



LEGAMBIENTE VENETO

I  
- - -  
U  
- - -  
A  
- - -  
V

Università Iuav  
di Venezia

**Malessere territoriale e proteste dai cittadini.  
Caratteri e peculiarità delle mobilitazioni territoriali nel Veneto**  
di *Laura Fregolent\**

**1. Un inquadramento delle motivazioni e del lavoro svolto**

Il conflitto è un aspetto intrinseco e inevitabile del cambiamento sociale, è espressione dei diversi interessi in gioco, della diversità di posizioni, della ricchezza della composizione sociale. Esso è una forma di comunicazione e – quando rimane nell’ambito della protesta non violenta – di esercizio di democrazia; è cioè parte di un processo, spesso inevitabile poiché espressione di una modalità di relazione tra le parti.

I conflitti possono assumere un carattere aggressivo quando sono legati a posizioni rigide e poco collaborative, in tal caso però portano spesso a risultati che non soddisfano nessuno; quando invece sono presenti forme di collaborazione e posizioni più moderate e improntate al confronto le soluzioni condivise sono maggiori poiché gli interessi in gioco di entrambe le parti vengono bilanciati per massimizzare le opportunità dei risultati raggiungibili (Deutsch, 1973).

Il conflitto però è anche espressione di malessere, di insofferenza, di una comunicazione interrotta tendenzialmente tra i soggetti decisori e detentori di potere politico e i soggetti portatori di istanze di cambiamento. Si tratta in questo caso di un difetto che incorre nel processo democratico e che mette in guardia rispetto alla necessità di cambiare le soluzioni fino a quel momento individuate e di operare scelte alternative.

La causa di un conflitto non è mai unica. Dobbiamo più correttamente parlare di cause, al plurale. Talvolta esse sono profondamente legate al contesto nel quale l’opera si inserisce (Italcementi in area Parco Colli Euganei) talvolta a questioni specifiche che vanno dalla realizzazione dell’opera (lo spostamento dello svincolo di Dolo e la scelta di costruire il casello ad Albarea) a come il processo decisionale è stato condotto (Dal Molin) e a quali fratture ha generato tra i diversi soggetti coinvolti. Inoltre ad una causa scatenante che è la ragione stessa del conflitto, vale a dire: la realizzazione dell’opera, lo stravolgimento del progetto esistente, i pericoli per la salute; si associano altre motivazioni concorrenti o effetti

\*. Professore di Tecnica e Pianificazione Urbanistica presso l’Università IUAV di Venezia, [laura.fregolent@iuav.it](mailto:laura.fregolent@iuav.it). Il lavoro descritto nasce dalla collaborazione tra Università IUAV di Venezia e Legambiente Veneto ed è finalizzato alla costruzione di un *Atlante del malessere territoriale*. I temi trattati trovano però più ampio sviluppo all’interno di una ricerca che l’autrice porta avanti da tempo e relativa alle relazioni tra consumo di suolo, interazioni sociali e pianificazione del territorio e i cui risultati sono in corso di pubblicazione.

dannosi derivanti dalla realizzazione stessa, la cui individuazione contribuisce ad un'analisi più attenta del fenomeno e soprattutto all'introduzione di eventuali opere correttive e di mitigazione dell'impatto.

Le cause possono essere connesse a fattori quali: il livello di irreversibilità delle opere infrastrutturali ma possiamo dire del "costruito" in genere, destinate ad avere un impatto fisico per un periodo che è sempre percepito come infinito; alla crisi delle forme di rappresentanza; alla scarsa cultura alla collaborazione evidente ai diversi livelli di governo e amministrazione e non solo nella nostra regione; al potere politico locale che non è in grado di assumersi la responsabilità del governo del territorio, in particolare, relativamente ad alcune questioni trasformatrici impattanti e di un potere sovra locale che spesso non considera nella maniera più adeguata il confronto con la scala locale; alla densità degli insediamenti e alla morfologia assunta dal territorio che, soprattutto in alcune porzioni territoriali del Veneto, rende difficile la localizzazione di manufatti, nuove infrastrutture, ecc.; ad un'informazione e comunicazione tardiva<sup>1</sup> per cui il cittadino spesso viene informato della realizzazione dell'opera dall'apertura del cantiere; alla Pubblica Amministrazione imbrigliata in più ruoli e potenzialmente soggetta a conflitti d'interesse; alla scarsa trasparenza dei processi e delle modalità di programmazione ed autorizzazione; alla scarsa cultura alla trasparenza delle decisioni e all'inclusione dei diversi soggetti coinvolti nei processi di trasformazione territoriale siano essi portatori di interessi economici, associazioni o singoli cittadini (cfr. Bartolomeo, 2009).

Questo scritto è il risultato di una ricerca condotta sul territorio regionale veneto la cui finalità era la rilevazione del numero e delle forme di conflittualità esistenti, legate ad interventi di trasformazione territoriale. Un'attività di ricognizione finalizzata alla costruzione di un *Atlante del malessere territoriale*, nella forma di una banca dati informatizzata, attraverso il quale mettere in evidenza da un lato le condizioni di malessere ma anche di conflittualità locale, dall'altro i progetti e le scelte urbanistiche che hanno determinato tali situazioni.

Il nostro punto di osservazione ed il nostro interesse era cioè rivolto ad individuare i progetti e le opere realizzate che hanno fatto nascere alla scala locale proteste e comitati spontanei. Osservare cioè le forme di mobilitazione da un altro punto di vista e cioè quello delle opere realizzate e del loro impatto sulle comunità locali.

Una ricognizione di questo tipo, tutt'ora in corso, ci ha consentito di raccogliere informazioni diverse relative ai progetti e alle scelte urbanistiche che hanno generato manifestazioni di dissenso per opere che impattano sul territorio e che generano conflittualità, ma anche al tessuto sociale fatto di associazioni, gruppi spontanei, comitati di cittadini, movimenti, ecc.

La mappa delle conflittualità è ampia e articolata sia per le motivazioni che per il coinvolgimento di soggetti diversi. I conflitti avvengono: tra cittadini e amministrazione pubblica (Comune, Provincia, Regione, Stato, ecc.) per progetti ed interventi che hanno un impatto significativo o che creano disagi e problemi ai cittadini (costruzioni di nuove infrastrutture, impianti di smaltimento rifiuti, ecc.); tra gruppi di cittadini, associazioni e soggetti privati, ad esempio, per interventi edificatori che mettono a rischio il paesaggio e l'ambiente; tra più amministrazioni pubbliche per scelte e decisioni operate ad un livello istituzionale che hanno però ricadute "negative" ad un altro livello istituzionale.

Quest'ultima forma di conflittualità in realtà non è stata completamente ricostruita essa necessita di studi di caso specifici e verrà trattata nella seconda fase della ricerca. Le informazioni sono state raccolte grazie alla collaborazione di comitati e/o circoli locali di Legambiente che si sono attivati per individuare e descrivere i diversi conflitti in atto sul

1. L'informazione spesso giunge al cittadino attraverso la mobilitazione e l'azione capillare dei comitati come segnalato nel caso del progetto di Impianto di bonifica di suoli inquinati a Sorgà.

territorio. I conflitti sono stati rilevati, quindi, attraverso un'indagine sul campo accompagnata dalla compilazione di una scheda predisposta dagli estensori del progetto. I dati raccolti sono confluiti in un data-base per la loro elaborazione e le informazioni georiferite saranno visibili via web.

L'*Atlante* fino ad ora costruito – primo passo di un'attività continuativa e di monitoraggio – consentirà di avere un'osservazione costante sul territorio e fornire informazioni utili, a tutti i Circoli ma anche a chiunque sia interessato, e finalizzate allo svolgere una funzione di osservazione ma anche una potenzialmente azione propositiva e collaborativa con enti e istituzioni deputate al governo dei processi di trasformazione territoriale.

## 2. I dati raccolti

La compilazione delle schede e l'elaborazione dei dati raccolti ha consentito di tracciare un quadro abbastanza articolato della situazione regionale. Sono stati schedati complessivamente 49 conflitti distribuiti nel territorio provinciale di Venezia, Padova, Vicenza, Verona, Rovigo e Treviso.

Il primo dato che, quindi, balza subito agli occhi è il numero sostenuto di conflitti presenti sul territorio regionale, inoltre la fase di rilevazione è tuttora in corso e all'oggi alcune delle mobilitazioni che nell'arco degli ultimi mesi si sono manifestate in maniera più evidente come, ad esempio, la protesta crescente contro l'Alta Velocità nel tracciato a ridosso della laguna veneziana non sono state ancora mappati.

Il numero di proteste, come ovvio, ci pone in una condizione di maggiore attenzione nei confronti di un fenomeno conflittuale che ha proporzioni rilevanti. Il numero di conflitti ed il numero di comitati attivi, dei quali parleremo poi, evidenziano di un interesse che continua ad essere presente nei confronti delle questioni ambientali, sollevano una qualche preoccupazione di fronte ad un dato così significativo e fanno pensare che forse le dinamiche di sviluppo territoriale e di uso del territorio che il Veneto ha registrato nel corso degli ultimi decenni hanno avuto un peso rispetto al fenomeno che si sta segnalando<sup>2</sup>.

La prima elaborazione fatta sui dati e restituita in tabella è relativa ai conflitti rilevati (tab. 1) e aggregati per tipo di intervento che ha prodotto forme di mobilitazione collettiva. Dei 49 conflitti schedati 41 sono ancora in atto e otto sono stati classificati come conclusi. Essi appartengono alle seguenti categorie:

- 12 sono relativi alla costruzione di strade o opere infrastrutturali quali la costruzione di un casello autostradale, la camionabile sul tracciato dell'idrovia Padova-Venezia, il Terminal gasifero al largo dell'area del Delta del Po. Tutte opere ad alto impatto, alcune inserite in contesti territoriali abitati: opere che con la loro realizzazione frammentano il tessuto urbano, disperso per forma e struttura, ma aggregato dal punto di vista delle relazioni sociali;
- 5 a fenomeni di inquinamento elettromagnetico, dell'aria, causato da scarichi industriali, ad esempio, delle industrie conciarie del vicentino e sversati in corsi d'acqua;
- 16 sono proteste legate ad espansioni di diverso tipo, residenziali, commerciali, produttive, aree portuali, sostanzialmente progetti (alcuni in fase di realizzazione) anche di grande dimensione che minacciano il paesaggio e consumano suolo libero. Operazioni ad alto impatto sia ambientale che sociale per la superficie libera interessata, per le implicazioni a

2. Sarebbe interessante analizzare anche altri contesti regionali per verificare l'affezione alle questioni ambientali. Si veda a questo proposito la ricostruzione fatta da della Porta e Diani (2004, p. 41 e seg.) sui movimenti ambientalisti nei diversi contesti territoriali del nostro paese.

- livello di mobilità che i nuovi progetti determineranno, per la messa a rischio di alcune economie locali come nel caso degli interventi di carattere commerciale;
- 4 toccano in vario modo la questione rifiuti: si va dal trattamento degli stessi, alla bonifica dei suoli inquinati, all'ampliamento di una discarica esistente per rifiuti non pericolosi. Tema questo dei rifiuti che ha subito nell'arco degli ultimi due decenni alcuni cambiamenti; lentamente le proteste non hanno più interessato la costruzione di discariche o il loro ampliamento, ma da un lato la messa in sicurezza dei terreni, dall'altro e soprattutto le normative progressivamente applicate sul riciclaggio e il riuso dei materiali di scarto ha portato ad una soluzione, quasi definitiva, del problema del trattamento dei rifiuti solidi urbani (Fregolent, 2005). Ora la questione si sposta, infatti, sul trattamento dei rifiuti pericolosi e anche sull'insediamento di impianti di trattamento del rifiuto umido e di produzione di biogas;
  - 3 sono legati ad attività di escavazione o di trattamento di materiali di scavo in aree ad alto valore ambientale. Parallelamente alla protesta nei confronti di un'attività che può produrre polvere e incrementare il livello di rumore e traffico è molto presente la questione dell'aggressione ai valori paesaggistici e ambientali che operazioni di scavo comprometterebbero irreparabilmente;
  - 7 sono connessi a progetti che hanno un alto impatto su aree verdi già previste negli strumenti di pianificazione e destinate a parco pubblico urbano ma che nel tempo sono diventate appetibili per la loro localizzazione e per le loro potenzialità di trasformazione. Il tentativo è quello di trasformarle in aree urbanizzabili trascurando completamente l'importanza dello spazio verde all'interno di quartieri residenziali, il ruolo di polmone verde, il diritto dei cittadini ad una qualità del vivere che passa anche attraverso la qualità del verde pubblico;
  - 2, infine, sono conflittualità legate ad esempi di pianificazione di scala vasta che coinvolgono diversi comuni: il primo in un progetto di piano d'area metropolitano, il secondo in una piano ambientale.

