

RACCOMANDAZIONI PREDISPOSTE DALL' ISTITUTO NAZIONALE DI URBANISTICA IN MERITO AL PAT DEL COMUNE DI VENEZIA

L'attività propria dell'Istituto Nazionale di Urbanistica è rappresentata dall'organizzazione di eventi pubblici di discussione e confronto sulla pianificazione territoriale e l'urbanistica.

Infatti, come previsto dallo Statuto, *l'INU presta la sua consulenza e collabora con le pubbliche Amministrazioni, centrali e periferiche, nello studio e nella soluzione dei problemi urbanistici ed edilizi, sia generali sia locali, escludendo le attività a carattere più propriamente professionale. E' nello stile dell'INU operare facendo leva sulla vocazione al confronto culturale per sviluppare e accrescere i rapporti di cooperazione con altri enti ed associazioni e tra questi non solo le associazioni degli urbanisti in Italia e in Europa, ma anche, ANCI, UPI, Aniacap-Federcasa, ANCE, Confcommercio, Associazioni industriali, WWF Italia, le Associazioni e gli Ordini professionali di Architetti, Ingegneri, Geologi, Geografi, Agronomi.*

Con questo ruolo l'INU Veneto ha accompagnato il lungo processo di scrittura della legge urbanistica regionale, siamo inoltre consulenti del nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento. Per quanto riguarda Venezia, abbiamo seguito fin dal principio la formazione del PAT. Ma ancor di più l'INU ha seguito da sempre con estrema attenzione il processo di pianificazione del comune, non limitandosi ad una semplice narrazione, ma intervenendo a più riprese per sollecitare il dibattito e per fornire un contributo alle scelte urbanistiche sia nel passato che nel periodo più recente.

Una sintetica bibliografia dei più importanti passi di questo percorso ne fornisce la testimonianza:

- 1966 - Urbanistica n.48, con la testimonianza e i problemi posti dall'acqua alta;
- 1968 - Urbanistica n. 52, con saggi di Elena Bassi, Egle Trincanato e Romano Chirivi;
- 1972 - Urbanistica n. 59/60, il numero monografico sul piano regolatore;
- 1978 - Urbanistica n. 68/69, dove si documentano i programmi e gli interventi dell'amministrazione di sinistra;
- 1990 - Urbanistica n. 98 sulle politiche urbanistiche e infrastrutturali;
- 1996 - Urbanistica Informazioni, con il blocco tematico di dibattito sul progetto preliminare al nuovo Prg;
- 1996 - Urbanistica Quaderni n. 9, La pianificazione urbanistica come strumento di politica industriale. La variante al Prg per Porto Marghera.
- 1997 - Urbanistica Dossier, sulla costruzione del nuovo piano
- 2000 -2010 - Urbanistica Informazioni con molti articoli ed interventi, di urbanisti e amministratori sulle politiche urbane e sull'attuazione del piano

Oggi che, grazie al lavoro dell'ufficio di piano del Comune, il percorso si sta concludendo con la raccolta delle osservazioni, ci sembra utile proporre in forma di indicazioni e raccomandazioni alcune riflessioni emerse da un tavolo di lavoro organizzato dall'Istituto.

Il tavolo di lavoro di è tenuto il 14 ottobre 2011 presso la Fondazione di Venezia, dalle ore 10.30 alle ore 17.30 e ha visto la partecipazione di:

esperti dell'INU chiamati a fornire una lettura dall'esterno:

- **Piergiorgio Vitillo** studio FOA (Milano) e docente del Politecnico di Milano
- **Ugo Baldini**, urbanista, presidente di CAIRE Urbanistica Reggio Emilia
- **Domenico Moccia** Facoltà di architettura di Università Federico II Napoli
- **Bruno Zanon** Facoltà di Ingegneria Università di Trento
- **Silvia Viviani**, architetto Firenze, vicepresidente dell'INU progettista di piani strutturali ed attuativi

membri del Direttivo regionale dell'INU Veneto:

membri effettivi

- **Marisa Fantin**
- **Francesco Sbeti**
- **Franco Migliorini**
- **Andrea Rumor**
- **Lorenzo Ranzato**

soci aderenti

- **Denis Wellinton**
- **Marco Bottaro**

rappresentanti degli enti associati

- **Antonio Bortoli** (rappresentante del Comune di Vicenza)
- **Franco Alberti** (rappresentante della Regione Veneto)

Il Comune è stato rappresentato da:

Assessore **Ezio Micelli**

Direttore del settore sviluppo del territorio ed edilizia **Oscar Giroto**,

Gruppo di lavoro "Ufficio PAT" della Direzione Sviluppo del Territorio.

E dai Consulenti del PAT

Adastra s.r.l. (Geologia) - Ing. **Bondesan**

Proteco (Agronomia) - Dott. **Finotto**

Ingegneria 2P - Ing. **Petris** e Ing. **Bisetto**

Mesa s.r.l. - Antonella Faggiani

Sistema – **Manuela Bertoldo** e **Francesco Sbeti**

VAS - **Camillo Pluti**

L'obiettivo del tavolo di lavoro non è stato quello di discutere e raccogliere suggerimenti; questo compito è già stato svolto nelle occasioni di partecipazione e co-pianificazione che hanno accompagnato la stesura del PAT.

Si è invece, sviluppando uno screening dei contenuti del PAT e formulando una valutazione di coerenza con gli obiettivi, il contesto normativo, l'efficacia delle scelte.

Nel corso del lavoro, oltre all'apprezzamento tecnico sulla stesura del documento e sulla coerenza degli obiettivi in merito alla sostenibilità (approccio metropolitano, consumo di suolo, direttrici di sviluppo), si sono evidenziate alcune questioni che sono state elaborate nella forma di "raccomandazioni" per il PAT e soprattutto per i problemi di gestione che si svilupperanno nella fase di attuazione dei PI e degli altri strumenti di piano: Accordi, attuazione del Patto dei Sindaci, Parco della laguna nord, ecc.

VALUTAZIONI E RACCOMANDAZIONI

In premessa va l'apprezzamento per il lavoro, per la sua completezza e per l'approfondimento degli elaborati tecnici.

I temi e i problemi evidenziati:

- la necessità di legare le scelte ad una visione più generale, rispetto al tema della sostenibilità, che tenga conto dei cambiamenti climatici;
- la necessità di riconoscere il ruolo di capitale anche con una missione nei confronti del mondo e non solo della città metropolitana;
- pur apprezzando gli studi e le sintesi sul dimensionamento risulta necessario formularlo come un obiettivo e progetto per la città del futuro;
- la perequazione non deve avere solo una dimensione premiale, altrimenti può essere rischiosa, ma accompagnare, nella diversità dei progetti e degli attori, il processo di piano;
- l'edilizia sociale ed in particolare quella in affitto, proprio in ragione delle peculiarità della città (turismo) e della molteplicità dei suoi abitanti (residenti, studenti, migranti, city user) deve avere un ruolo strategico;
- il tema della città pubblica è giustamente al centro del PAT, ma deve trovare la sua efficacia nella fase di attuazione attraverso interventi che sappiano gestire la nuova fase di criticità degli operatori (siamo in un regime immobiliare diverso da quello che produceva rendita che poteva essere distribuita attraverso le scelte di piano)
- la necessità di rapportarsi con i grandi progetti "decisi altrove" quali il porto, l'Alta Velocità, avendo comunque attenzione alle porte e all'accessibilità;
- l'articolazione delle direttrici strategiche del Piano: parco scientifico, stazione di Mestre e quella di Tessera, disegnano anche una articolazione funzionale che riconosce un ruolo metropolitano a Venezia. Tuttavia tale articolazione molto chiara nelle strategie risulta meno intellegibile negli strumenti tecnici del piano ancorati alle "grafie" e alle procedure della legge urbanistica.

La centralità della questione metropolitana

Il Piano e l'Area Metropolitana, è un tema difficile, che la città e gli operatori stanno guardando con molta attenzione. Puntare il fuoco su Venezia significa fare riferimento ai diversi orizzonti a cui la città guarda. Sicuramente c'è l'orizzonte amministrativo e, quindi, non si può non guardare al confine comunale a cui si è obbligati quando si lavora al piano urbanistico. Certamente, però, bisogna guardare anche a un'area diversa e più grande.

Nella redazione del PAT il riferimento all'area metropolitana risulta trascurato, il Piano è troppo costruito dentro Venezia e poco per come Venezia si presenta al mondo.

La situazione del territorio è talmente interessata dai processi, generati dall'intreccio degli scenari globali e locali che rinchiudersi entro i confini amministrativi rende impossibile affrontare i problemi di un territorio in cui le interazioni economiche e sociali sono complesse e articolate.

Attenzione alla sostenibilità, ma trascurati i cambiamenti climatici

Non si fa nessun accenno ai cambiamenti climatici, poiché quell'argomento sta diventando sempre più di frequente nei piani delle grandi città del mondo occidentale e a Venezia per la sua posizione nella laguna, siamo in una condizione in cui il riscaldamento globale ha un'incidenza notevolissima.

Per quanto riguarda la questione del riscaldamento globale, l'Unione Europea raccomanda l'elaborazione della strategia di adattamento e di mitigazione. Secondo un'impostazione, probabilmente prevalente in Italia, questa pianificazione ambientale tende a specializzarsi in un piano di settore che prende il nome di piano clima. In altre nazioni si è ritenuto di integrare nel piano urbanistico queste azioni di contenimento delle emissioni climalteranti come quelle opere in grado di mitigare gli effetti del cambiamento climatico. Quest'alternativa appare convincente poiché seleziona e attribuisce priorità a trasformazioni urbanistiche aggiungendo criteri di valutazione di sostenibilità. Sembrerebbe estremamente ragionevole che una strategia di adattamento e mitigazione facesse parte del PAT in una condizione così delicata com'è quella veneziana.

Marghera è ancora industria

Il Piano afferma senza ambiguità che l'area di Marghera deve restare un'area produttiva e questo è importante per l'area metropolitana perché, guardando al Nord Est, essa è una delle poche aree libere che abbiamo in questo grande territorio. Oggi Marghera si può presentare come una opportunità industriale diversa dal passato.

Sappiamo che parlare di industria vuol dire parlare di un processo produttivo che ha tante declinazioni. Affermare, però, che quello è un luogo della produzione degli anni 2000 è una scelta di destinazione d'uso importante che il Piano riconosce per quel territorio. Questa opzione deve essere sostenuta anche attraverso il raccordo con altre scelte di carattere metropolitano attinenti a piani di area vasta e misurando la compatibilità e la

complementarietà con altre scelte di carattere territoriale come quelle di Veneto city e del polo di Tessera.

Case ed edilizia sociale

Negli ultimi anni abbiamo costruito moltissimo e oggi disponiamo di tanti alloggi obsoleti, vuoti o troppo costosi presenti sul mercato. Una grande risorsa mal utilizzata che richiede un recupero di qualità e la necessità di dare risposta alla nuova domanda abitativa.

L'obiettivo del 30% di diritto edificatorio delle trasformazioni destinate a edilizia sociale è un obiettivo importante, ma già in fase di pianificazione strutturale bisogna essere più espliciti. Distinguere quello che è sostegno al mercato (edilizia convenzionata nelle sue varie forme) dall'edilizia sociale vera e propria consente di costruire un progetto di città pubblica più stringente. Una riflessione sul rapporto fra dotazioni territoriali, edilizia sociale e cosa può stare nelle superfici fondiari private potrebbe essere un primo percorso per costruire dimensionamenti maggiormente attenti e più credibili rispetto alla fattibilità della risposta alla domanda.

In merito al tema della casa si rende indispensabile l'avvio di politiche di area vasta al fine di governare processi di diffusione insediativa e di conseguenti aggravii sulle infrastrutture.

L'obiettivo è quello di stabilire alcuni principi e orientamenti operativi in materia di Edilizia Residenziale Sociale, omogenei per tutto il territorio veneziano, tali da rendere uniforme, in termini qualitativi, l'offerta di edilizia sociale, agevolando anche uno scambio pubblico-privato quanto più equo possibile, minimizzando così le disparità territoriali, sia dal lato della domanda, sia da quello dell'offerta.

