

AISRe



**XXXVI
Conferenza
Scientifica
Associazione
Italiana di
Scienze
Regionali**

**L'Europa e
le sue regioni
Disuguaglianze,
capitale umano,
politiche per la
competitività**

**Arcavacata di Rende (Cosenza)
14 -16 Settembre 2015**



ST-22. Infrastrutture, accessibilità, logistica e trasporti regionali e interregionali - Macrotema H

Arcavacata di Rende (Cosenza)
16 settembre 2015

NUOVE GEOGRAFIE DELLE COMUNICAZIONI EUROPEE LA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI: IL RUOLO DELL'ITALIA E DEL BELLUNESE

Giovanni Campeol^[1], Nicola Masotto^[2]

^[1] Già docente di Valutazione Ambientale, Università IUAV di Venezia

^[2] Dottorando in Ingegneria Gestionale e Estimo, Università degli Studi di Padova

IL CONTESTO GEOGRAFICO

L'arco alpino



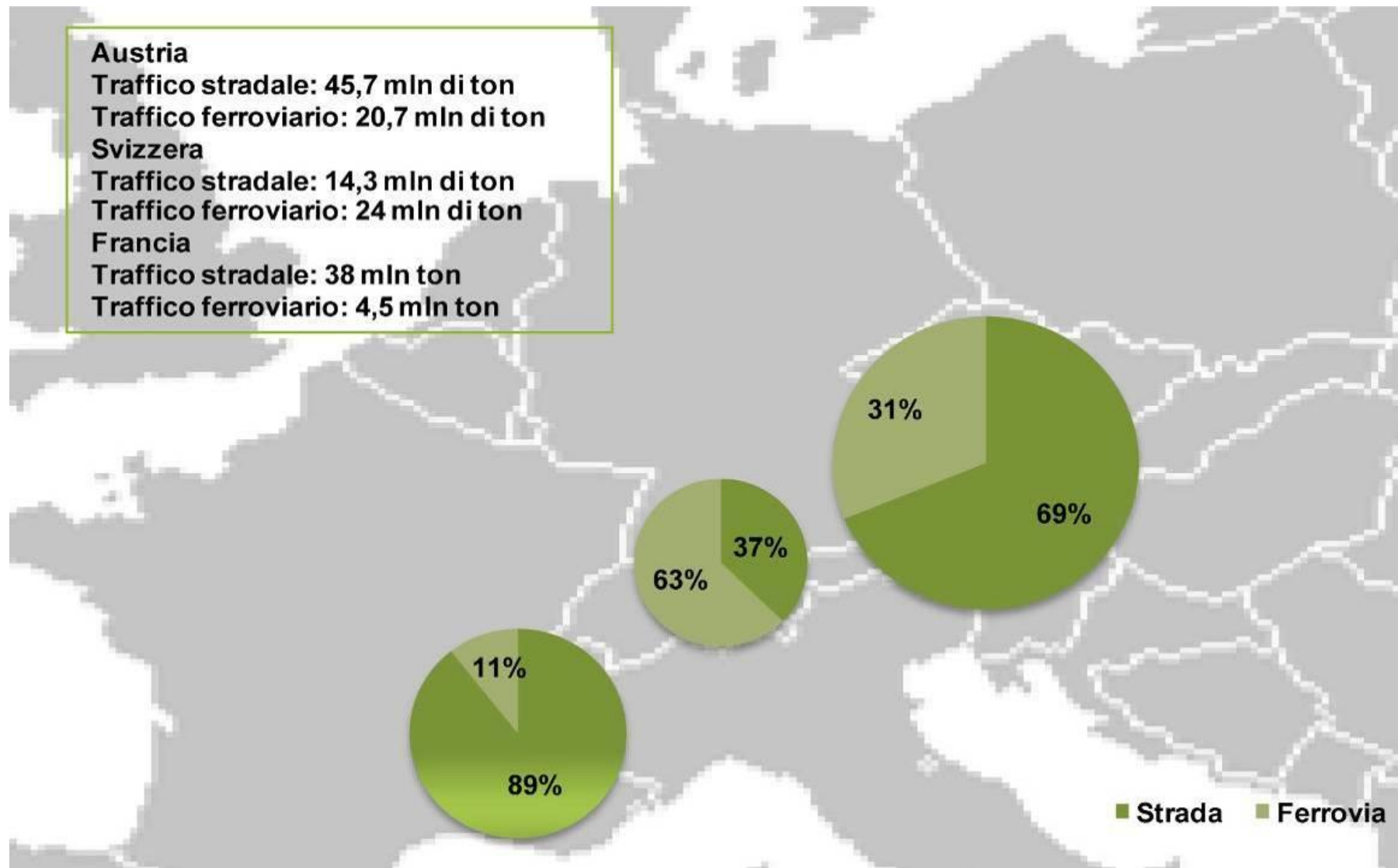
I valichi alpini



Direzione dei traffici



Percentuali traffico ferro-gomma



La condizione geografica: il cul-de-sac del bellunese

AUSTRIA

Trentino Alto Adige

Friuli Venezia Giulia



Provincia di Treviso

Direzione delle merci dal bellunese



Direzione del turismo verso il bellunese

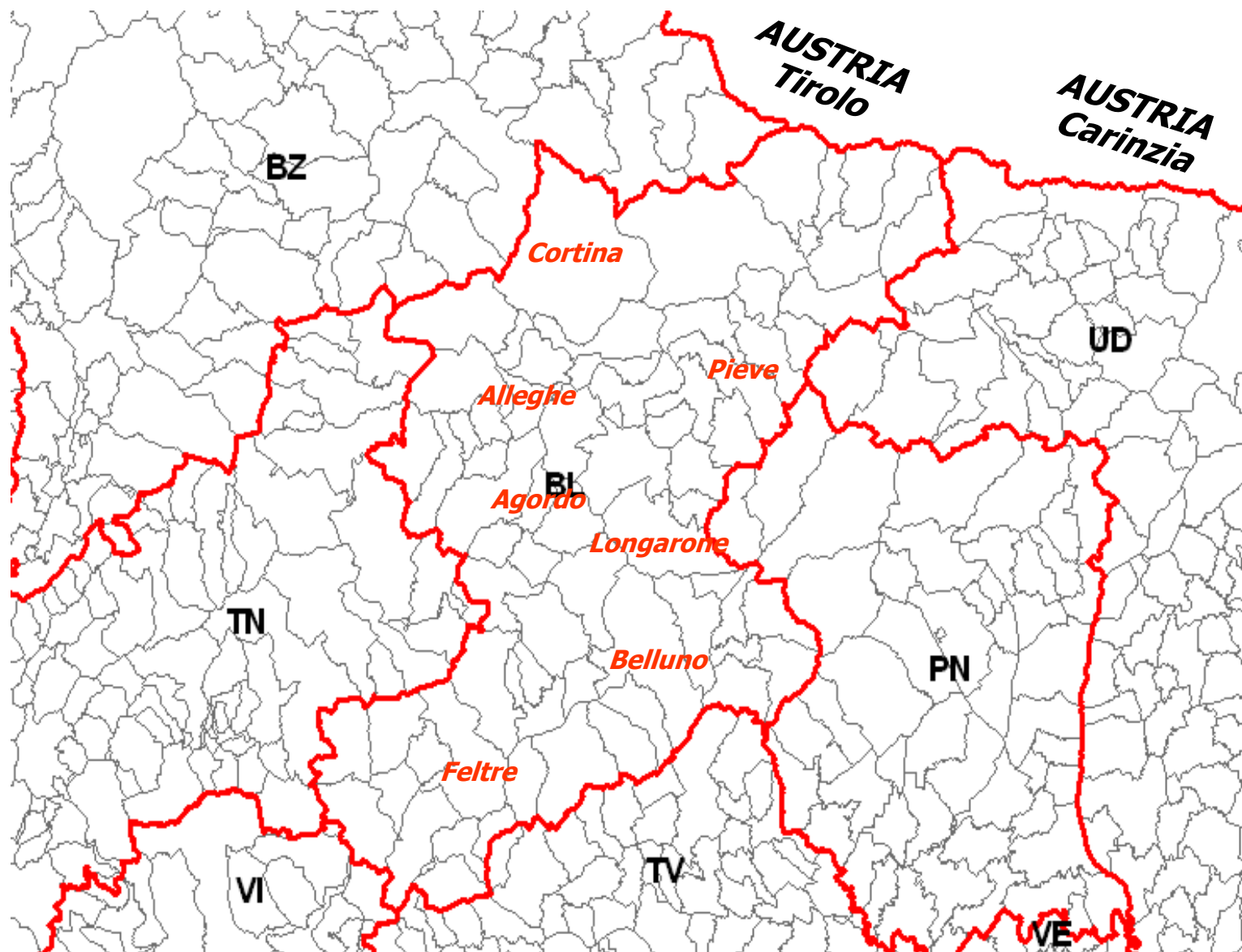


Strategie nell'arco alpino dolomitico

Passi, «andiamo verso una chiusura ad ore»

Fondazione Unesco determinata a seguire le risultanze di uno studio Eurac presentato ieri al cda