Le categorie di progetti individuati restituiscono anche la motivazione principale del conflitto connesse proprio alla realizzazione dell'opera, quali: strade e infrastrutture; inquinamento; espansioni residenziali e non; rifiuti; cave; zone verdi; piani d'area. A queste si associano però altre motivazioni individuate nelle schede di rilevazione dei 49 conflitti mappati. Queste motivazioni che definiamo "secondarie", non per importanza ma per distinguerle dalle precedenti, articolano ulteriormente i caratteri delle conflittualità indagate e sono state interpretate da chi ha compilato le schede non solo come motivazioni del conflitto ma anche come effetti del progetto e dell'opera da realizzare o realizzata. Viene restituito, quindi, un quadro di cause molteplici ma interrelate che caratterizzano queste proteste con una causa principale, una motivazione che identifica il conflitto, che però si articola anche in diversi altri aspetti.

*Tab. 1 – I conflitti rilevati*

<b>Categoria</b>	<b>Progetto che genera la protesta</b>
<b>Strade e infrastrutture</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Costruzione Orbitale-GRA di Padova (Limena, Vigodarzere, Rubano, Selvazzano, Saonara,)</li> <li>- Realizzazione opere sul tracciato della SR 89 Treviso-mare (Treviso, Meolo, Roncade, Silea)</li> <li>- Realizzazione del casello autostradale sulla A27 (S. Lucia di Piave, Mareno, Cimadolmo)</li> <li>- Autostrada Orte-Mestre (Mira, Dolo, Campagna Lupia)</li> <li>- Prolungamento della Valdastico verso sud (Area Berica)</li> <li>- Realizzazione isfrustrature nella Valle del Tartaro (Isola della Scala)</li> <li>- Costruzione del casello autostradale di Albarea (Pianiga)</li> <li>- Camionabile sull'idrovia Padova-mare (Mira, Dolo, Camponogara, Fossò, Vigonovo, Saonara)</li> <li>- Interramento dell'elettrodotto lungo il tracciato dell'idrovia Padova-mare (Saonara, Vigonovo)</li> <li>- Richiesta di completamento dell'idrovia Padova-mare in alternativa alla camionabile (Padova, Saonara, Strà, Vigonovo, Fossò, Fiesso, Dolo, Campagna Lupia, Camponogara, Mira,</li> </ul>

<b>12</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sant'Angelo di Piove di Sacco, Bovolenta, Casalserugo, Selvazzano, Veggiano)</li> <li>- Terminal gasifero al largo del Delta del Po (Porto Viro)</li> <li>- Realizzazione infrastruttura denominata "Arco di Giano" (Padova)</li> </ul>
<b>Inquinamento</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inquinamento del fiume Fratta causato da scarichi industriali (Cologna Veneta)</li> <li>- Inquinamento atmosferico (Spresiano)</li> </ul>
<b>5</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Costruzione di un'antenna ad uso di emittenti radiofoniche private (Valdobbiadene-Pianezze)</li> <li>- Inquinamento atmosferico e idrico prodotto da impianti industriali pericolosi (Tezze sul Brenta)</li> <li>- Conversione della centrale elettrica di Polesine Camerini (Porto Tolle)</li> </ul>
<b>Espansioni residenziali e non</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampliamento della base militare Dal Molin (Vicenza)</li> <li>- Realizzazione di un ippodromo con annessi residenza e commercio (Verona, Villafranca di Verona)</li> <li>- Realizzazione di un complesso di villette denominato Green village (Vigasio)</li> <li>- Realizzazione di un villaggio turistico nell'isola di Polesine Camerini (Porto Tolle)</li> <li>- Realizzazione del progetto "Motorcity": autodromo, commercio, residenza (Vigasio, Trevenzuolo)</li> <li>- Realizzazione del parco di logistica avanzata "District park" (Vigasio)</li> <li>- Realizzazione polo logistico in località Giare-Dogaletto (Mira)</li> <li>- VERVE Città della moda (Fiesso d'Artico)</li> <li>- Veneto city (Dolo, Pianiga)</li> <li>- Parco commerciale Calcroci (Camponogara)</li> <li>- Piano di settore di area portuale in località Ca' Cappello in variante al PRG (Porto Viro)</li> <li>- Realizzazione di una darsena per 700 posti barca a Caleri (Rosolina)</li> <li>- Realizzazione di un parcheggio interrato "Foro Boario" (Padova)</li> <li>- Realizzazione parcheggi in zona di interesse ambientale (Enego)</li> <li>- Piano di lottizzazione del Centro Agroalimentare (Trevenzuolo)</li> <li>- Piano particolareggiato del Centro Risi nella Valle del Tartaro (Isola della Scala)</li> </ul>
<b>Rifiuti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzazione impianto per il trattamento di rifiuti pericolosi (Vicenza)</li> <li>- Realizzazione di aree industriali e costruzione di un bio-digestore in aree agricole di pregio (Area Berica)</li> </ul>
<b>4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Costruzione di un impianto di bonifica di terreni inquinati (Sorgà)</li> <li>- Riutilizzo di discarica per rifiuti speciali non pericolosi (Ponte San Nicolò)</li> </ul>
<b>Cave</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampliamento di cave esistenti e nuova escavazione (Revine Lago)</li> <li>- Attività industriali di cementifici in area Parco Colli Euganei (Monselice, Comuni dell'area del Parco dei Colli Euganei e della bassa padovana)</li> <li>- Ampliamenti di cave in più comuni dell'area Berica (Albettono, Barbarano, Sarego, Orgiano, Villaga)</li> </ul>
<b>3</b>	
<b>Zone verdi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difesa dell'area a parco (denominata BMX) da nuova costruzione (Creazzo)</li> <li>- Difesa dell'area a verde pubblico "Parco del Tione" (Villafranca di Verona)</li> <li>- Difesa di un'area militare abbandonata ora rinaturalizzata (Veleggio sul Mincio)</li> <li>- Espansione urbana in aree destinate a verde pubblico (Padova)</li> <li>- Realizzazione distributore di benzina in zona di pregio paesaggistico (Monteviale)</li> <li>- Rivendicazione realizzazione area a parco prevista dal PRG (Parco via Gozzano) (Padova)</li> <li>- Realizzazione di un complesso di edilizia residenziale e non in zona a verde (zona Iris) (Padova)</li> </ul>
<b>7</b>	
<b>Piani d'area</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il PATI dell'area metropolitana di Padova (Abano, Albignasego, Cadoneghe, Casalserugo, Limena, Legnaro, Maserà, Mestrino, Noventa Padovana, Padova, Rubano, Saonara, Selvazzano Dentro, Ponte S. Nicolò, Vigodarzere, Vigonza, Villafranca Padovana)</li> <li>- Violazione del Piano Ambientale dei Colli Euganei (Abano Terme, Arquà Petrarca, Baone, Battaglia Terme, Cervarese S. Croce, Cinto Euganeo, Este, Galzignano Terme, Lozzo Atestino, Monselice, Montegrotto Terme, Rovolon, Teolo, Torreglia, Vo' Euganeo)</li> </ul>
<b>2</b>	

Due sono le voci, tra quelle definite "secondarie", sulle quali ci si sofferma la prima relativa alla voce "inquinamento" (nella scheda articolato in tre voci distinte: aria, acqua ed elettromagnetico) la seconda alla voce "aggressione al paesaggio" (fig. 1) che ci suggeriscono rispetto all'analisi del fenomeno due riflessioni parallele.

Le proteste legate a fenomeni di inquinamento hanno sempre una connessione diretta con la salute del cittadino, e questo è senza dubbio l'elemento che scatena le mobilitazioni maggiori. La protesta conseguente è rivolta alle fonti inquinanti, alle espansioni industriali o alle nuove infrastrutture che possono dare origine a nuovo inquinamento o incrementare nuovo traffico, rumore, ecc. La salute è cioè un elemento forte che mobilita trasversalmente persone di età ed estrazione sociale diversa poiché è il "pericolo" della propria vita o di quella dei propri cari che accende il dibattito, mobilita e spinge alla protesta. Un esempio in questo senso viene fornito da due casi diversi ma entrambi molto impattanti come la Centrale di Polesine Camerini a Porto Tolle e il Terminal gasifero di Porto Viro. Due progetti che

presentano caratteri e storie diverse e coinvolti in proteste che hanno avuto un'evoluzione legata, almeno in parte, anche alla sospetta connessione fra emissioni inquinanti e incidenza di tumore nella popolazione residente nell'area nel caso della Centrale, tema che non tocca minimamente il dibattito sul Terminal (Osti, 2011).

Ma le connessioni che i comitati stessi mettono in evidenza con l'ambiente ed il territorio presentano anche degli elementi di novità, ad esempio, il numero di volte che la voce "aggressione al paesaggio" viene selezionata dimostra da un lato l'aumento delle pressioni sul territorio e alle trasformazioni che i territori abitati spesso subiscono dall'altro una rinnovata sensibilità dei cittadini nei confronti dell'ambiente e del paesaggio.

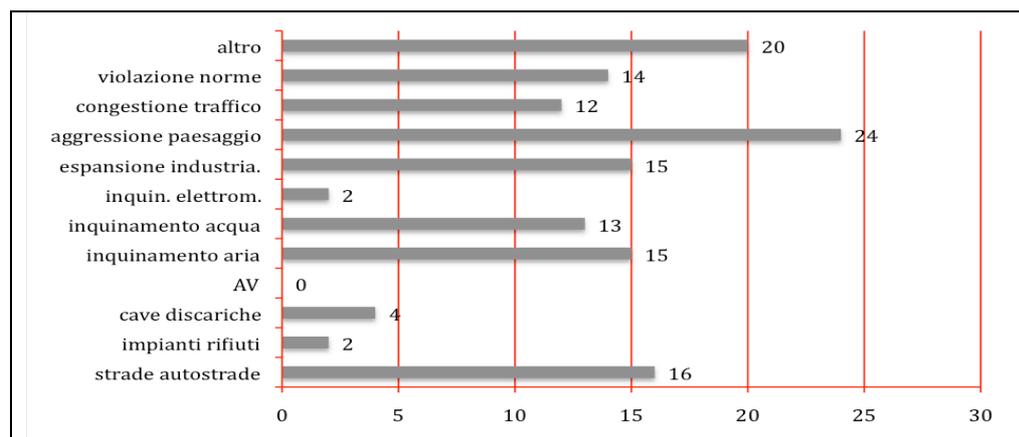


Fig. 1 – I motivi della protesta (v.a.)

Nella matrice inoltre (fig. 2) sono riportate le correlazioni tra le diverse voci ed in particolare si è voluto concentrare l'attenzione sulla relazione tra la causa individuata come "aggressione al paesaggio" e le cause più selezionate nelle schede cioè: "inquinamento dell'aria"<sup>3</sup>, "espansione industriale"<sup>4</sup> e "violazione di norme"<sup>5</sup>.

3. La relazione "aggressione al paesaggio" ed "espansione industriale" individua i seguenti 11 casi: Costruzione Orbitale-GRA di Padova; Realizzazione di un ippodromo con annessi residenza e commercio; Conversione della centrale elettrica di Polesine Camerini; Terminal gasifero al largo del Delta del Po; Realizzazione del casello autostradale sulla A27 in comune di Santa Lucia di Piave; Prolungamento della Valdastico verso sud; Realizzazione di aree industriali e costruzione di un bio-digestore in aree agricole di pregio; Realizzazione del progetto "Motorcity": autodromo, commercio, residenza; Realizzazione del parco di logistica avanzata "District park"; Piano di lottizzazione del Centro Agroalimentare di Trevenzuolo; Richiesta di completamento dell'idrovia Padova-mare in alternativa alla camionabile; Piano di settore di area portuale in località Ca' Cappello in variante al PRG.

4. La relazione "aggressione al paesaggio" ed "espansione industriale" individua i seguenti 11 casi: Ristrutturazione e ampliamento della cementeria Italcementi; Realizzazione di un ippodromo con annessi residenza e commercio; Conversione della centrale elettrica di Polesine Camerini; Terminal gasifero al largo del Delta del Po; Realizzazione di un villaggio turistico nell'isola di Polesine Camerini; Realizzazione di una darsena per 700 posti barca a Caleri; Prolungamento della Valdastico verso sud; Realizzazione di aree industriali e costruzione di un bio-digestore in aree agricole di pregio; Realizzazione del progetto "Motorcity": autodromo, commercio, residenza; Realizzazione del parco di logistica avanzata "District park"; Piano di lottizzazione del Centro Agroalimentare di Trevenzuolo; Piano di settore di area portuale in località Ca' Cappello in variante al PRG.