L'operatività del piano

Il primo aspetto riguarda la perequazione. La scelta del Piano è stata quella di non obbligare, rispetto all'indice perequativo di base, i crediti acquisibili. Molti altri Piani, al contrario, scelgono di determinare un indice di base unitamente ad un indice di progetto obbligatorio, raggiungibile attraverso l'acquisizione di crediti di varia natura (compensazione, riqualificazione paesaggistica e ambientale, ecc.). La scelta di lasciare i crediti edilizi volontari e non obbligatori è legittima, ma, induce una questione rilevante relativa alla premialità. Occorre capire bene quali siano i meccanismi premiali che ci siamo posti attraverso la costruzione dei crediti.

Il rapporto fra la SAU e la città consolidata. Il rischio è che il momento operativo ci mangi tutta la SAU. Da questo punto di vista non dobbiamo avere paura del consumo di suolo, ma dobbiamo entrare un po' meglio nel meccanismo di consumo e classificazione, forse separando città consolidata da ambiti di trasformazione, non solo in termini numerici.

IL TAVOLO DI LAVORO DEL 14 OTTOBRE 2011

PRIMA PARTE

Francesco Sbetti

Io non voglio prendere spazio a tutti gli invitati di oggi e in particolare ai nostri quattro esperti e a tutto il Direttivo. Se mi consentite, vorrei fare delle riflessioni con uno sguardo al Piano dall'interno.

Il Piano e l'Area Metropolitana, è un tema difficile, che la città e gli operatori stanno guardando con molta attenzione. Puntare il fuoco su Venezia significa fare riferimento ai diversi orizzonti a cui la città guarda. Sicuramente c'è l'orizzonte amministrativo e, quindi, non si può non guardare al confine comunale a cui si è obbligati quando si lavora al piano urbanistico. Certamente, però, bisogna guardare anche a un'area diversa e più grande.

Tutti gli indicatori ci costringono a considerare perimetri diversi e fatti recenti hanno cambiato la geografia di questo territorio. L'apertura del "passante" di Mestre ha cambiato completamente la geografia e non come una banale tangenziale, ha cambiato la geografia perché ha rimesso al centro un'area.

Mestre, più ancora di Venezia, si trova al centro, mentre prima era una barriera, rappresentava solo un'area di congestione. Mestre, ritornando al centro, ha posto delle responsabilità a questo Comune, che ovviamente deve affrontare.

Il Piano mettendo al centro il tema dell'area metropolitana fa certamente una cosa importante per uno strumento che per definizione guarda ai suoi confini amministrativi.

Questa nuova geografia che relaziona un rapporto diverso fra Venezia, il Veneto e il Nord Est in generale è un tema importante, perché ci costringe a guardare in modo nuovo alcune opportunità, come, ad esempio, l'area dell'aeroporto e l'area di Marghera.

Il Piano afferma senza ambiguità che l'area di Marghera deve restare un'area produttiva e questo è importante per l'area metropolitana perché, guardando al Nord Est, essa è una delle poche aree libere che abbiamo in questo grande territorio. Io penso che possa diventare una grande opportunità per tutto il sistema produttivo, oggi Marghera si può presentare come una opportunità industriale diversa dal passato.

Sappiamo che parlare di industria vuol dire parlare di un processo produttivo che non conosciamo bene, perché l'industria ha tante declinazioni che a noi non sono tutte note. Affermare, però, che quello è un luogo della produzione degli anni 2000 è un'affermazione di una destinazione d'uso importante che il Piano riconosce per quel territorio. Questa, però, è in fondo la direttrice più facile, mentre risulta molto più difficile l'altra direttrice che ci ha raccontato l'Assessore.

In questo altro caso andiamo a compromettere territori agricoli e andiamo a essere conflittuali con altre destinazioni, per cui si tratta di una direttrice più difficile dal punto di vista del

consumo del territorio. Si tratta, però, di una componente strategica che sta dentro al Piano, per cui questa è una discussione che la città deve affrontare.

Anche in questo caso considerare l'area metropolitana sposta l'ottica e la questione di come si consuma il territorio non nel Comune di Venezia bensì nella regione veneta e nel nord est.

Ancora l'Assessore ha affermato che il Piano non affronta il tema della sub-lagunare, anche per motivi di opportunità e di consenso, io penso invece che si debba discutere di cosa significa relazionare davvero la terraferma alla città storica. L'ambito di Piazzale Roma rappresenta un territorio forte perché tutte le funzioni urbane sono presenti e in grado di competere anche con le ricche funzioni turistiche. Tutte le altre parti di Venezia che ci vengono raccontate come il territorio "vero", il territorio della tradizione veneziana sono, invece, le aree più fortemente aggredite dal turismo.

Se costruiamo un'altra testa di ponte nella zona più interna della città storica (Arsenale, Ospedale, ecc.), questa potrebbe diventare un punto di forza per competere in termini di concorrenzialità rispetto alla banale forma turistica.

Condivido il fatto che politicamente forse oggi non si può parlare di sub-lagunare, ma il tema di relazionare in modo diverso la città di Venezia alla terraferma credo sia un tema forte, che dovrebbe stare nel PAT.

Sono circa 60.000 i turisti che arrivano ogni giorno in questa città, ma accanto a questo numero non dimentichiamoci un altro numero, cioè che sono circa 50.000 le persone che ogni giorno vengono a lavorare nella città storica.

Tutti guardano alla presenza turistica, ma in realtà ci sono anche i pendolari, che arrivano ogni giorno e rappresentano una dimensione che deve far riorganizzare i flussi e la gestione degli accessi e della mobilità. Renzo Piano diceva che i turisti possono andare piano, mentre i pendolari hanno la necessità di andare di fretta.

Per chiudere, vorrei fare una riflessione che sta a cavallo fra la legge urbanistica e il modo in cui il PAT di Venezia la interpreta.

Io sono stato un sostenitore della legge urbanistica del Veneto, perché ritengo che davvero sia una delle leggi che ha più fortemente interpretato la separazione fra strumento conformativo e non conformativo e che più convintamente assume la logica di un piano strutturale con contenuti strategici. La legge 11/04 rischia però molto spesso di banalizzare il modo di affrontare il tema della città consolidata.

La legge e i piani demandano al piano operativo le modalità con cui gestire la città consolidata, ma mentre un piccolo Comune riesce a gestire in questo modo il rapporto fra strutturale e operativo io ho la sensazione che nelle grandi città questo non si possa fare, perché ci sono delle responsabilità all'interno della città consolidata che non si possono demandare alla strumentazione operativa.

Francesco Domenico Moccia

Prima di cominciare, questa mattinata, ho espresso all'Assessore Miceli l'apprezzamento per questo lavoro. Infatti, assumendo il ruolo di critico, come mi era stato chiesto, leggevo le relazioni ed esaminavo le tavole del Piano cercando di annotare degli appunti su carenze e omissioni, tuttavia procedendo nella lettura e nell'esame scoprivo successivamente che quelle carenze erano in realtà colmate da paragrafi successivi che non avevo ancora letto. Il punto di partenza, quindi, è sicuramente quello di un apprezzamento sentito della completezza e approfondimento degli elaborati tecnici di questo lavoro.

Le osservazioni che faccio forse a voi possono sembrare marginali e sicuramente sono di una persona esterna che conosce poco la città, sebbene la ami e cerchi di comprenderla il più possibile. Le mie osservazioni corrispondono anche al desiderio che il vostro lavoro, poiché parte da queste solide basi di qualità, possa proporsi un'ambizione ancora maggiore di quello che traspare all'attuale lettura. Lo stile degli elaborati è molto sobrio, presenta l'essenzialità di prodotti tecnicamente raffinati e allo stesso tempo contenuti. Si articola nella stretta rispondenza alle richieste della normativa regionale ottemperando con lo scrupolo di approfondimenti penetranti e completi, senza nulla concedere alle divagazioni o aggiunte.

Per evidenziare delle carenze da ascrivere all'ultima categoria, io partirei prima di tutto con le questioni di carattere strategico, poi passerei a quelle di carattere strutturale.

Il punto di partenza da cui muovo le mie osservazioni è una cosa che c'è nella realtà di Venezia, ma che trovo trascurata nella redazione del PAT, cioè il fatto che Venezia è una città che sta a cuore al mondo, mentre il PAT è costruito molto dentro Venezia e poco per come Venezia si presenta al mondo. Un lettore esterno aspira a trovare nel Piano delle affermazioni sul posto che Venezia assume sulla scena globale, se intende mantenere la sua attuale posizione, rafforzarla o cambiarla.

Io mi rendo conto che quest'aspetto non può essere un fatto puramente mediatico, un'operazione di marketing urbano di pura propaganda per attirare qualche turista in più, perché deve essere un qualcosa di sostantivo, integrato nelle strategie scelte dalla città.

La relazione dell'Assessore ci ha fatto comprendere che ci sono difficoltà, perché dal suo resoconto si capisce che Venezia si è posta il problema di quale fosse la sua missione, ma su quest'argomento posizioni contrastanti e alternative non sono riuscite ad aderire a una sintesi in maniera convinta e senza remore.

Parlando di porto, industria e così via, l'Assessore ha apertamente riconosciuto che rimane un nodo ed io credo che quel nodo sia un qualcosa che incide sulla capacità di rappresentarsi all'esterno.

Sulla dimensione strategica di questo Piano incide il fatto di non esprimere con chiarezza che cosa vuole essere, su che cosa punta e qual è la visione del futuro di questa città. In pratica, l'elaborazione concreta e tecnicamente approfondita, che c'è, è come se fosse appiattita su una dimensione un poco più ordinaria e che presenta meno certi slanci.

Lo stesso argomento lo potremmo sviluppare passando alla dimensione strutturale, perché ho notato che c'è un quadro conoscitivo con certe innovazioni estremamente rare nella pianificazione comunale. Ad esempio, quando si esamina l'uso del suolo, laddove in quasi tutti i piani ci si accontenta della copertura vegetale senza pensare alle potenzialità di utilizzazione del suolo, qui troviamo un'indagine pedologica. Questa è una confortante novità che sentivo il dovere di segnalare e apprezzare perché ritengo giusto che si valutino le potenzialità del suolo se non più della sua situazione attuale, perlomeno insieme con essa.

Sempre considerando la dimensione globale cui accennavo prima, mi chiedo perché non si fa nessun accenno ai cambiamenti climatici, poiché quell'argomento sta diventando sempre più di frequente un capitolo dei piani delle grandi città del mondo occidentale e a Venezia siamo, per la sua posizione nella laguna, in una condizione in cui il riscaldamento globale ha un'incidenza notevolissima perlomeno per quanto riguarda l'innalzamento del livello del mare.

Anche se studi in questo campo, sono stati condotti, in altre occasioni e per piani o progetti di carattere settoriale oppure disposti da altre autorità, che non conosco, sarebbe sempre opportuno richiamarle nel momento in cui si redige lo strumento urbanistico fondamentale per il territorio comunale. Probabilmente ci sono opere assegnate alla competenza regionale o statale, subite dal comune che potrebbero essere ignorate non avendone assunta la responsabilità, tuttavia, se esse hanno un'incidenza nell'assetto, anche futuro, del territorio comunale, dovrebbero essere comprese nelle previsioni di uno strumento di governo del territorio.

Per quanto riguarda sempre la questione del riscaldamento globale, voglio ricordare che l'Unione Europea raccomanda l'elaborazione della strategia di adattamento e di mitigazione. Secondo un'impostazione, probabilmente prevalente in Italia, questa pianificazione ambientale tende a specializzarsi in un piano di settore che prende il nome di piano clima, poiché s'innesta nel filone di Agenda 21 e ne eredita il carattere di sistema di azioni ambientali. Il motivo di questa tendenza dipende dal fatto che se ne sono resi promotori quell'associazione di sindaci già impegnati in Agenda 21 e che hanno rinnovato e proseguito il loro impegno rispondendo alle sollecitazioni dell'Unione a mobilitare gli enti locali per questa nuova frontiera delle politiche ambientali. In altre nazioni si è ritenuto di integrare nel piano urbanistico queste azioni di contenimento delle emissioni climalteranti come quelle opere in grado di mitigare gli effetti del cambiamento climatico. Quest'alternativa appare molto più convincente poiché seleziona e attribuisce priorità a trasformazioni urbanistiche aggiungendo criteri di valutazione di sostenibilità. A me sembrerebbe estremamente ragionevole che una strategia di adattamento e mitigazione facesse parte di un PAT in una condizione così delicata com'è quella veneziana.

Probabilmente questi discorsi vi possono sembrare delle retoriche, soprattutto sono già maturati ed hanno prodotto scelte precedenti date per assodate, ma secondo me è importante anche l'immagine con cui ci si presenta all'esterno per esprimere tutto l'impegno che si sta approfondendo al fine della salvaguardia di Venezia e della sua laguna.

