

**OSSERVAZIONI AL DOCUMENTO
PRELIMINARE DEL PAT DI MIRANO
PRESENTATE DA**

LABORATORIO MIRANO CONDIVISA

Sottoscritte da:

- **CAT Comitati Ambiente e Territorio Riviera del Brenta e Miranese**
- **Comitato Uniti per Via Bollati, Via Mazzan e Vie Limitrofe**
- **Comitato per la difesa del Graticolato Romano di Mirano**

LA SCELTA PARTECIPATA (pag. 12)

Il Documento Preliminare sottolinea l'importanza delle scelte partecipate, introdotte dalla LR 11/2004.

Precedenti esperienze, relative a PTCP – PTRC – PAT e PATI di altri Comuni, hanno evidenziato il profondo divario tra partecipazione formale e partecipazione sostanziale.

La nostra Associazione, in rete con altri comitati e associazioni a livello comprensoriale, provinciale e regionale, ha incontrato centinaia di cittadini nelle iniziative di sottoscrizione delle osservazioni per i Piani urbanistici sovra citati, constatando la quasi totale disinformazione sugli strumenti di pianificazione, sulle ricadute dirette che essi attuano sulla vita della popolazione, sui diritti della società civile di essere consultata nel corso della pianificazione e sulla facoltà di muovere critiche e proporre migliorie attraverso la presentazione di osservazioni. Del resto tale facoltà – che nel caso di chi rappresenta una comunità riteniamo sia da considerarsi un dovere – non risulta essere stata esercitata nemmeno dalla precedente Amministrazione di Mirano, nel caso del PTCP, né dall'attuale nei confronti del PTRC, nonostante alcune scelte di quest'ultimo siano blandamente criticate dal Documento Preliminare al PAT; non si capisce a che titolo visto che si è proceduto per “silenzio/assenso”.

Ciononostante l'attuale Amministrazione del Comune di Mirano ha dimostrato in più di una occasione una capacità di attenzione alle istanze dei cittadini decisamente superiore alla media degli altri Enti Locali. Pur non arrivando ancora a risultati concreti, le iniziative di concertazione, come la recente istituzione della Commissione sulla viabilità, evidenziano la volontà della presente Amministrazione di sostenere un processo culturale assai poco praticato, fondamento di democrazia: ascolto e partecipazione.

La tempistica dell'approvazione del Documento Preliminare al PAT crea uno strappo rispetto a questo processo. Pubblicare a metà giugno, promuovere un solo incontro di illustrazione il 15 luglio e chiudere la presentazione delle osservazioni al 30 luglio, in riferimento ad una documentazione di centinaia di pagine, la cui lettura e interpretazione necessitano capacità di analisi non comuni a tutti i cittadini, significa – sostanzialmente – limitare la possibilità di accesso e di valutazione delle informazioni.

Prorogare di un paio di mesi la fase di presentazione non sposterebbe di molto l'efficacia di un piano che ha, nel corso delle sue procedure amministrative, lunghi tempi di decantazione e prolungate inerzie tra i vari passaggi istituzionali.

Si chiede quindi:

- **che l'Amministrazione del Comune di Mirano dimostri inequivocabilmente la propria volontà di procedere con modalità ampiamente partecipate e condivise prorogando il termine di presentazione delle osservazioni al 30 settembre, dando diffusa informazione, opportunamente e capillarmente pubblicizzata, dei contenuti del Documento Preliminare;**
- **promuova uno specifico incontro di coinvolgimento della Commissione sulla viabilità**

Inoltre:

- il Laboratorio Mirano Condivisa si rende disponibile all'organizzazione di alcuni incontri di approfondimento rivolti alla cittadinanza sugli strumenti urbanistici (PTRC – PTCP – PAT e PATI)

I RIFERIMENTI AI PIANI SOVRA ORDINATI (pag. 22 e seguenti)

1) Nella breve analisi della Pianificazione Territoriale degli Enti sovra ordinati, si introducono le linee strategiche (PTCP) e gli indirizzi per gli ambiti omogenei (PTRC) riferiti al Miranese.

In entrambe i casi le affermazioni e gli obiettivi sono del tutto condivisibili, decisamente orientati alla protezione ambientale e alla qualità degli interventi.

Quello che non viene specificato, e che cela in modo grave la difformità tra generiche manifestazione di intenti e reali volontà di intervento, è che né le linee strategiche del PTCP né le indicazioni inserite nell'Atlante degli Ambiti del PTRC hanno valore cogente e sono fortemente contraddette dalle Norme Tecniche dei due Piani.

Tale contraddizione viene di fatto avallata poche righe sotto, quando si cita velocemente il progetto strategico Bilanciere Veneto, sottacendo che proprio quel progetto, nelle sue articolazioni, promuove la totale distruzione delle residue valenze paesaggistiche, storiche e ambientali del territorio compreso tra Padova e Venezia, che corrisponde proprio al Miranese e alla Riviera del Brenta, attraverso la realizzazione di opere come la Romea commerciale, che lo stesso Documento Preliminare descrive come portatrice di gravi pericoli per la qualità dell'assetto urbanistico.

In relazione a questo punto si chiede che:

- **senza pretendere giudizi di merito, venga semplicemente riferita la realtà dei fatti, e cioè che né le linee strategiche del PTCP né le indicazioni inserite nell'Atlante degli Ambiti del PTRC citate nel Documento Preliminare hanno valore cogente essendo semplicemente linee guida di tipo generale e che per venire a conoscenza delle reali**

indicazioni dei Piani in relazione agli assetti urbanistici, vanno consultate le Note Tecniche Attuative;

- **così come viene fatto per il progetto “Greenways: boschi e fiumi della Repubblica di Venezia”, si entri nel merito del citato Progetto Strategico “Bilanciere Veneto”, esplicitando l’opinione dell’Amministrazione in relazione alle ricadute di tale progetto sul territorio del miranese**

2) Il progetto comunemente conosciuto come Veneto City viene citato a pag 30 come *“piattaforma produttiva complessa nel Comune di Dolo”* e a pag 57 come *“piattaforma produttiva complessa ad Arino di Dolo”*. Riteniamo fuorviante non usare un nome ormai assolutamente entrato nell’uso comune, soprattutto per la comprensione da parte di cittadini che seguono le vicende territoriali solo attraverso la stampa, vale a dire la stragrande maggioranza..