5. La relazione "aggressione al paesaggio" e "violazioni di norme" individua i seguenti 13 casi: Costruzione Orbitale-GRA di Padova; Costruzione di un'antenna ad uso di emittenti radiofoniche private; Realizzazione distributore di benzina in zona di pregio paesaggistico; Realizzazione di un ippodromo con annessi residenza e commercio; Realizzazione di un complesso di villette denominato Green village; Terminal gasifero al largo del Delta del Po; Realizzazione del casello autostradale sulla A27 in comune di Santa Lucia di Piave; Ampliamenti di cave in più comuni dell'area Berica; Prolungamento della Valdastico verso sud; Realizzazione di aree industriali e costruzione di un bio-digestore in aree agricole di pregio; Realizzazione del progetto "Motorcity": autodromo, commercio, residenza; Realizzazione del parco di logistica avanzata "District park"; Piano di

Una prima considerazione che si può fare relativamente a ciò è l'interesse culturale che nel tempo si è manifestato proprio nei confronti delle questioni paesaggistiche e del fatto che l'aggressione al paesaggio, alle bellezze naturali, al territorio incontaminato che viene violato dall'opera sia essa un'infrastruttura (GRA di Padova), un'espansione industriale (Area portuale di Ca' Cappello a Porto Viro), la costruzione di un'antenna per emittenti radiofoniche (Valdobbiadene) o la costruzione di un distributore di benzina (Monteviale) danneggia il paesaggio e di conseguenza la collettività nel suo complesso.

Un portato più recente della nostra storia fa sì che l'ambiente, il territorio ed il paesaggio siano ora considerati di per se, per il loro valore intrinseco. I beni ambientali e paesaggistici hanno acquisito cioè nel tempo anche da parte dei movimenti spontanei un valore autonomo, e tale patrimonio ambientale, fatto di valori storici e naturali è un bene che va tutelato perché parte della nostra storia culturale e sociale. Perché parte di noi.

	strade autostrade	impianti rifiuti	cave discariche	AV	inquinamento aria	inquinamento acqua	inquinamento elettromagnetico	espansione industriale	aggressione paesaggio	congestione traffico	violazione norme
<b>strade autostrade</b>	16	0	1	0	6	3	1	6	7	3	4
<b>impianti rifiuti</b>	0	2	0	0	2	1	0	2	1	1	1
<b>cave discariche</b>	1	0	4	0	1	2	0	0	3	2	2
<b>AV</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>inquinamento aria</b>	6	2	1	0	15	9	0	11	11	6	10
<b>inquinamento acqua</b>	3	1	2	0	9	13	0	9	10	6	9
<b>inquinamento elettromagnetico</b>	1	0	0	0	0	0	2	1	1	0	1
<b>espansione industriale</b>	6	2	0	0	11	9	1	15	11	4	8
<b>aggressione paesaggio</b>	7	1	3	0	11	10	1	11	24	8	13
<b>congestione traffico</b>	3	1	2	0	6	6	0	4	8	12	5
<b>violazione norme</b>	4	1	2	0	10	9	1	8	13	5	14

Fig. 2 –Relazioni tra le voci relative ai motivi della protesta

Una delle domande contenuta nella scheda di rilevazione era relativa alla forme di mobilitazione utilizzate per far emergere la protesta ed il dissenso nei confronti delle opere progettata. Anche in questo caso vi era la possibilità di scegliere più opzioni di risposta ed è evidente come movimenti e comitati usino forme di manifestazioni diverse (fig. 3). I soggetti promotori della protesta non si affidano, come ovvio, ad una singola azione ma associano, al fine di allargare il fronte della protesta, più forme di informazione e potenziale coinvolgimento.

lottizzazione del Centro Agroalimentare di Trevenzuolo; Piano di settore di area portuale in località Ca' Cappello in variante al PRG.

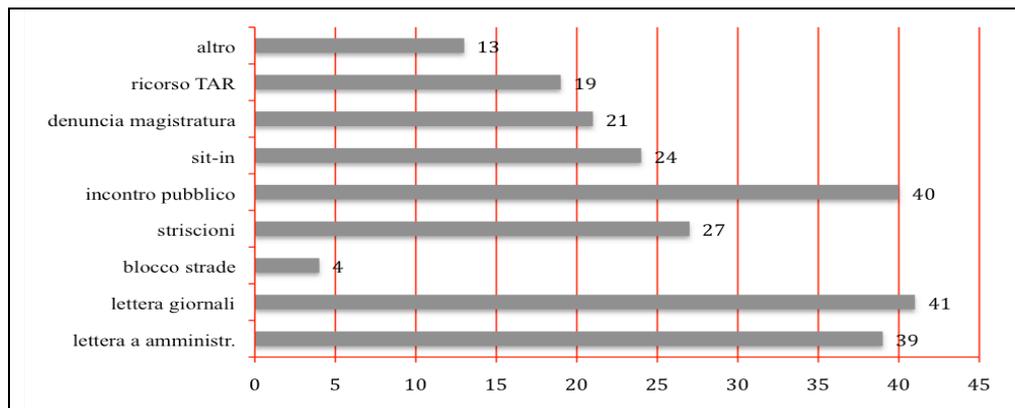


Fig. 3 – Forme di manifestazione della protesta (v.a.)

Il coinvolgimento della stampa è la pratica più usata – 41 proteste su 49 sono apparse su quotidiani locali – anche se l’informazione data relativamente alle vicende connesse alle singole mobilitazioni è stata considerata scarsa o parziale per il 40,8% dei casi<sup>6</sup>, soddisfacente e buona per il 24,5% dei casi (fig. 4).

L’altra forma di confronto e informazione molto utilizzata è quella dell’incontro pubblico, momento nel quale il movimento o il comitato solitamente espone il caso, le proprie ragioni, talvolta le soluzioni alternative. Momento importante perché pone i promotori in una relazione diretta ed esplicita con i partecipanti e con chi è potenzialmente coinvolgibile.

Le forme più radicali di espressione, come ad esempio il blocco stradale, sono forme meno utilizzate, poiché la natura delle mobilitazioni finora schedate è più inclusiva e meno configgente. Anche il blocco stradale forma se vogliamo di un certo impatto nella gamma delle manifestazioni del conflitto individuate nella scheda, è stato utilizzato solo in quattro delle 49 mobilitazioni. Tutte e quattro proteste molto specifiche e che hanno avuto un coinvolgimento significativo di popolazione direttamente interessata, esse sono: l’ampliamento della base militare Dal Molin, Veneto City, l’autostrada Orte-Mestre e la realizzazione di un impianto per il trattamento di rifiuti nel Quartiere ferroviari a Vicenza, mentre il coinvolgimento della Magistratura è segnalato in 21 casi<sup>7</sup> (fig. 3), ai quali però vanno aggiunti tre casi per i quali sono stati presentati degli esposti da parte dei comitati alla

6. Tratto da alcune schede: «Informazione scarsa o parziale: la stampa si è occupata del problema solo in occasione di fenomeni eclatanti e con articoli marginali (Inquinamento del fiume Fratta a Cologna Veneta)»; «L’informazione è fortemente sbilanciata a favore di cavaatori, con pesanti omissioni di notizie e articoli a supporto, volti a minimizzare o banalizzare i problemi» (Ampliamenti di cave in più comuni dell’area Berica); «Sproporzionata a favore dei proponenti l’opera» (Realizzazione opere sul tracciato della SR89 Treviso-mare); «L’informazione sulla stampa è sempre stata poca e a tratti fuorviante, la necessità di coprire alcune persone ed alcune responsabilità ha avuto il sopravvento» (Inquinamento atmosferico e idrico prodotto da impianti industriali pericolosi a Tezze sul Brenta).

7. Inquinamento del fiume Fratta causato da scarichi industriali, Ampliamento della base militare Dal Molin, Costruzione di un’antenna ad uso di emittenti radiofoniche private, Realizzazione impianto per il trattamento di rifiuti pericolosi, Ristrutturazione e ampliamento della cemenzeria Italcementi, Interramento dell’elettrodotta lungo il tracciato dell’idrovia Padova-mare, Difesa dell’area a parco (denominata BMX) da nuova costruzione, Conversione della centrale elettrica di Polesine Camerini, Terminal gasifero al largo del Delta del Po, Realizzazione di un villaggio turistico nell’isola di Polesine Camerini, Realizzazione di una darsena per 700 posti barca a Caleri, Ampliamenti di cave in più comuni dell’area Berica, Prolungamento della Valdastico verso sud, Realizzazione di aree industriali e costruzione di un bio-digestore in aree agricole di pregio, Inquinamento atmosferico e idrico prodotto da impianti industriali pericolosi, Realizzazione del progetto “Motorcity”: autodromo, commercio, residenza, Violazione del Piano Ambientale dei Colli Euganei, Inquinamento atmosferico, Realizzazione di un complesso di edilizia residenziale e non in zona a verde (zona Iris), Piano di settore di area portuale in località Ca’ Cappello in variante al PRG, Camionabile sull’idrovia Padova-mare, Costruzione del casello autostradale di Albarea.

Procura della Repubblica (la realizzazione del distributore a Monteviale; il PRUSST Arco di Giano e il progetto della Camionabile sull'Idrovia).

In particolare l'esperienza Dal Molin è un esempio di mobilitazioni che ha coinvolto un gran numero di persone ed associazioni<sup>8</sup> ed in alcune fasi della protesta sono state coinvolte anche persone provenienti da altre parti d'Italia proprio per il carattere sovra locale che si è fin da subito manifestato data la portata e il motivo – cioè l'ampliamento di una base militare – dell'opera contestata. Vicenda che ha, tra le altre, visto la promozione di un referendum autogestito tenutosi il 5 ottobre 2008 al quale hanno partecipato 24.067 votanti su 77.000 cittadini iscritti alle liste elettorali.

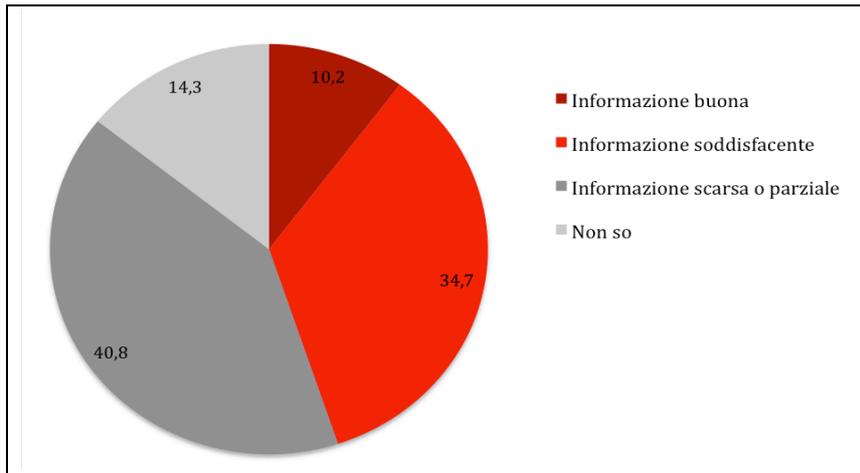


Fig. 4 – Qualità dell'informazione (%)

Oltre all'interesse dimostrato dalla stampa e dagli organi di informazione e alle modalità di trasmissione individuate dai movimenti, ci è parso interessante osservare anche la comunicazione interna tra i diretti interessati e cioè tra i movimenti e le amministrazioni locali, in relazione anche agli effetti della protesta sul progetto o sull'opera.

A conflitto in corso o a conflitto concluso volevamo cioè capire se l'opera aveva subito delle variazioni e dei miglioramenti che potevano essere un effetto della protesta in corso e se queste due informazioni avessero una qualche relazione con forme di dialogo attivate da parte dell'amministrazione interessata.

Come si può osservare (fig. 5) nei conflitti in corso, indipendentemente dal fatto che il progetto o l'opera abbia o meno subito delle variazioni, non sono state attivate forme di dialogo da parte delle amministrazioni coinvolte. Questo potrebbe essere letto come un segnale di scarsa propensione a forme di condivisione e di ascolto o comunque di interventi atti a risolvere il problema, dei quali i soggetti istituzionali dovrebbero essere in grado di farsi carico.

Questa è un'ipotesi che potrebbe essere valida anche per i conflitti che si sono già conclusi sia nel caso in cui siano state apportate delle modifiche in corso d'opera (Area BMX-Creazzo; Terminal gasifero-Porto Viro; Parco di via Gozzano-Padova) sia nel caso in cui l'opera non

8. Ricordiamo, per restituire la complessità di questa protesta ma anche la sua eterogeneità, oltre ai singoli cittadini le associazioni e i comitati che ne hanno fatto parte in vario modo: Legambiente, ASOC, Beati i costruttori di pace, CGIL, Equistiamo, Federazione Verdi Vicenza, Movimento dei Consumatori, MIR, Movimento Nonviolento, Rete Lilliput, Sinistra Democratica.Presidio No Dal Molin, Coordinamento dei comitati cittadini, Comitato Vicenza Est, Gruppo donne No Dal Molin, Donne in rete per la pace, Associazione Vicenza Capoluogo, Comitato piudemocrazia e partecipazione, Comitato per l'aeroporto civile, Coordinamento Cristiani per la pace, Famiglie per la pace, Gruppo Presenza Longare, Vicenza 2020.

abbia subito variazioni (Dal Molin-Vicenza; Green village-Vigasio; Villaggio turistico nell'isola di Polesine Camerini-Porto Tolle; Costruzione nella valle della Bastia-Isola della Scala; Zona produttiva a Ca' Cappello-Porto Viro).