È ovvio che, nello snodo fra dimensione strutturale e dimensione strategica del Piano, ci sia il dimensionamento, che probabilmente voi siete costretti a fare nel PAT in base alle norme della legge regionale, anche se sembrerebbe più corretto che fosse stabilito nei PI piuttosto che nel PAT.

Il dimensionamento è esclusivamente un'analisi dei trend o è un obiettivo strategico dell'assetto del territorio? Ritengo che i due elementi siano entrambi indispensabili e vadano coniugati tra di loro. Il primo deve assicurare la comprensione della situazione esistente e delle sue criticità, mentre il secondo elabora le scelte e la prospettiva che s'intende raggiungere. Le modifiche demografiche saranno influenzate dallo sviluppo delle attività economiche e dalle destinazioni funzionali. Anche la previsione di attrazione che queste potrebbero esercitare costituisce un dato sul quale le politiche abitative possono esprimersi con opzioni alternative sia relativamente all'offerta generale che nella distribuzione territoriale di quest'offerta.

Sempre per lavorare sullo stesso argomento del valore di un piano di rappresentare la visione della città e di presentarla non solamente ai propri residenti, va considerato quanto questo strumento incide nella competizione territoriale. In questo senso è utile confrontare il PAT di Venezia ai piani di Torino e di Genova, potendole considerare delle città concorrenti. In entrambi si avverte una particolare cura nel presentare la propria immagine al mondo. Torino vi ha dedicato tutta la fase del Piano Strategico ed ha proseguito quel filone nel corso delle Olimpiadi Invernali facendo assumere un ruolo di spicco all'Urban Center e al rapporto con il locale Politecnico. L'ultima tappa si è concentrata sulla celebrazione dei 150 anni dell'Unità. Siamo perciò di fronte ad un lungo processo di riposizionamento nel sistema urbano europeo del tutto corrispondente al processo di trasformazione urbanistica attuato e programmato.

Genova, nell'elaborazione attualmente in corso dimostra ambizioni non minori. Non fosse altro che per aver composto un team in cui spicca la presenza di Richard Burdett, reso popolare dalla Biennale di Venezia del 2006. La mostra allestita alla Loggia dei Mercanti si focalizza sulle tematiche prima richiamate costruendo i criteri di sostenibilità in un quadro globale e con un linguaggio internazionale (nel senso delle modalità con le quali quei temi sono affrontati nei piani del Regno Unito o degli USA).

Per quanto riguarda lo sviluppo sostenibile, gli obiettivi che il PAT si dà in tutti i suoi termini di consumo di suolo e di tutti gli altri provvedimenti ambientali sono profondamente condivisi. Ho aggiunto la leva dei cambiamenti climatici proprio per andare a rafforzare gli obiettivi di sostenibilità, con una riforma la più radicale possibile delle infrastrutture in termini di *green infrastructure*. Venezia si trova in una condizione ideale per svolgere un ruolo leader in questo campo. La sua storica comunione con l'acqua dei canali, il peso della mobilità non meccanizzata, il dominio del trasporto pubblico di massa, la protezione degli ambienti naturali e la messa a sistema nei corridoi ecologici, con la varietà dei paesaggi e l'appropriatezza delle protezioni, costituiscono un patrimonio capace di declinare la sostenibilità secondo una continuità con la sobrietà fondata nelle radici della città italiana. Forse attribuisco a uno strumento di questo genere contenuti o funzioni a cui normalmente

non si pensa, ma pongo la questione se si possono aprire finestre d'innovazione e creare spazi di elaborazione e ricerca di modalità originali derivanti dal nostro patrimonio. Su questo terreno certamente si maturerebbero esperienze in grado di offrire modelli all'urbanistica italiana.

Io ho notato anche una prudenza, che comprendo perfettamente, cioè quella che riguarda la Venezia storica. La storia della pianificazione di Venezia ci dice che forse è già stato tutto detto, ma il documento ne parla pochissimo, mentre la discussione è stata tanta. La mia conoscenza non mi permette di esprimere dei giudizi compiuti tranne avvertire come questa parte del territorio comunale è quella di maggior pregio e attira, per tal motivo, i maggiori interessi urbanistici. La strategia di miglioramento dell'accessibilità potrebbe essere sufficiente a risolvere i problemi estendendone l'impatto, con una tecnica di "diluizione". È una mossa del tutto in linea con quella complementare di ridurre la pressione convogliandola in parte sul Quadrante di Tessera.

L'ultima annotazione riguarda la città consolidata. Sto maturando una convinzione personale d'insoddisfazione sul piano strutturale quando lo si limita all'identificazione delle salvaguardie. Se il suo obiettivo principale è di distinguere tra aree trasformabili e non trasformabili, in fondo creiamo una dicotomia di termini auto contenuti e reciprocamente escludenti, perché se c'è salvaguardia non c'è trasformazione e se c'è trasformazione non c'è salvaguardia. Ma il senso della trasformazione che legame ha con i valori da salvaguardare? In altri termini, si spezza il legame tra vecchio e nuovo: ciò che realizziamo nelle aree di trasformazione è del tutto indipendente dai beni culturali, architettonici, urbanistici e ambientali che abbiamo avuto la precauzione di salvaguardare che, allo stesso tempo, abbiamo relegato in un altro regno. L'assenza di questo legame lascia il progetto senza guida, indirizzo e ancoraggio e le aree di trasformazione con una configurazione indistinta.

Per affrontare questa indeterminatezza forse bisognerebbe sviluppare anche la declinazione "strutturalista" di piano strutturale. Per struttura bisognerebbe intendere anche quei segni, quelle tracce, quelle memorie sedimentate nella loro potenzialità di generare e indirizzare le trasformazioni. Possono essere reticoli regolatori su cui appoggiare nuovi sviluppi, grandi opere intraprese e incompiute che continuano a rappresentare una prospettiva accettabile, elementi di riferimento dell'organizzazione del territorio capace di raccogliere nuovi tessuti a cui conferire ancoraggio all'identità locale, cannocchiali paesaggistici verso i quali orientare le vedute dei nuovi spazi pubblici.

Questi esempi potrebbero articolare l'area grigia della trasformabilità con gerarchie di valori, gradazioni di senso e continuità urbanistiche, che possono essere suggerimenti della trasformazione provenienti da indirizzi desunti dal riconoscimento di elementi strutturali.

Silvia Viviani

Più volte abbiamo tentato di fare esperienze del genere, ma mi sembra che questo modulo che avete scelto sia esportabile per la capacità che sta dimostrando e perché rappresenta un'occasione per tutti quanti. È, infatti, un'occasione per chi sta facendo il Piano, che quindi può confrontarsi con la cittadinanza, con gli operatori, con i professionisti e con coloro che cercano di dare un sostegno al lavoro svolto.

Io sono convinta che in un mondo nel quale si accede facilmente all'informazione sia importante andare a leggere e studiare i vari Piani, ma certamente il momento del confronto si ha veramente solo quando chi l'ha fatto ce lo spiega nella parte politica e nella parte tecnica.

Io non sono qui a fare una revisione del Piano e devo dire che, nel leggere tutti gli elaborati che ci avete mandato, ho preso degli appunti, ma alla fine mi sono resa conto che in realtà stavo lottando con tutte le classiche questioni irrisolte con cui lotto quotidianamente in Toscana, anche se le leggi, la cultura, la filiera istituzionale e le realtà territoriali sono diverse. Gli ostacoli, infatti, sono sempre gli stessi. Tutti gli appunti che ho fatto sul Piano dimostrano che mi rifacevo sempre alle considerazioni che faccio quasi ogni giorno sia per la parte di interesse culturale che per la parte professionale.

Mi sono resa conto anche che molte delle cose che mi stavo appuntando come irrisolte o poco chiare e migliorabili in realtà sono esattamente l'applicazione che il PAT fa in modo didascalico dei contenuti obbligatori di legge.

Io sono una professionista che nel fare questa professione ha un obbligo educativo, per cui quando si arriva in fondo al Piano e l'Assessore o il Sindaco raccontano loro stessi il Piano con evidente orgoglio vuol dire che il compito di noi professionisti è ormai finito. Il più, infatti, è stato fatto, anche perché gli amministratori difenderanno il Piano contro tutti quelli che non l'hanno capito o non l'hanno voluto capire e che troveranno il modo soprattutto di farlo andare dentro una stagnazione che porterà successivamente a una variante.

Quello che fa questo Piano in modo per me apprezzabilissimo è una chiarissima riconoscibilità dei suoi contenuti rispetto alla legge.

Non si deve pensare che questo sia un mero controllo di legittimità, ma è un problema di chiarezza che aiuta moltissimo nel monitoraggio di tutte le leggi di urbanistica e aiuta moltissimo nel confronto fra i prodotti che escono da quelle leggi.

Io non entro tanto nel merito dei contenuti, anzi devo dire che il lavoro è più che apprezzabile visto che il Piano è complesso e ricchissimo. A dire il vero ogni tanto si vorrebbe ritrovare all'interno dei Piani un qualcosa di semplice per poter capire dove si andrà a finire, ma ciò succede sia per il PAT di Venezia che per qualunque altro piano strutturale che si fa in Italia.

Studiando questo Piano ci si rende conto che ha creato una risorsa immensa, cioè un pozzo di conoscenza che deve essere considerata un'occasione di consapevolezza.

Non dobbiamo dimenticarci che una delle questioni più importanti su cui ha ruotato e ancora ruota la riforma urbanistica è proprio l'indurre un cambiamento di comportamento. Si ha

impatto vero quando si è consapevoli del cambiamento nel nostro comportamento e questo avviene solo con un aumento della conoscenza.

Tutte le analisi di settore, che sono tutte egregiamente svolte con una forte competenza, convergono per dare a questa collettività una base di conoscenza che non serve solo per il Piano.

La prima considerazione, secondo me, è che il primo esito è già stato raggiunto, perché il Piano rappresenta una risorsa così com'è.

La seconda considerazione è che avere apparati e uffici molto coesi e in filiera permette di condividere progetti di territorio, implementazioni e conoscenze, e, quindi, diventano essi stessi una risorsa.

Il Piano non si esaurisce, tant'è che anche una capacità di mantenere coerenza al Piano nel momento in cui è cambiato parte del progetto politico è stata assicurata da questa risorsa che si stava creando.

Le due considerazioni svolte, a mio avviso, riguardano la comunità, perché è un investimento che ha fatto questa comunità attraverso l'Amministrazione che la governa e che comincia a restituire dei prodotti che serviranno alla comunità stessa.

Io credo che queste risorse si debbano, a un certo punto, staccare dal Piano.

Una delle grandi innovazioni recenti è stata quella di avere il quadro conoscitivo come parte integrante del Piano. Nel tempo, però, può diventare una zavorra per motivi anche banali.

Se non è una risorsa, una banca dati, un archivio, un sistema informativo, piattaforma su cui lavorano tutte le istituzioni e resta patrimonio solamente del Piano, avremo una difficoltà a far riconoscere a tutti che è stato il territorio a dare le compatibilità per qualunque atto o azione di settore e, nello stesso tempo, a dare la possibilità di mettersi in moto agli altri atti di settore e, poi, avremo anche delle difficoltà dovute al fatto di dover fare spesso varianti, anche se ho visto che al riguardo voi avete i correttivi, perché avete già inserito dei paracaduti, per cui l'aggiornamento non fa variante.

Il modello della pianificazione non è mai estraneo all'assetto istituzionale, al progetto politico e alle modalità consolidate di rapportarsi fra gli Enti. Io vedo, con queste modalità diverse, un moltiplicarsi di Piani, un'ottima co-pianificazione (anche se allunga molto i tempi), il ricorso alla governance e la necessità di guardare a scenari che vanno sempre fuori dai confini a ogni livello, quasi come se fosse una caratteristica obbligatoria della pianificazione strutturale.

Firenze e Venezia hanno alcuni punti in comune, ma non c'è mai un momento in cui questi livelli di area vasta o questa geometria variabile si fissano.

Noi eravamo partiti dalla necessità di non fare più piani regolatori che duravano anni e anni, perché dovevano contenere anche la previsione di questioni come, ad esempio, una nuova autostrada e l'ampliamento delle finestre dei bagni. Alla fine si è deciso di distinguere una piattaforma strutturale, dove indicare cosa non si vuole più negoziare in un tempo relativamente lungo e, nello stesso tempo, di condividere dove si vuole andare sempre in un tempo relativamente lungo. Da lì, poi, dovevano uscire tanti atti diversi e non solo un Piano.

