

XXV CONGRESSO INU: INFRASTRUTTURE, CITTA' E TERRITORI
CONTRIBUTO DELLA SEZIONE VENETO

IL DISEGNO DELLE INFRASTRUTTURE NEL TESSUTO INSEDIATIVO DIFFUSO

A cura di Antonio Bortoli e Marisa Fantin

Fra le "transazioni" che il sistema produttivo e sociale sta vivendo in questi ultimi anni nel Veneto, quella che attiene alla struttura territoriale è forse la più "silenziosa" ma non per questo la meno indolore; nei trent'anni passati le superfici urbanizzate si sono più che raddoppiate. L'urbanizzazione "con continuità" è il risultato di una domanda crescente di spazio connaturata ad un incremento di attività e fabbisogni per i diversi soggetti (le imprese e le famiglie). Domanda e offerta di territorio in molti casi tendono a non incontrarsi, provocando distorsioni che non possono che essere attribuite ad una limitata capacità di recepire e orientare le richieste di suolo necessarie alla vitalità produttiva del sistema economico. Le aree metropolitane stesse, che appaiono oggi meno soggette ad una espansione incontrollata, hanno in parte semplicemente trasferito all'esterno i loro processi di crescita.

Proprio la sfasatura fra le politiche urbanistiche ed i fabbisogni di spazio rende il sistema insediativo un insieme "disordinato" con tendenze distruttive sia verso le qualità ambientali che verso le potenzialità economiche.

Le ragioni del successo del Veneto dagli anni 70 in poi risiedono nell'aver saputo interpretare un momento economico nuovo, quello del post-fordismo. Il Nord-Est ha occupato quelle nicchie, quegli spazi che le grandi aziende di altri luoghi e di altri paesi non occupavano: gli spazi della varietà, della variabilità, della flessibilità. Le strutture fisiche si sono collocate sul territorio secondo opzioni e con strumenti che hanno dato spazio alla varietà, alla variabilità, alla flessibilità.

Oggi sono le infrastrutture - stradali, ferroviarie, elettriche, telefoniche, acquedotti, fognature, metropolitane - ad assumere il ruolo di connessione e relazione attraverso questo spazio flessibile acquisendo una loro autonoma e specifica natura

produttiva/economica. In passato l'utilizzatore di energia o di altre risorse, rappresentato dall'industria chimica, siderurgica, metalmeccanica, tendeva ad acquisire autonomia di approvvigionamento. Lo sviluppo insediativo e industriale e i caratteri "moderni" di quello sviluppo hanno consentito una significativa evoluzione: le public utility erogano risorse/servizi alla generalità degli utenti e, nelle esperienze più recenti, determinano il mercato mediante l'evoluzione tecnologica e mediante la trasformazione del servizio fornito. Si consolidano in questo modo sistemi a catena di reti infrastrutturali come ad esempio il rapporto tra autostrade, telecomunicazione e commercio; oppure tra rete del gas e sistemi di manutenzione. I sistemi a rete evoluti, non più costituiti solo da connessioni fisiche, gli impianti puntiformi collegati o meno alle reti fisiche come i depuratori, i potabilizzatori, le centrali elettriche, e il complesso dei sistemi di gestione delle infrastrutture, costituiscono una delle più importanti componenti hardware del sistema produttivo e, in generale, del sistema economico.

Si tratta di caratteristiche non omogeneamente diffuse. La diversa densità insediativa, sia di carattere abitativo che produttivo, non sono però, oggi, l'unico fattore che determina i caratteri delle infrastrutture. Per certi aspetti, la rottura della esclusività della città quale luogo per la localizzazione di funzioni eccellenti, in particolare legate alla mobilità di merci e persone, ha fatto venire meno alcuni motivi di scelta della città come luogo conveniente sotto il profilo localizzativo.

Non solo le infrastrutture ma anche importanti funzioni civili (università, ospedali, luoghi per spettacoli) si collocano fuori dalla città. La dispersione insediativa, centrifuga rispetto alla città, trova ulteriori ragioni per confermarsi come conveniente. Anche le relazioni tra parti e componenti del sistema insediativo si trasformano, tanto da non collocarsi più in una dimensione omogenea di relazioni tra centri più o meno grandi, entrando invece in campo nuove tipologie territoriali come le cittadelle multifunzionali, le aree aeroportuali, le piattaforme logistiche, non del tutto specialistiche, che possiedono capacità attrattiva e producono modificazione nelle gerarchie tra assi di mobilità. Il territorio veneto si trasforma e si modifica a volte adeguandosi e a volte subendo la trasformazione.