Sarebbe però necessario un'analisi di caso specifica dei singoli conflitti poiché, talvolta, la sinteticità dei quesiti contenuti nelle schede e le affermazioni conseguenti non testimoniano di alcuni passaggi importanti che restituiscono delle dinamiche proprie del conflitto e che danno spazio ad ulteriori riflessioni.

Ad esempio, del progetto iniziale del Green village di Vigasio è stato costruito solo un primo lotto di 35 villette delle 350 previste ma la società costruttrice è nel frattempo fallita con il conseguente blocco dell'operazione. In questo caso, definire concluso il conflitto, anche se esatto, risulta quindi molto parziale. Oppure il caso Dal Molin dove il conflitto non è più in corso o meglio il movimento non ha più la visibilità mediatica, la forza di proposizione e la molteplicità di appartenenze del periodo più intenso che va dal 2006 a fine 2009 ma c'è un'azione latente che restituisce una situazione complessa e la proposta di costruire un parco nell'area smilitarizzata contermina all'aeroporto va letta come una variazione parziale dell'opera ma soprattutto come una conquista del movimento.

si	no	non so			
41	8	0			

Il conflitto è ancora in corso, ma il progetto ha subito delle variazioni?			Il conflitto è ancora in corso e il progetto ha subito delle variazioni. Ma i soggetti istituzionali hanno avviato forme di dialogo?		
si	no	non so	si	no	non so
21	15	5	8	13	0
%			38,1	61,9	0

Il conflitto è ancora in corso, ma il progetto ha subito delle variazioni?			Il conflitto è ancora in corso e il progetto NON ha subito delle variazioni. Ma i soggetti istituzionali hanno avviato forme di dialogo?		
si	no	non so	si	no	non so
21	15	5	3	11	1
%			20	73,3	6,7

si	no	non so			
41	8	0			

Il conflitto NON è in corso, ma il progetto ha subito delle variazioni?			Il conflitto NON è in corso e il progetto ha subito delle variazioni. Ma i soggetti istituzionali hanno avviato forme di dialogo?		
si	no	non so	si	no	non so
3	5	0	2	1	0
%			66,7	33,3	0

Il conflitto NON è in corso, ma il progetto ha subito delle variazioni?			Il conflitto NON è in corso e il progetto NON ha subito delle variazioni. Ma i soggetti istituzionali hanno avviato forme di dialogo?		
si	no	non so	si	no	non so
3	5	0	2	3	0
%			40	60	0

Fig. 5 – Stato del conflitto, dell'opera e dialogo tra soggetti coinvolti (v.a. e %)

Attenzione è stata rivolta anche alla compagine politica dei comuni interessati dai conflitti. Non si è distinto però, nel caso dei conflitti in atto da diverso tempo, quale fosse il colore politico del comune quando il conflitto è nato e quello attuale. Un'indagine di questo tipo potrebbe sicuramente darci indicazioni che ci permetterebbe di fare qualche considerazione sull'origine e sull'evoluzione dei conflitti ma conoscendo l'esperienza politica della regione,

possiamo dire anche con una certa fondatezza che il colore politico non è un indicatore completamente utilizzabile.

La protesta o il conflitto è trasversale al colore delle giunte soprattutto in un momento storico nel quale grossa parte dei comuni è amministrato da Liste civiche spesso di collocazione politica non completamente definita e frutto di coalizioni anche ad ampio spettro (fig. 6). Vale a dire che i conflitti sorgono sia con giunte spostate a destra sia in quelle spostate a sinistra, poiché non è tanto il colore politico il parametro da tenere in considerazione quanto il ruolo che la politica gioca all'oggi.

Per una ricostruzione più dettagliate dell'articolazione politica nei comuni interessati dai conflitti si veda la tabella (tab. 2) in Allegato.

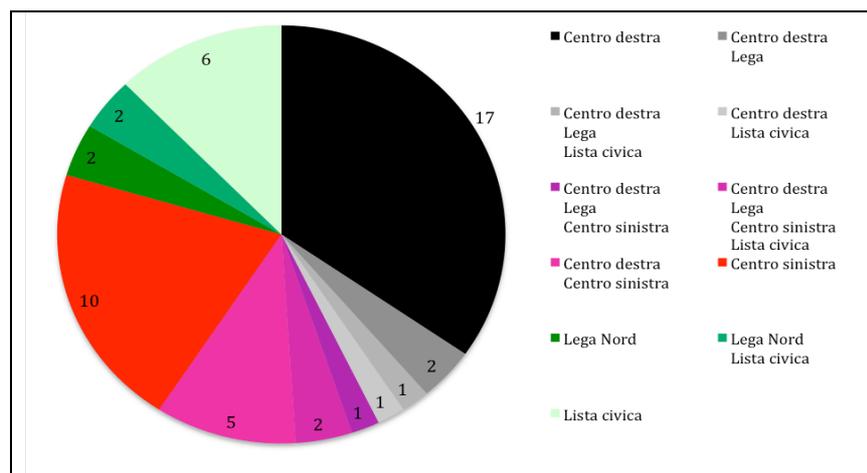


Fig. 6 – Schieramenti politici nei comuni interessati dai conflitti (v.a.)

### 3. Conflitti e comitati

Per completare il ragionamento è necessario per un momento rivolgere lo sguardo ai conflitti e ai comitati che li hanno promossi più che alle opere che li hanno generati. Il lavoro sul quale ci siamo concentrati, come già detto, non era rivolto principalmente alla mappatura dei comitati, l'informazione che se ne desume in proposito è una conseguenza dell'analisi svolta. Proviamo ad estrapolare comunque qualche dato della ricerca anche su questo tema per vedere anche rispetto ad altre indagini ed osservazioni quale ne è stata l'evoluzione in termini numerici.

Il numero dei comitati in Veneto ha assunto nel tempo dimensioni sempre più ampie, in una ricerca condotta a fine anni '90 dall'Osservatorio sulle trasformazioni in Veneto (Zamparutti, 2000) ne erano stati contati oltre un centinaio. Nel 2007 il Dipartimento di Geografia dell'Università di Padova ha fatto un aggiornamento di quel primo censimento sulle province di Treviso, Padova e Vicenza che contavano, nel 1998, 72 comitati e 140 nel censimento più recente, vale a dire il doppio (Varotto, Visentin, 2008)<sup>9</sup>.

I comitati e i circoli delle associazioni ambientaliste rilevati attraverso la nostra inchiesta che hanno partecipato o avuto un ruolo nelle proteste schedate sono 78, da questo computo sono stati esclusi – seppur partecipanti – i partiti politici (Movimento 5 stelle, Lega Nord, alcuni circoli di SeL, Federazione della Sinistra, alcuni circoli dei Verdi, Sinistra Democratica, e due Liste civiche di opposizione) ma comunque riportati in figura (fig. 7a) si noti il contenuto coinvolgimento diretto dei partiti politici a parte qualche sporadica partecipazione di Lega, Verdi, Sinistra e Libertà e della Federazione della sinistra vale a dire

9. Si veda a questo proposito il censimento dei comitati nel sito: <http://paesaggivenetisos.org/sito/index.asp>.

degli schieramenti più a sinistra dello scacchiere politico – storicamente più coinvolti nelle proteste ambientaliste – e la Lega vale a dire un partito con un forte ancoraggio ai valori identitari e al territorio.

Ricordiamo che la schedatura, fatta sul territorio provinciale di Verona, Vicenza, Padova, Treviso e Rovigo, non era principalmente finalizzata al rilievo dei comitati presenti sul territorio per cui questo numero è probabilmente parziale, in ogni caso fornisce alcune indicazioni utili, quali, ad esempio, la presenza di uno spontaneismo massiccio di comitati di diversa estrazione, siano essi comitati di natura ambientalista, gruppi spontanei di cittadini dei diversi comuni coinvolti, associazioni di genitori, ecc. Significativa la presenza di Legambiente sia come soggetto direttamente coinvolto e promotore dell'azione sia come Associazione di appoggio ai diversi comitati e così pure quella di Italia Nostra.

Relativamente alla partecipazione delle Associazioni più strutturate sul territorio, quali Legambiente, Italia Nostra, WWF e Lipu, si è pensato di distinguerle in figura (fig. 7a) e di specificare quanti singoli circoli (talvolta compaiono come circolo locale, altre come supporto della sede regionale se non di quella nazionale) partecipano ed hanno un ruolo nella protesta. In particolare relativamente a Legambiente, Italia Nostra e WWF abbiamo rilevato il numero di volte (fig. 7b) che queste due associazioni sono presenti o come soggetti direttamente coinvolti o a sostegno della protesta avviata da altri comitati locali.

Si è ritenuto di rappresentare le associazioni storiche e consolidate a parte rispetto ai comitati perché molto spesso le proteste si spengono lentamente proprio perché manca una struttura capace di organizzare, coordinare e soprattutto protrarre a lungo la protesta mentre le organizzazioni, quali appunto le associazioni ambientaliste – ma possiamo dire le associazioni strutturate in genere –, garantiscono continuità all'azione collettiva (della Porta, Diani, 1997).

Questo non è necessariamente valido per i casi analizzati e soprattutto non possiamo stabilire se dove erano presenti le Associazioni consolidate la protesta sia stata più strutturata ed efficace, ma quello che in alcune schede è stato messo in evidenza è proprio la difficoltà e la fatica che i piccoli comitati svolgono nel mantenere in piedi delle proteste. A questo proposito è interessante rilevare forme di coordinamento tra più comitati che avvengono a livello cittadino la nascita del Coordinamento dei comitati della Riviera del Brenta, CAT, che costituisce almeno in parte una risposta alle problematiche sopra descritte e spesso legate all'associazionismo spontaneo.

Come si legge, ad esempio, nella scheda compilata dal circolo Legambiente di Vicenza l'avvio dei lavori di costruzione a metà del 2009, le sentenze del Tar che hanno chiuso la questione dal punto di vista legale e la nuova posizione assunta dalla stessa amministrazione comunale hanno posto il movimento in una posizione di debolezza o di difficoltà e di incapacità di elaborare nuove azioni o di trasformare la protesta iniziale in un'azione politica concreta: «Rimane un'unica buona notizia, la decisione a giugno 2010 di smilitarizzare e sdemanializzare una vasta area a fianco dell'ex aeroporto e di trasformarla in un grande parco cittadino, anche se non sono ancora ben chiari i termini burocratici e finanziari dell'operazione. Questa è in ogni caso una vittoria del Movimento, o meglio delle relazioni positive che si sono instaurate, al cambiamento di maggioranza in consiglio comunale, fra cittadini ed amministratori. L'idea del parco che trova la sua origine nella proposta di delibera di iniziativa popolare è al momento l'unico coagulo fra le varie anime del Movimento e se saremo in grado di proseguire su questa strada potrebbe diventare il mezzo attraverso cui transitare ad un'idea di città sostenibile, ad una maggiore democrazia attraverso una sua progettazione partecipata ed ad un'azione di “pressione e controllo” nei confronti della base stessa».

Esiste, quindi, una difficoltà oggettiva dei movimenti che lentamente si sfaldano o che comunque riescono ad incidere solo fino ad un certo punto. Il caso sopra citato è esemplificativo ma lo è anche la vicenda legata al Terminal gasifero al largo di Porto Viro

dove il fronte del no si è progressivamente indebolito (cfr. Amistani, 2011, p. 149 e seg.) per sfaldarsi completamente.

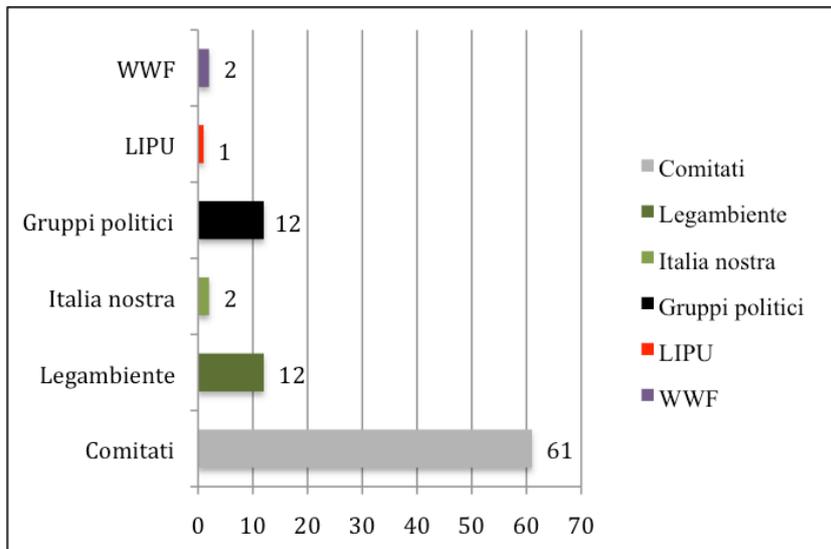


Fig. 7a – Numero di comitati, associazioni e gruppi politici coinvolti nei conflitti indagati (v.a.)