Territori in competizione



Territori forti - Bolzano



Territori forti - Bolzano



Territori forti - Bolzano



Territori forti - Trento



Territori forti - Trento



Territori forti - Trento



Territori deboli - Belluno



Territori deboli - Belluno



Territori deboli - Belluno



Territori deboli - Belluno



I sette “Peccati Originali” del Bellunese

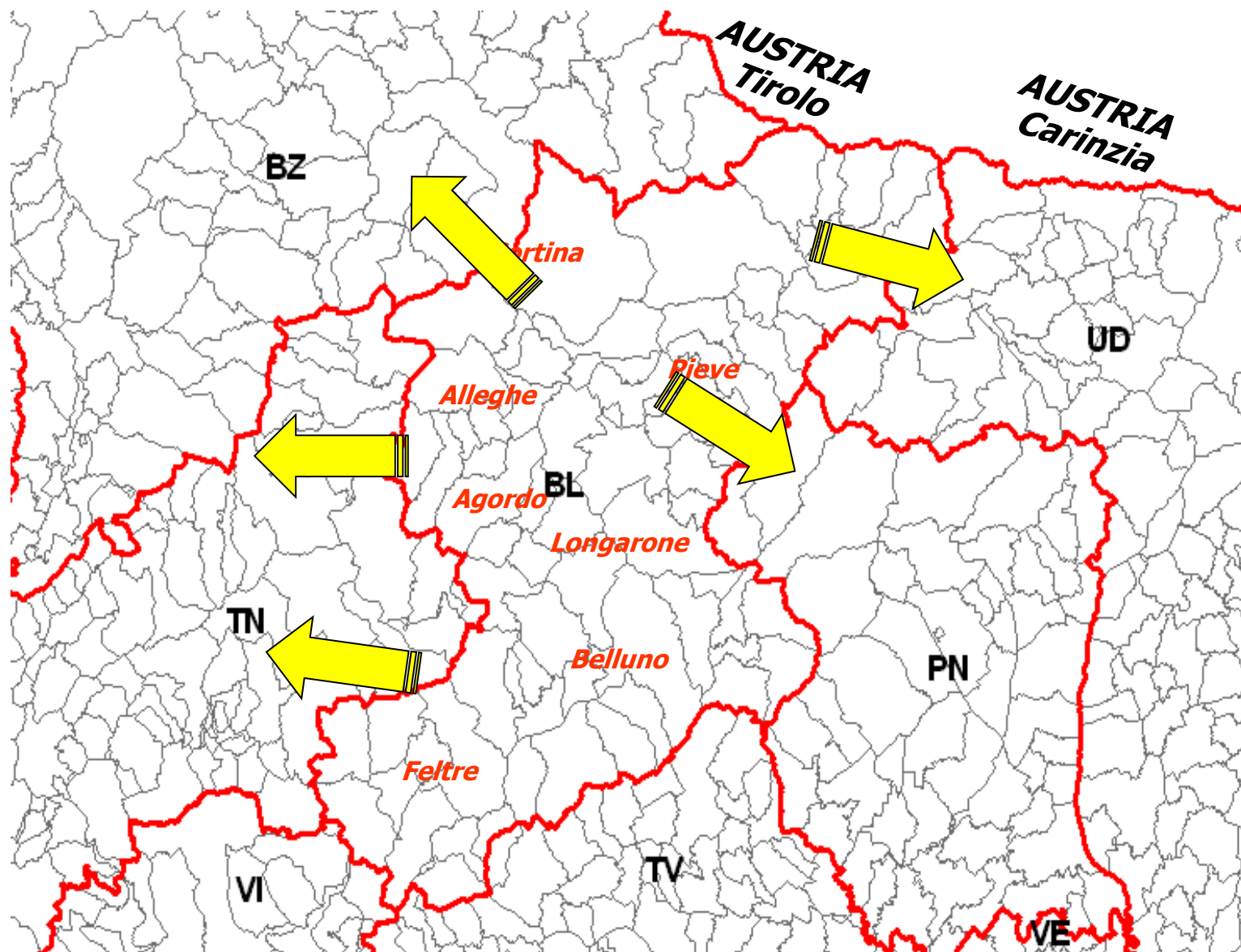
- 1. mancato collegamento stradale diretto con il nord Europa**
- 2. spostamenti locali lunghi, poco agevoli e costosi per i cittadini, per le imprese, per i turisti**
- 3. reti elettriche disordinate, vecchie e ad alta criticità**
- 4. ciclo unico delle acque (acquedotto e fognature) obsoleto**
- 5. ciclo unico dei rifiuti urbani ed industriali di basso valore tecnologico e dipendente dai territori esterni**
- 6. telematica inefficiente**
- 7. disordine e degrado urbanistico con bassa qualità edilizia**

