

NEst

E' una nuova forma di città, che tiene insieme le aree delle province venete, di quasi tutte, con una parte della regione friulana. Si tratta di un coagulo che tende a configurare una città con caratteri socio-economici *solo* in parte nuovi, riferiti però ad una struttura spugnosa e policentrica davvero del tutto originale. Si tratta di una complessa stratificazione che riassume processi storici diffusi i quali, sommati ad una cronica rinuncia alla responsabilità pianificatoria, hanno trasformato questo reticolo di medie e piccole città, immerse in una campagna storicamente modellata dalle attività agricole, in un aggregato densamente articolato, che ha di fatto posizionato i 'centri' in un nuovo ambiente polimorfo, in una delle molteplici forme che la città-diffusa ha assunto nel pianeta.

Questo sistema, ancora in fase di trasformazione, è spesso brutto, portatore di problemi ma anche di grandi opportunità. Si tratta di un costrutto ineliminabile, non cancellabile, relativamente al quale va concepito un progetto per tradurre in realtà le potenzialità oggi latenti, proprie di questo magma.

La prospettiva di questo lavoro è quella di contemperare, quindi, due esigenze, che sono marciate regolarmente separate negli scorsi decenni: 1) il riconoscimento delle peculiarità insediative del Veneto diffuso, le regolarità che lo caratterizzano, la struttura sociale che lo alimenta e il riconoscimento dei soggetti che lo abitano; 2) il disegno e i criteri programmatici di un "nuovo ordine" territoriale, che sia la sintesi delle inedite istanze di competitività del territorio e delle domande di pianificazione insorgenti dai bisogni sociali correlati al miglioramento della qualità della vita e delle forme della convivenza. Giocoforza i due ambiti strategici si tengono se il secondo non si pone in modalità astratte, illuministiche - dirigitiche, tali da richiedere un sostanziale snaturamento della prima operazione, quella del riconoscimento. In molte espressioni dell'elaborazione universitaria facente capo all'IUAV è parso che la legittimazione, peraltro solo accademica, di certe ipotesi relative al secondo ordine di problemi fosse completamente debitrice della *damnatio temporis* del primo ambito.

Il contesto

I limiti di quest'area urbana sono mutevoli e non ben definiti, non potendo, secondo questa interpretazione, essere disegnato nessun confine in modo definitivo, men che meno una netta demarcazione tra dentro e fuori: in tutte le direzioni si incontrano altre città in via di ri-definizione, a loro volta alla ricerca di una nuova dimensione. A sud l'area emiliana, estesa con Ferrara fino a Rovigo, si organizza su l'asse lineare della via Emilia. Ad Est la nostra città si rivolge all'aggregato di Udine, Gorizia e Trieste, mentre a Nord si appoggia alle montagne e alle valli bellunesi. Questo è il contesto immediato, quello più stretto: esiste un contesto più ampio nel quale Nest trova il motivo più forte per cercare una nuova ed interna unità. E' il contesto che si compone dell'area centrale lombarda, la Grande Milano, della Baviera, delle terre a nord del Tarvisio e del sistema sloveno. Attraverso questi snodi Nest può forse agganciare il centro e l'est europeo.

Quale forma?

Le condizioni sociali ed economiche, frutto della trasformazione del sistema diffuso delle PMI, influenzano ed in parte determinano tre ipotetici scenari futuri: questi possono essere letti separatamente, ma in realtà vanno visti come tre differenti *layers* sovrapposti, che insieme cercano di disegnare trame comuni, punti di riferimento per consolidare il progetto di Nest.

I tre scenari socio-economici fanno riferimento a tre prospettive che si possono leggere artificialmente in modo separato, per dare maggiore chiarezza al cuore dei fenomeni indicati.

1_ Rafforzamento del micro-policentrismo, costruito sull'ispessimento avviato negli ultimi decenni, a partire dalle strutture diffuse da secoli nel territorio agricolo. Rafforzamento questo che può combinarsi con densificazioni su assi viari secondari e con il completamento di aree rarefatte e discontinue.