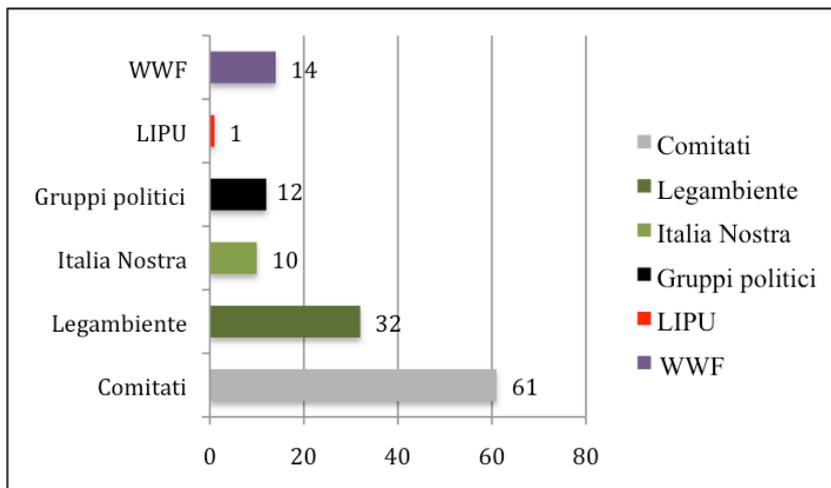


Fig. 7b – Comitati, associazioni e gruppi politici per numero di coinvolgimenti (v.a.)

La crescita dei comitati e delle proteste<sup>10</sup> ha subito delle trasformazioni nel tempo che sono molto legate ai fenomeni territoriali in atto. Ad una protesta che attraversa gli anni '90, così come rilevato nelle ricerche alle quali si è fatto riferimento, che si concentra principalmente su temi legati al trattamento dei rifiuti (discariche: nuova apertura o problemi di gestione delle discariche esistenti; impianti di termovalorizzazione; inquinamento connesso ai processi di smaltimento) e ai progetti di nuove infrastrutture ora assistiamo, e questo lo abbiamo verificato anche attraverso la nostra rilevazione, a proteste connesse ora e maggiormente a questioni legate alla protezione della natura e del paesaggio (Parco dei Colli Euganei e sua

10. Il numero di persone che hanno partecipato alle azioni dei diversi comitati e dichiarato nelle schede di rilevazione era articolato in due voci distinte, e cioè: “persone direttamente coinvolte” e “persone che supportano la protesta”. Le prime complessivamente sono 22.000, le seconde 54.130, va detto però che il numero è assolutamente parziale poiché queste voci molte schede non sono state compilate in questa parte oppure ci si è limitati a scrivere: molte persone, piccoli gruppi, non calcolabile, ecc., informazioni che, quindi, sono andate perse nel calcolo numerico.

tutela; salvaguardia di aree verdi dall'aggressione di nuova costruzione; ecc.) che contestano, cioè, scelte di trasformazione d'uso del suolo e di consumo dello stesso.

I casi rilevati mettono in evidenza questa tendenza, più recente, delle mobilitazioni verso le questioni legate maggiormente alle infrastrutture e all'aggressione di territorio e paesaggio ma non mancano esempi di proteste più "tradizionali" come quella contro gli scarichi industriali che arrivano al fiume Fratta-Gorzone<sup>11</sup> dalle industrie conciarie del vicentino e che sta dando qualche risultato sul fronte giudiziario e fiscale e della lotta all'evasione perpetrata da alcuni industriali della concia; oppure il caso della protesta contro la Wisco a Vicenza per la realizzazione di un impianto di trattamento di rifiuti liquidi speciali in un quartiere densamente abitato<sup>12</sup>; ma anche la vicenda legata alla progetto di adeguamento tecnologico e migliorie tecniche degli impianti del cementificio Italcementi di Monselice, denominato Revamping. La protesta riguarda la presenza di tre cementifici ritenuti incompatibili con l'area Parco Colli Euganei, il loro impatto paesaggistico ed ambientale ed anche i problemi di inquinamento prodotto. A questo però, come in molti altri casi, si associa anche un problema non meno trascurabile, e che ha segnato fortemente in passato le proteste ambientaliste, connesso al fatto che tali impianti sono luoghi di produzione e lavoro per molte persone e questo generalmente determina contrapposizioni forti anche con l'intervento delle associazioni sindacali e soluzioni non immediate<sup>13</sup>.

Tema, questo del lavoro e della relazione occupazione e tutela del territorio, che apre anche a considerazioni sulle opportunità che alcune opere possono determinare sempre in termini economici ed occupazionali. Questo riguarda *in primis* le infrastrutture, da sempre considerate volano dei processi di trasformazione territoriale e del settore economico ma anche le espansioni produttive, i centri commerciali, i progetti di grande trasformazione territoriale anche se non sempre sono esplicitati chiaramente i ritorni degli investimenti fatti. Come si legge nella scheda relativa al conflitto contro l'ampliamento della base militare a Vicenza: «Non è mai stato chiarito cosa l'investimento avrebbe portato in termini di vantaggi economici o di posti di lavoro, durante il periodo di costruzione (2010-2012) la possibilità di arrivare ai subappalti è concretamente possibile, ma nel lungo periodo non si ravvedono vantaggi né in termini di rapporti economici continuativi, né di mercato degli affitti, né si prevedono aumenti occupazionali per il personale civile italiano, mentre il riversamento sulla collettività di alcuni costi per la predisposizione dei sottoservizi, per le forniture idriche ed elettriche è ancora tenuto sotto osservazione dal Movimento, nonostante le ripetute rassicurazioni».

L'adesione a movimenti e comitati va letta come una forma di partecipazione attiva, di coinvolgimento nei confronti dei processi di trasformazione territoriale, di volontà di incidere sulle scelte che hanno ricadute dirette sui cittadini e sulla qualità del loro vivere. Sono movimenti che coinvolgono numeri più o meno contenuti di persone che si aggregano intorno a motivazioni che però non sono soltanto frutto di interessi localistici e particolari, non sono cioè catalogabili semplicemente come fenomeni NIMBY, non sono sempre espressione di un particolarismo e localismo locale, caratteri comunque molto presenti – stiamo in questo momento riferendoci ad un fenomeno di scala nazionale – nelle proteste dei comitati degli anni '90 (della Porta, Diani, 2004), ma sembrano essere vere e proprie espressioni di

11. La questione inizia negli anni '80, dopo il via alla costruzione del collettore che raccoglie l'acqua inquinata della zona conciariera Chiampo-Vicentina, e che la scarica nel fiume Fratta-Gorzone, dove i reflui vengono poi diluiti dall'apporto idrico del canale d'irrigazione LEB (si veda: <http://www.perlablu.it>).

12. Si veda: «I ferrovieri si fermano per dire no alla Wisco», *Il Giornale di Vicenza*, 27 set. 2008. In particolare gli autori si riferiscono ai movimenti urbani ma pare di poter espandere la considerazione anche ai comitati sviluppatasi sul territorio in genere (cap. IV).

13. Come si legge nella scheda relativa al caso Italcementi: «Sarebbe stato necessario un intervento forte e autorevole delle grandi Associazioni a livello provinciale e regionale (tutte). Purtroppo i Sindacati (tutti) si sono schierati a spada tratta con l'Italcementi».

partecipazione al governo del territorio anche se non scorgiamo una politicizzazione dei comitati intorno alle questioni sollevate che abbia un respiro e una volontà di azione che vada al di là dell'ambito territoriale di interesse.

I comitati, infatti, sono mediamente molto informati e strutturati, conoscono molto bene il contesto territoriale<sup>14</sup> e gli effetti problematici o dannosi dell'opera, hanno capacità politica e manifestano spesso una certa chiarezza anche rispetto alle potenziali soluzioni alternative ma le espressioni di protesta che assumono un carattere politico di intervento complessivo sul territorio e con una proiezione che potremmo definire "sostenibile" sono in numero più contenuto<sup>15</sup>. Questo carattere è proprio delle Associazioni ambientaliste strutturate o di alcuni coordinamenti che hanno dato vita ad azioni di protesta come, ad esempio, quella contro il PTRC del Veneto e che ha visto la mobilitazione di diversi comitati costituiti in un coordinamento regionale – la rete per un Altro Veneto – e la produzione di un documento di osservazioni al Piano che esprimono una volontà politica forte volta alla partecipazione e alla gestione del bene pubblico in nome di un interesse collettivo che pare non essere sempre contemplato dei soggetti deputati all'amministrazione della "cosa pubblica" al momento dell'individuazione degli obiettivi e nell'articolazione delle scelte effettuate.

#### **4. Alle origini del conflitto: la mancata pianificazione**

Le questioni legate alla deturpazione del paesaggio e alla cattiva gestione del territorio chiamano in causa le scelte pianificatorie fatte ai diversi livelli e pone sotto osservazione ancora una volta le politiche urbanistiche di Regione, Provincia, Comune per gli strumenti di piano adottati e le scelte di rispettiva loro competenza.

Spesso i progetti e le opere proposte sulle quali poi fioriscono movimenti di protesta non sono compatibili o previste dagli strumenti di pianificazione vigenti che vengono prontamente modificati con una variante ad hoc al fine di rendere il tutto realizzabile.

Un esempio è costituito dalla vicenda dell'Autodromo del Veneto (Vigasio e Trevenzuolo). Il "Piano d'Area Quadrante Europa" (10/1999) individua una porzione di 100 ettari a nord di Trevenzuolo come area adatta ad ospitare il circuito dell'Autodromo del Veneto e le relative infrastrutture, ma tutela la maggior parte del territorio tra Vigasio e Trevenzuolo perchè ambito di interesse paesistico-ambientale e destinato al futuro parco fluviale della pianura veronese<sup>16</sup>.

Nel 2003 prontamente i due comuni interessati introducono una variante al PRG e progressivamente la Giunta regionale adotta una serie di misure e varianti che inseriscono nuove funzioni commerciali al progetto per le quali saranno poi previste deroghe ai limiti dimensionali e riduzioni della quota di superficie permeabile. Sostanzialmente il progetto autodromo, inizialmente previsto come un progetto che doveva inserirsi all'interno di un contesto comunque tutelato e da salvaguardare diviene l'occasione di sviluppo da portare avanti senza grandi ostacoli.

Gli esempi di questo tipo sono però molteplici, avvengono alla scala territoriale, attraverso un piano regionale che destina funzioni sul territorio, avvengono alla scala urbana, come nel

14. Si vedano a questo proposito i siti dei comitati della Riviera del Brenta (CAT): <http://www.infocat.it>; o del circolo Legambiente "il Tiglio" di Vigasio: <http://iltiglio.altervista.org/MainFrame.html>; o il sito dell'osservatorio dei comitati spontanei, Paesaggi veneti SOS: [http://paesaggivenetisos.org/sito/chi\\_siamo.asp](http://paesaggivenetisos.org/sito/chi_siamo.asp).

15. Leggiamo in una delle schede compilate: «Siamo dei CITTADINI che hanno vinto la rassegnazione e la passività, tanto diffuse e che tanto contribuiscono al degrado morale della nostra classe politica e della società italiana in generale, grazie ad un percorso di civile confronto, proposte costruttive e collaborazione attiva con le Amministrazioni/Istituzioni, conservando però l'usuale senso critico proprio del movimento» (Genitori di Spresiano: <http://genitorispresiano.wordpress.com>).

16. Si veda il Report dal titolo *Dossier Autodromo del Veneto* redatto nel 2009 dal Circolo Legambiente "Il Tiglio" di Vigasio.

caso di Padova dove una variante parziale al PRG nel 2003 (cfr. Ginestri, Passi, 2010) mette a rischio zone verdi a ridosso di quartieri abitati, proponendo un nuovo sviluppo urbano della città che risponde a logiche di crescita intensiva nelle aree libere.

Contro questa variante, le associazioni ambientaliste raccolsero migliaia di firme per la difesa dei “cunei verdi” residui e che costituivano la matrice verde del vecchio PRG, ed impedire una nuova edificazione proprio in quegli spazi<sup>17</sup>. Ma anche, sempre per rimanere a Padova, il caso del PRUSST “Arco di Giano” progetto la cui realizzazione sta avvenendo per stralci e che ha visto condensare la protesta (dal 2003 al 2009) intorno al Comitato SOS Arcella con la contestazione dello “svincolo Camerini-Guicciardini”.

Il comitato ha ottenuto la sospensione dei lavori nel 2004 all’insediamento della nuova Giunta di Centro Sinistra che ha elaborato un progetto di svincolo meno impattante ma non soddisfacente le richieste del comitato che ha presentato una sua proposta progettuale inizialmente accettata ma poi rigettata in Commissione Urbanistica. Per stralci successivi si sta procedendo alla realizzazione dell’opera: a febbraio 2011 è stato inaugurato il Ponte della Fiera; il 20 ottobre è stato bandito l’appalto per la realizzazione della passerella ciclopedonale del Ponte della Fiera; scade a breve il bando per l’aggiudicazione della realizzazione della rete viaria del Quadrante Est sempre a servizio della mobilità della zona Fiera.