Inoltre non viene segnalato che l’opera cosiddetta “Veneto City” è prevista in base ad accordi di programma. Nell’accordo di programma, così come citano diversi articoli della L.R. 11/2004, si può procedere solo con il consenso unanime dei soggetti interessati.

Il Comune di Mirano – in base a nostre informazioni – non ha voluto entrare direttamente nell’accordo di programma, nonostante ne abbia pieno diritto in quanto l’opera, seppure non ricadente nei confini comunali nella sua prima fase, andrebbe ad incidere profondamente sull’assetto urbanistico del nostro territorio. Ha deciso, invece, di essere semplicemente messo al corrente dell’iter e presenziare alle riunioni di coordinamento.

Riteniamo indispensabile che, nell’ambito di uno strumento urbanistico determinante quale è il PAT, si renda nota pubblicamente e si motivi tale decisione, e soprattutto che si metta in evidenza che il Comune di Mirano avrebbe avuto il potere, entrando direttamente nell’accordo di programma, di opporsi e annullare il progetto.

Sempre in relazione a Veneto City, o *“piattaforma produttiva complessa di Arino e Dolo”*, a pag 58 del Documento preliminare si legge: *“La scelta progettuale che verrà effettuata avrà implicazioni e ricadute importanti soprattutto sullo sviluppo del settore produttivo di Mirano, che potrà essere avvantaggiato o penalizzato da una presenza così concentrata di funzioni e di edificazione..”*.

Risulta quantomeno bizzarro che, a più di sei anni dalla presentazione del progetto e dopo infinite discussioni sul tema, l’attuale Amministrazione non si sia fatta ancora un’idea sul fatto se Veneto City potrà essere di impulso o di freno alle attività economiche di Mirano. Almeno in occasione della redazione del PAT un’analisi in tal senso dovrebbe essere sviluppata.

Al fine di contribuire a tale analisi alleghiamo al presente documento un estratto delle nostre osservazioni in merito redatte in occasione del PTCP e presentante alla Provincia di Venezia.

In relazione al presente punto si chiede che:

- **a pag. 30 e pag. 57 si faccia specifico riferimento alla “piattaforma produttiva complessa” come al cosiddetto Polo Veneto City;**
- **l’Amministrazione di Mirano richieda la partecipazione formale e attiva all’interno dell’accordo di programma sul progetto del Polo Veneto City, al fine di poter dare il proprio parere vincolante in merito, in base all’art 7 punto 3 della L.R. 11/2004; in alternativa si esplicitino i motivi per i quali l’Amministrazione comunale di Mirano ritiene di non dover entrare direttamente nell’accordo di programma in qualità di soggetto decisore del progetto;**
- **in relazione alle affermazioni sopra citate di pag. 58, seconda riga, si sviluppi una opportuna analisi sui punti di forza e di criticità che il progetto Veneto City produrrà sugli assetti socio-economici della nostra comunità.**

3) In tutto il Documento Preliminare non vi è traccia della vicenda dei caselli Vetrego – Roncoduro – Albarea, nemmeno nel capitolo sulle criticità del sistema della mobilità.

Eppure è noto che il mancato arretramento del casello della A4 all’altezza di Roncoduro rende definitivo il casello di Vetrego, con tutti gli evidenti disagi che ricadono su questa martoriata frazione e le pesanti ripercussioni di traffico su tutto il nostro comune.

Inoltre ha innescato la sciagurata decisione di costruire un terzo casello in zona Albarea.

Evidenti le motivazioni che sottostanno a questa decisione, ovverosia la funzionalità del casello di Albarea in relazione all’insediamento di Veneto City e all’innesto in zona Roncoduro della Romea Commerciale.

Ricordiamo che:

- il P.R.G. del Comune di Mirano prevede la realizzazione del casello secondo quanto previsto nel progetto approvato nel 2004, cioè a Roncoduro, ma anche il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento prevede il compimento delle detta opera nella forma sottoposta all’approvazione del CIPE¹;

¹ Il CIPE ha subordinato la propria approvazione del progetto del Passante all’osservanza di alcune prescrizioni, proposte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, contenute nell’allegato 1 della deliberazione stessa. Tra dette prescrizioni, il progetto definitivo avrebbe dovuto, tra l’altro subordinare al completamento degli archi principali della rete stradale nell’area la dismissione dell’attuale casello di Venezia – Mestre, con la liberalizzazione del traffico sul tratto autostradale (compreso tra i caselli Dolo e Venezia – Mestre), al fine di evitare che le infrastrutture esistenti continuino a svolgere funzioni di attraversamento;

- in tale ottica, per potenziare la viabilità locale e facilitare l'interscambio con la viabilità autostradale attraverso il nuovo casello, sono state realizzate rilevanti opere del valore di Euro 5.900.000,00, ossia la bretella, i sottopassi e la rotatoria di Roncoduro, nonché l'allargamento delle vie di accesso alla zona industriale;

- in tale area è sorta, entro i confini del comune di Mirano, una struttura alberghiera citata a pag. 56 del Documento Preliminare come ricadente "nei pressi del casello autostradale di Roncoduro"(?), che ha contribuito al raggiungimento dei 600 posti letto utili al Comune per entrare a far parte delle città turistiche, fatto fortemente auspicato dall'Amministrazione. Anche in questo caso si sottace quanto la struttura in oggetto sia stata penalizzata dal mancato arretramento della barriera e che, per tale motivo, è in atto un ricorso al TAR che coinvolge anche l'Amministrazione comunale di Mirano.

Il Comune di Mirano non ha ritenuto opportuno avvalersi del diritto di presentare osservazioni alla costruzione del casello di Albarea, nonostante appaiano evidenti i risvolti negativi sul nostro territorio e vi sia, quantomeno, scarsa trasparenza sulle procedure di attuazione. Fatto confermato da:

- tre esposti alla Procura della Repubblica;
- un esposto alla Procura Generale della Corte dei Conti;
- due interrogazioni al Consiglio Regionale;
- una lettera ai componenti del Servizio VIA statale;
- presentazione di varie osservazioni al Ministero dell'Ambiente, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e alla Regione Veneto.