2_ Consolidamento dei sistemi urbani lineari, quelli che uniscono i principali nodi (Padova, Mestre, Treviso, Vicenza, Verona e Pordenone), saturando e completando ambiti presenti intorno alle principali infrastrutture di collegamento (ferrovie, autostrada, metropolitana).

3_ Ritorno ai centri. Con una rinnovata capacità di attrazione di capitali e risorse da parte delle città principali del sistema diffuso in grado di dare compimento ai processi di trasformazione delle aree industriali preminenti, al rafforzamento dei centri di ricerca ed innovazione (Marghera e la ZIP).

Non è affatto scontato che questi scenari si presentino contrapposti, anche perché le congiunture economiche alle quali sembrano connessi, nell'interpretazione offerta da Stefano Munarin, non pare possano realizzarsi autonomamente, senza dover convivere, almeno in parte, sul piano temporale, configurando perciò condizioni ibride piuttosto che forme urbane nette e distinte, nel breve periodo. Questa considerazione non pare lasciare spazio a facili ottimismo. Di fatto rischia di essere un alibi facile per la resa finale. Rimane invece la necessità di orientare politicamente le risorse economiche e umane, i progetti e le attese verso uno 'scenario ibrido' che più di altri, tra i possibili, possa definirsi come quello più auspicabile sul piano sociale, economico ed ambientale.

Invece oggi noi stiamo vivendo un'opportunità di straordinario interesse, ovvero il fatto che esiste una pressione sociale formidabile a 'lavorare' entro la morfologia del diffuso, attraverso

- una saggia manutenzione dell'esistente;
- l'adesione alle azioni di sostenibilità attraverso una forte responsabilizzazione personale;
- la soluzione dei problemi che si manifestano su scala micro;
- all'individuazione degli strumenti che consentano un alto standard di accessibilità dei servizi metropolitani di rango superiore (sanità specialistica, formazione universitaria, terziario avanzato ecc...) mantenendo però la residenza abitativa nella campagna urbanizzata del diffuso.

Tutto questo alimenta un progetto che tiene insieme l'attenzione alla componente più filamentosa e spugnosa del sistema con i centri solidi più pesanti di Nest.

Governo politico

E' immaginabile una *governance* unitaria di NEst ? Oppure è un po' velleitario un progetto politico unitario del sistema territoriale così configurato ? Serve certamente un disegno complesso, una sorta di '*utopia non realizzabile*', un orizzonte chiaro verso il quale innescare cambiamenti concreti. Bisogna trovare perciò la forza per tornare a "disegnare" questa città nella sua complessa interezza, per avviare poi interventi su più livelli, su diversi assi tematici, attraverso diverse formule ed accordi, in modo che, pezzo per pezzo, si riesca a spostare Nest nella giusta direzione. Tutto ciò può significare mettere a sistema più progetti di scala territoriale, affidandone la realizzazione a consorzi di Enti Pubblici e di soggetti privati: coordinati entro un progetto unitario ma sviluppati separatamente. Come fare tutto ciò ? Serve un salto di qualità da parte del PTRC veneto che divenga perciò un piano realmente regolatore: questa ambizione si realizza attraverso una riscrittura dei micropoteri locali, non quelli delle città del sistema policentrico, ma delle centinaia di piccole amministrazioni. Andare al tramonto per le Province significa emancipare i piccoli Comuni, cioè compiere il proprio mandato fondativo che consiste nell'assistere e nel dare un ruolo innovativo alle realtà più 'densamente' abitate del Veneto: nella campagna urbanizzata vive la stragrande maggioranza della popolazione di Nest, perciò riordinare i piccoli comuni significa dare "centralità alle periferie" per trasformarli, una volta riuniti in entità di almeno 40-50.000 abitanti, in soggetti in grado di programmare seriamente e di spostare i significativi risparmi dalle spese di gestione in investimenti sul territorio.