Il caso di Padova è un caso interessante proprio perché siamo di fronte ad un progetto che interessa l’intera città e in parte anche il suo hinterland. Un progetto disegnato attraverso la variante, alcuni interventi puntuali e specifici come appunto il PRUSST “Arco di Giano” ma anche il PATI sull’Area metropolitana padovana. Questo fa dire che sembra esistere un disegno più ampio che coinvolge soggetti politici ed istituzionali diversi, che interessa grandi interventi alla scala urbana ma anche territoriale (GRA di Padova) senza essere però in presenza di meccanismi di coinvolgimento e partecipazione della popolazione.

Le proteste intorno al PATI dell’area metropolitana hanno portato alla definizione di uno Studio sulle emissioni di CO2 conseguenti alle azioni di piano (incremento del traffico e nuove lottizzazioni produttive e commerciali) allegato al Rapporto Ambientale. Tale studio ha messo in evidenza come le emissioni aumenteranno nel prossimo decennio fornendo, quindi,

17. Si legge nella scheda corrispondente compilata: «La Variante al PRG con cui sono stati introdotti i meccanismi della “perequazione urbanistica” venne predisposta ed adottata (nel settembre 2003) dalla Giunta di Centrodestra. Nel Programma elettorale del candidato Sindaco del Centrosinistra (marzo 2004) venne inserito l’impegno alla revoca di detta Variante ed all’adozione di una apposita Variante per la tutela delle aree ancora inedificate. Dopo la vittoria elettorale, la nuova Giunta di Centrosinistra, in evidente contrasto con l’impegno assunto in campagna elettorale, sollecitò la Regione per una rapida approvazione della Variante adottata dalla precedente amministrazione. Si aprì quindi una fase di dure polemiche, che animarono anche il dibattito in Consiglio Comunale e che indussero la Giunta ad adottare una parziale modifica della Variante (che prevedeva in particolare la riduzione degli indici di edificabilità), lasciandone però invariata la filosofia. Dopo l’approvazione definitiva di questa “Variante alla variante” il conflitto si è concentrato sui contenuti di alcuni dei piani particolareggiati attuativi della stessa (in particolare aree limitrofe al parco IRIS ed aree del “parco del Basso Isonzo” con la richiesta di utilizzare strumenti urbanistici alternativi (perequazione ad arcipelago e crediti edilizi). Un episodio rilevante, in relazione ai conflitti urbanistici, fu la battaglia condotta contro un Piano di Recupero Urbano (PIRUEA), presentato da un’impresa privata ed adottato dalla Giunta Comunale nel febbraio 2005, per l’edificazione intensiva delle aree centrali del Quartiere Arcella – San Carlo, aree che il PRG vigente destinava a verde pubblico e servizi di quartiere (la contropartita era la cessione gratuita al comune di alcuni spazi da destinare agli uffici del Consiglio di Quartiere all’interno dei nuovi fabbricati). La mobilitazione delle associazioni e dei cittadini fece sì che l’Amministrazione nel giugno 2006 fosse costretta ad organizzare un referendum, che vide il prevalere dei contrari al progetto (70% dei votanti) ed a seguito del quale il PIRUEA venne revocato (non senza strascichi legali). Su richiesta delle associazioni ambientaliste l’elaborazione del nuovo Piano di Assetto Territoriale (PAT) fu effettuata attivando varie forme di partecipazione del mondo associazionistico e dei cittadini, sia a livello cittadino che nei quartieri. Ne sono scaturite interessanti indicazioni per le strategie generali di piano e per l’utilizzo di meccanismi alternativi di perequazione urbanistica, anche se per il momento dette indicazioni sono per lo più rimaste enunciazioni di principio che dovranno trovare concreta attuazione nei Piani di intervento ed anche se, alla fine, il PAT ha quantificato un fabbisogno aggiuntivo di oltre 2 milioni di mc di edilizia residenziale».

alla protesta contro la realizzazione delle nuove infrastrutture viarie (Camionabile sul tracciato dell'Idrovia ed il GRA di Padova) e delle nuove lottizzazioni ulteriori elementi di criticità.

Una delle critiche maggiori contenute nelle osservazioni al PATI<sup>18</sup> è proprio l'incremento della nuova superficie edificabile in assenza di un progetto unitario di salvaguardia e riqualificazione ambientale e la mancata attivazione di meccanismi di partecipazione. Dalle elaborazioni fatte risulta che nel territorio metropolitano di Padova esistono oltre 3.000.000 mq di aree ancora inutilizzate ma destinate dai PRG dei diversi Comuni ad attività produttive, commerciali e direzionali, che il PATI conferma e aumenta prevedendo 1.446.315 mq di nuove aree di trasformazione.

Altro caso interessante, sempre alla scala urbana, che mette in evidenza l'uso della variante allo strumento piano, è quello relativo all'area BMX a Creazzo. Un'area di proprietà pubblica rimasta a verde nonostante il PRG ne consentisse un'edificazione parziale. Nel corso del tempo l'area varia in parte la sua destinazione d'uso in funzione dei progetti che l'Amministrazione vuole realizzare: prima la proposta "Campus Creazzo" (nel 2002) con funzioni legate allo sport e al tempo libero ma anche residenza e commercio volta a coinvolgere anche operatori privati, che viene poi ritirata e "ripresentata" come Complesso polifunzionale (nel 2006), solo un palazzetto dello sport (nel 2007) ora in costruzione. I cittadini che protesta e si costituiscono in un comitato<sup>19</sup> chiedevano invece un'area a parco compatibile con la presenza della pista BMX alla quale aggiungere un piccolo campo da calcio. In fase di realizzazione, avviata a fine mandato dall'amministrazione (primavera 2009), subentrata una nuova amministrazione che non riesce a fermare la realizzazione dell'opera inoltre l'impresa vincitrice dell'appalto fallisce provocando una ri-aggiudicazione dell'appalto con un conseguente aggravio dei costi.

Dal punto di vista dell'uso e del consumo di suolo, è esemplare anche quanto sta succedendo lungo la riviera del Brenta interessata da diversi progetti ad alto impatto contestati dalle associazioni locali che ci sono costituite in un coordinamento dei Comitati della Riviera (CAT) che raccorda, appunto, le azioni di protesta.

L'aspetto interessante di questa operazione di coordinamento è che la "Riviera" è pensata e sentita come un territorio omogeneo per i suoi caratteri e le sue peculiarità, e non solo per i diversi progetti previsti la cui realizzazione definitiva comporterà un impatto significativo sul territorio dei comuni della Riviera del Brenta e sulla qualità della vita delle comunità locali.

L'area, infatti, è un sistema insediativo peculiare che fa parte di un sistema più ampio, studiato e noto come "città diffusa" (Indovina *et al.*, 1990) costituitosi grazie ad una serie molteplice di fattori di carattere economico e sociale che si sono manifestati con una certa rapidità a partire dagli anni '70, e che hanno determinato un cambio abbastanza radicale della struttura produttiva esistente, evolutasi nella forma distrettuale della piccola e media impresa, e nei caratteri morfologici del territorio interessato ora da una progressiva forma di urbanizzazione a bassa densità insediativa. Forma che all'oggi mostra tutta la sua debolezza e criticità in termini di consumo di suolo, permeabilizzazione dei suoli, difficoltà di servire in maniera adeguata gli insediamenti consolidatisi nel tempo.

Osserviamo ora due interventi previsti nell'area e cioè i progetti di Veneto city e la Città della moda. Veneto city occupa la superficie di circa 2.000.000 mq con una cubatura prevista

18. Si veda: Legambiente Padova (2009), *Osservazioni al Piano di Assetto Territoriale Intercomunale (PATI) della Comunità metropolitana di Padova*, adottato con delibera di C.C. n. 129 del 22 dic. 2008.

19. Nella scheda relativa si legge: «La forte opposizione fra i cittadini (2.000 furono i firmatari adulti di una petizione, su un totale di quasi 11.000 residenti) è nata dall'infelice collocazione di tutta l'opera. In pieno centro del paese, viabilità difficile, parcheggi pochi e sempre pieni per la vicinanza delle scuole medie, del comune e di una serie di servizi che impediscono una circolazione fluida e sicura. L'amministrazione comunale ha respinto con formule e manovre una richiesta sottoscritta da tanti cittadini, di referendum consultivo, se edificare o no l'area».

di circa 2.000.000 mc tra i comuni di Dolo e Pianiga. Ha una destinazione d'uso mista, infatti, oltre a quella commerciale, sono previste funzioni quali: ospedaliera, direzionale regionale, polo fieristico, polo universitario, centro ricerche. Veneto City, nelle intenzioni dei suoi promotori, dovrebbe diventare un enorme centro polifunzionale ma le preoccupazioni dei paesi della Riviera si sono manifestate su vari aspetti, dalla qualità del vivere, all'incremento di traffico, al rischio per l'economia legata al commercio minuto questione quest'ultima più volte sollevata anche dalle Associazioni di categoria in particolare da Confesercenti. La realizzazione è prevista per fasi: la prima, la più redditizia per gli investitori, prevede la trasformazione e l'edificazione, mentre la seconda e la terza la riconversione e riqualificazione dell'edificato<sup>20</sup>.

In prossimità di Veneto city, anche se fuori dal corridoio infrastrutturale, troviamo a sud-est del territorio comunale di Fiesse D'Artico a ridosso della frazione di Stra, Paluello, un'area destinata all'espansione nota come Verve o Città della Moda. Un'area che si affaccia sul Naviglio Brenta e che è diventata oggetto di un Piano integrato di riqualificazione urbanistica edilizia e ambientale (PIRUEA), cioè di uno strumento la cui finalità è il recupero urbano ed edilizio e che invece interviene in un'area ad uso agricolo completamente inedita<sup>21</sup>.

Verve propone edilizia residenziale, un centro commerciale con 70 negozi d'alta moda, ma anche uffici, hotel, ristoranti, centro congressi, museo, teatro, parco a tema e attracco sul Naviglio per imbarcazioni: 115.000 mq complessivi di cui 45.000 mq interessati dal progetto. Se non fosse per la presenza della quota residenziale e del potenziale di mobilità acqua data dalla presenza del Naviglio, potremmo pensare ad una inutile duplicazione (anche se in piccolo) di Veneto city.

Due "cities" a distanza di qualche chilometro destano una qualche perplessità e soprattutto fanno pensare ad una mancata pianificazione d'area sull'intera asta della Brenta, in realtà sull'intero "bilanciere" Padova-Venezia, vale a dire ad un interesse collettivo che viene meno in nome di un interesse economico individuale molto forte.

Servizi e funzioni come quelle proposte e contenute nei due progetti vanno, non solo, calibrate su un territorio ampio, ma devono essere frutto di politiche che danno corso ad operazioni di scala territoriale, che riescano a far coagulare progetti ed interessi diversi, senza perdere di vista le valenze ambientali e paesaggistiche presenti e i diritti delle comunità insediate, che interpretano la "crescita" in chiave strategica e sostenibile e quindi incentivando al riuso dell'esistente e del suolo già compromesso anziché ad una nuova antropizzazione di suolo agricolo.

#### *4.1. Uno sguardo al sistema infrastrutturale*

Alcuni riferimenti all'evoluzione del sistema infrastrutturale regionale possono essere utili al fine di inquadrare i fenomeni e le scelte più recenti.

Negli anni '70 ed '80 il sistema infrastrutturale regionale registra un processo di crescita e potenziamento dovuto prevalentemente alla costruzione di opere di urbanizzazione necessarie all'espansione edilizia, ma anche alla dotazione di servizi per una popolazione che comincia ad essere molto dispersa sul territorio.

Questo tessuto urbano che si va costruendo, frammentato e disperso, e totalmente dipendente dall'uso dell'automobile presenta ampi vantaggi individuali, diventa un modello territoriale ed economico vincente sul breve periodo, per rivelarsi all'oggi estremamente costoso e dissipativo di risorse naturali ed economiche.

20. Cfr. I. Scaramuzzi (2008) vedi: <http://www.coses.it/news/venetocity.html>.

21. L'operazione fu oggetto nel 2008 di un ricorso al TAR da parte di un'associazione ambientalista.

Le opere infrastrutturali, di viabilità anche minuta ed interstiziale, e la loro realizzazione hanno contribuito in maniera sostanziale alla costruzione di un tessuto urbano disperso e nella fase più recente delle politiche regionali assistiamo ad un rinnovato interesse per le “grandi opere infrastrutturali”. La Regione Veneto svolge un ruolo da protagonista e grazie anche al sostegno del governo centrale preme per il completamento della terza corsia della Venezia-Padova e della Padova-Brescia e successivamente della Venezia-Trieste; realizza il Passante di Mestre (opera inaugurata nel 2009); punta alla realizzazione del GRA di Padova; la nuova Superstrada pedemontana; il completamento verso sud della A31 Valdastico; la creazione della Nuova Romea commerciale (cfr. Fregolent, Savino, 2011), parte di un progetto più ampio noto come autostrada Orte-Mestre che collegherebbe Tirreno e Adriatico.