Risposte di oggi della politica dominante

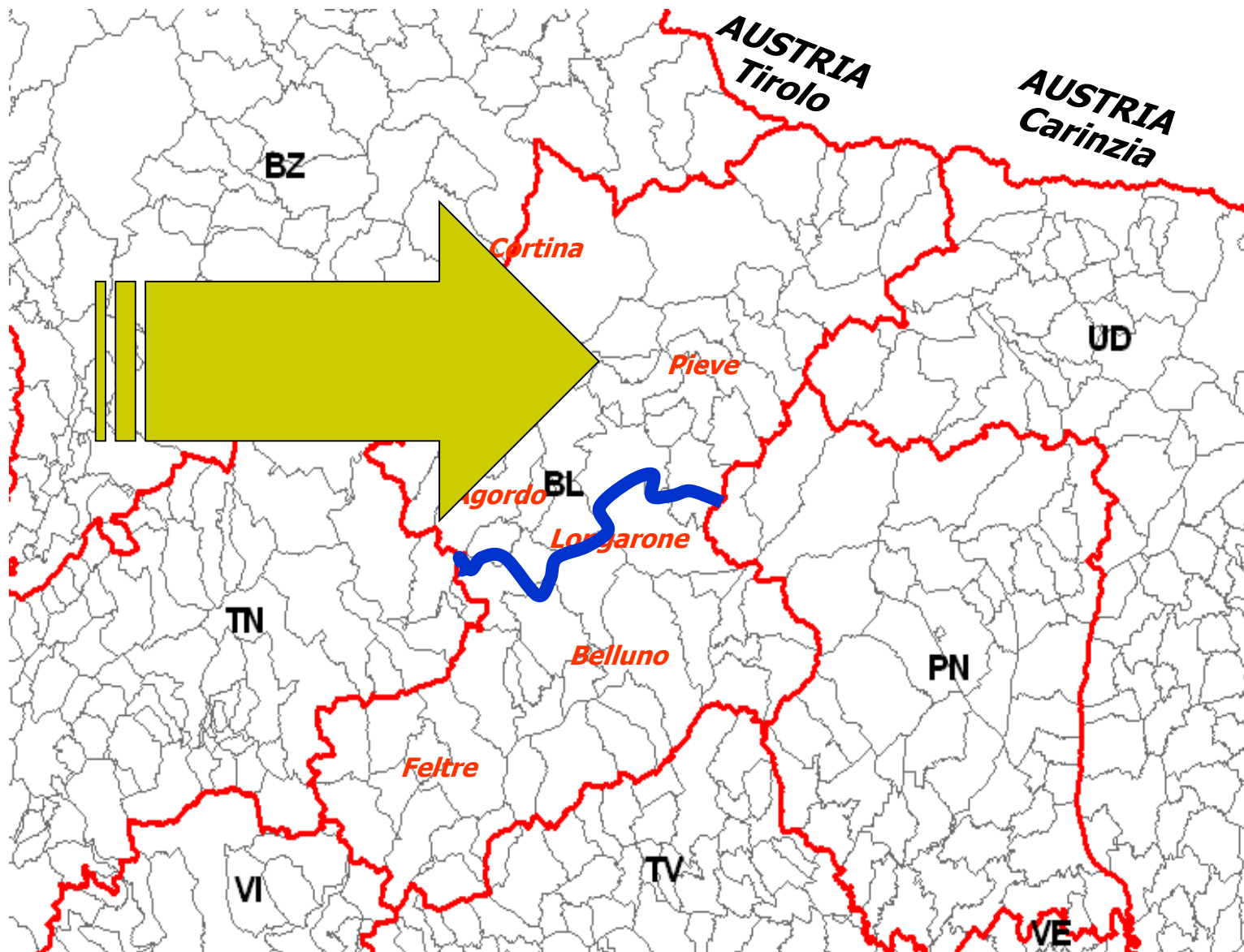
- 1. Nessun collegamento diretto con l'Europa**
- 2. Pochi interventi sulla viabilità locale**
- 3. Accettazione passiva di nuove reti elettriche con tralicci ad alto impatto paesaggistico**
- 4. Nessuna idea sul ciclo unico delle acque (acquedotto e fognature)**
- 5. Nessuna idea sulla gestione dei rifiuti urbani ed industriali**
- 6. Richieste deboli per la banda larga**
- 7. Nessun intervento sul degrado urbanistico**