Non volevamo, infatti, lavorare sui prodotti, ma volevamo gestire un processo nel quale la condizione di fondo resta l'incertezza.

La pianificazione strutturale non è incompetente a occuparsi di sicurezza dell'individuo piuttosto che di cambiamenti climatici.

Questa pianificazione strutturale, però, io credo che debba essere una piattaforma nella quale ci sono Regione, Provincia e Comune, e non a caso c'è la co-pianificazione. Secondo me, Regione, Provincia e Comune, quando sono a siglare un accordo di pianificazione per il piano strutturale di un Comune, non è che condividono solamente quello che sta nel confine comunale, e il fatto che quel piano strutturale metta in opera la legge regionale correttamente e i contenuti dei piani generali o di settore di Regione e Provincia fissa anche dei progetti territoriali. Fra l'altro questo potrebbe servire per ricominciare a connettere pianificazione strutturale e politiche di spesa, perché se c'è qualche progetto territoriale fissato sulla piattaforma strutturale dovrebbe avere la priorità, visto che di finanza ne abbiamo poca.

Da questo punto di vista è evidente che il piano strutturale comunale non è semplicemente l'adempimento tecnico amministrativo, ma è anche un progetto politico che si fonda nella consapevolezza del territorio.

Il piano di intervento dovrebbe diventare uno degli strumenti con cui si mette in opera la piattaforma strutturale strategica, ridando un po' più di dignità anche alla parte urbanistica edilizia.

Il progetto degli spazi pubblici dove deve stare se non in un progetto di urbanistica edilizia? Ma al progetto di urbanistica edilizia non possiamo chiedere quello che non può fare.

Le mie riflessioni cercano di condividere con voi tutta una serie di questioni che io vedo anche in una Regione dove siamo alla seconda legge urbanistica, alla quinta generazione dei piani strutturali, alla seconda dei piani provinciali e alla terza dei piani regionali.

Io vedo che da noi tutti vorrebbero un ritorno al PRG, a parte forse i Sindaci che hanno la possibilità di essere governatori e non solo amministratori.

Lo sforzo che è stato fatto anche in termini di costi per la collettività si sta drammaticamente rifacendo, visto che siamo ormai alla quinta generazione di piani strutturali e stiamo ancora rifacendo i vincoli.

Può darsi che questa sia un'incapacità tutta Toscana, ma qualche vizio di fondo c'è, tant'è che a nell'Istituto Nazionale di Urbanistica sono fra quelli che vogliono fare un bilancio serio per capire come fare una seria riflessione sull'esperienza recente.

Sicuramente abbiamo bisogno, affinché le cose funzionino meglio, di una politica forte, che purtroppo da nessuna parte usa la parola "urbanistica" o "territorio".

Ci vuole un forte investimento nella formazione, perché non siamo abituati a fare questi Piani nuovi, mentre siamo tutti abituati a fare il PRG e, quindi, bisogna fare un forte investimento al riguardo.

Vedo che in tutti i meccanismi di partecipazione e di concertazione, che dovrebbero servire per arrivare al momento della definizione formale, si fa molta fatica in genere a condividere

l'innovazione. Le affermazioni, infatti, sono tutte innovative, ma le domande sono sempre le stesse o forse addirittura un po' più banali di quelle che si facevano sul PRG.

Io vedo che certamente un investimento lo fanno le istituzioni, perché le Amministrazioni comunali, come ad esempio il Comune di Venezia, stanno investendo in formazione sul proprio Piano. Bisogna, quindi, chiederlo anche agli altri.

Faccio, infine, due o tre considerazioni, entrando un po' più nel merito della questione. Dal punto di vista tecnico, io tento, quando faccio i piani strutturali, di fare una carta, dove cerco di rappresentare dove si vuole andare, perché questi Piani sono molto complessi e, per difendere l'idea, talvolta è utile avere proprio un manifesto.

Io ho sentito che c'è un'anima in questo Piano, ma proverei a farla vedere in uno schema solo. Noi abbiamo un piano strutturale nel quale, come INU e come cittadini, ci siamo chiesti dov'è la sua anima e dove sta il rapporto fra Firenze e il mondo. Voi nella vostra legge avete il Piano intercomunale, mentre noi non l'abbiamo, anche se adesso vogliono metterlo. Io, comunque, non lo voglio, perché credo a processi convinti e non semplicemente a una applicazione obbligatoria.

Da noi qualcuno chiede anche il Piano interprovinciale.

Firenze e il mondo o Venezia e il Mondo forse è una retorica, ma è pur vero che gli amministratori di Venezia o di Firenze siano gli unici che si possano permettere di alzare il telefono e di chiamare chiunque nel mondo.

Devo dire che questa mattina, sentendo raccontare il Piano, ho capito che c'è molto di più di quello che si legge. Quando si legge un Piano si guarda a tutti gli elaboratori, che doverosamente sono tutti fatti come dice la legge, mentre quando il Piano lo si sente spiegare si può capire meglio.

Questa visione è di una città viva, di una città industriale, di una città portuale, di una città che non ha paura di consumare un po' di suolo, di una città che fa i conti con un turismo che rappresenta un motore che consuma e di una città che, nello stesso tempo, non fa scelte per una multi capacità produttiva o per uno spettro di accessibilità che vede solo il turista. La produttività industriale e la logistica sono di pregio tanto quanto la vetrina conosciuta in tutto il mondo e anzi questo porto dovrà essere conosciuto in tutto il mondo.

Vengo alle ultime tre questioni che io mi sono annotata. La prima riguarda il consumo di suolo e da questo punto di vista si tratta di un Piano che ha un'anima, che ha coraggio, ed è un Piano che può non tanto parlare di zero consumo di suolo bensì parlare di capacità d'uso del suolo.

Il consumo di suolo è tale quando si usa male il suolo stesso e, da questo punto di vista, devo dire che forse alcuni spunti sulla capacità di non dividere la componente strutturale dalla componente strategica sono spunti che io ritengo utili.

Noi in Toscana abbiamo visto una grande deriva a dividere quello che chiamiamo "statuto" da quello che chiamiamo "strategia", perché alla fine molti parlano in termini di non consumo di suolo dicendo che quello che resta alla fine è poco. Questo, però, non mi pare un modo di avere un progetto nel quale stabilire la carta del territorio e la costituzione del territorio nel

quale tutto ha un valore, perché una parte la si recupera, una parte la si tiene così com'è e una parte la si va ad evolvere.

La divisione troppo netta è molto pericolosa e ciò ci viene segnalato da due spie: il dimensionamento e il rapporto fra piano strutturale e piano operativo.

Il dimensionamento è una componente di contrasto nella pianificazione strutturale.

Certamente c'è un dimensionamento in termini di prestazioni, di qualità, di coerenza e di servizi, ma un dimensionamento, che serva semplicemente affinché il piano operativo non si comporti male e venga verificato in termini di conformità, è un danno. Diciamo che se si vuole prevedere è meglio tornare al PRG, perché si fa una volta sola e non si perde tutto questo tempo.

Il dimensionamento, fra l'altro, più confligge con la pianificazione strutturale e più nel tempo si farà preciso, proprio perché non sapendo come gestirlo prevarrà il principio di difesa e di cautela.

In Toscana si è arrivati persino al dimensionamento dei cambi di destinazione d'uso.

È evidente che il dimensionamento dipende dal rango che ti sei dato e non a caso questo dimensionamento parla di popolazione con modalità complesse e non certo di superficie come mero calcolo. Il dimensionamento dipende anche dalla qualità come connotazione dei luoghi e, quindi, i compiti che si danno ai progetti pubblici e privati che seguiranno devono essere di qualità nei quali il parametro numerico si agganci alla qualità morfologica e tipologica, sia che essa riguardi il territorio aperto o i tessuti urbani.

Se faccio un tessuto di case a schiera piuttosto che un tessuto di case in linea, a parità di numero di alloggi, faccio superfici diverse e creo spazi diversi. Questo sembra banale dirlo, ma se ci si avvia nel dimensionamento come contabilità non ci si arriva mai a ragionare in questi termini.

L'altra questione con cui concludo è il rapporto fra piattaforma strutturale strategica e progetti pubblici e privati nei quali ci metto anche il PI.

Se questi due atti (piano strutturale e piano operativo) sono due componenti del PRG vanno fatti quasi insieme, per cui in quattro anni bisognerebbe aver fatto tutto.

Il piano strutturale non è conformativo, ma andiamo a mettere i perimetri e, quindi, bisogna dare un valore al "no" che si è dato, mentre il valore del "forse" sarà una forbice.

Se quel quadro sta troppo fermo, prima che arrivi il piano operativo succederà che poi il piano operativo avrà le armi spuntate e le scelte non si faranno più. Se, invece, questi due atti (piano strutturale e piano operativo) sono due atti diversi in un processo bisogna snellire il piano strutturale rendendolo più semplice in tutti i modi e bisogna far sì che il PI contenga ciò che ha fattibilità e basta.

Molto spesso, però, facciamo due PRG e allora la preoccupazione del rinvio è un segnale da considerare. Se si sente che si sta rimandando vuol dire che non si è deciso cosa fanno i due atti.

Il piano strutturale che cosa governa? Il Piano operativo che cosa governa? Perché ho paura di rinviare al piano operativo il consolidato? Perché l'Amministrazione quando fa il piano operativo diventa un po' strana?

Io mi chiedo se si può fare bene con la stessa capacità, la stessa responsabilità e lo stesso coraggio o se siamo buoni e capaci solo quando si fa la pianificazione strutturale. Io credo che bisognerebbe avere il coraggio di risponderci.

Ugo Baldini

Credo che il Piano ben rappresentato da Ezio Micelli, sia un buon Piano, che è stato fatto grazie alla sua attività come assessore, in breve tempo, come si conviene ad un piano strategico che riorienta il piano vigente in base alle opportunità da intercettare, in base alle politiche preesistenti da correggere (imparare a correggere), in base a stati di necessità e imprevisti da risolvere.

Un piano selettivo che non deve dire tutto di tutto ma orientare l'attenzione e gli sforzi verso azioni che richiedono sinergie e integrazioni di politiche, tempestività, condivisione, risorse speciali (anche di attenzione sociale).

La scelta fatta dal PAT della stazione dell'Alta Velocità presso l'Aeroporto è bella e funzionale e consente di riordinare il sistema di relazioni sui diversi vettori di trasporto.

Una scelta che non ha seguito per esempio Verona, rinunciando a servire in un colpo solo due grandi direttrici ferroviarie e autostradali e il quasi - metrò Verona - Mantova (- Parma?) con l'Aeroporto e i suoi servizi.

Il tema della pianificazione strategica come approccio selettivo, tempestivo e approfondito in termini di fattibilità (strategico e convincente, strategico e condiviso) è un modo di pensare ad una pianificazione con le regole giuste, che costruisce sulla città esistente, innovandola.

Costruire una città senza periferie e costruire sistemi di città (e territori rurali da gestire come risorsa strategica prodotta dalla natura e dall'uomo) è l'altro compito da mettere in gioco, pianificando.

L'Emilia (delle tre città?) e il Veneto (delle tre città?) sono al contempo civiltà rurali e urbane cospicue che arricchiscono e connotano una pianura padano-veneta che produce (ormai con crescente difficoltà) una parte rilevante della ricchezza europea.

Rivediamo il Progetto 80? E i confini che propone? Vale forse la pena rileggere quei tentativi "riformisti", per riflettere sulle possibili geografie.

La pianificazione urbana, deve produrre le sinergie giuste, dal quartiere ai sistemi metropolitani, preconstituendo così quelle modifiche organizzative che si stanno annunciando sempre e mai realizzando, proponendo - senza contraddizioni - il vicinato e l'area vasta come la dimensione opportuna.

In una azione che rimette in gioco i quartieri e i sistemi di città, le Città e le Province devono capire che è a quei livelli che si giocano le prospettive della coesione e della competitività e allora l'esercizio della valutazione ambientale strategica diviene fondamentale - non un gioco burocratico e schizofrenico (ce l'hai la VAS? Sì?! Allora andiamo oltre ...) - perchè misura in quelle dimensioni la sostenibilità sociale ed ambientale, ma anche economica e amministrativa delle politiche.