In relazione al presente punto si chiede che:

- **a pag 56 si sostituisca la frase "...con l'ultimo PRG è stato realizzato un ampio complesso alberghiero nei pressi del casello autostradale di Roncoduro.." con "...con l'ultimo PRG è stato realizzato un ampio complesso alberghiero nei pressi dell'area di Roncoduro, ove doveva sorgere l'arretramento della barriera dell'autostrada A4..."**
- **si precisino i fatti che hanno portato alla mancata decisione dell'arretramento della barriera, mettendoli in collegamento con la decisione di costruire il nuovo casello di Albarea;**
- **si precisino le opinioni in merito a tale scelta, elencando puntualmente i punti di criticità o – ove ne vengano riscontrati – i punti di forza;**

- **si inserisca fra le criticità del sistema della mobilità il mantenimento definitivo del casello di Vetrego, precisando il caro prezzo che la frazione ha pagato e continuerà a pagare per la concentrazione di opere sul suo territorio.**

4) In molte occasioni, così come in questo documento, si sottolinea l'importanza del corridoio V per quanto riguarda la necessità di nuove infrastrutture per la grande mobilità, facendo intendere che questa impostazione proviene direttamente dagli indirizzi promossi dalla Comunità Europea .

Mentre al contrario la Comunità Europea è ormai orientata decisamente verso lo sviluppo di forme di mobilità alternative alla gomma (ferro e acqua), così come si evince anche dalla La Decisione 884/2004/CE là dove afferma che si considera prioritario:

“(Art 5) creazione e sviluppo delle infrastrutture che promuovono l'interconnessione delle reti nazionali per facilitare i collegamenti delle regioni insulari, o di aree ad esse analoghe, nonché delle regioni intercluse, periferiche e ultraperiferiche con le regioni centrali della Comunità, soprattutto al fine di ridurre gli elevati costi di trasporto per queste aree; misure necessarie per la graduale realizzazione di una rete ferroviaria interoperabile, inclusi, ove fattibile, assi adatti al trasporto di merci; misure necessarie per promuovere la navigazione marittima a lungo raggio, a corto raggio e la navigazione interna; ottimizzare la capacità e l'efficienza delle infrastrutture esistenti e nuove, promuovere l'intermodalità e migliorare la sicurezza e l'affidabilità della rete attraverso la realizzazione e il miglioramento di terminali intermodali e delle loro infrastrutture di accesso e/o utilizzando sistemi intelligenti; integrazione della sicurezza e della dimensione ambientale nella progettazione e nell'attuazione della rete transeuropea dei trasporti; sviluppo della mobilità sostenibile delle persone e delle merci, conformemente agli obiettivi dell'Unione europea in materia di sviluppo sostenibile.”

La vicinanza al corridoio 5 dovrebbe quindi diventare l'occasione per dare impulso al trasporto ferroviario e marittimo, così come realmente indicato dalla Comunità Europea.

In ogni caso, e indipendentemente dalle considerazioni sopra esposte, il cosiddetto corridoio V è definito dalla Comunità Europea come “corridoio paneuropeo da Lvov (Ucraina) a Venezia”, come conferma l'allegato A alla DGR 1149 del 18/4/2006 e la risposta della Commissione Europea, n° E-1824/03IT, ed un quesito sul tema. Quindi non interessa in alcun modo l'area del miranese.

In merito a questo punto si chiede che:

- **venga cancellata la frase a pag. 28 “Mirano e il Miranese sono anche inseriti in un progetto territoriale di scala europea: il Corridoio V di valenza europea e nazionale per quanto riguarda le strategie della grande mobilità e della grande infrastrutturazione”.**

In alternativa, se le nostre affermazioni risultino incomplete o errate:

- **si precisi, citando le fonti ufficiali, in quali documenti l’Unione Europea comprenda l’area del miranese all’interno del Corridoio V e in che modo esso sia interessato dalla grande infrastrutturazione stradale.**

In conclusione, se è pur vero che i PAT devono “*rapportarsi, confrontarsi e mantenere coerenza*” con i Piani sovra ordinati, ciò non si significa che le Amministrazioni comunali debbano sottostare, passive e inermi, ad un destino ineluttabile. Nel Documento preliminare si esprimono perplessità sulla concentrazione di infrastrutture nel nostro territorio (pag. 33), ma in riferimento agli impatti negativi si afferma solo che “*la progettazione deve essere adeguatamente compensata con le opere di mitigazione,, ma anche con opere aggiuntive al servizio della comunità*”. Questa Amministrazione dovrebbe ben sapere che le opere a compensazione possono di fatto produrre ulteriori danni, come il famoso e al momento sventato progetto delle tre tangenziali di Mirano ha insegnato.

Se in ogni occasione, come la redazione dei PAT, i comuni rivendicassero i propri diritti ed esprimessero in modo deciso, unanime e esplicito la loro contrarietà a tali opere, potrebbe venir ripristinato il reale valore della concertazione, come stanno dimostrando le recenti vicende sull’elettrodotto Dolo – Camin, che, sotto la spinta dei comitati di cittadini, hanno unito 10 Comuni nella ferma opposizione alla soluzione aerea del tracciato, creando i presupposti per un ripensamento a livello regionale, anticipato da una mozione presentata da alcuni consiglieri appartenenti a forze politiche di maggioranza e opposizione e supportato da una votazione unanime del consiglio provinciale.

INDIRIZZI STRATEGICI PER IL PAT (pag. 35 e seguenti)

E’ risaputo che un Documento preliminare al PAT, per sua stessa definizione, fornisce linee guida generali, che verranno poi perfezionate dal PAT vero e proprio e attuate (... o meno) dai Piani di intervento.

Anche in questo caso, tuttavia, esprimere indirizzi precisi, che trovino coerenza nei piani successivi, o generici, che diano libertà di modifiche e ripensamenti in corso d'opera, è una volontà politica degli estensori.

Abbiamo ampiamente sottolineato quanto i documenti a corredo dei piani sovra ordinati contengano indirizzi che vengono poi disattesi o addirittura stravolti dalle Norme Tecniche Attuative.

Dal Comune di Mirano ci si aspettava un documento più coraggioso, che confermasse senza mezzi termini e mezze misure la volontà di procedere sulla priorità ambientale. Perché di priorità si tratta. Non si è mai verificato che un Ente locale, a qualsiasi livello, affermasse che la questione ambientale non è importante: sarebbe come sparare sulla Croce Rossa. Parimenti non si è mai verificato che si affermasse che la questione ambientale e il bene collettivo sono priorità assolute, alle quali lo sviluppo economico e gli interessi privati devono sottostare, creando i presupposti per un benessere veramente sostenibile e durevole.