**Andiamo con Trento e
Bolzano perché hanno i
soldi e ci “vogliono bene”**

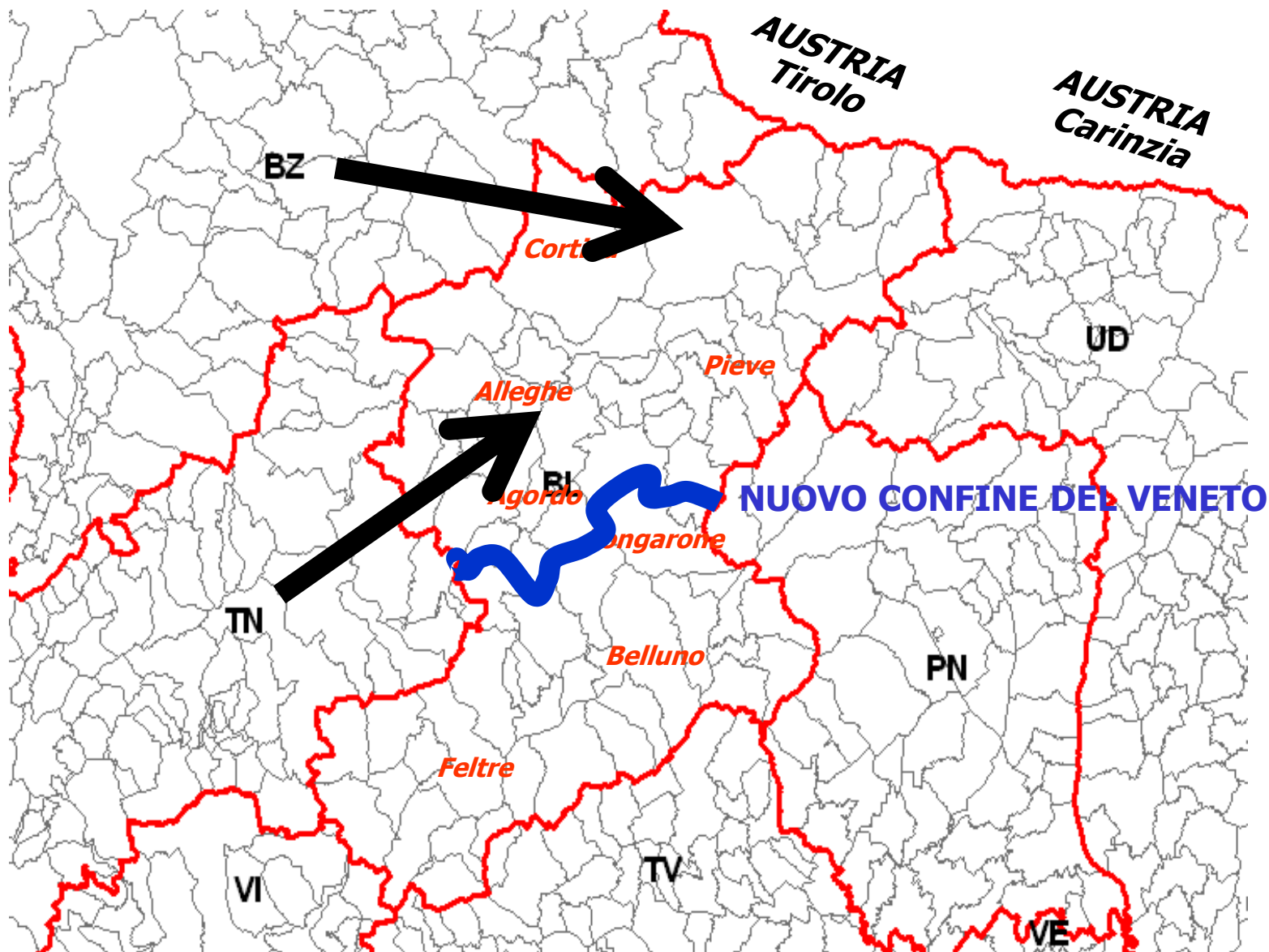
Territori in fuga



La conquista da parte di Trento e Bolzano



Nuove geografie: le terre alte non più del Veneto



Le colonie “dolomitiche” - la decrescita “felice”



Le colonie “dolomitiche”



Le colonie “dolomitiche”



Le colonie “dolomitiche”



Le colonie “dolomitiche”



**Dovranno essere luoghi
folkloristici, obbedienti e
perfettamente integrati in
una nuova “*società
consociativa*” senza un vero
libero mercato**

I governanti delle colonie “dolomitiche”

Buoni, belli, giovani, corretti, lungimiranti, generosi ...

