva comunale" parzialmente realizzata in un'area idonea (Via Spalato).

In Comune di Cavarzere, proprio nell'area indicata come "polo sportivo " dal PTCP, è già prevista una nuova Zona Industriale, approvata con Variante settoriale.

In generale, vanno evitati espedienti, come sembrerebbe essere tale previsione di "polo sportivo", per eliminare dal centro urbano (per altro, nel caso di Cavarzere, addirittura ubicato in oppositus rispetto a tale "polo sportivo", separato da Adige ed Gorzone e relative arginature) le aree destinate dal PRG vigente ad attrezzature sportive comunali e a parco urbano, per trasformarle in aree edificabili, facendo "quadrare i conti" (sulla carta) della dotazione di aree a standard. Si propone di eliminare il "polo sportivo" di rango provinciale di Cavarzere, in quanto non giustificato, modificandolo in "polo sportivo" sovracomunale, ammesso se inserito in un PATI (anche di settore), esteso almeno ai Comuni limitrofi e relazionato alle effettive esigenze degli stessi.

Il Comune di Chioggia ha, nel proprio PRG, la previsione di una nuova cittadella sportiva connessa al "parco dei parchi" ed al "parco degli orti" (l'insieme, date le caratteristiche e le dimensioni, è certamente di rilievo sovracomunale).

In generale, i "poli sportivi" metropolitani o di rango provinciale, per il loro carattere che va oltre ai bisogni comunali, non possono venire computati ai fini del dimensionamento degli standard dei Piani Regolatori né sostituire le aree destinate a Servizi, fra cui per gli impianti sportivi comunali di base; inoltre, se l'area viene classificata come ZTO "F", in essa non possono essere inserite, se non in misura strettamente correlata alle esigenze ed alle caratteristiche degli impianti, attività di tipo terziario (commerciali, direzionali, alberghiere, di servizio), le quali devono trovare comunque collocazione in aree "D".

Proposte di modifica

Art. 47. Razionalizzazione degli sviluppi insediativi. Integrare comma 4, aggiungendo il seguente punto c)

"c) Nel dimensionamento dei nuovi Piani Regolatori (PAT/PATI e PI) devono essere computate, per le parti ancora inedificate e non impegnate da Permessi di Costruire già rilasciati, tutte le aree e le volumetrie previste nei PRG vigenti, sia nelle zone di completamento che di espansione. A tal fine, il dimensionamento dei nuovi Piani Regolatori (PAT/PATI e relativi PI) deve essere supportato da valutazioni approfondite e numericamente verificate ed essere corredato da documentazione dettagliata di analisi dello "stato di attuazione " dei PRG vigenti (criteri analitici di calcolo e raffronto documentato tra le volumetrie realizzate negli ultimi 10 anni, il dimensionamento del PRG vigente e l'andamento demografico pregresso e previsto)"

Art. 47. Razionalizzazione degli sviluppi insediativi, integrare il comma 5, aggiungendovi all'inizio il testo che segue

"5. Ponendo come riferimento la direttiva di cui al comma 4, i PAT/PATI dovranno privilegiare il consolidamento dei centri urbani (pieno utilizzo degli ampliamenti volumetrici e delle aree di completamento); salvo dimostrate necessità in relazione a forti dinamiche demografiche verificatesi negli ultimi anni, non potranno prevedere nuove aree urbanizzabili (produttive e/o residenziali) fino a che non sia utilizzato almeno il 75% di quelle previste nei PRG vigenti. Il PI, nei limiti di espansione posti dal PAT e dalla L.R.11/2004, potrà autorizzare nuovi volumi abitativi quando la disponibilità di volumi abitativi esistenti ed autorizzati scenda sotto il 12% dei volumi abitativi utilizzati; in tali casi l'incremento volumetrico che il PI potrà programmare ed ulteriormente autorizzare, salvo limitata e motivata eccezione di carattere progettuale e programmatico che dovrà essere concertata con la Provincia, dovrà essere contenuto entro il 12% dei volumi abitativi utilizzati. "

Nota: Per "volumi abitativi utilizzati " si intendono quelli "occupati" o quelli già edificati e in costruzione (cioè impegnati da Permessi di costruire già rilasciati) ? In alcuni comuni ci può già essere, e c'è, un gran numero di appartamenti vuoti, oltre il limite fisiologico.