Inoltre anche Mirano sembra aver perso l'occasione di promuovere, perlomeno su alcuni temi (come la viabilità, ma anche come il Parco del Graticolato, la valorizzazione del patrimonio idrologico, architettonico, paesaggistico e lo sviluppo turistico), un Piano Intercomunale (PATI) insieme ai comuni contermini, perlomeno a quelli non scontatamente coinvolti nella espansione della "grande Mestre".

In merito a questo punto si chiede:

- **di sostituire a pag 39, quinta riga, la frase *“In fase di redazione del PAT, potrà essere valutata la possibilità di istituire il Parco della centuriazione romana”* con *“In fase di redazione del PAT si perseguiranno tutte le azioni possibili per istituire il Parco della centuriazione romana”*;**
- **che a pag 46, punto 10, in relazione alle zone di espansione produttiva, si cancelli la frase *“...od eventualmente da prevedersi ex novo nel PAT”*;**
- **di sostituire a pag 48, sestultima riga, in relazione alle previsioni insediative, la frase *“Tale elemento fisico di interruzione dovrebbe rimanere confermato...”* con *“Tale elemento fisico di interruzione deve rimanere confermato...”***
- **che a pag 52 il punto 1 del paragrafo su *“Obiettivi e azioni per il sistema della residenza e dei servizi”* venga totalmente sostituito con:**

“La pianificazione urbanistica dovrà evitare l’ulteriore urbanizzazione del territorio. Ogni eventuale ipotesi di nuovi insediamenti residenziali, produttivi o di servizi dovrà sottostare alle seguenti verifiche preventive:

- 1) analisi della domanda abitativa;*
- 2) verifica dell’invenduto;*
- 3) possibili interventi di recupero di immobili esistenti.*

In ogni caso verranno valutati con priorità e privilegiati gli interventi di residenzialità rivolti alle fasce più deboli della cittadinanza ”

- **che a pag 58 il punto 7 del paragrafo su “Obiettivi ed Azioni per il sistema della produzione” venga totalmente sostituito con:**

“Costruire e promuovere un sistema integrato dell’offerta turistica privilegiando e promuovendo soluzioni di residenzialità di basso impatto, come gli alberghi diffusi, bed & breakfast e agriturismo.”

Una specifica annotazione va fatta in merito alla diffusione abitativa. A pag 38 si analizza il fenomeno dell’edificazione lungo le strade, risalente già a partire dal Medioevo, che si è sviluppato anche in relazione alla particolare struttura della centuria presente nel nostro territorio. E’ evidente che tale fenomeno ha assunto via via dimensioni eccessive, ma non sono chiare le azioni che si intendono adottare per un suo controllo.

A pag 45, punto 4 del paragrafo su “Obiettivi e azioni per il sistema storico-ambientale”, si afferma che va bloccata l’espansione dell’abitato lungo la viabilità. Il termine “bloccare” è l’unico riferimento di natura realmente cogente all’interno di tutto il Documento.

Tuttavia sarebbe oltremodo opportuno che si esprimesse con più chiarezza e determinazione la necessità di fermare l’ ulteriore urbanizzazione del territorio e l’assoluta priorità del recupero dell’esistente, sia di antica che di recente origine, al fine di perseguire la salvaguardia degli spazi agricoli, che nel nostro caso hanno anche il pregio storico e paesaggistico propri del Graticolato. E sono proprio le frazioni che devono sottostare in forma ancora più conservativa, a questo principio.

Invece, durante la presentazione pubblica del Documento preliminare, si è prospettata la possibilità, in alternativa agli insediamenti lungo le strade, di espandere le zone di edificazione, soprattutto nelle frazioni, nelle aree libere tra gli assi stradali principali, al fine di *“presidiare le zone agricole”*.

Tale approccio, seppure non specificato testualmente nel Documento, appare confuso e contraddittorio. Preghiamo quindi di tenere conto delle seguenti considerazioni nella redazione definitiva del PAT e dei Piani di intervento:

- **l'edificazione lungo gli assi stradali è cresciuta in modo eccessivo, disordinato e spesso con elementi di scarsa qualità architettonica;**
- **incentivare, in alternativa all'ulteriore espansione lungo le strade, l'edificabilità nelle aree libere, si scontra fortemente con il residuo mantenimento di spazi agricoli e dei coni visuali e paesaggistici propri della Centuria;**
- **inoltre, insediare costruzioni nelle aree libere significa tessere nuove strade di collegamento, creando un circolo vizioso e in sé incongruente; significa, inoltre, incentivare il trasporto privato dalle frazioni, dichiaratamente poco servite dal trasporto pubblico locale;**
- **infine troviamo paradossale, nell'attuale contesto storico e socio-economico del miranese, parlare della necessità di presidio delle zone agricole, oltretutto intervenendo proprio all'occupazione delle stesse con nuovi insediamenti.**

Il capitolo sul “Sistema della Mobilità” è trattato in modo generico, anche in relazione al fatto che si è in attesa della redazione del Piano Urbano della Mobilità. Su questo aspetto abbiamo già espresso le nostre perplessità sulla redazione contestuale e non propedeutica del PAT rispetto al PUM.

Ciononostante alcune riflessioni possono essere anticipate, prima fra tutte la scarsa attenzione ai temi del trasporto pubblico che, seppure non di totale competenza comunale, dovrebbero avere ben più ampia considerazione nell'ambito di un contesto territoriale unanimemente considerato come soffocato dall'inquinamento, che sta procurando, nel silenzio assordante dei nostri amministratori, gravissimi problemi alla salute pubblica.

Si parte con la bizzarra dichiarazione a pag. 30, dove, a fronte dell'analisi del continuo aumento del volume di traffico, si afferma che “...*per contro risulta difficile assicurare un servizio pubblico che raggiunga ogni parte dell'edificato*”. Certo facile non è... Tuttavia non ci risulta che consumare sempre più suolo con infrastrutture stradali sia di per sé più semplice o più economico, ma solo più funzionale a interessi privati delle lobby del cemento e dell'auto, a scapito degli interessi collettivi e della salute pubblica.