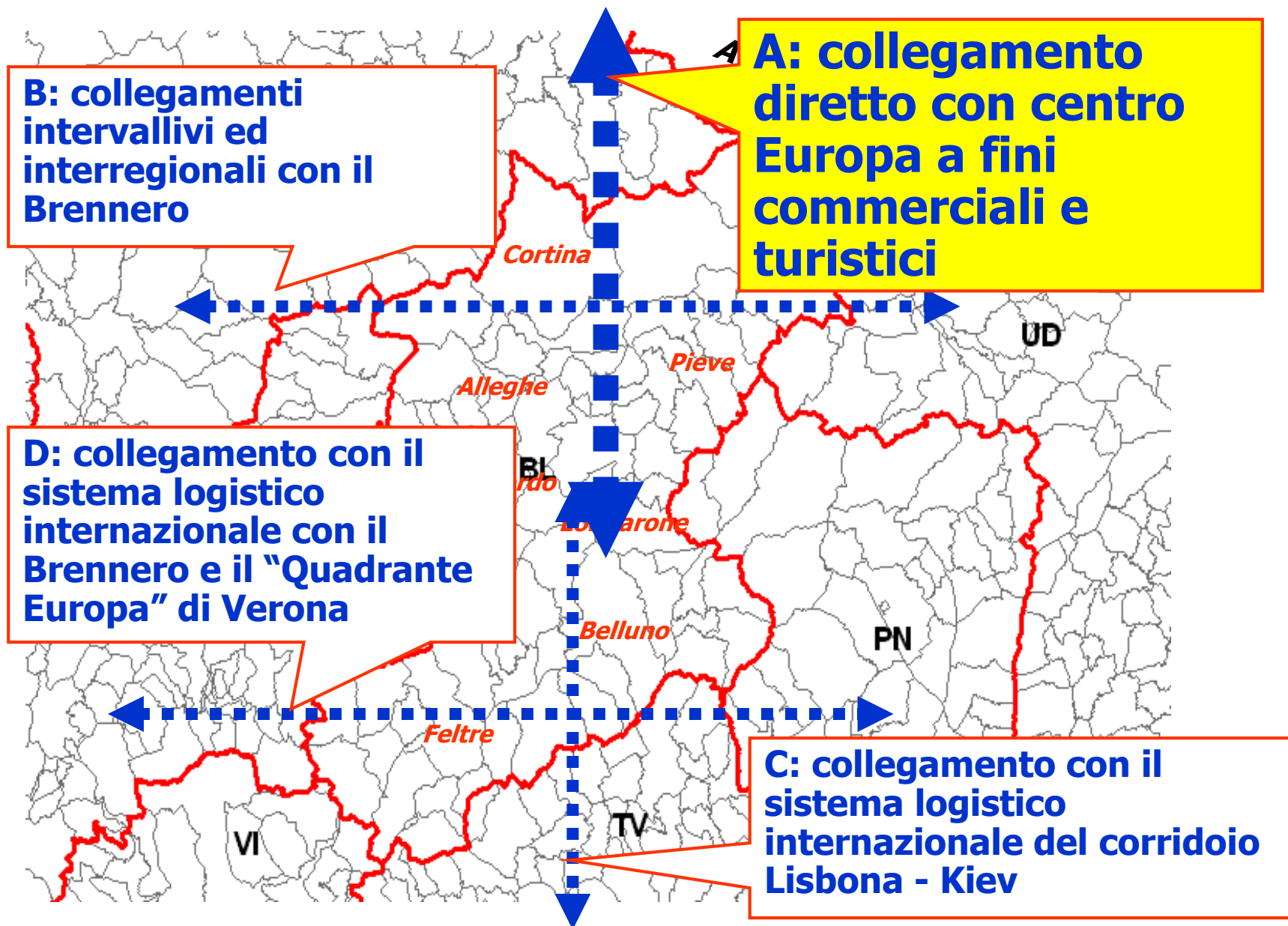


Le sette “bellezze” per non morire

1. collegamento **STRADALE DIRETTO** con i mercati del centro e dell'est Europa
2. **Rafforzamento” delle reti STRADALI LOCALI**
3. **Innovazione tecnologica delle RETI ELETTRICHE a scala europea ad alta qualità ambientale**