Pubblico-privato

Il rapporto di collaborazione tra soggetti pubblici e soggetti imprenditoriali appare oggi strategico per molti motivi: questa relazione ha bisogno di scrivere parole chiare che indichino i modi e le finalità. Alcuni obiettivi comuni possono essere così riassunti:

1. Sancire la collaborazione tra Amministrazioni Pubbliche ed investitori privati attraverso una redistribuzione diretta ed indiretta agli abitanti e ai territori. Parte degli utili derivati dalle operazioni economiche devono tornare al territorio e agli abitanti sotto forma di strutture e progetti di interesse collettivo;
2. Mantenere i valori degli affitti e i valori di vendita degli immobili realizzati entro limiti economicamente compatibili con lo sviluppo di NEst, in modo da attirare abitanti e soggetti economici dalle altre aree limitari al sistema urbano. Avviare insieme una politica competitiva tra le diverse città diffuse, fondata sulla capacità dei sistemi di attirare abitanti ed investimenti;
3. Cercare percorsi comuni che riducano la speculazione fondiaria, valorizzando la rendita operativa contro quella di posizione. Per raggiungere il primo obiettivo è utile trovare strumenti per ridurre la speculazione dei detentori dei fondi che vengono trasformati in relazione agli obiettivi del programma. Devono essere lasciati intatti i margini economici per lo sviluppo delle operazioni immobiliari a scapito di coloro che sfruttano unicamente la rendita di posizione per lucrare ingiustificate rendite;

Temi chiave

Flussi di attraversamento: Il Veneto ha sinora relegato la ferrovia a problema minore, affidando la strategia trasportistico - elettorale al federalismo stradale.

La strada offre una serie di vantaggi: risponde nel breve ad una attesa locale (enfattizza il trasporto individuale); consente di controllare cospicui appalti con personale fidelizzato; attiva potenziali investimenti immobiliari in aree vergini valorizzate proprio dai nuovi assi. Un doppio business dunque: prima le strade e poi le lottizzazioni. Tuttavia le realtà avanzate in Europa puntano oggi sui sistemi ferroviari per scaricare la rete stradale dal pendolarismo, valorizzano le città come luoghi di servizi avanzati. Vittime della visione tuttostrada sono sia il corridoio v, che in Veneto non esiste neppure come progetto, sia il SFMR, che al ritardo della infrastruttura locale somma la carenza di vettori. In queste condizioni la mobilità non potrà che peggiorare.

La grande T ferroviaria nazionale (TO-TS e MI-NA) è totalmente monca verso est, proprio dove si registrano i maggiori aumenti di traffico. A ovest la Tav non passa da Vicenza; a est la 3° corsia per TS allontana il tracciato Tav sine die, in nome di una emergenza imputabile solo ai ritardi di Autovie. Sembra di rivedere la vicenda del Passante di Mestre del 1989. Rinvio senza scelte. Le conseguenze si sono viste dopo! Il ritardo è culturale prima che infrastrutturale: non prende atto del cambiamento avvenuto in Europa con la caduta del muro e i 10 nuovi paesi membri. La intera dorsale adriatica del paese sancisce il suo ritardo rispetto al sistema tirrenico e il Nordest non svolge alcun ruolo come piattaforma logistica sud europea verso il Mediterraneo orientale. Senza visione metropolitana e senza visione logistica si rischia la emarginazione nel riposizionamento competitivo delle regioni europee più dinamiche. Il localismo soffoca la innovazione.

Mobilità locale: sembra necessario avvicinare reciprocamente le densità dei nuclei storici con la diffusione dell'urbano, mediante reti di trasporto leggere. Per realizzarlo sarebbe necessario un sistema completo di SFMR che unisca almeno tutti i capoluoghi e una programmazione urbanistica che inneschi il decollo, con funzioni di servizio, delle aree adiacenti alle fermate del Sistema. Esiste poi una enorme disponibilità scarsamente utilizzata di arterie secondarie che potrebbero sgravare gli assi principali (strade, vie d'acqua, ambiti ciclabili). Valorizzare attraverso l'accessibilità il patrimonio residenziale in aree subalpine, collinari e nell'area montana.