Sono in prevalenza strade di grande comunicazione che tendono a servire il traffico di lunga percorrenza e di attraversamento; creano indubbiamente un miglioramento delle condizioni di mobilità e di collegamento, ma non migliorano la mobilità a breve-medio raggio dell’area, il cui sviluppo avviene ancora con modalità di tipo incrementale senza alcuna logica di sistema e di coordinamento, ad esempio, tra le diverse amministrazioni. Scelte, per altro, che continuano ad incentivare il trasporto su gomma.

A questo discreto numero di nuove infrastrutture o al completamento di progetti già in corso si aggiungono le tangenziali di Verona, Vicenza e Padova, l’autostrada Nogara-mare lunga 87 km i cui lavori dovrebbero partire entro il 2013<sup>22</sup>, l’Autostrada del mare Meolo-Jesolo, il prolungamento della A27 da Belluno a Tai di Cadore. A questi aggiungiamo altri project financing da assegnare: il collegamento Alvisopoli-Bibione e l’allargamento della Valsugana fino al confine con il Trentino, oltre alla camionabile fino a Venezia e il completamento dell’idrovia<sup>23</sup>.

Una considerazione relativamente alla forma del *project financing* che interessa molti dei progetti in elenco ed un esempio: la “redditività” della Nogara-mare è messa in dubbio dalla potenziale costruzione di una sua parallela. L’Emilia Romagna sta, infatti, portando avanti il progetto della Cispadana – intervento di connessione tra la A22 del Brennero in località Reggiolo e l’autostrada A13 Bologna-Padova in prossimità dell’attuale svincolo di Ferrara sud<sup>24</sup> – un’autostrada che si innesterebbe ad est con la nuova Romea Commerciale (una volta costruita) per cui la prima opera che sarà costruita, sia essa la Nogara-mare o la Cispadana, porterà via “pedaggi” alla seconda che verrà realizzata. Questo anche per ammissione del Commissario Vernizzi<sup>25</sup>, ma allora viene spontaneo chiedersi dove stia la programmazione territoriale.

Alcune di queste infrastrutture intersecano la Riviera del Brenta e i territori limitrofi, e a ridosso di queste sono previsti progetti già in precedenza descritti quali Veneto city e Verve, che oltre a manifestare la pericolosa tendenza e soprattutto gli effetti negativi delle politiche infrastrutturali intraprese dalla regione negli ultimi anni, contribuiscono ad aggravare le condizioni ambientali e territoriali dell’area con un conseguente incremento delle proteste<sup>26</sup>.

22. «L’asta autostradale che collegherà Nogara, in provincia di Verona, a Curicchi, a sud di Adria, attraversando il Polesine. Il tratto Rovigo – Curicchi è da costruire ex novo e solcherà la campagna mentre il tratto iniziale ricalca quasi interamente l’attuale superstrada Transpolesana che dalla Bassa Veronese arriva alla rotonda del centro commerciale La Fattoria a sud di Rovigo passando per Badia» (*Il Resto del Carlino*, 28 giu. 2011).

23. Cfr. «Dal passante al Corridoio 5», *Il Sole24 Ore*, 19 ott. 2010.

24. Si veda: <http://www.provincia.re.it/page.asp?IDCategoria=703&IDSezione=5243&ID=427094>.

25. «“Le due strade non sono alternative l’una all’altra”. Ma ammette: “Certo, l’una porterebbe via traffico all’altra”. E siccome l’opera la paga il privato per circa il 95 per cento del costo totale dei lavori, e dei costi rientrerà grazie ai pedaggi che pagheranno gli automobilisti, il costruttore o il consorzio che vincerà dovrà assicurarsi che in tempi relativamente brevi passeranno sulla tratta che avrà in gestione un numero sufficiente di autoveicoli per rientrare della spesa e fare utili» (*Il Resto del Carlino*, 28 giu. 2011).

26. Le proteste dei cittadini hanno portato, ad esempio, al ripristino dello svincolo di Dolo anche se questo non esclude la realizzazione del casello di Albarea e l’attacco della Romea a Roncoduro (*Corriere del Veneto*, 14 mag. 2011).

È indubbio che l'area di Veneto city, il cosiddetto «nodo di Roncoduro» ha una collocazione strategica per la sua vicinanza all'autostrada A4, alla ferrovia, all'entrata del Passante. A ridosso di quest'area sono previsti anche l'innesto con la Romea commerciale e le estensioni del GRA di Padova. Una localizzazione che, di per sé, risponderebbe alle esigenze localizzative degli imprenditori, che potrebbe avere effetti positivi sull'economia, e soprattutto risponderebbe alle linee di principio contenute negli strumenti di pianificazione e programmazione, questo però se ci trovassimo in un momento storico diverso, precedente alla definizione di questo contesto territoriale.

Ci troviamo invece in un territorio sul quale il costruito anche negli ultimi anni ha continuato a distribuirsi in maniera indifferenziata così come aveva fatto nei trent'anni precedenti, anche se con intensità e ritmi differenti, restituendoci un territorio fortemente compromesso e sul quale vanno operate scelte di grande ricucitura in termini di progettazione attenta, qualificazione degli spazi aperti, servizi e mobilità, proprio perché ci troviamo all'interno di un territorio fortemente compromesso, frammentato ma densamente "usato" ed abitato.

## 5. Conclusioni

Un aspetto importante della rilevazione effettuata e conseguente all'operazione di schedatura e monitoraggio descritta in precedenza è stata la raccolta di osservazioni e di ulteriori informazioni fornite dagli stessi comitati o dai soggetti rilevatori dei conflitti, relativamente ad altre dinamiche di intervento e trasformazione del territorio. Quello che è stato messo in evidenza cioè è un quadro molto più articolato di quanto non traspaia dalle schede raccolte, che è fatto di mobilitazioni, micro-conflitti non violenti, ma anche denunce, lettere, proteste più silenti ma non meno importanti dal punto di vista del nostro ragionamento, e che mettono in evidenza la costante aggressione al territorio sotto forma di lottizzazioni selvagge in aree di pregio piuttosto che progetti di campi fotovoltaici in aree agricole.

Potremmo dedurre che il "malessere" è maggiore di quanto non sia già stato rilevato e che il cattivo governo ci deve preoccupare ancora di più.

Questo renderebbe necessario un intervento volto a catalizzare intorno a tutte queste proteste, conflittualità e malesseri una sana azione propositiva e di intervento rivolta ai soggetti istituzionali che, *in primis*, sono deputati al governo delle trasformazioni del territorio, attraverso proposte ed azioni che rendano indispensabile e imprescindibile il coinvolgimento attivo dei diversi soggetti coinvolti.

Partiamo, infatti, dalla considerazione che è necessario affrontare i processi di trasformazione territoriale in maniera diversa, più inclusiva e che il numero sostenuto di schede raccolte sui conflitti in atto o conclusi, restituiscono un quadro regionale di alta frammentazione e che ci spingono a ragionare su quali possano essere le strade da perseguire.

Anche se alla scala locale forse amministratori e sindaci godono ancora della fiducia dei loro elettori il numero di comitati spontanei che nascono e che hanno carattere di manifestazione pacifica di interessi collettivi denunciano di un'insoddisfazione nei confronti di chi amministra. I cittadini non si fidano dei propri amministratori e questa mancanza di fiducia non è facilmente recuperabile se non attraverso l'utilizzo di forme di coinvolgimento e informazione, di valutazione e di trasparenza in fase di progettazione e di realizzazione delle opere che consentano al cittadino una verifica sui processi in corso ed un avvicinamento alla complessa macchina amministrativa.

Indipendentemente però dalla fiducia accordata o accordabile pare di poter dire che politici e amministratori, almeno in parte, hanno fallito. Hanno fallito nell'osservazione e nell'ascolto, nella capacità di cogliere i limiti che il territorio impone, nell'informare e

rispondere ai bisogni dei cittadini<sup>27</sup>. In una simile situazione la risposta del cittadino è stata quella di riappropriarsi degli spazi che la politica ha disertato, di dichiarare quali sono le mancanze, gli errori e le inefficienze di denunciare la latitanza di chi avrebbe dovuto amministrare.

Il malessere, la protesta, il conflitto denunciano di uno stato che viene definito di crisi della rappresentanza. Situazione che non caratterizza solo la nostra regione poiché è una condizione che attraversa il paese ma che testimonia dell'indebolimento del livello di rappresentanza e di rappresentatività che la classe politica nel suo complesso sembra avere.

Inoltre il numero dei comitati e dei gruppi di cittadini e la preparazione dimostrata sulle questioni legate ai conflitti indagati dimostra di un'attenzione forte nei confronti delle questioni territoriali ma anche di una crescita culturale avvenuta nel corso degli anni e che necessariamente richiede una classe politica preparata e capace di compiere delle scelte che la complessità dei contesti urbani e territoriali e dei fattori – sociali, economici e culturali – che si consumano sul territorio richiedono.

In una simile situazione pratiche di coinvolgimento allargato dovrebbero essere più utilizzate e non essere gli episodi sporadici di qualche municipalità o comune avveduto. I processi inclusivi sono certamente faticosi e richiedono tempo, risorse ed energie ma anche grandi capacità di coordinamento nonché disponibilità da parte dei soggetti in gioco alla ricerca e individuazione di scelte condivise anche in presenza di obiettivi non modificabili. Le associazioni ambientaliste, all'interno di un quadro così delineato, potrebbero svolgere un ruolo importante di cerniera tra cittadini e amministratori, diventando negoziatori di buone pratiche.

Nonostante il quadro delineato e cioè di crescente conflittualità per i progetti in corso, le dinamiche di decisione sono fortemente polarizzate, e questa polarizzazione, a parere di chi scrive, contribuisce ad alimentare se non generare conflittualità.

La politica cioè non sembra capace di cogliere la complessità dei fenomeni in atto e di rispondere alle istanze dei cittadini con scelte adeguate o strategiche forse perché troppo presa dalla preoccupazione di catturare un consenso, sempre più difficilmente misurabile, che porta a fare scelte parziali talvolta azzardate. Questo di conseguenza non facilita azioni di rinnovamento che consentano di uscire da un'empasse superabile solo attraverso una risignificazione del ruolo, un adeguamento della classe politica ad una società più preparata e consapevole, una maggiore consapevolezza dei limiti imposti dalle risorse, una maggiore attenzione all'uso degli strumenti attraverso i quali governare i processi di trasformazione territoriale.

A questo si affianca la responsabilità dei tecnici, Architetti, Urbanisti, professionisti in genere che si occupano di pianificazione e di trasformazione del territorio, che talvolta non usano le proprie capacità professionali e il proprio sapere per l'individuazione delle soluzioni migliori e che avvallano o supportano, in virtù delle loro conoscenze tecniche, scelte non sempre adeguate ai luoghi e ai caratteri fisici e sociali dei territori e alle esigenze delle comunità ivi insediate. Quando invece le loro competenze sono utile proprio a chiarire le criticità e a compiere la natura dei progetti<sup>28</sup>.

27. Ad esempio, come si legge nella scheda compilata e relativa alla Realizzazione parcheggi in zona di interesse ambientale (Enego): «È responsabilità soprattutto dell'Amministrazione comunale non essersi rapportata dall'inizio con i cittadini di Enego, i comitati e le associazioni. Di conseguenza neppure la stampa ha potuto dare informazioni approfondendo i vari punti di vista. È stato tenuto tutto sotto silenzio fino alla nascita del comitato, che ha fatto da detonatore per una e più discussioni fra cittadini ed altri soggetti. Di fatto ancora adesso molte persone di Enego che non considerano positivo questo progetto non assumono una posizione pubblica di netta contrarietà, questo rimane uno dei principali problemi del paese ed uno dei maggiori rammarichi del comitato».

28. Si legge nella scheda sul GRA di Padova: «C'è la necessità di maggiore attenzione da parte del mondo culturale e scientifico a esigenze, istanze, paure che nascono sempre di fronte alle trasformazioni del territorio. Ciò allo scopo di aiutare a capire e supportare i "sani istinti di conservazione" dalle paure che non hanno ragion d'essere».

Il sapere tecnico o scientifico, la consulenza esperta «assume sempre più la forma di una merce venduta e comprata» (Pellizzoni, 2011, p. 23) poiché il livello di intersezione tra il decisore e le scelte che il decisore vuole fare ed il suo esperto tendono a coincidere indipendentemente dai vincoli imposti dal contesto e dalle reali possibilità di realizzazione dell'opera. Il progettista e il pianificatore sono tecnici in parte diversi, non sono degli scienziati o degli esperti come, ad esempio, i biologi o gli scienziati ambientali che rilevano la pericolosità di un'inquinante o il danno provocato da un'emissione in atmosfera e di conseguenza ci mettono in guardia rispetto agli effetti negativi.

Il pianificatore ha, per sua natura, un ruolo diverso egli è un tecnico che affianca le decisioni politiche di un amministratore ma nel fare ciò non può prescindere dalla sua funzione che è quella di “orientare” alla scelta migliore sulla base di un'analisi ed una valutazione attenta dei vincoli, non solo fisici, imposti dal contesto, delle risorse disponibili, degli effetti futuri di determinate scelte.