Art. 47, aggiungere il seguente comma 6.

"6. La perequazione urbanistica va applicata stabilendo obbligatoriamente nei PAT/PATI (secondo le "Linee guida" in appendice alle presenti NTA del PTCP) criteri oggettivi per il calcolo dei costi/benefici (rapporto tra incremento di valore delle aree e vantaggi per la comunità), utilizzando le aree di espansione e le aree "perequate" in primo luogo per compensare con maggiori standard (aree da cedere al Comune, in percentuali uguali per zone o "fasce" urbane e periurbane analoghe), le carenze delle aree limitrofe edificate, in particolare per il raggiungimento della dotazione di aree a parchi urbani e giardini secondo i parametri minimi di legge per abitante. Le zone di espansione in generale e le aree perequate in particolare devono quanto meno prevedere, al loro interno, le aree a standard primari e secondari per abitante previsti dalla legge.

"Solo nel caso dimostrato di adeguate aree a standard secondari realizzate o previste nelle aree urbane residenziali esistenti, i nuovi PRG (PAT+PI) possono non stabilire maggiori standards nelle aree di espansione e nelle aree perequate: in tal caso le relative convenzioni dovranno obbligatoriamente prevedere la realizzazione da parte dei privati delle aree e/o delle opere di urbanizzazione individuate dal Piano Regolatore in aree limitrofe; di norma non è ammessa la monetizzazione e, qualora sia dimostrata la impossibilità di realizzazione, la loro monetizzazione (pari al costo di acquisizione e di realizzazione) deve essere deliberata con la contestuale localizzazione e previsione di realizzarle da parte del Comune nel Piano triennale / quinquennale delle OO.UU. contemporaneo al PI.

"Le aree destinate dai PRG a Servizi, i cui vincoli siano decaduti e non possano essere riconfermati o non possano essere acquisite mediante gli strumenti della compensazione urbanistica e del credito edilizio, saranno riclassificate nei PAT/PATI come "aree perequate" stabilendo che almeno il 50% della superficie sia ceduta gratuitamente al Comune per Servizi, in aggiunta ai normali standards minimi di legge calcolati sugli abitanti insediabili, secondo le "Linee guida" in appendice. Eventuali

eccezioni dovranno essere adeguatamente motivate e compensate con li acquisizione di aree a servizi limitrofe”.

Art. 49, comma 6. Si propone la seguente modifica

“6. [...] polo sportivo : identifica i poli sportivi di interesse metropolitano (Tessera) o provinciale (Bevazzana, Cavarzere) centri per il tempo libero e la ricreazione: [...]

“Tali attrezzature di rango territoriale non sono computate ai fini del dimensionamento degli standards dei rispettivi Piani regolatori (PAT/PATI) né possono sostituire attrezzature sportive e ricreative di scala comunale e di quartiere.

“Nel caso l’area prevista per tali “poli sportivi” e “centri per il tempo libero...” venga classificata come ZTO “F”, in essa non possono essere inserite, se non in misura strettamente correlata alle esigenze ed alle dimensioni degli impianti, attività di tipo terziario (commerciali, direzionali, alberghiere, di servizio), le quali devono trovare sempre collocazione in aree “D”, anche se contigue”.

Art.49. fattori di centralità e servizi di livello sovralocale.Ccomma 6 punto D, sostituire:

“Con particolare riferimento ai servizi a supporto dell’economia locale: - centro innovazione servizi: individuazione dei poli territoriali strategici per la collocazione di servizi a supporto dell’asse infrastrutturale Corridoio V (Portogruaro, Porto Marghera)”.