Pensiamo ai temi che pone l'immigrazione se vuol essere declinata come fattore di innovazione e non come problema irrisolvibile. Immigrazione, nuove famiglie, nuova cultura, riserva di ottimismo, valori di ospitalità condivisi tra popoli di migranti.

Tra i fattori che innovano il modo di agire in questo secolo, caratterizzato dalla riduzione delle risorse (che pone il problema di ottimizzare veramente il modo di spenderle) e del calo specifico di produttività del sistema paese rispetto ad altri paesi (che pone il problema di rivedere la distribuzione delle risorse per lo sviluppo e le regole "e l'etica" per garantirlo), la città pubblica, il suo PIL, è il tema centrale per agire verso una buona cittadinanza rinnovata (nella forma della città e nella organizzazione delle funzioni).

Questo "fare i conti sui fabbisogni" che un piano assume - pensiamo alla strategia del social housing, ma al rinnovo scolastico, ma - capendo come si compone la domanda abitativa nel secolo delle migrazioni (e delle diverse tipologie di city user), è un fattore credo importante per una urbanistica che vuole essere convincente anche per la manovra che propone nei suoi obiettivi insediativi (e di mobilità moderata e di logistica urbana ad essi connessi).

Mobilità e logistica sono fattori imprescindibili nel giudizio di sostenibilità degli organismi territoriali per gli effetti diretti e indiretti che agiscono sul benessere l'organizzazione e la funzionalità delle città e delle loro relazioni.

Così come l'approccio sul recupero di tessuti dismessi, specie industriali quando consente di passare da una industria dismessa ad altre funzioni residenzialcommerciale non richiede grande creatività; mentre invece pensare che una cultura industriale che ha generato luoghi e attitudini (forma mentis, mestieri) debba rimanere, come risorsa importante, non solo economica, evolvendosi, innovandosi, per riproporre e non rigettare l'opportunità che comunque rappresenta, è un bel modo di fare urbanistica. Una urbanistica che naturalmente deve agire con una politica industriale (e non immobiliare) coerente.

Un sistema veneto che prende tre (o quattro) città e genera anche nuove forme urbane? E' troppo? Ma intanto protocolli metropolitani si impongono perché in Europa si accorgano di noi, dell'esistenza della metropoli veneta e della realtà, anche per essa, della megalopoli padana.

E Venezia può veramente dare il la...

Piergiorgio Vitillo

Parlare per ultimi ha come vantaggio quello di potere ascoltare gli altri, che, però, spesso ti bruciano gli argomenti che avresti voluto affrontare. Vorrei in ogni caso fare due considerazioni di natura generale, riprendendo alcune delle questioni poste da chi mi ha preceduto; per poi affrontare alcune raccomandazioni di natura tecnica e operativa.

Dimensionamento del piano, consumo del suolo

Le considerazioni generali fanno riferimento ad alcuni ragionamenti che si sono fatti, ma provando a ribaltare due paure, due tabù, con le quali chi fa i Piani deve confrontarsi: il dimensionamento e il consumo di suolo. Se abbiamo atteggiamenti difensivi rispetto a questi due aspetti, saremo necessariamente perdenti.

Il dimensionamento non deve rappresentare una contabilità a posteriori, ma deve configurarsi come un vero e proprio progetto di Piano. Ragionare in termini di obiettivi e di progetto di città penso possa essere utile; come è utile pensare in termini di sviluppo senza consumo di suolo. Se metto in mano il nuovo PAT a dieci persone, tutte e dieci mi diranno che consuma suolo.

Io penso che l'aeroporto di questa città non è un problema di Venezia, ma si configuri come un tema di questo Paese. Come facciamo a contare il consumo di suolo di un nodo intermodale che si confronta con il mondo? Forse, non ha senso farlo. Considerare il rapporto di questa città con il mondo, i numeri, la sua qualità e riconoscibilità, potrebbe essere un elemento che depotenzia inevitabilmente tabù del consumo di suolo.

Operatività del Piano

Vengo ora agli aspetti più operativi, che sono forse delle raccomandazioni che alcuni definirebbero di bassa cucina, ma che attendono all'efficacia e all'operatività del Piano, provando in particolare a sottolineare sei aspetti che mi sembrano rilevanti.

a) Il primo aspetto riguarda i meccanismi attuativi del nuovo Piano e in particolar modo la perequazione. La scelta del Piano è stata quella di non obbligare, rispetto all'indice perequativo di base, i crediti acquisibili. Molti altri Piani, al contrario, scelgono di determinare un indice di base unitamente ad un indice di progetto obbligatorio, raggiungibile attraverso l'acquisizione di crediti di varia natura (compensazione, riqualificazione paesaggistica e ambientale, ecc.). La scelta di lasciare i crediti edilizi volontari e non obbligatori è legittima, ma, secondo me, induce una questione rilevante relativa alla premialità. Occorre capire bene quali siano i meccanismi premiali che ci siamo posti attraverso la costruzione dei crediti.

b) Il secondo aspetto rilevante, che nel Piano è solo accennato, ma che determinerà la qualità di questi aspetti attuativi, è quello che voi avete chiamato "registro fondiario della produzione edilizia", che non deve configurarsi come un mero strumento burocratico o amministrativa, ma come un vero e proprio progetto che accompagna le trasformazioni insediative. Non può, a

mio parere, essere solo un catasto dei diritti e dei doveri. È vero che non sappiamo ancora fare la pianificazione strutturale e strategica, ma non per questo dobbiamo tornare al vecchio Piano.

Se giriamo per il mondo vediamo che il momento operativo è quasi ovunque separato da quello strutturale e strategico. Noi non lo sappiamo ancora fare perché persiste ancora una cultura tecnica che resiste, che si sposa con una cultura amministrativa e burocratica. Questo non ci esime dal fatto che dobbiamo in ogni caso migliorare il nostro modo di costruire questi strumenti. Da questo punto di vista, trovo pericoloso unire le linee preferenziali di sviluppo ai limiti fisici dell'espansione.

A mio modo di vedere, la linea di sviluppo ha per sua natura confini: perché allora mettere anche i triangolini che individuano le aree di trasformazione? Allora facciamo una scelta più chiara e individuiamo direttamente gli ambiti, che più o meno è la stessa cosa. Su questo discorso io sarei un po' più "coraggioso", qualche riflessione di approfondimento la farei.

c) Il terzo tema è il rapporto fra la SAU e la città consolidata. Personalmente, individueri più chiaramente i campi di competenza e di attenzione della città consolidata e delle trasformazioni in rapporto alla SAU. Il rischio è che il momento operativo ci mangi tutta la SAU. Io credo che da questo punto di vista non dobbiamo avere paura del consumo di suolo, ma dobbiamo entrare un po' meglio nel meccanismo di consumo e classificazione, forse separando città consolidata da ambiti di trasformazione, non solo in termini numerici. Definire questo aspetto, secondo me, potrebbe essere assolutamente utile.

d) La quarta raccomandazione riguarda l'edilizia sociale. Io trovo che l'obiettivo politico del 30% di diritto edificatorio delle trasformazioni destinate a edilizia sociale sia un obiettivo importante, ma io proverei già in fase di pianificazione strutturale a ragionare su una tassonomia un po' più chiara, perché oggi l'edilizia sociale è tutto. Forse dividere quello che è sostegno al mercato (edilizia convenzionata nelle sue varie forme) dall'edilizia sociale vera e propria (di servizio), potrebbe aiutare a costruire un progetto di città pubblica più stringente, anche chiarendo e specificando il tema delle dotazioni territoriali. Secondo me, una riflessione sul rapporto fra dotazioni territoriali, edilizia sociale e cosa può stare nelle superfici fondiarie private potrebbe essere un primo ragionamento per costruire dimensionamenti maggiormente attenti e più credibili rispetto alla fattibilità della risposta alla domanda. Ultima annotazione su questo aspetto: trovo fondamentale l'integrazione del disegno fra città pubblica, dotazione territoriale e città privata. Io non vorrei, cioè, che questi meccanismi quantitativi portassero la fondiarie pubblica nel posto più sfortunato. Un ragionamento sulla qualità e sulla integrazione necessaria di queste trasformazioni andrebbe fatto già in fase di definizione della programmazione urbanistica generale.

e) Il penultimo tema, che si lega al dimensionamento, riguarda le ATO. Io sono certo che le dodici ATO individuate siano perfette. Ma dato che le ATO sono finalizzate esclusivamente al dimensionamento, forse sarebbe più opportuno individuarne un numero più contenuto, in modo da avere meno problemi nelle fasi operative e attuative successive. Questo sembra un tema banalmente tecnico, ma in realtà è un tema rilevante.

f) Ultima questione è il tema sull'anima del Piano. Noi tutti, andando ai convegni negli scorsi anni, abbiamo sempre apprezzato la Regione Veneto perché aveva iniziato l'esperienza delle legende unificate dei Piani. La nuova legge regionale confina il Piano nelle quattro tavole fondamentali, ma questo non basta. Secondo me, bisogna produrre tavole strategiche che parlino e che mettano chiaramente in luce i contenuti sintetici, gli obiettivi, la filosofia del Piano.

Io trovo molto più comunicativo e interessante le presentazioni che avete fatto oggi rispetto alla burocratica tavola delle trasformazioni. Il Piano sta nella sua comunicazione ed è ciò che si riesce a raccontare.

Infine, due sintetiche precisazioni. La legge urbanistica lombarda (LR 12/2005), nella sua versione originaria, coraggiosamente non prevedeva l'obbligo per i PGT (Piani di Governo del Territorio), di individuare puntualmente gli ambiti di trasformazione. Il ritorno nostalgico al PRG ha portato, attraverso alcune revisioni regressive della legge, all'obbligo d'individuazione cartografica delle trasformazioni. Di certo una sconfitta per la dimensione strutturale, programmatica e non conformativa che dovremmo attribuire ai nuovi strumenti di governo della città e del territorio. La seconda questione riguarda il dimensionamento. Il PAT veneziano ha proposto un dimensionamento (sia residenziale che per le attività), che si confronta realisticamente con il mercato urbano: è questo il fatto da valorizzare. Quando a Milano si prevedono 700.000 o 400.000 abitanti nuovi senza sostenibilità, non si fa in realtà un regalo al mercato, ma nel migliore dei casi alla rendita fondiaria urbana. Il dimensionamento ha senso solo se si confronta sia con il mercato urbano, sia con la sostenibilità (urbanistica, infrastrutturale e ambientale), delle trasformazioni programmate.

SECONDA PARTE

Francesco Finotto

Faccio anch'io pianificazione nel Veneto, diciamo da un quarto di secolo, e da un po' di tempo a questa parte mi diverto soprattutto a fare la Tavola Zero e la Tavola Cinque del PAT: quelle non codificate.

Nell'equipe di lavoro, quando si discute nei Comuni e con la gente, durante gli incontri di concertazione, si cerca di capire quali siano i *valori* e l'*identità* da mettere in campo e quali siano le strategie da perseguire per il futuro assetto del territorio.

Infatti, non bisogna confondere il Piano di Assetto di un Territorio, con gli interventi più o meno strategici che si possono auspicare. Con la globalizzazione si possono anche fare previsioni molto raffinate, utilizzando modelli di simulazione evoluti, ma poi c'è un crollo in borsa, viene a mancare il mercato finanziario e si può star fermi per un'intera generazione: niente investimenti pubblici. Niente investimenti privati. Tuttavia, anche in questo caso si può conservare un punto di vista strategico, indipendente dalle dinamiche congiunturali.

La Tavola Zero è propriamente ciò che noi chiamiamo lo scenario di assetto strategico, lo scenario di riferimento scelto durante la procedura VAS di valutazione degli scenari possibili. Si tratta, in pratica, della Vision del piano, comunicata con un linguaggio non conformativo, raccontata e messa in rete per una lettura interattiva e ipertestuale.

La Tavola Cinque, al contrario, è la tavola delle non compatibilità, che evidenzia quella parte di eredità della pianificazione vigente in contrasto con gli obiettivi scelti. È la parte più scomoda della questione, necessaria per non appesantire il futuro con previsioni inattuali e divergenti rispetto al PAT.

Viene, poi, la parte più creativa e appassionante. Noi siamo cresciuti, ci siamo laureati e abbiamo insegnato operando nel mondo della conformità: quella rappresentata dai PRG, strumenti di lunga tradizione, che derivano dal governo delle espansioni (si chiamavano Piani di Allineamento, Piani di Ampliamento, Piani di Sventramento), fondati sul principio: ad ogni mappale una destinazione d'uso. Una città che si pensava grande non poteva far altro che scriverlo sui fogli catastali, disegnando tutto il proprio futuro.