A puro titolo di esempio rinviamo alla consultazione di due siti dell'area piemontese, dove il problema è stato affrontato e risolto in condizioni sicuramente diverse, ma altrettanto complesse:

<http://www.ecodallecitta.it/notizie.php?e=8&c=2&s=23>

<http://www.provincia.torino.it/speciali/provibus/>

Inoltre il Progetto strategico del PTCP sul trasporto tramviario, che contiene specifiche analisi e proposte risolutive della situazione nel miranese, viene solo velocemente citato a pag. 60

In merito a questo punto si chiede che:

- a pag. 60 si sostituisca la frase *“E’ da segnalare la proposta del tram per Mirano contenuta nel PTCP”* con riferimenti più precisi al *“Progetto Strategico Infrastrutture Metropolitane Integrate”* del PTCP e la dichiarata adesione a tale progettualità;
- che, per tutte le considerazioni fatte in precedenza in relazione ai rischi derivanti dal progetto strategico del PTRC denominato *“Bilanciere veneto”*, il primo punto del paragrafo sulle *“Potenzialità del sistema della mobilità”* che cita: *“La posizione geografica baricentrica rispetto ai centri della città metropolitana, Venezia, Padova, Treviso, a ridosso del corridoio V e in prossimità del corridoio Adriatico”* sia spostato nei punti di criticità e che, sempre in relazione a quanto sopra esplicitato, venga quantomeno inserito il termine *“cosiddetto”* prima di *“corridoio V”*;
- che venga inserito nei punti di Criticità del sistema della mobilità il seguente punto *“L’ipotesi di insediamento in località Albarea di un nuovo casello autostradale, che impedirebbe l’arretramento della barriera autostradale a Roncoduro, con un danno all’accessibilità alla struttura alberghiera insediata in area del comune di Mirano, che renderebbe definitivo il casello di Vetrego, con tutte le ripercussioni negative sull’abitato di Vetrego e sulla mobilità dell’intero comune, e che risulterebbe funzionale all’insediamento di Veneto City, nonché all’innesto della Romea Commerciale su Roncoduro”*
- che nel paragrafo sugli *“Obiettivi ed Azioni per il sistema della mobilità”* si inserisca un punto, opportunamente sviluppato, sul sistema del trasporto pubblico, considerando anche la collaborazione con gli enti di specifica competenza.

Inoltre, seguendo la logica del contesto preliminare del Documento, che – così come è stato precedentemente fatto notare – di fatto non si esprime in modo chiaro e definitivo su molti punti,:

- si eviti di citare espressamente, a pag 62, la realizzazione del collegamento tra la zona ovest del Capoluogo e la via Parauro, in quanto questo intervento è notoriamente controverso e necessita di ulteriori analisi e valutazioni, in stretta concertazione con i residenti, le associazioni e i comitati.

NOTE SUI DIRITTI EDIFICATORI DEL PRG VIGENTE E SULLO STRUMENTO DI PEREQUAZIONE URBANISTICA

In alcune parti del Documento preliminare, e in molte affermazioni pubbliche di referenti dell'Amministrazione, si richiama all'ineluttabile destino dei diritti edificatori del PRG vigente, approvato dalla precedente Amministrazione e immutabile.

Il tema è sicuramente controverso, ma riteniamo utile riportare due documenti che possono quantomeno riaprire la discussione ed essere fonte di approfondimento normativo.

**Trovato su: <http://eddyburg.it/article/articleview/485/0/39/>
Una lettera di Cerulli Irelli**

► [Eddyburg](#) / [Città e territorio](#) / [Città oggi](#) / [Roma](#)

Autore: [Cerulli Irelli, Vincenzo](#)

Data di pubblicazione: 29.03.2004 03:56

Vincenzo Cerulli Irelli è ordinario di Diritto amministrativo alla facoltà di Giurisprudenza di Roma – La Sapienza, Presidente della Commissione Parlamentare consultiva in ordine all'attuazione della riforma amministrativa. Interpellato dal Segretario generale di Italia Nostra, Gaia Pallottino, sulla questione della validità dei vincoli urbanistici, ha risposto il 18 gennaio 2003 con la lettera riprodotta di seguito ([qui il testo integrale in formato .pdf](#)). Sul medesimo argomento si veda in questo sito: lo scritto di [Giuseppe Campos Venuti](#) sul PRG di Roma, la mia [Nota sui vincoli urbanistici](#), la [lettera con cui l'ho inviata al Sindaco di Roma](#).

1. E' senz'altro vero che la vigente normativa non pone limiti temporali alle previsioni di edificazione privata, ma questo non vuol dire che l'edificabilità prevista non possa essere modificata da un successivo intervento di pianificazione urbanistica.

La giurisprudenza amministrativa è infatti unanime e costante nell'affermare che "il comune, in sede di adozione di una variante al piano regolatore generale, ha la facoltà ampiamente discrezionale di modificare le precedenti previsioni urbanistiche senza obbligo di motivazione specifica ed analitica per le singole zone innovate, salva peraltro la necessità di una congrua indicazione delle diverse esigenze che si sono dovute conciliare e la coerenza delle soluzioni predisposte con i criteri tecnico-urbanistici stabiliti per la formazione del piano regolatore" (così Cons. Stato, sez. IV, 03-07-2000, n. 3646). Si precisa tuttavia che "è comunque necessario che l'amministrazione dia conto delle ragioni che la inducono a modificare la destinazione di un'area nella quale lo strumento generale prevedeva l'edificazione" (Cons. Stato, sez. IV, 13-05-1998, n. 814).

Sul punto è interessante sottolineare che, secondo un costante orientamento giurisprudenziale, "neppure la preesistenza di un piano di lottizzazione approvato e già convenzionato costituisce - per se sola - un ostacolo alla modifica delle previsioni urbanistiche vigenti su una determinata area, proprio perché il prg non rappresenta uno strumento immutabile di pianificazione del territorio, sul quale i privati possano fondare sine die, le proprie aspettative, ma è suscettibile di revisione ogni qual volta sopravvenute esigenze di pubblico interesse, obiettivamente esistenti ed adeguatamente motivate, facciano ritenere superata la disciplina da esso dettata" (T.a.r. Lombardia, sez. Brescia, 12-01-2001, n. 2) .

In sostanza, mi sembra che nessun ostacolo giuridico (ma vi possono certamente essere ragioni di carattere politico o comunque di opportunità) escluda che un comune, in sede di variazione degli strumenti urbanistici vigenti ovvero in sede di nuova redazione del piano regolatore, disciplini il regime di trasformazione degli immobili in modo difforme dal precedente atto di pianificazione, ad esempio prevedendo per alcune aree la destinazione a zona agricola.

Resta inteso che tanto maggiore sarà l'affidamento ingenerato nel proprietario, tanto più analitica ed esauriente dovrà essere la motivazione posta alla base del nuovo atto di pianificazione.