EFFICACIA DEL PIANO ADOTTATO

In base alla legge regionale n.11/2004, art. 29, al piano adottato si applicano le normali misure di salvaguardia e ed è prevista la decadenza dei piani sottordinati e dei singoli progetti per le parti che siano in contrasto con il PTCP (ed il PTRC). Il comma 2 dell'art.29 è esplicito:

“2.Dall'adozione del piano territoriale regionale di coordinamento (PTRC) e del piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP), o di loro eventuali varianti e fino alla loro entrata in vigore, e comunque non oltre cinque anni dalla data di adozione, il comune è tenuto a sospendere ogni determinazione sulle domande relative ad interventi di trasformazione edilizia ed urbanistica del territorio che risultino in contrasto con le prescrizioni e i vincoli contenuti nei piani”

Di più, il comma 3 prevede addirittura:

“3. Il Presidente della giunta regionale e il Presidente della provincia possono disporre, con provvedimento motivato da notificare al Sindaco e all'interessato, la sospensione dei lavori che siano in contrasto rispettivamente con le prescrizioni del piano territoriale regionale di coordinamento o del piano territoriale di coordinamento provinciale, e siano tali da comprometterne o renderne più onerosa l'attuazione”

Non vi è dubbio, quindi, che il PTCP ed il PTRC possano, per motivi di carattere generale e per perseguire gli obiettivi prefissati, contenere previsioni in contrasto con i piani regolatori locali (tanto più quando dette previsioni non abbiano ancora avuto attuazione al momento dell'adozione del piano sovraordinato) , comportandone dapprima la sospensione e quindi la cancellazione o modifica nel momento in cui i piani sovraordinati siano definitivamente approvati. Come abbiamo già rilevato, la concertazione con i comuni e gli altri soggetti appare opportuna e dovuta purchè e finchè non implichino il vanificare le scelte e le previsioni del PTCP.

Per quanto riguarda l'applicazione delle norme di salvaguardia, rileviamo che, mentre l'art. 22, comma 3 punto c) prevede che le NTA del PTCP prescrivano “direttive, prescrizioni e vincoli”, l'art.29, comma 2. prevede che le misure di salvaguardia si applichino esclusivamente alle “prescrizioni e vincoli”. Se quindi non si vuole che il PTCP sia del tutto vanificato, nelle more della sua (probabilmente non breve) approvazione regionale, è necessario che tutto ciò che vi contrasti sia interdetto con “prescrizioni e vincoli”, mentre osserviamo che ciò nelle NTA adottate avviene molto raramente. Così come in molti casi le stesse Norme consentono deroghe anche alle “direttive” , tali da poterle vanificare (è il caso, assai significativo, della sovrapposizione tra la rete ecologica e aree edificabili previste dai PRG, non ancora attuate). Si consideri, poi, che – com'è ben noto - l'accoglimento delle Osservazioni con la delibera di “controdeduzioni” non comporta un automatico adeguamento del Piano, ma rappresenta esclusivamente una proposta che il Consiglio provinciale formula , delegando la decisione finale alla Regione.

Si auspica che – viceversa - vi sia, da parte della Provincia, una chiara ed esplicita manifestazione di volontà politica, e che non deleghi la decisione alla Regione. Di conseguenza proponiamo che il PTCP sia riadottato con le modifiche e integrazioni accolte, in tempo utile prima della scadenza amministrativa. Ciò è anche necessario

per rendere le modifiche accolte immediatamente efficaci facendo scattare la salvaguardia, in mancanza della quale verrebbero vanificate dalla corsa all'approvazione, "concertata" o meno, dei PAT/PATI e di altri progetti in contrasto con esse.

Si esprime la vivissima speranza che il Consiglio provinciale, o la sua maggioranza, ritenga le proposte di emendamento qui formulate coerenti con le sue enunciate intenzioni, condividendone le ragioni, che pertanto le accolga e che – per rendere efficace il piano – proceda alla sua formale riadozione con le modifiche apportate.