Barcellona ha spianato tutto quello che aveva davanti con un famoso piano, tracciato da un ingegnere visionario in vena di neologismi, mentre Venezia non l'ha fatto. Venezia poteva decidere di colmare la laguna, ma non l'ha fatto: ecco un caso d'invariante andato a buon fine. Se adesso passiamo dalla dimensione analitica a quella strategica, fondata su una Vision, radicata su valori condivisi, che afferma l'identità del territorio, con un proprio dimensionamento, siamo in grado di affrontare la contingenza degli interventi con una straordinaria flessibilità operativa. Non c'è più la necessità di procedere con un Piano quinquennale degli interventi, una Variante Generale che tratti di tutti i temi, in tutto il territorio. Si profilano, in realtà, due possibilità: tanti interventi «a gettone» che inseguono le proposte degli operatori, rendendo ancor più caotico il quadro generale; ovvero pacchetti

d'interventi «strutturati», organizzati dentro una strategia, filtrati dalla consapevolezza e sostenuti da una *governance* efficace. Non si tratta più di rifare, per l'ennesima volta, il PRG con tutto il corredo di zonizzazione. Basta avere un meccanismo di valutazione chiaro, che distingua lo strategico dal fisiologico, che metta le amministrazioni comunali in grado di scegliere gli interventi tenendo conto degli obiettivi strategici, della Vision del PAT, che usi il dimensionamento strategico in modo appropriato. Un modo trasparente per valutare se le proposte di pianificazione siano coerenti o meno con la strategia. Un modo diretto di passare dal PAT agli interventi strategici. Limitando il mondo della conformità agli interventi fisiologici.

Non è possibile che una volta fatto il PAT, per arrivare al permesso di costruire sia sempre necessario attivare la sequenza Variante al piano degli interventi - Piano attuativo – Piano di comparto – Intervento strategico. Che mondo sarebbe? Non si finirebbe mai. Col rischio che terminato il rosario procedurale sia passata anche la convenienza a intervenire.

Se una proposta di trasformazione sarà coerente con la strategia del PAT, rinforzerà l'identità del territorio, allora si potrà condividere e realizzare, se non andrà bene, si lascerà andare.

Il PRG è un mondo semplice da cui o si è dentro o si è fuori, mentre qui stiamo parlando di un mondo complesso di opportunità e di strategie in cui i diritti edificatori, i diritti di trasformazione sono il frutto di una proposta, di un'azione virtuosa, condivisa da soggetti pubblici e privati. Si tratta, quindi, di un mondo che mette l'accento sull'iniziativa e sulla capacità imprenditoriale, più che sulla posizione fondiaria. Questo è un mondo più complesso, infatti, se si va in Internet e si leggono le carte dei PRG dei comuni si capisce subito se un'area è edificabile o no, se c'è la previsione di un'area a servizi pubblici, se c'è una destinazione agricola. Quando si consultano le cartografie dei PAT tutto questo non è sempre a fuoco, non è immediatamente chiaro, il più delle volte siamo di fronte ad un ventaglio di possibilità, con un corredo di compensazioni, perequazioni, concertazioni; per cui, se si hanno idee, se si hanno iniziative, bisogna mettere in pista un progetto, fare una proposta al comune, confrontarsi, valutare la sostenibilità dell'intervento, considerare gli aspetti perequativi.

Una volta mandato in pensione, o comunque ridimensionato il dispositivo conformativo del PRG, il punto è avere una strategia chiara e un meccanismo di valutazione nitido. Un luogo: la conferenza di pianificazione. Un metodo: la Valutazione di Compatibilità Strategica (VCS), strutturata come si fa con l'analisi sensoriale dei vini. Gli interventi proposti dovrebbero essere valutati come fa il *Sommelier*, approfondendo gli effetti prodotti all'interno delle componenti ambientali, urbano-territoriali, socio-economiche e paesaggistiche. Il giudizio sull'ammissibilità *sociale* ed *economica* degli interventi proposti dovrebbe costituire il presupposto per la successiva valutazione *urbanistica* e *territoriale*. Infatti, per poter valutare gli effetti architettonici ed edilizi degli interventi sarà necessario prima accertarsi che questi risultino sostenibili socialmente ed economicamente (sia che si tratti di investimenti privati che fanno affidamento alle regole del mercato, sia che si tratti interventi che fanno capo alla programmazione pubblica, sia che si tratti di interventi che integrano finanziamenti pubblici e privati). La valutazione ambientale e paesaggistica consentirebbe di verificarne

contestualmente l'ammissibilità in relazione agli effetti previsti sugli elementi fisici, naturalistici, figurativi e percettivi e di condizionarne la realizzazione mediante l'adozione di prescrizioni attuative, la cui esecuzione dovrebbe essere soggetta a monitoraggio.

Per accedere al dimensionamento strategico del PAT sarà necessario accertare, attraverso la procedura formalizzata della VCS, che l'intervento proposto migliori le condizioni date sotto tutti i profili, ambientale, paesaggistico, urbano-territoriale e socio-economico, assicurando sia la stabilità funzionale dei sistemi interessati, sia la permanenza e la persistenza dei valori tutelati.

Si tratterebbe dunque di un modo semplice e diretto di passare dalla Vision del PAT all'attuazione degli interventi strategici tenendo il passo della congiuntura economica, utilizzando in maniera strutturata l'art. 7 della LR 11/2004, quello degli Accordi di Programma.

Antonella Faggiani

Io sono nella posizione di Piergiorgio Vitillo, nel senso che lui ha già detto in parte le cose che volevo riprendere io.

Io ho fatto parte del gruppo di lavoro per la costruzione dei criteri per il partenariato pubblico/privato e, quindi, non posso che condividere il risultato a cui è giunta l'Amministrazione. Ovviamente, però, si continua a guardare a ciò che sta succedendo intorno, perché le cose nel tempo possono diventare qualcosa di diverso.

Il Piano Struttura dà gli orizzonti e poi tutto dovrebbe rimanere in mano all'iniziativa degli operatori privati, ma una cosa che io sto vedendo nella prassi è che il rischio di lasciare in mano agli operatori privati l'iniziativa significa non raggiungere un'efficace attuazione nel Piano.

Il ruolo dell'Amministrazione, come regia dell'attuazione del Piano, diventa fondamentale.

Se un operatore privato di Milano, di Londra o di Mestre guarda al Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia, io mi chiedo se ha gli elementi per poter proporre la propria disponibilità a partecipare al cofinanziamento nel quadro di un disegno di città pubblica condiviso con l'Amministrazione.

Forse una cosa che manca in questa meravigliosa legge regionale veneta è un invito da parte del legislatore a pensare a un Piano dei Servizi che potrebbe essere molto leggero e di tipo prestazione. In pratica, un documento che orienta le azioni dell'Amministrazione e le azioni degli operatori privati.

Il rischio è di arrivare al PAT e iniziare pensare al Piano degli Interventi senza sapere quale strategia adottare: un bando nel quale fare l'elenco delle opere pubbliche o, un bando nel quale chiediamo la disponibilità degli operatori?

Secondo me, questo potrebbe essere un tema di riflessione che non entra nel PAT, ma riguarda il passaggio fra il PAT e il PI, cioè una riflessione su un documento che orienta e vincola le azioni di un operatore privato. Se non c'è più consumo di suolo, ovviamente la capacità economica è legata ad altri elementi, che hanno molto di imprenditoriale e molto meno relativamente alle vecchie regole della rendita.

Altro tema su cui mi è capitato di riflettere è il doppio livello di partecipazione alla realizzazione delle dotazioni territoriali. La perequazione è diventata il sinonimo di partenariato pubblico/privato e, quindi, nella perequazione c'è anche la vecchia idea di perequazione portata avanti dall'INU venti anni fa (strumento di regolazione fondiaria) fino allo strumento della premialità.

A prescindere da che cosa significa perequazione, crediti edilizi o diritti edificatori, secondo me è utile tenere in considerazione il fatto che abbiamo almeno semplificato un doppio livello di possibile contribuzione e un livello di qualità diffusa, per cui tutti gli operatori sono tenuti a migliorare il livello della qualità degli interventi in una logica perequativa, che prevede che non ci sia la logica quantitativa dello standard.

La premialità rischia, invece, di sfondare questo elemento riconducendo tutto a una logica esclusivamente contabile che, secondo me, rappresenta una deriva pessima, perché peggiora lo stato da cui si è partiti.

C'è un primo livello di dotazioni territoriali che promuovono la qualità diffusa in cui c'è un certo tipo di rapporto fra l'Amministrazione e gli operati, poi c'è un secondo livello di qualità puntuale molto forte al quale accedono solo pochissimi operatori proprio per le loro capacità di assunzione di rischio, capacità di dotazione di capitali e capacità di livelli di indebitamento. Per questi andrebbero immaginate altre logiche e altri percorsi, creando, quindi, un'idea a più livelli anche delle logiche perequative, che non possono più essere le medesime per tutti gli operatori, ma devono articolarsi e strutturarsi.

Questa è una riflessione che riguarda più il PI che il PAT.

Antonio Bortoli

Credo sia utile da considerare il fatto che gli elaborati previsti dalla legge, che voi avete predisposto in modo assolutamente coerente e conforme con la legge, sono probabilmente insufficienti per costruire un sistema di pianificazione che, oltre a svolgere le sue funzioni di sostegno delle trasformazioni nell'area comunale, sia anche uno strumento di comunicazione, di promozione e di relazione con i territori e i luoghi che sono più vicini e più distanti.

Questo è sicuramente uno dei punti che dovrebbe essere oggetto di un approfondimento.

Il fatto che la legge indichi quegli elaborati non significa che siamo impediti dal dotare il Piano di ulteriori attrezzi che lo rendano utile. Ma utile anche per che cosa? Secondo me, utile anche per rendere evidente quello che nel Piano è difficile percepire come evidente, cioè quelle strategie che solo l'Assessore nelle sue comunicazioni ci traduce.

Questo elemento, quindi, è sicuramente un elemento utile anche come sistema di comunicazione e di confronto con i territori, che non possono star lì a leggersi tutto il Piano e tutte le norme. Ci sono, infatti, anche territori distanti che non sono per nulla interessati alle modalità attuative del Piano, ma agli scenari, alle strategie, agli investimenti e agli sviluppi che il Piano determina.

Noi abbiamo inventato la Tavola Zero (qualcuno può inventare la Tavola 5 o 6), e questo può essere sicuramente inutile.

A mio avviso, sarebbe anche utile togliere tutto quello che proprio non è necessario nella struttura normativa, perché più il Piano e la sua struttura normativa acquisiscono un carattere strutturale e più facciamo del bene al sistema di pianificazione.

Il Piano degli Interventi deve essere sia un piano "con un tempo di attuazione" che un Piano che proietta le sue previsioni in un tempo indefinito, perché traduce in un modo più tradizionale il vecchio Piano Regolatore e tutti quei contenuti che il Piano di Assetto del Territorio rappresenta, in modo perfetto, nel quadro conoscitivo, nelle tavole delle invarianti e quant'altro.

Quello che io sto vivendo con una certa fatica è il fatto che non si può ignorare che questo Piano cade dentro a una fase storica di stagnazione. Pensare a questa pianificazione dieci anni fa o farla oggi non può essere indifferente e noi sappiamo che domani, quando faremo il PI, purtroppo saremo ancora dentro questa fase di stagnazione, per cui incombe ineluttabile e prioritaria l'esigenza di pesare davvero la possibilità attuativa delle previsioni del Piano.

Pesa come un macigno l'assoluta incapacità operativa dell'Amministrazione locale con le proprie limitate risorse e, quindi, questa esigenza di ricercare attraverso la pianificazione le risorse che tengano in equilibrio gli obiettivi di sviluppo e trasformazione, quelli di sostenibilità e quelli di riqualificazione del territorio, è una delle missioni più complesse in questo momento, ma non può non trovare nel PAT un qualche accrocchio di strumento che l'aiuti nella fase successiva.

Non possiamo scindere, separare e distinguere le politiche della Mobilità da quelle dell'Urbanistica. C'è anche un altro problema che dobbiamo affrontare, cioè quello dell'integrazione dello sviluppo commerciale nella gestione della città.