Questo ci consente di aprire una riflessione sugli strumenti di piano e sul ruolo che la pianificazione ha o ha avuto in molti dei progetti che hanno originato i conflitti raccolti. Le scelte localizzative sono spesso connesse ad interessi particolari, mancano di respiro collettivo, sono dettate da logiche di profitto che indeboliscono lo strumento di piano. Di qui l'uso di varianti parziali o generali degli strumenti vigenti finalizzate alla realizzazione degli interventi in mancanza però di una valutazione complessiva sugli effetti territoriali delle scelte – la variante al PRG di Padova, Veneto city, o i numerosi PIRUEA che hanno interessato la regione alcuni dei quali segnalati nelle schede raccolte, ad esempio, quello relativo alla Città della moda –; in altri casi siamo in presenza di strumenti “orfani” approntati e redatti per obbligo di legge ma non voluti, scomodi come, ad esempio, il Piano del Parco del Delta del Po o il Piano di Gestione delle ZPS del Delta del Po. Strumenti con un carattere molto specifico di tutela e salvaguardia di zone fragilissime ma che vengono visti da amministratori e cittadini interessati come strumenti che ostacolano lo sviluppo. A questo proposito è esemplare il progetto di darsena di 700 posti barca con alberghi e spazi per il commercio a Porto Caleri in comune di Rosolina in piena ZPS<sup>29</sup> – reso possibile da una variazione al Piano d'Area che ha visto togliere il limite al numero dei posti barca – e il cui iter è stato bloccato nel 2007 da una denuncia alla Commissione Europea per la mancata applicazione della Direttiva Habitat.

Vi è, quindi, in alcuni dei conflitti che abbiamo osservato una componente che potremmo ascrivere agli errori della progettazione e della pianificazione; errori che nel tempo si sono resi più evidenti, si sono acuiti a causa di fattori molteplici spesso legati all'uso che di quei territori si è fatto ma che possono trovare soluzione o essere migliorati solo attraverso pratiche di pianificazione che vanno giocate alle diverse scale dell'intervento e cioè combinando contemporaneamente uno sguardo sul quadro d'insieme e l'intervento minuto.

Attraverso i diversi esempi raccolti e riportati pare evidente che i conflitti vanno previsti in anticipo ma soprattutto evitati discutendo di pianificazione del territorio e di progettazione delle opere. Questo è possibile attraverso pratiche di coinvolgimento attivo nelle quali ancora una volta insistere sul ruolo cerniera che Comitati e Associazioni ambientaliste possono svolgere.

29. Si legge nella scheda relativa: «Tra le Parti: WWF, Italia Nostra, Comune di Rosolina e Rosamarina s.r.l. è pendente dinanzi al TAR per il Veneto il procedimento giurisdizionale amministrativo di cui al ricorso RG 1563/06 per l'annullamento della delibera del Consiglio comunale di Rosolina n. 34/2006 recante approvazione della variante al Piano urbanistico attuativo di iniziativa privata “Porto Caleri” ed ogni altro atto presupposto, collegato, inerente, conseguente e derivato. Il Comune sa che rischierebbe molto se le associazioni dovessero chiedere di procedere con il ricorso». A questo proposito l'aspetto interessante è costituito dalla collaborazione che le associazioni ambientaliste WWF e Legambiente – che per altro hanno promosso il ricorso –, stanno dando ai progettisti per rendere compatibili le scelte progettuali con i caratteri dell'area.

Infine il quadro infrastrutturale sopra delineato e già oggetto di proteste e movimenti di cittadini<sup>30</sup> sarà in futuro ulteriormente arricchito da progetti in fase di approvazione e delibera. Questo ci fa supporre che sarebbe quanto più auspicabile un intervento ai diversi livelli di governo volto a favorire un confronto quanto più ampio e dialettico con le Associazioni impegnate e le comunità coinvolte. Un confronto aperto e nel quale si dia spazio anche all'eventuale revisione, mitigazione, adattamento dei progetti in corso.

Inoltre non va dimenticato che la sfida futura verrà posta anche dai problemi ambientali connessi ai cambiamenti climatici e con i quali le scelte politiche e la pianificazione territoriale auspicabilmente integrata dovranno sempre più fare i conti.

### Riferimenti bibliografici

- F. Amistani (2011), «Expertise e reti socio tecniche. Il caso del rigassificatore di Porto Viro», in L. Pellizzoni (a cura di), *I conflitti ambientali. Esperti, politica, istituzioni nelle controversie ecologiche*, il Mulino, Bologna.
- M Bartolomeo et al. (2009), *Libro Bianco su Conflitti Territoriali e Infrastrutture di Trasporto*, in: <http://www.conflittiambientali.it/ricerche2.html>.
- D. della Porta, M. Diani (1997), *I movimenti sociali*, Carocci, Roma.
- D. della Porta, M. Diani (2004), *Movimenti senza protesta? L'ambientalismo in Italia*, il Mulino, Bologna.
- M. Deutsch (1973), «Conflicts: Productive and destructive», in F.E. Jandt (ed.), *Conflict resolution through communication*, Harper & Row, New York.
- L. Fregolent (2005), «Quattro “R” per non litigare», *AreaVasta*, n. 10, pp. 67-71.
- L. Fregolent, M. Savino (2011), «Quando la soluzione diventa un nuovo problema. Prospettive della dispersione veneta tra politiche infrastrutturali e consumo di suolo», in M. Pezzagno, S. Docchio (a cura di), *Atti della XVII Conferenza Internazionale From metropolitan city to metropolitan corridor: the case of the Po Valley Corridor*, Egaf edizioni, Forlì.
- S. Ginestri, L. Passi (a cura di) (2010), *Il danno. Padova: verde, speculazione e cemento nella seconda Repubblica*, Legambiente, Padova.
- F. Indovina et al. (1990), *La città diffusa*, Daest-IUAV, Venezia.
- G. Osti (2011), «Dalla terra al mare. Esperti e istituzioni nella realizzazione di una grande infrastruttura energetica», in L. Pellizzoni ( a cura di), *I conflitti ambientali. Esperti, politica, istituzioni nelle controversie ecologiche*, il Mulino, Bologna.
- L. Pellizzoni (a cura di) (2011), *I conflitti ambientali. Esperti, politica, istituzioni nelle controversie ecologiche*, il Mulino, Bologna.
- M. Varotto, L.F. Visentin (2008), «Comitati locali e criticità ambientali in Veneto. L'evoluzione del fenomeno negli ultimi 10 anni», *ARS*, n. 116, pp. 9-17.
- A. Zamparutti (a cura di) (2000), *Difendere l'ambiente nel Veneto: conflitti e comitati locali*, Quaderno 3, Osservatorio Veneto, Verona.

30. A titolo di esempio il progetto GRA di Padova e il movimento che vi si contrappone. Si veda: <http://www.no-gra-limena.blogspot.com/>.

## Allegato 1

Tab. 2 – Compagine politica dei comuni interessati dai conflitti schedati

Comune	Schieramento	Data	Nome conflitto	n.
Creazzo	PdL	2000	Difesa dell'area a parco (denominata BMX) da nuova costruzione	3
Isola della Scala		2005	Piano particolareggiato del Centro Risi nella Valle del Tartaro	
Isola della Scala		-	Realizzazione isfratture nella Valle del Tartaro	
Santa Lucia di Piave Mareno Cimadolmo	PdL-Lega	2009	Realizzazione del casello autostradale sulla A27 in comune di Santa Lucia di Piave	2
Villafranca di Verona		2009	Difesa dell'area a verde pubblico "Parco del Tione"	
Valdobbadiene (Pianezze)	Centro destra		Costruzione di un'antenna ad uso di emittenti radiofoniche private	14
Villafranca di Verona			Realizzazione di un ippodromo con annessi residenza e commercio	
Vigasio (Verona)		1999	Realizzazione di un complesso di villette denominato Green village	
Porto Tolle		2000	Conversione della centrale elettrica di Polesine Camerini	
Porto Viro		2000	Terminal gasifero al largo del Delta del Po	
Porto Tolle		2000	Realizzazione di un villaggio turistico nell'isola di Polesine Camerini	
Area berica		2005	Prolungamento della Valdastico verso sud	
Area berica		2005	Realizzazione di aree industriali e costruzione di un bio-digestore in aree agricole di pregio	
Vigasio Trevenzuolo		2000	Realizzazione del progetto "Motorcity": autodromo, commercio, residenza	
Vigasio		2006	Realizzazione del parco di logistica avanzata "District park"	
Trevenzuolo		2007	Piano di lottizzazione del Centro Agroalimentare di Trevenzuolo	
Porto Tolle		2001	Piano di settore di area portuale in località Ca' cappello in variante al PRG	
Fiesso D'Artico		2007	VERVE Città della moda	
Pianiga		2009	Costruzione del casello autostradae di Albarea	
Albettono Barbarano Sarego Orgiano Villaga	Centro destra Centro destra Centro destra Centro sinistra Centro destra	2007	Ampliamenti di cave in più comuni dell'area Berica	1
Monselfice Este Baone Arqua' Petrarca Ente parco	Centro destra Centro sinistra Centro sinistra Centro destra Centro destra	1996	Ristrutturazione e ampliamento della cementeria Italcementi	1
Padova Saonara Strà Vigonovo Fossò Fiesso Dolo Campagna Lupia Camponogara Mira S. Angelo di Piove di Sacco Bovolenta Casalserugo Selvazzano Veggiano	Centro sinistra Centro destra Lista civica Lista civica Centro destra Centro destra Centro destra-Lega Centro destra Centro sinistra Sinistra Centro sinistra PdL Lista civica Centro destra Lista civica	-	Richiesta di completamento dell'idrovia Padova-mare in alternativa alla camionabile	1
Mira Dolo Camponogara Fossò Vigonovo Saonara	Centro sinistra Centro destra-Lega Centro sinistra Centro destra Centro destra Lista civica	2008	Camionabile sull'idrovia Padova-mare	1
Dolo Pianiga	Centro destra-Lega Centro destra	2005	Veneto city	1
Mira Dolo Campagna Lupia	Centro sinistra Centro destra-Lega Centro destra	2004	Autostrada Orte-Mestre	1
Tezze sul Brenta	Lega Nord	1973	Inquinamento atmosferico e idrico prodotto da impianti industriali pericolosi	2
Monteviale		2006	Realizzazione distributore di benzina in zona di pregio paesaggistico	
Veleggio sul Mincio	Lega Nord-Lista civica	2007	Difesa di un'area militare abbandonata ora rinaturalizzata	1
Saonara Vigonovo Provincia Padova Provincia Venezia	Lista civica Lista civica Centro destra Lega	2007	Interramento dell'elettrodotta lungo il tracciato dell'idrovia Padova-mare	1

Cologna Veneta	Lista civica	1978	Inquinamento del fiume Fratta causato da scarichi industriali	6
Enego		2009	Realizzazione parcheggi in zona di interesse ambientale	
Revine Lago		1995	Ampliamento di cave esistenti e nuova escavazione	
Sorgà		2010	Costruzione di un impianto di bonifica di terreni inquinati	
Rosolina		2002	Realizzazione di una darsena per 700 posti barca a Caleri	
Spresiano		1992	Inquinamento atmosferico	
Padova	Centro Sinistra	2003	Espansione urbana in aree destinate a verde pubblico	7
Padova		2005	Rivendicazione realizzazione area a parco prevista dal PRG	
Padova		2003	Realizzazione infrastruttura "Arco di Giano"	
Padova		2009	Realizzazione parcheggio interrato area ex-Macello	
Padova		2006	Realizzazione di un complessi di edilizia residenziale e non in zona a verde (zona Iris)	
Vicenza		2006	Amplimaneto base militare Dal Molin	
Vicenza		2008	Realizzazione impianto per il trattamento di rifiuti pericolosi (Quartiere ferrovieri)	
Abano Terme Arquà Petrarca Baone	Destra Destra Centro-Sinistra Centro Destra	1998	Violazione del Piano Ambientale dei Colli Euganei	1
Battaglia Terme	Destra			
Cervarese S.Croce	Destra			
Cinto Euganeo	Centro-Sinistra			
Este	Centro-Destra			
Galzignano Terme	Destra Destra			
Lozzo Atestino	Destra			
Monselice	Destra			
Montegrotto Terme	Centro Destra			
Rovolon	Destra			
Teolo	Destra			
Torreglia	Destra			
Vo' Euganeo	Destra			
Abano	Destra			
Albignasego	Destra			
Cadoneghe	Centro sinistra			
Casalserugo	Centro destra			
Limena	Centro destra			
Legnaro	Centro destra			
Maserà	Centro destra			
Mestrino	Centro destra			
Noventa Padovana	Centro sinistra			
Padova	Centro sinistra			
Rubano	Centro sinistra			
Saonara	Liste civiche-Centro destra			
Selvazzano Dentro	Liste civiche-Centro destra			
Ponte S. Nicolò	Centro sinistra			
Vigodarzere	Centro sinistra			
Vigonza	Centro destra			
Villafranca Padovana	Liste civiche-Centro destra			