Al Veneto manca altresì la concezione delle città come attori nella competizione internazionale su base territoriale. Le città sono oggi le vere *gateway* della innovazione! Se il ruolo urbano è quello di provvedere ai servizi superiori, a partire dall'esistente, esso va accompagnato da una strategia di accessibilità alle aree urbane e di mobilità al loro interno, che ne accompagni il ruolo di servizio avanzato anche tramite infrastrutture innovative. La ferrovia che entra in città e le autostrade che la lambiscono devono saldarsi con un sistema evoluto di mobilità urbana: tram, parcheggi scambiatori, percorsi preferenziali, zone

protette, tecnologie informative, gestione unificata, etc. Un progetto metropolitano policentrico richiede con forza una visione innovativa della mobilità.

Ibridazione funzionale: costruire con il pubblico una reale complessità dello spazio privato

Diffusione della qualità: un magnete per le intelligenze e le risorse economiche

Turismo diffuso: crescita economica e risorse per la tutela dei beni culturali

Inclusione sociale e culturale: rete spugnosa e flessibilità delle offerte posizionali

Energia, aria ed acqua: progettare il 'vuoto' della campagna come luogo centrale del futuro

Progetti territoriali

Un sistema di progetti per ricucire il territorio: l'attenzione del progetto territoriale deve essere centrata *insieme* su infrastrutture, luoghi complessi e spazi aperti della città diffusa. Uno dei fattori chiave per riuscire a dare forma ad un progetto unitario di NEst consiste nella capacità di concepire un sistema di progetti di scala territoriale che messi a *sistema* riescano a disegnare una trama continua. La qualità dei singoli programmi è data dalla capacità di unire interventi che si concentrano sui singoli luoghi complessi del tessuto urbano con gli spazi aperti, attraverso il ridisegno di aree esterne alle infrastrutture di collegamento. La nuova attenzione posta sulle caratteristiche polifunzionali degli assi di trasporto (parcheggi di scambio, aree servizio, tempo libero) rende possibile il realizzarsi di sistemi che uniscono le aree verdi libere dall'edificazione con i nuclei più densi dell'urbanità. L'assunzione di questo obiettivo obbliga a ripensare le aree marginali delle infrastrutture non solo come occasione per sanare le ferite derivate da radicali cesure nel territorio preesistente, ma infine anche come capitale spendibile per *riassemblare* parzialmente i frammenti che costituiscono la città della quale ci occupiamo.

Progetti di architettura

- a) Spazi aperti: aree per il rimboschimento, parchi agricoli specializzati, parchi urbani, laghi e parchi bio-energetici. La disponibilità di ampie aree libere nella città diffusa rende possibile la realizzazione di obiettivi strategici per una transizione realmente sostenibile: il 10% della superficie boscata si può realizzare ripopolando aree minori e liminari alle infrastrutture nonché spazi 'residuali', il problema dell'acqua si può favorevolmente incrociare con la struttura morfologica della diffusione permettendo la realizzazione di diversi piccoli bacini di raccolta; allo stesso modo la produzione 'di piccola taglia' di energia solare ed eolica si sposa con la miriade di aree interstiziali.

- b) Integrazione funzionale e ricomposizione delle Aree industriali: ripensare le piattaforme di densificazione connesse a un programma di strutturazione della città metropolitana veneta; manca, oggi, un progetto di metropoli polinucleare compiuto; in questa logica sono meritevoli di progetti strategici: Marghera, Padova Ovest, Vicenza Ovest e Verona Sud;
- c) La mobilità e i centri storici: è urgente un programma quadro di interazione tra centri urbani medi e medio – piccoli con i parchi commerciali “naturali” contrastando l’ulteriore proliferazione delle grandi strutture distributive;
- d) I margini delle infrastrutture di trasporto come spazi per interventi polifunzionali;
- e) Stratificazione funzionale e riqualificazione delle aree residenziali;
- f) Architetture plurime per la formazione e la cultura: incorporazione nel PRS di percorsi di specializzazione delle eccellenze delle città in modalità tra di loro complementari;
- g) Distretti direzionali complessi;
- h) Aree commerciali multifunzionali;
- i) Sviluppo di piattaforme logistiche integrate: saldare il sistema policentrico i potenziamento della logistica veneta con la programmazione dei Corridoi trans – europei.

Davide Ruzzon, 2009