Non avendo più gli strumenti che avevamo del contingente e dell'indice di equilibrio bisogna che costruiamo un Piano che abbia dentro le capacità di governo complessive e organiche della città. Sono necessarie, quindi, non più divisioni settoriali, ma organicità e risorse per l'attuazione, altrimenti saranno solo "balle" la sostenibilità, la qualificazione e lo sviluppo, che saranno solo dichiarazioni astratte e proiettate in un futuro indefinito.

C'è, poi, una questione che io trovo ineludibile, ma che invece un po' elusa è. Si tratta della questione del rapporto fra questa città e il mondo vicino, che si chiama Mare Adriatico.

Io mi sono guardato le Direttive sui vari ATO e il MOSE non esiste, ma come si fa?

Il MOSE esiste e come facciamo a non trovarlo negli obiettivi di riqualificazione, di sostenibilità e di sviluppo?

Il fatto che non ci sia nemmeno un'indicazione al riguardo è un problema.

Io credo che tre parole su queste strutture sarebbero molto utili, anche perché se non vengono messe adesso ci sarà più difficile in futuro il confronto con quei soggetti istituzionali con cui dovremmo relazionarci nel momento della progettazione per gli interventi sulla riqualificazione e sull'integrazione fra il territorio e quest'opera.

Secondo me, non è nemmeno sufficientemente trattata la questione del porto, perché qualche ragionamento al riguardo dovrebbe essere fatto.

A Venezia e Mestre noi abbiamo due punti di riferimento del sistema ad alta velocità e alta capacità. Con l'aeroporto Marco Polo ce la caviamo abbastanza bene, perché abbiamo la struttura aeroportuale e poi abbiamo il quadrante, ma non abbiamo ancora capito qual è l'apporto fra questi due nodi e su Mestre ho l'impressione che diciamo troppo poco.

Io credo che si colga quale può essere la necessità e l'opportunità di vedere il nodo ferroviario di Mestre come la più probabile delle strutture di riferimento dell'alta velocità e alta capacità e, quindi, con tutte le conseguenti esigenze di ripensare a un'organizzazione di Mestre anche intorno a questa funzione.

Vengo a un'altra questione. Anche per me è stato un problema, quando abbiamo predisposto il Piano di Vicenza, avere a che fare con il tema del paesaggio, inteso come tema di gestione delle trasformazioni collegate a un mutamento profondo che deriva anche dalla natura demografica.

Le caratteristiche con cui noi abbiamo costruito nei decenni questa città e il modo in cui questa città si sta trasformando, anche per la trasformazione della sua popolazione, dovrebbero essere dei punti da tenere in considerazione, perché gli obiettivi di qualità urbana non possono essere disgiunti da quelli della costruzione di un paesaggio urbano. Secondo me, questo argomento andrebbe messo anche all'interno degli obiettivi di riqualificazione, di trasformazione e di governo del PAT.

Qualcuno diceva anche che la città è un mito, per cui bisogna confrontarsi a livello globale e ciò non lo si può fare stando stretti alle regole della legge regionale e della nostra normativa.

La comunicazione che la parte lagunare di questa città, infatti, esprime verso il mondo va considerata e deve trovare una qualche forma di comunicazione dei contenuti del Piano che tenga conto di questa proiezione globale.

Franco Migliorini

Riprendo il discorso del rapporto fra accessibilità e mobilità.

Oggi, tanta parte dei Piani si gioca su questa accessibilità e mobilità, soprattutto quando si sta all'interno di grosse aree metropolitane.

Venezia è il punto più accessibile del nord est, perché ha un porto storico, perché nel 1840 ha fatto un ponte ferroviario e perché nel 1960 è stato fatto l'aeroporto. La città, quindi, offre al territorio queste tre importanti infrastrutture. Di queste cose, però, il grosso sta fuori dalle decisioni del Comune di Venezia. Il Corridoio 5 non si sa dove stia e quando arrivi, il sistema ferroviario metropolitano regionale lo stesso, e se arriva la NAPA (North Adriatic Ports Association), con cui il Mare Adriatico diventerà un mare europeo, Venezia dovrà avere 3 milioni di Teu, per cui Porto Marghera non basterà, perché si avrà un fiume di treni che partiranno.

Certamente queste sono delle variabili esterne che il Comune non riesce a controllare, perché si tratta di scelte nazionali e internazionali. Queste variabili sono citate nei Piani, ma non possono essere determinate.

Per la mobilità interna all'area metropolitana Venezia si sta attrezzando per dare il meglio in termini di mobilità, ma l'SFMR non lo governa Venezia (ci sono cinque anni di ritardo e altri ce ne saranno). Questo ritardo produce effetti esterni dispersivi ulteriori e i treni funzionano malissimo, per cui molta gente usa ancora la macchina.

C'è una dinamica dispersiva storica di 40 anni che continua a procedere e il blocco del consumo del suolo di Venezia non è un blocco generale di tutta l'area.

Accessibilità macroterritoriale e mobilità micro sono cose su cui tanta parte del Piano in realtà si gioca. La governance diventa, quindi, un tema centralissimo, perché senza una governance è difficile trainare un piano strategico come quello che sta venendo fuori da Venezia.

C'è una cosa che è emersa stamattina, ma che non compare nel Piano, e cioè il tema dei posti di lavoro. Probabilmente, invece, andrebbe affiancata una narrazione dell'economia che strutturi le scelte fatte, perché in realtà la dinamica degli abitanti spiega solo una parte della realtà del territorio.

Un'ultima cosa va detta sui tempi di finanziamento. Questo Piano ha una quantità di opere che si traina, le quali devono essere finanziate, ma oggi il problema grosso dei Comuni è come finanziare le opere. Al riguardo, sarebbe interessante capire quanto è autonomo il sistema Venezia e quanto, invece, dipende da decisioni esterne.

Un Piano non è indifferente ai tempi, perché se certe corse avvengono in certi tempi possono essere indirizzate, mentre se avvengono in tempi diversi possono assumere una fattispecie diversa e richiedere un aggiustamento.

Sicuramente questo Piano entra nell'ottica di una competizione territoriale e di un marketing territoriale e questo va detto molto al di fuori del Comune di Venezia.

Padova ha una dimensione metropolitana solo per sé stessa e non pensa al resto, mentre Venezia tende a interpretare a breve, ma fra Venezia e Padova è difficile discutere.

Il fatto che Venezia faccia un Piano immaginandosi più metropolitana di quanto sia, secondo me, è una cosa da comunicare, perché fa parte della positività di questo atteggiamento del Piano nei confronti del Veneto e del Triveneto.

Oscar Girotto

Il PAT ha in sé la valutazione ambientale strategica (un lavoro in progress che non termina mai, perché attraversa anche le fasi future), la quale ha degli indicatori che sono in gran parte anche di tipo ambientale, che mirano la qualità di ciò che si andrà a fare in attuazione del Piano.

Da questo punto di vista l'Amministrazione comunale ha aderito al Patto di Sindaci, che sta eseguendo un primo progetto che si concluderà a febbraio e a cui noi partecipiamo come referato, ma che è coordinato dalla Direzione Ambiente.

Questo è un elemento di cui sicuramente teniamo conto, tanto che il rapporto con l'Ente sovraordinato, che resterà nella formazione dei PI, sarà il monitoraggio di questi elementi di valutazione qualitativa dell'applicazione delle previsioni e degli scenari prefigurati dal PAT.

Del dimensionamento non parlo, perché è già stato abbondantemente disquisito.

Per quanto riguarda il rapporto con le aree contermini, uno dei limiti che abbiamo è quello di fare il PAT entro i nostri confini, e da questo punto di vista devo dire che la Legge Regionale prevede il PATI (Piano Assetto del Territorio Intercomunale), ma io non conosco un'esperienza compiuta di PATI. Probabilmente, però, non è un problema di legislazione, ma è un problema di abitudini che sono dure a morire. Nonostante questo, però, attraverso il Coordinamento che abbiamo deciso di fare con la Provincia, abbiamo confrontato il nostro PAT con quello di tutti i Comuni della cintura, e questo ha comportato degli aggiustamenti in termini di viabilità, in termini di completamento di sistemi stradali e ambientali e in termini di sistemi di servizi.

La valutazione ambientale strategica è un modo di raccontare un Piano e noi, visto che abbiamo nel nostro territorio anche i siti di interesse comunitario, abbiamo sottoposto il nostro Piano anche alla valutazione di incidenza ambientale e queste due cose sono state oggetto dell'illustrazione del Piano.

Noi abbiamo illustrato il Piano alle municipalità, l'abbiamo illustrato in tutte le fasi di concertazione e l'abbiamo illustrato ai nostri organismi organizzativi istituzionali (commissioni consiliari) attraverso la VAS e la VINCA.

Per quanto riguarda il fatto che il PAT debba prevedere anche degli specifici progetti, devo dire che il nostro PAT identifica anche con il linguaggio, che ci è offerto dalla Legge Regionale, alcuni progetti molto importanti e il "quadrante" è uno di questi, come pure la trasformazione fisica e funzionale di tutte le aree intorno alla stazione di Mestre. Il terzo progetto è, invece, il Vallone Moranzani sul quale abbiamo già un accordo di programma in avanzato stato di approvazione e all'inizio della sua esecuzione. Sugli altri due progetti, invece, l'Amministrazione sta pensando di improntare, in accordo con gli Enti sovraordinati interessati a queste trasformazioni, degli accordi di programma che possano dare concretezza più ravvicinata.

Il PAT innesca più strumenti e non si rappresenta solo con il Piano degli Interventi.

Il Patto dei Sindaci è un'altra elaborazione che si affianca agli scenari e alla sostenibilità ambientale prefigurata dal PAT.

Un'altra delle cose che si innescano con il PAT è ciò che l'Amministrazione farà con l'istituzione del Parco della Laguna Nord, il quale è un ambito che sta in una delle ATO, che è oggetto di specifica progettualità e che speriamo sarà oggetto di specifico approvvigionamento con fondi non comunali.

Il Piano Urbano della Mobilità è uno piani da cui il PAT trae degli elementi, ma è anche uno dei piani che, attraverso il PAT, subirà delle modifiche.

Altra cosa che si innescherà con il PAT, proprio per la natura tessa del PI, è che il Piano degli Interventi conterrà molto del Piano Pluriennale delle opere pubbliche. Da questo punto di vista, quindi, si innescheranno anche tutte quelle ricerche di risorse che non sono più le risorse ottenibili dal bilancio comunale, ma sono anche le risorse ottenibili da un rapporto di tipo convenzionale con soggetti diversi dall'Amministrazione.

Per quanto riguarda il consumo del suolo, devo dire che io qualche tempo fa ho parlato con un amministratore di un piccolo Comune che aveva una visione del PAT secondo la quale bastava mettere le frecce dappertutto per poi scegliere cosa fare con il PI successivo. L'Amministrazione di Venezia, invece, ha fatto una scelta radicalmente diversa, visto che non ha confermato neppure le frecce che erano contenute nel Piano Regolatore vigente. Questa scelta non è stata fatta perché si considerasse il PRG una cosa talmente malfatta da essere poco sostenibile da produrre il fatto di dover regredire, ma perché bisogna considerare che oggi anche lo sviluppo non debba più essere giocato strategicamente solo in termini espansivi. Questa, infatti, è una città che è stata formata nel decennio fra la fine degli anni Cinquanta e la fine degli anni Sessanta e che ha un livello di obsolescenza di vaste aree che è ormai arrivato a una situazione quasi emergenziale. L'obsolescenza fisica, infatti, si traduce poi in problematiche di tipo sociale.

Già nella città costruita abbiamo moltissime occasioni per mettere il dimensionamento senza pensare all'espansione, ma anche la città di Venezia ha moltissime occasioni di trasformazioni che magari un osservatore esterno non vede. Venezia, tra l'altro, è una città che si è sempre trasformata. La peculiarità di Venezia, infatti, è la trasformazione che ha sempre subito.

Venezia ancora oggi ha molti ambiti che possono essere passibili anche di trasformazione e di ristrutturazione urbanistica.

Per ultimo, faccio il discorso della verifica dell'attuabilità del PRG al momento dell'approvazione del PAT, che noi chiamiamo Tavola Cinque (non c'è nella legislazione regionale).