4. **Innovazione tecnologica del CICLO UNICO DELLE ACQUE (acquedotto e fognatura)**
5. **Innovazione tecnologica e gestionale del CICLO DEI RIFIUTI**
6. **Realizzazione della BANDA LARGA**
7. **Rigenerazione URBANA ed EDILIZIA**

L'OGGETTO VALUTATIVO

Priorità relazionali



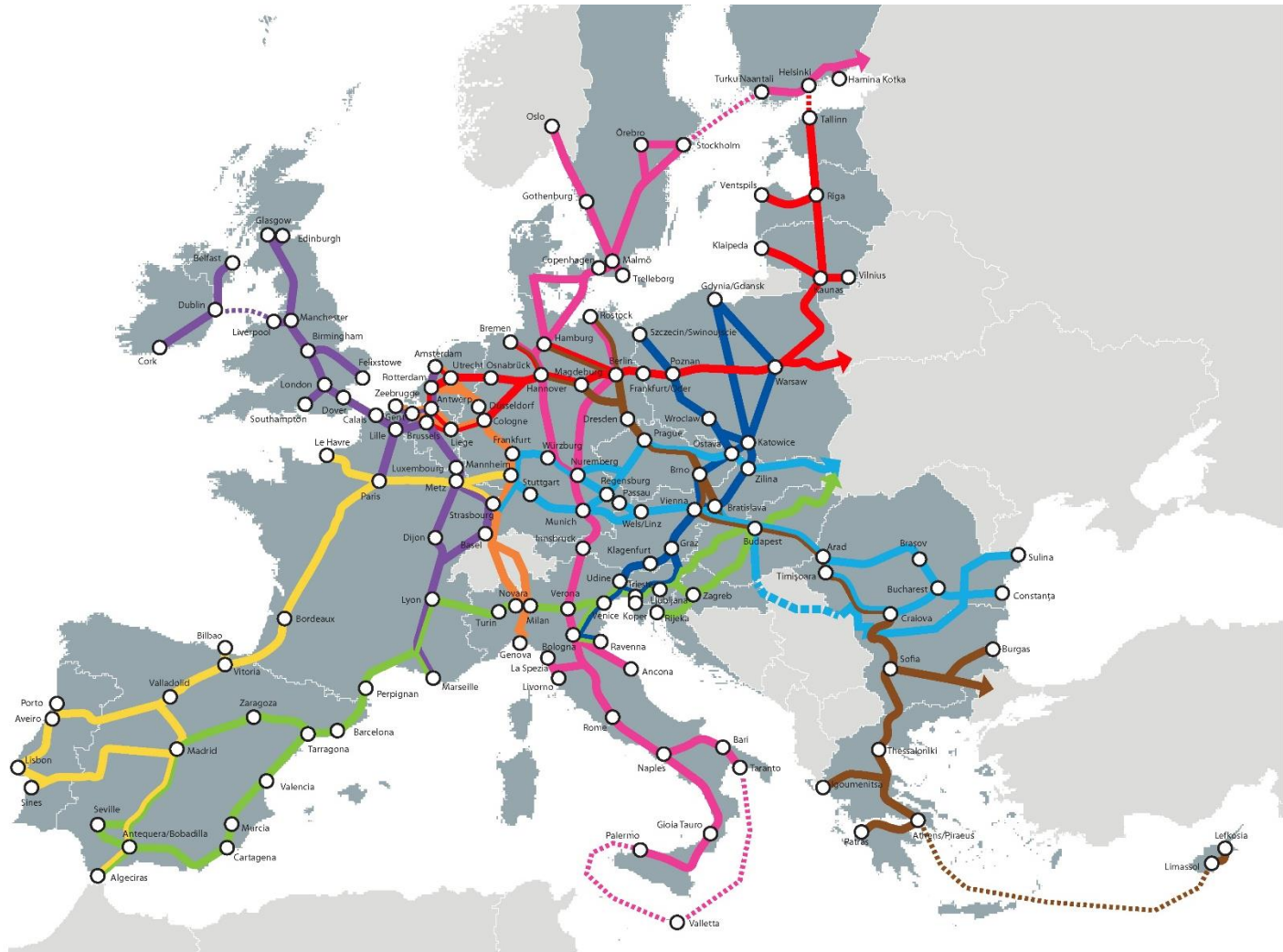
NUOVE GEOGRAFIE DELLE COMUNICAZIONI EUROPEE