Il sistema basato sulla centralità urbana è messo in discussione e rischia di entrare in crisi senza che ciò determini una evoluzione "positiva" del rapporto tra il cittadino e il suo habitat sociale naturale. Gli effetti possibili possono essere un ritorno

all'investimento infrastrutturale e funzionale nelle aree urbane o, in alternativa, una aggregazione insediativa intorno alle nuove tipologie territoriali e un rafforzamento delle infrastrutture di interconnessione. Il tessuto sociale ed edilizio sul quale intervenire è complesso e articolato, composto come è da realtà molto diverse: le città capoluogo con un ruolo accentratore forte, tanto da formare un organismo unico con la loro cintura, come Venezia, Padova e Verona; le città piccole che non accentrano, ma vivono nella relazione e nello scambio con altre città piccole, come Vicenza, Treviso e la loro provincia; la città diffusa che accentua la dispersione piuttosto che la concentrazione. Su questa elementare classificazione si appoggiano poi altri modelli insediativi, per esempio quelli generati a suo tempo dai distretti produttivi che stabiliscono relazioni con il territorio che fisicamente li ospita, ma costituiscono reti ben più ampie in termini di scambio, conoscenze, divisioni dei ruoli.

Su questo tessuto difficile e in continua veloce trasformazione si inseriscono i progetti infrastrutturali. E' affidato al nuovo passante di Mestre e alle relative opere complementari il ridisegno della rete autostradale metropolitana nell'area tra Treviso, Mestre e Padova. Ad esso affianca il servizio ferroviario metropolitano (SFMR) che dovrebbe diventare, a sua volta, l'occasione per aprire nuove connessioni sulla rete ferroviaria, proponendo un sistema integrato di mobilità pubblica e migliorando l'accessibilità ai nuclei urbani. Entrambi i progetti costituiscono l'occasione per sviluppare un percorso ideativo e progettuale riferito sia al territorio che al paesaggio, nel senso che questi progetti devono essere coordinati in modo da governare le opportunità di trasformazione che inevitabilmente produrranno sui sistemi urbani. Un obiettivo difficile da raggiungere e che comporta un processo di condivisione tra i vari ambiti istituzionali, Regione Province e Comuni.

I processi di pianificazione all'interno di questa realtà composita devono porsi l'obiettivo di esaltare le capacità competitive di ciascuno provvedendo al governo dei sistemi metropolitani in quanto meccanismi complessi, potenziandone le connessioni, andando a intervenire e migliorare la qualità e l'efficienza di ciascuno dei nodi della rete, cercando di offrire servizi efficaci ad ogni parte del territorio regionale, tutelando la qualità del quadro ambientale. Il complesso delle infrastrutture è profondamente legato al processo di riqualificazione perchè esse assumono un ruolo fondamentale nel

definire i punti di cerniera del sistema metropolitano regionale, distinguendo gli ambiti di intermediazione territoriale. Non solo, la costruzione di una rete di servizi rari e di attrezzature di eccellenza costituisce un obiettivo primario per far funzionare e progredire il ruolo strategico del territorio veneto, passando inevitabilmente attraverso la riqualificazione del patrimonio infrastrutturale alle diverse scale.

Un progetto reso particolarmente complesso da una condizione in cui città e territorio appaiono come antagonisti, non dialogando tra loro su obiettivi di organizzazione di medio periodo e cercando, ognuno per proprio conto, nuovi equilibri. L'assenza di strategie e obiettivi comuni ha portato a una grande incertezza nei progetti e negli investimenti e nel tempo impedisce di raggiungere economie di scala adeguate per la crescita dell'intero sistema territoriale. Questo meccanismo ha messo in crisi il governo del territorio che si avvale di forme regolative tradizionali, come il piano, mentre il disegno e il progetto delle infrastrutture appare come un modello interpretativo e regolativo più efficace. Obiettivi destinati a modificarsi, piegarsi e, a volte, a vanificare in base all'evoluzione politica e economica del territorio.