2. Effettuata questa premessa mi preme formulare un'ulteriore considerazione.

La nuova destinazione di un'area non deve coincidere necessariamente con l'imposizione di un regime di inedificabilità assoluta (ossia un vincolo di carattere sostanzialmente espropriativo ovvero preordinato all'espropriazione) né di un vincolo di carattere morfologico (caratterizzato cioè dalla particolare natura del bene).

Per quanto attiene alla prima ipotesi, è noto che la Corte costituzionale, con la sentenza 179/99, ha stabilito che si pone un problema di indennizzo per quei vincoli che 1) siano preordinati all'espropriazione, ovvero abbiano carattere sostanzialmente espropriativo, nel senso di comportare come effetto pratico uno svuotamento, di rilevante entità ed incisività, del contenuto della proprietà stessa, mediante imposizione, immediatamente operativa, di vincoli a titolo particolare su beni determinati, comportanti inedificabilità assoluta, qualora non siano stati discrezionalmente delimitati nel tempo dal legislatore dello Stato o delle Regioni; 2) superino la durata che dal legislatore sia stata determinata come limite, non irragionevole e non arbitrario, alla sopportabilità del vincolo urbanistico da parte del singolo soggetto titolare del bene determinato colpito dal vincolo, ove non intervenga l'espropriazione, ovvero non si inizi la procedura attuativa (preordinata all'esproprio) attraverso l'approvazione di piani particolareggiati o di esecuzione, aventi a loro volta termini massimi di attuazione fissati dalla legge.

Orbene, non vi è dubbio che, tra la previsione di una nuova destinazione su un'area, comportante la drastica riduzione degli indici di edificabilità (ad esempio destinazione agricola) e l'imposizione sulla stessa di un regime di inedificabilità assoluta (con tutte le conseguenze con riguardo all'obbligo indennitario, in caso di reiterazione), si collocano una serie di soluzioni pianificatorie intermedie, comunque compatibili con l'attuale disciplina della materia, non rappresentando cioè lo svuotamento, di rilevante entità ed incisività, del contenuto della proprietà.

Ricordo peraltro che la stessa sentenza costituzionale 55/68 ha riconosciuto che non ogni disciplina restrittiva dell'attività edificatoria comporta un obbligo di indennizzo: "rappresenta un punto fermo il concetto che non possono farsi rientrare nelle fattispecie espropriative le limitazioni del genere di quelle ammesse senza indennizzo dall'art. 42, secondo comma, della Costituzione, e, quindi, tra l'altro, quelle che fissano gli indici di fabbricabilità delle singole proprietà immobiliari, anche quando tali indici possono assumere valori particolarmente bassi (come nel caso di edilizia urbana estensiva e persino rada, del tipo di costruzioni circondate da ampi e predominanti spazi verdi). Pur essendo imposte nei confronti di singoli beni, tali limitazioni sono da considerare, infatti, operate sulla base di quel carattere tradizionale e connaturale delle aree urbane, basato su quelle esigenze di ordine ed eutimia nell'edilizia ...".

Ed infatti è stato autorevolmente stabilito che "la destinazione a zona agricola contenuta in un piano regolatore generale non concretizza un vincolo a contenuto espropriativo, bensì conformativo del diritto di proprietà; ne consegue che la relativa prescrizione non è indennizzabile, né è soggetta al limite temporale d'efficacia di cui all'art. 2 l. 19 novembre 1968 n. 1187" (C. Stato, sez. IV, 06-03-1998, n. 382); "anche se i vincoli compressivi della proprietà immobiliare soggetti a decadenza quinquennale ai sensi della l. 19 novembre 1968 n. 1187 non sono solo quelli preordinati all'espropriazione ma anche quelli che comportano l'inedificabilità assoluta, o comunque che privano il diritto di proprietà del suo sostanziale valore economico, deve peraltro ritenersi che fra tali vincoli non rientri la destinazione a verde agricolo, atteso che quest'ultima non si configura come una limitazione tale da rendere inutilizzabile l'immobile in relazione alla destinazione inerente alla sua natura, restando al proprietario la possibilità di trarne un utile mediante la coltivazione e, inoltre una possibilità, sia pure contenuta entro parametri prestabiliti, di limitata edificazione" (C. Stato, sez. V, 07-08-1996, n. 881); ancora "è legittima la previsione di un'edificazione estremamente rada e la conservazione di ampi intervalli di verde finalizzata al più conveniente equilibrio delle condizioni di vivibilità della popolazione, in quanto la destinazione agricola può servire per orientare gli insediamenti urbani e produttivi in determinate direzioni, ovvero per salvaguardare precisi equilibri di assetto territoriale" (T.a.r. Lazio, sez. I, 19-07-1999, n. 1652).

In sostanza, l'amministrazione comunale, fermo restando l'obbligo di motivazione, può rivedere le destinazioni urbanistiche vigenti senza dover necessariamente addivenire all'espropriazione delle aree il cui regime intende innovare ovvero integrare una delle fattispecie che, sulla base della citata sentenza costituzionale, impongono un obbligo indennitario.

Quanto ai vincoli cosiddetti morfologici, concordo in pieno con le affermazioni del prof. Campos Venuti, essendo indiscutibilmente vero che il regime giuridico preordinato alla tutela di tale tipologia di beni prevale sulle prescrizioni urbanistiche con esso eventualmente incompatibili.

Resto a disposizione per ogni chiarimento e approfondimento che ritenessi necessario e porgo i più cordiali saluti