Per quanto presto si possa fare, io credo che difficilmente avremo il PI approvabile al momento dell'approvazione del PAT e, quindi, c'è la necessità di dare concretezza a questa norma transitoria per cui il PRG ha funzioni di PI per le parti che non contrastano con il PAT. Questa è una cosa che sicuramente dovremmo inserire o affiancare al PAT nel momento in cui sarà concluso il processo della sua formazione, cioè nella Conferenza dei Servizi che approverà il PAT.

Ezio Micelli

Parto da alcune considerazioni che sono state fatte rispetto all'anima e alla sintesi, perché su questo io credo ci siano dei preoccupanti segni di sbandamento. Da un lato andiamo verso l'irrigidimento di tutto l'apparato comunicativo dell'urbanistica in forme che sono codificate senza appello: quattro tavole, una relazione e delle norme tecniche di attuazione.

Il cittadino non sa leggere quelle tavole che, in realtà, lo confondono e, infatti, abbiamo passato delle settimane a cercare di spiegare che il "bianco" non era il luogo dell'indeterminato e del luogo dove tutto è possibile. Abbiamo passato mesi a spiegare che il retino verde ammetteva la riconversione, ma non diceva con quanti metri cubi e con quante distinzioni.

Questo irrigidimento rende gli strumenti urbanistici sexi tanto quanto la dichiarazione dei redditi e questo è un problema, perché l'urbanistica dovrebbe essere un fatto condiviso e altamente politico. La dichiarazione dei redditi riguarda ognuno di noi e il suo rapporto con il fisco, mentre la condivisione di un Piano può avvenire solo in forme mediate e non può avvenire attraverso un'operazione di marketing. Bisogna spiegare ai nostri cittadini che l'urbanistica non fa tutto e che l'Assessore all'urbanistica non è il Sindaco.

Il caso che racconto sempre è quello di una signora di Via Piave (una zona difficile con disagio sociale) che si lamentava con me perché nel pomeriggio vedeva sempre i moldavi che bevevano e voleva sapere che cosa diceva al riguardo il PAT. Io capisco che gli strumenti urbanistici sono investiti di qualsiasi missione e troppo spesso diamo noi stessi erroneamente la sensazione che l'urbanistica può tutto o troppe cose.

Il fatto che un Sindaco voglia divertirsi a fare una comunicazione di marketing strategico a me va bene, ma forse è meglio tornare a dire che cosa fa veramente l'urbanistica. L'urbanistica può fare delle cose e non farne delle altre, l'urbanistica decide in un certo momento alcune cose e, successivamente, ne deciderà delle altre.

Nei confronti della città alcune scelte sono quelle di dire che la città deve rigenerarsi e non deve consumare ulteriormente suolo senza inibizioni nei confronti di infrastrutture strategiche. Si deve dire, inoltre, che Marghera non è il luogo di ogni possibilità, ma è il luogo in cui si assiste a processi di riconversione della logistica e dell'industria.

Queste sono le cose che un Piano deve dire e questo concorre a ridurre la complessità e l'incertezza entro la quale si muovono gli operatori del mondo economico e i cittadini.

A questo punto può partire un insieme di altri interventi di natura urbanistica o infrastrutturale, proprio perché si è ridotto il campo dell'incertezza. Gli operatori, soprattutto nel mondo imprenditoriale, apprezzano la riduzione delle incertezze, perché ciò rappresenta un valore. Si può anche essere in disaccordo, ma alla fine si è lo stesso consapevoli delle scelte fatte dall'Amministrazione.

Quando abbiamo iniziato a mettere mano a questo Piano e abbiamo preso in mano le Tavole 1-2-3-4, devo dire che ho iniziato anch'io a confondermi sulle scelte del mio assessorato. Ho deciso, quindi, di non guardare più le Tavole e di chiamare dei grafici molto bravi per

raccontare il Piano con delle slide. Abbiamo, quindi, preso dei pezzi del Piano e abbiamo provato a raccontarli con frecce e immagini per spiegare che le scelte fatte sulle Tavole sono già accompagnate da concreti processi di trasformazione, che in alcuni casi sono già maturi, mentre in altri sono meramente embrionali.

Credo che si capisca molto di più dalle slide che abbiamo presentato rispetto alla lettura delle parti del nostro corpo tecnico che forma il PAT. È un po' come leggere le sequenze dei geni del DNA, perché non è che si veda la persona, ma ciò non vuol dire che dentro ci siano quelle cose.

È davvero difficile dalla lettura delle Tavole e dalla lettura delle norme tecniche di attuazione riuscire a raggiungere l'obiettivo di condivisione, che restituisce l'anima del Piano. L'anima del Piano la si vede con documenti che sono tutti diversi e hanno a che fare con un percorso di comunicazione che tuttavia deve evitare il rischio di voler raccontare il mondo, perché in realtà deve raccontare solo quello che dice quel Piano.

Molte altre cose vengono decise da altri, come, ad esempio, la TAV o il porto, perché queste sono scelte che non deve fare il piano urbanistico. Dobbiamo accettare che altri soggetti facciano delle scelte di cui noi dobbiamo tenere conto con un certo grado di flessibilità.

L'idea deve essere quella di dichiarare la natura del Piano, cercando di renderlo il più accattivante possibile, ma senza fare l'errore di sbordare verso aree che non sono di nostra competenza e che sono controllate da altri soggetti.

Io credo che, oltre al passaggio audiovisivo che abbiamo cercato di fare, si potrebbe anche ragionare su una pubblicazione che tematizza ed esplicita con poche parole e tante immagini, anche perché il cittadino è abituato a una cultura mediatica tale per cui mille battute sono già troppe e nessuno ha voglia di leggere un saggio, mentre tutti vogliono vedere una figura con poche righe di testo. Io credo che si debba trovare una comunicazione appropriata, che tuttavia non banalizzi e non riduca a un livello inaccettabile la complessità di questi strumenti. Passo adesso a un altro ragionamento che è stato ampiamente affrontato, cioè quello della dinamica successiva di attuazione.

Il PAT è uno strumento di programmazione che fissa alcune cose e non ne fissa delle altre, per cui direi che il dimensionamento dovrebbe essere un dato di fondo, che si deve sapere solo in termini orientativi, perché altrimenti rischiamo di cadere nella trappola della crescita zero della popolazione. Questo, infatti, è un racconto falso e carico di un'ideologia, per cui dobbiamo essere consapevoli del fatto che il mondo ci impone di crescere. Molti potrebbero dire che non vogliono più crescere, ma ciò non lo si può decidere, perché in realtà si è sempre costretti a crescere.

Il fatto che si facciano delle considerazioni all'interno del PAT sulla dinamica del dimensionamento, io credo che abbia in sé un errore costitutivo, perché la crescita della popolazione è un elemento di progetto. Se, però, è un progetto responsabile va dimensionato insieme ai servizi e alle infrastrutture.

Se nel PATI si pone un obiettivo bisogna anche dichiarare responsabilmente tutti i miei investimenti in termini infrastrutturali e tutte le scelte in termini di dotazioni territoriali

(quante scuole, quanti asili, quanti parchi), altrimenti si avrebbe solo un gesto altamente pericoloso. Non si può dire che si aumenta la popolazione senza dire che cosa si mette vicino. Queste sono scelte che stanno tutte dentro il PI.

Avvicinandosi a un'interpretazione, che con la Regione avevamo maturato, si potrebbe alleggerire il PAT, perché già è impegnativo portarlo a casa, per cui peggiorerebbero le cose se si mettesse anche un dimensionamento con riferimento a logiche infrastrutturali, con logiche del finanziamento e della dotazione di servizi. Tutte queste logiche, infatti, andrebbero ricalcate all'interno degli ATO e in questo modo si andrebbe a fare di nuovo il vecchio PRG per prefigurare di nuovo lo stato finale del mondo.

Io credo che il dato che noi abbiamo dovuto produrre in termini di dimensionamento di servizi debba stare molto sullo sfondo, perché credo sia molto più interessante porlo nella riflessione dei Piani degli Interventi.

Secondo me, i Piani degli Interventi sono davvero un pacchetto di progetti che hanno una forma e una natura diversa e che compongono quell'avanzamento che noi vogliamo per la città nell'arco temporale di 3 o 5 anni.

Io devo fornire il quadro entro il quale metto, ad esempio, l'operazione della stazione di Mestre o di tante altre aree oggi degradate o in difficoltà, in modo che poi l'operatore possa decidere al riguardo di giocare insieme la partita.

Sulle dinamiche attuative noi abbiamo sposato un'idea che è cara alla Regione, perché oggi, più responsabilmente, diciamo che la logica deve essere sempre perequativa, che il ricorso all'esproprio per pubblica utilità fa parte del passato e che utilizzeremo la premialità non certo per fare cassa, ma solo nei casi in cui davvero la flessibilità sia un valore aggiunto e in cui l'elemento del rapporto fra rendita della proprietà e ritorno in termini di valore aggiunto sociale possa determinare un quadro di sostenibilità urbanistica e finanziaria.

Chi vi parla conosce benissimo la deriva di un'urbanistica che ormai è diventata la leva parafiscale, ma questo, per quanto gli Assessori al bilancio siano particolarmente inclini a considerare l'urbanistica una specie di grande secchio da cui pescare, è un percorso che non voglio intraprendere.

Credo che in molti casi, proprio perché hanno un rango diverso, i progetti passeranno con strumenti e procedimenti diversi: accordi di programma con la Regione, accordi di programma con la Provincia, accordi con i privati (art. 6), trasformazioni di carattere ordinario.

Io non penso al PI come a un insieme di progetti che progressivamente danno forma a una agenda che un'Amministrazione, in un certo numero di anni, vuole portare a casa.

Diverso, invece, è il principio che ci guiderà per la parte d'acqua della città, in cui il solo rimettere mano alle norme tecniche di attuazione costituisce un'impresa assolutamente improba, alla quale ci dedicheremo con l'obiettivo di un percorso di semplificazione e di restituzione di un apparato di norme che oggi, in alcuni casi, sono davvero quasi fuori controllo.

Un'ultima battuta la faccio sul tema della pianificazione, che si fa in un contesto economico radicalmente e profondamente trasformato. In quindici anni noi abbiamo conquistato l'idea che la rendita c'è e che, quindi, non va esorcizzata, ma deve essere semplicemente trasformata come vettore dello sviluppo della città pubblica e della città privata insieme. Peccato, però, che oggi quella rendita non ci sia più, anche se è ancora incorporata negli immobili e nei valori che comunque sono erosi nella loro presenza di liquidità. Si può anche dire che un terreno vale un milione di euro, ma se lo si vuole vendere immediatamente è probabile che quel milione di euro si riduca del 10-15-20-30%.

Al di là di questo, comunque, c'è il problema che anche l'urbanistica nelle sue forme innovative era una urbanistica che faceva leva sull'aumento dei valori fondiari e convertiva il plusvalore in dotazioni territoriali. Oggi dobbiamo cominciare a pensare che quella leva è debole e, quindi, dobbiamo spiegare ai nostri interlocutori che devono avere davvero dei progetti che stiano in piedi da un punto di vista della capacità di generare di profitto.

Oggi molti progetti si fermano perché non c'è lo stimolo per andare avanti.

Secondo me, la Regione, con il Piano Casa, ha dato un'iniezione al malato morente e il problema è che non c'è la domanda solvibile per una produzione immobiliare che non ha ancora fatto i conti con un mondo che è cambiato.

Tutti gli operatori che mi dicono di avere ridotto le loro pretese in realtà vendono ancora, ma il problema è che i mercati più attivi sono quelli più poveri, proprio per quelle dinamiche demografiche di cui si parlava prima. Se io ho una popolazione che cresce soprattutto per fenomeni immigratori si avrà anche tutta la base del mercato ancora vivace, ma se le persone che hanno già capitalizzato non riescono a vendere a questa fascia della popolazione e non riescono a salire nella traiettoria abitativa si avrà un mercato che si ferma.

Imparare a fare un'urbanistica senza la leva della rendita non è un esercizio intellettuale da poco.

Tutti quanti hanno detto per anni che la grande rivoluzione stava nel prendere la rendita e socializzarla, ma adesso quella rendita non c'è più. Oggi diventa sempre più raro trovare occasioni di valorizzazione profonda e poterle sfruttare.

Credo che l'esercizio di pensare a un'urbanistica e a una serie di occasioni progettuali in un contesto radicalmente mutato e senza aspettative future di crescita sia un esercizio che ci riguarda tutti. Io credo che d'ora in poi dovremo ragionare anche su questa nuova e diversa prospettiva.