Un caso per molti aspetti emblematico della complessità progettuale e decisionale nel campo delle reti e dei sistemi infrastrutturali è rappresentato dalla evoluzione dell'idrovia tra Padova e Venezia, destinata a collegare porto Marghera con l'interporto di Padova. In questa porzione di territorio caratterizzata da dispersione insediativa e in cui si è sviluppato nel corso degli ultimi tre decenni un importante distretto produttivo nel settore della calzatura di moda, alla fitta trama minuta di strade comunali e statali, importante supporto della struttura insediativa e delle pratiche di vita quotidiana, si sovrappongono importanti infrastrutture: l'autostrada nel tratto Venezia-Padova, un segmento della ferrovia Venezia-Milano, i tratti costruiti dell'idrovia Mestre-Padova (il primo tratto parte dalla laguna di Venezia e arriva fino a Piazza Vecchia a Mira, la parte terminale è compresa tra Vigonovo e la zona industriale di Padova). Il tema che questo territorio propone di affrontare è come progettare un'infrastruttura capace di fare i conti con un sistema insediativo disperso, ed in particolare, con un sistema di piccole-medie aree produttive che per un insieme articolato di questioni, hanno preferito una localizzazione dispersa piuttosto che approfittare della vicinanza con l'autostrada MI-VE.

La prevista opera idroviaria nella sua originaria configurazione doveva portare il porto marittimo fino alla Zona Industriale padovana e costituire le premesse per la riorganizzazione del sistema produttivo/territoriale fino ad allora orientato sul polo industriale di Marghera e sul porto veneziano, con la modificazione del sistema produttivo regionale. Un progetto importante che, per funzionare, doveva essere completato con la previsione di collegamenti con una rete di canali navigabili e con la dotazione delle necessarie infrastrutture portuali atte a ricevere e a smaltire un flusso costante di merci a prezzi che risultassero complessivamente più vantaggiosi rispetto alle altre forme di intermodalità, tenendo conto dei valori di cultura d'uso del territorio e delle risorse energetiche non inquinanti che costituiscono elementi importanti e competitivi anche sotto il profilo economico.

Oggi le esigenze sono mutate e agli obiettivi originari, radicalmente rivisti e retrocessi come priorità, se ne sono aggiunti altri che hanno ridotto il ruolo dell'idrovia fino a far mettere in dubbio l'opportunità di completarla:

- realizzare una variante alla SR 11 (Riviera del Brenta);
- riqualificare l'accessibilità alla ZIP;
- connettere il nodo di Roncoduro alla PD-BO alleggerendo la A4 e la viabilità locale;
- rompere il limite fisico allo sviluppo della ZIP costruendo un "ponte" verso Porto Marghera e le aree interessate dal corridoio.

La modalità idroviaria diventa una opzione complementare, non prioritaria, e assume connotazioni funzionalmente ulteriori. Mentre la funzione di trasporto merci perde rilevanza, cresce l'interesse per la funzione idraulica, infatti essa può funzionare come canale scolmatore dell'onda di piena del Brenta e nel corso del suo normale esercizio può contrastare il degrado del sistema lagunare con l'apporto di acque dolci e di materiali solidi. Contemporaneamente il progetto si orienta verso la vocazione diportistica, l'uso mercantile non è esplicitamente superato ma non è più la funzione preminente dell'opera.

L'introduzione dei nuovi tratti stradali da un lato consente di incrementare facilmente le relazioni con il territorio prevedendo innesti lungo il tracciato con la rete esistente e più oltre con i corridoi transnazionali europei, Corridoio V e Corridoio Adriatico. D'altro lato la rinuncia, almeno parziale, alla realizzazione e valorizzazione di un progetto di alta

qualità ambientale, concepito per promuovere e sviluppare collegamenti tra realtà produttive e commerciali, oggi destinato prevalentemente alla valorizzazione turistica del territorio, è il segno di una gestione politica non coerente e sollecitata dalla risposta puntuale e occasionale piuttosto che legata a un progetto generale strategico.

Gli interventi puramente infrastrutturali fino ad oggi realizzati o programmati, non inseriti in un progetto complessivo di valorizzazione delle opportunità di insediamento, hanno dimostrato di avere un basso valore aggiunto e di non essere di per sè portatori di sviluppo. Ciò che è oggi necessario per il Veneto è intervenire ragionando sul sistema di trasporto nel suo complesso, attraverso l'impiego di nuove tecnologie e sistemi innovativi, con l'obiettivo di diventare motore dello sviluppo.