Vincenzo Cerulli Irelli

Giuseppe Campos Venuti

Gentili redattori di Eddyburg, ringrazio per aver riportato il [testo](#) de *l'Unità*. Se aveste letto il libro, sapreste però che la legge regionale E.R. ed io non consideriamo assolutamente "diritti edificatori" le destinazioni "residue" dei vecchi PRG. Che infatti suggerisco di "sospendere" in base alla legge regionale, nei nuovi PSC programmatici e non prescrittivi. "Diritti edificatori" sono solo quelli sanciti dai vecchi PP e per di più "convenzionati"; questi sì, incancellabili salvo indennizzo. La difficoltà di cancellare almeno in parte le "previsioni residue", è soltanto politica; perchè - comprensibilmente - i Comuni faticano a cancellare le previsioni che il vecchio PRG ha formalmente approvato e lasciato in vigore, magari per 20 o 40 anni (Roma), suggerendo così che proprio quelle previsioni il PRG voleva si realizzassero. Però la legge regionale dell'Emilia Romagna, togliendo prescrittività al piano generale, risolve il problema, sospendendo di fatto le previsioni residue, che non sono già state cancellate da provvedimenti urbanistici sovraordinati (es. Piano Paesistico, Parchi regionali, ecc.). Infatti nel PSC di Reggio, che poco attentamente è stato attaccato, gli indirizzi di PSC hanno ridotto fortemente il precedente trend edilizio, ma l'uso dei residui non è affatto confermato, lasciando al POC di selezionare il prescrittivo quinquennale, che sarà molto più basso del residuo; e che comunque dovrà attuarsi con parametri urbanistici e ambientali stabiliti a priori dal PSC, quindi senza contrattazioni. La legge regionale può anche scegliere di inserire nel POC un ambito su tre o quattro, con un concorso che parte dai parametri minimi citati. Comunque a Reggio il tentativo fatto è quello di suggerire col PSC indirizzi in larga prevalenza di riqualificazione di aree già costruite; gli indirizzi su aree inedificate riguardano in prevalenza la zona intorno alla nuova stazione mediopadana, che giustamente innescherà un minimo di nuove funzioni. Forse per informare correttamente i molti lettori di Eddyburg, potreste aggiungere questa postilla a [quella inavvertitamente formulata](#). Saluti da Giuseppe Campos Venuti

Ringraziamo Campos Venuti per la sua precisazione. Così sappiamo che per lui oggi i "diritti edificatori" molto sono solo quelli dei piani attuativi convenzionati. È una posizione certamente più vicina alla nostra di quella che è stata predicata e applicata, anche da Campos Venuti, nel caso del PRG di Roma. Lì i "diritti edificatori" (forse è la prima volta che questa espressione è stata adoperata) sono stati invocati per rinunciare a tagliare le vastissime aree definite zone d'espansione dal vecchio PRG: un piano unanimemente ritenuto sovradimensionato. Si tratta di "residui" consistenti: 14mila ettari di Agro romano. Campos Venuti, nella sua precisazione, si riferisce solo all'Emilia Romagna, dove certamente le cose vanno meglio che nella Roma di Rutelli e Veltroni (e Alemanno). Temiamo però che tra le rose di un passato glorioso siano cresciute molte spine. Come testimonia molte informazioni, ad esempio, sull'ingiustificato consumo di suolo. Né ci tranquillizza il fatto che Campos Venuti consideri "un minimo di nuove funzioni" i 400 ettari aggiunti col piano strutturale a Reggio Emilia. Su questo e su altri punti, sollevati dalla precisazione di Campos Venuti e dal suo libro, torneremo con l'ampiezza che meritano sia gli argomenti che il nostro interlocutore.

In merito allo strumento della "Perequazione urbanistica", più volte preso ad esempio dal Sindaco di Mirano e citato come opportunità anche nel Documento preliminare, vogliamo sottolineare quanto, indipendentemente dalle presunte buone intenzioni del legislatore, esso abbia prodotto, nelle sue applicazioni, più danni che benefici, essendo stato adottato spesso come espediente di riequilibrio delle scarse risorse finanziarie dei Comuni, in cambio della pura mercificazione del territorio. Inoltre, per ottenere la realizzazione di servizi e opere di pubblica utilità che siano significative, si può fare riferimento solo ad urbanizzazioni di entità altrettanto

significative ed impattanti, cosa che non sembra essere paventata dallo stesso Documento preliminare.

NOTA SUL RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE

Considerato lo scarso tempo a disposizione, gli impegni professionali, familiari e – oggettivamente, visto il periodo – feriali, non siamo stati in grado di analizzare compiutamente il corposo Rapporto Preliminare Ambientale. Ne consegue che non siamo in grado di produrre delle osservazioni analitiche.

Rinnoviamo, quindi, la richiesta fatta in premessa di prorogare i termini di consegna delle osservazioni.

Mirano, 30 luglio 2010

“Un tempo, e ancora oggi nei luoghi di turismo, si trovavano nei negozi di chincaglieria mattonelle in ceramica con proverbi e sentenze che volevano essere di ammaestramento alla vita. Erano battute di volgare saggezza, che via via sono diventate solo volgari. Una delle sentenze più abusate diceva: “Se i giovani sapessero, se i vecchi potessero!”. Riferiva banalmente una verità scientifica: l’incapacità della specie umana di consolidare esperienze dei singoli in istinto e coscienza di tutti, e di farne un patrimonio trasferibile alle generazioni successive. I vecchi sanno e non hanno più la forza per fare, i giovani non sanno ma hanno l’energia necessaria per rifare gli stessi danni che le generazioni precedenti hanno già fatto, in una catena infinita di disastri... Infinita? No, perché i disastri di oggi, opera dei vecchi ma anche dei giovani, sono probabilmente i penultimi, a dar retta a ecologi e scienziati non compromessi. Sono irrimediabili.”

Postfazione di Goffredo Fofi al romanzo “*I veleni della dolce Linnea*” di Arto Paasilinna

CONSIDERAZIONI GENERALI SUGLI INSEDIAMENTI ECONOMICO-PRODUTTIVI

Il Piano individua come strategica la concentrazione dei Poli economico-produttivi, individuando per essi due categorie: di rilievo metropolitano regionale e di rilievo sovra comunale.

Riteniamo opportuno corredare le nostre osservazioni in merito con alcune considerazioni generali, utili soprattutto a precisare alcune contraddizioni di fondo che rileviamo su tale argomento tra gli obiettivi generali del Piano e le NTA.

Concetto di “città diffusa”

Uno dei motivi principali per il quali il Piano propone la concentrazione delle attività in Poli, è quello di (pag. 8 Relazione illustrativa) *“..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.”*

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.”*

Non si comprende, dunque, quale sia l’elemento strutturale prevalente che debba essere preso in considerazione: città diffusa o meno. Probabilmente i due elementi coesistono, con incidenza diversa sul territorio.

Comunque sia, riteniamo esistano ben altre ragioni per valutare con estrema precauzione l’insediamento di grandi Poli.

Processo di partecipazione

Quello delle opere infrastrutturali è tra i temi emergenti del processo di partecipazione per la redazione del Piano.

Dal capitolo dedicato della Relazione Tecnica: *“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.”*

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.

Contesto ambientale e paesaggistico

Il Piano individua (pag. 6 della Relazione illustrativa) “..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..)”

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, estrapolato dal conteso generale dei documenti, sembrerebbe dare assicurazioni sufficienti per una concreta e duratura salvaguardia del territorio.

- a pag 35 della Relazione illustrativa: *“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 economia”*

Su questa affermazione, che sembra il manifesto di un gruppo ambientalista d’assalto, è necessario fare alcune precisazioni. Se è pur vero che gli articoli delle NTA sui temi ambientali costituiscono un corpo cospicuo del Piano, non è altrettanto vero che sono accompagnati da chiare prescrizioni, le quali, rispetto alle direttive – che come più volte dichiarato nel Piano stesso non hanno alcun valore normativo – sono numericamente molto inferiori e dai contenuti non determinanti.

A puro titolo di 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, poché ritenuto di per sé insufficiente a sostenere politiche di tutela.

Anche se sembra piuttosto limitativo il fatto che un elemento di priorità assoluta non venga meglio declinato in indicazioni applicative, il principio di precauzione dovrebbe di per sé dissuadere dalla realizzazione di interventi di particolare impatto.

Diversamente bisogna mettersi d’accordo su cosa si intende per “priorità assoluta”...

Si fa presente, inoltre, che **poche e succinte indicazioni su interventi di gravissimo impatto, come il Polo porta ovest/Veneto City, possono invalidare mille e articolate direttive di tutela ambientale**, come intendiamo dimostrare nei seguenti paragrafi.

Il Piano recepisce e assume il progetto di Rete Ecologica, pur sempre senza specifiche prescrizioni. Si fa notare che 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. E’ necessario, inoltre, tenere in considerazione anche la densità dei Poli previsti, in relazione alla particolare morfologia della Provincia; una stretta e lunga striscia di terra occupata già da pesanti infrastrutture come l’autostrada, la ferrovia e il passante.

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, e non vengono mai presi in considerazione gli interventi che, seppure non strettamente prossimi all’area, ne possono irrimediabilmente compromettere l’assetto, la funzionalità, l’attrattiva. In questo approccio notiamo 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 vincolo, 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”.

Tornando alle contraddizioni del piano tra obiettivi di tutela e insediamento dei 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?
- 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 (si legga: Tessera City), con i suoi faraonici insediamenti, possa essere elemento coerente alla – tardiva – tutela della gronda lagunare e degna porta di ingresso alla Laguna?

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 il Piano, al cap. 2.4 dedicato allo scenario economico, 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 non può esimersi, nello stesso capitolo, dal riportare 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 (sempre pag. 20)

“..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”

Si potrebbe in effetti affermare che l'addensamento in cluster produttivi sia previsto proprio per evitare il consumo di suolo diffuso e apparentemente inarrestabile degli ultimi anni.; ma sicuramente non con la densità, entità e impatto che avranno tutti i poli previsti!

Sembra che i pianificatori abbiano ragionato individualmente e separatamente ognuno per i suoi 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.

Si tralascia, quindi, di riprendere i numerosi articoli delle NTA che richiamano obiettivi di tutela del consumo del suolo, in quanto, come detto in precedenza, vengono annullati dai pochi articoli che ammettono, se non incentivano, operazioni insediative particolarmente impattanti.

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 (pag. 19 della Relazione introduttiva) *“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.”*

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..”*

Come ultimo elemento negativo, non in ordine di importanza, per l'insediamento dei nuovi Poli, va segnalato l'enorme impatto per il contesto paesaggistico.

Si trascura di approfondire tale argomento per l'eventuale insediamento della Città della Moda a Fiesso, per l'evidenza assoluta del deturpamento della Riviera del Brenta se esso fosse realizzato. Il Piano non ne parla esplicitamente nelle NTA, ma lo inserisce tra le righe (astuti redattori!) della Relazione introduttiva, quando, a pag. 20, porta ad esempio proprio *la realizzazione di una “città della moda”* (notare quanto vago sia quel termine, con l'articolo indeterminativo, il virgolettato e le iniziali in minuscolo, come se fosse stato inventato in quel preciso momento) 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 2.500.00 mq di superficie, 1.700.000 metri cubi di volume? E soprattutto quello con torri alte 30 metri?

Già, le torri. 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, il 2.1, che sembrava confortare – in puro stile PTCP – sulle scelte in tal senso: 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.”*

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.”*

Contesto socio-economico

Fino a questo punto sono stati presi in considerazione gli elementi di danni ambientali e paesaggistici riferiti all'insediamento dei nuovi grandi Poli economico-produttivi, ma ci preme evidenziarne anche la sostanziale inutilità per l'incremento dell'economia locale, anzi, il probabile effetto negativo.

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”*

Si suppone che la crisi economica generalizzata non agevoli tali previsioni.

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

E' risaputo quanto l'economia legata ai centri storici, soprattutto i centri minori e in relazione al piccolo commercio, abbia subito una veloce e inarrestabile crisi dovuta al proliferare di ipermercati, centri commerciali e outlet. Anche se non espressamente dichiarato è altrettanto risaputo 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 sociologico, 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.

Dalla Relazione introduttiva:

- pag 37 “una seconda strategia per la provincia viene disegnata attraverso: ..il riconoscimento dei caratteri strutturali, caratteristici di lunga durata, il cosiddetto senso dei luoghi.”

Dalle NTA:

- art. 42 punto 4 “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.”
- art. 48 punto 3 lettera C, si invitano i Comuni a prendere in considerazione “..la promozione delle attività commerciali e artigianali presenti nel centro storico..”

Persino nel capitolo espressamente dedicato ai Poli (art.49), con l’ennesimo volo pindarico, gli obiettivi e le direttive per l’insediamento delle grandi infrastrutture convivono con obiettivi e direttive tesi al recupero dell’identità e dell’attività commerciale e artigianale dei centri storici.

- art 49 punto 7 “ 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;”

Infine è superfluo sottolineare l’impatto sull’inquinamento atmosferico determinato dall’evidente aumento di traffico generato dai nuovi Poli; ricordiamo i 70.500 veicoli previsti (dai progettisti) per Veneto City. Nonostante il Piano in tal senso proponga una – blanda – direttiva.

- art.35 punto 5: “In linea di principio (?) le aree interessate da nuove localizzazioni dovranno essere facilmente raggiungibili con il trasporto pubblico, .. e la dotazione di parcheggi pubblici, in particolare per i servizi e il commercio, dovrà essere sufficiente a non generare ulteriore traffico.” (anche se non ci pare che siano i parcheggi a generare o meno il traffico...)

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.