La Rete Transeuropea dei Trasporti

TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS

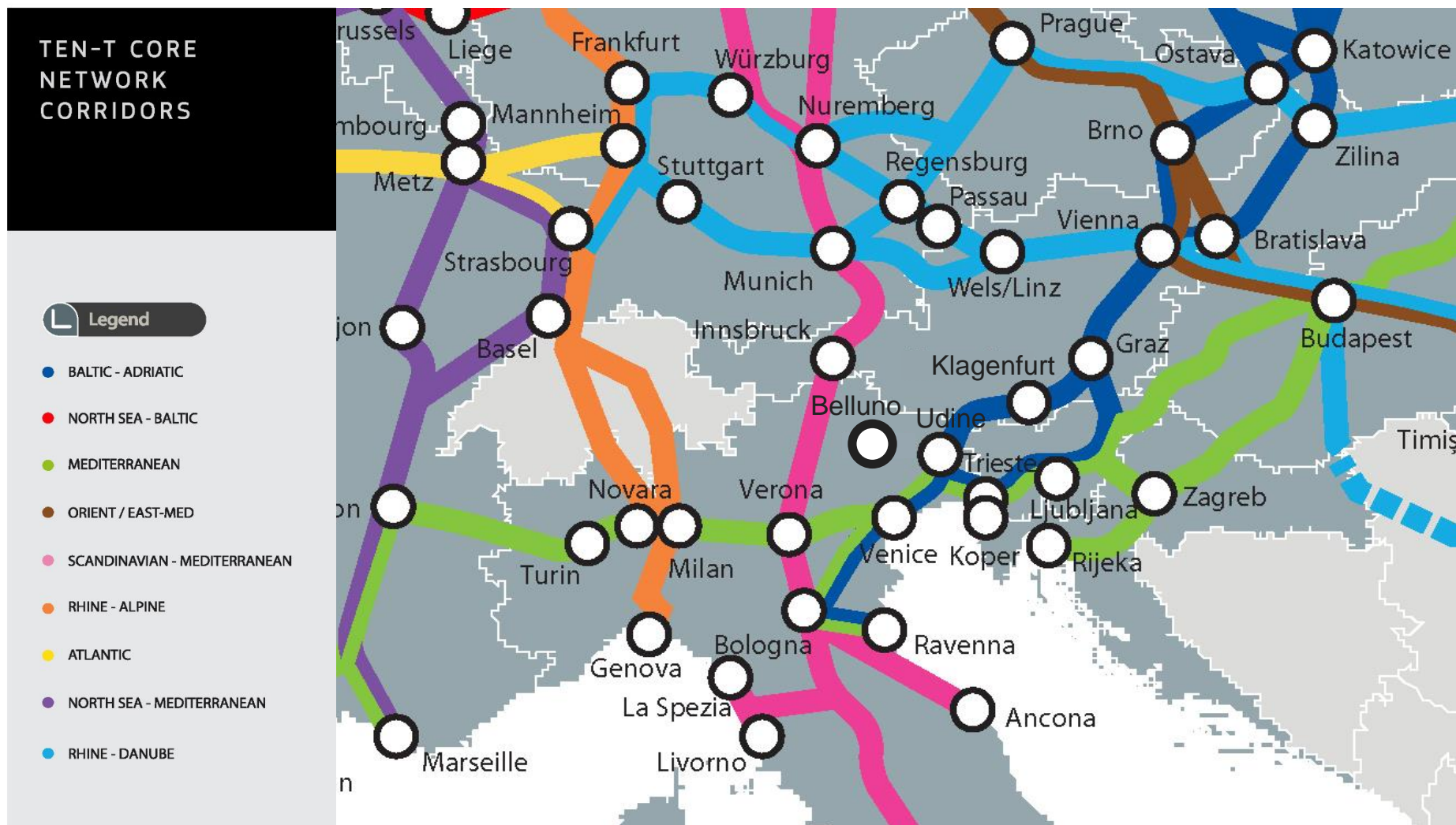
Legend

- BALTIC - ADRIATIC
- NORTH SEA - BALTIC
- MEDITERRANEAN
- ORIENT / EAST-MED
- SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
- RHINE - ALPINE
- ATLANTIC
- NORTH SEA - MEDITERRANEAN
- RHINE - DANUBE



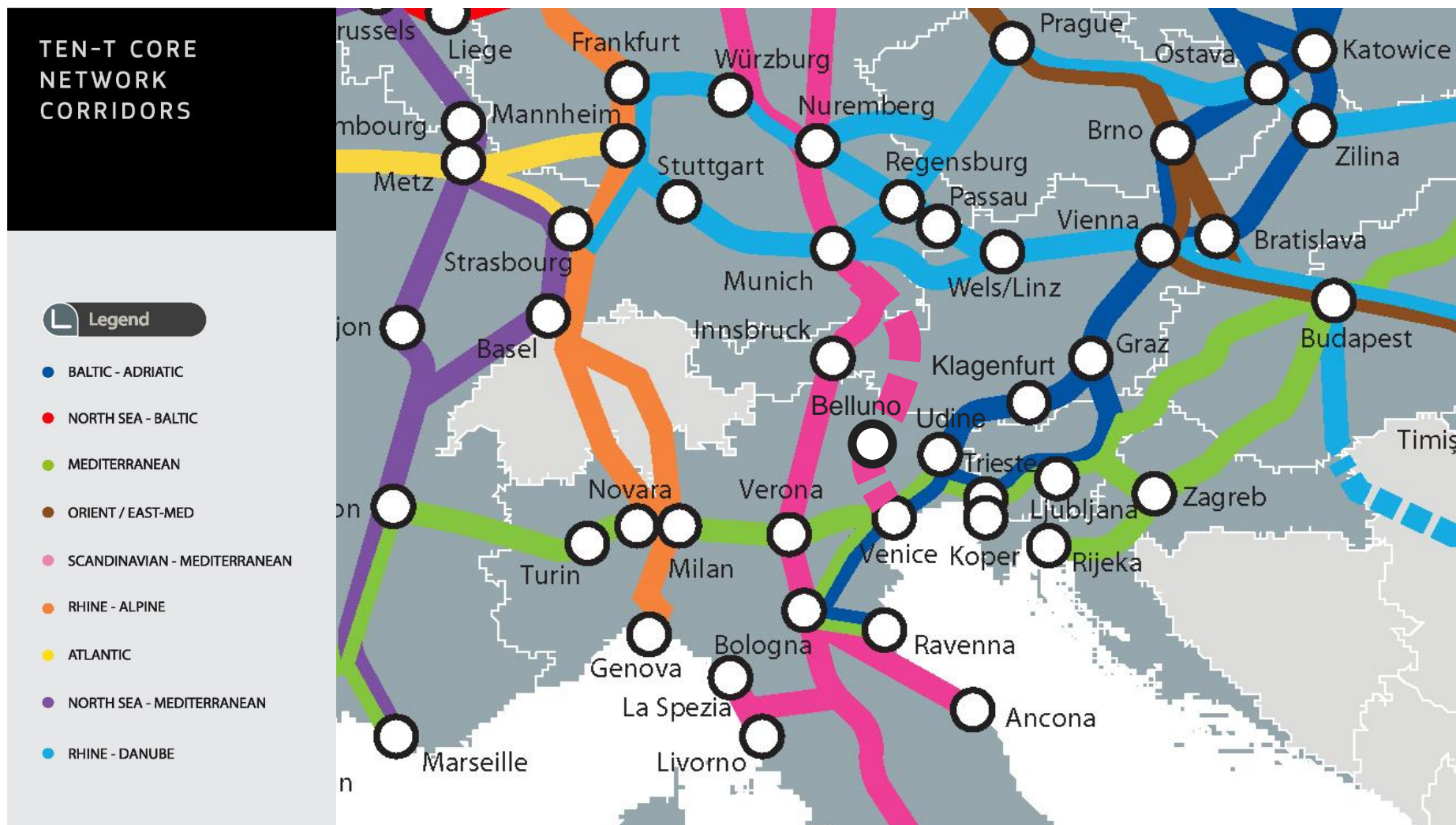
NUOVE GEOGRAFIE DELLE COMUNICAZIONI EUROPEE

Il ruolo dell'Italia: Veneto e Belluno

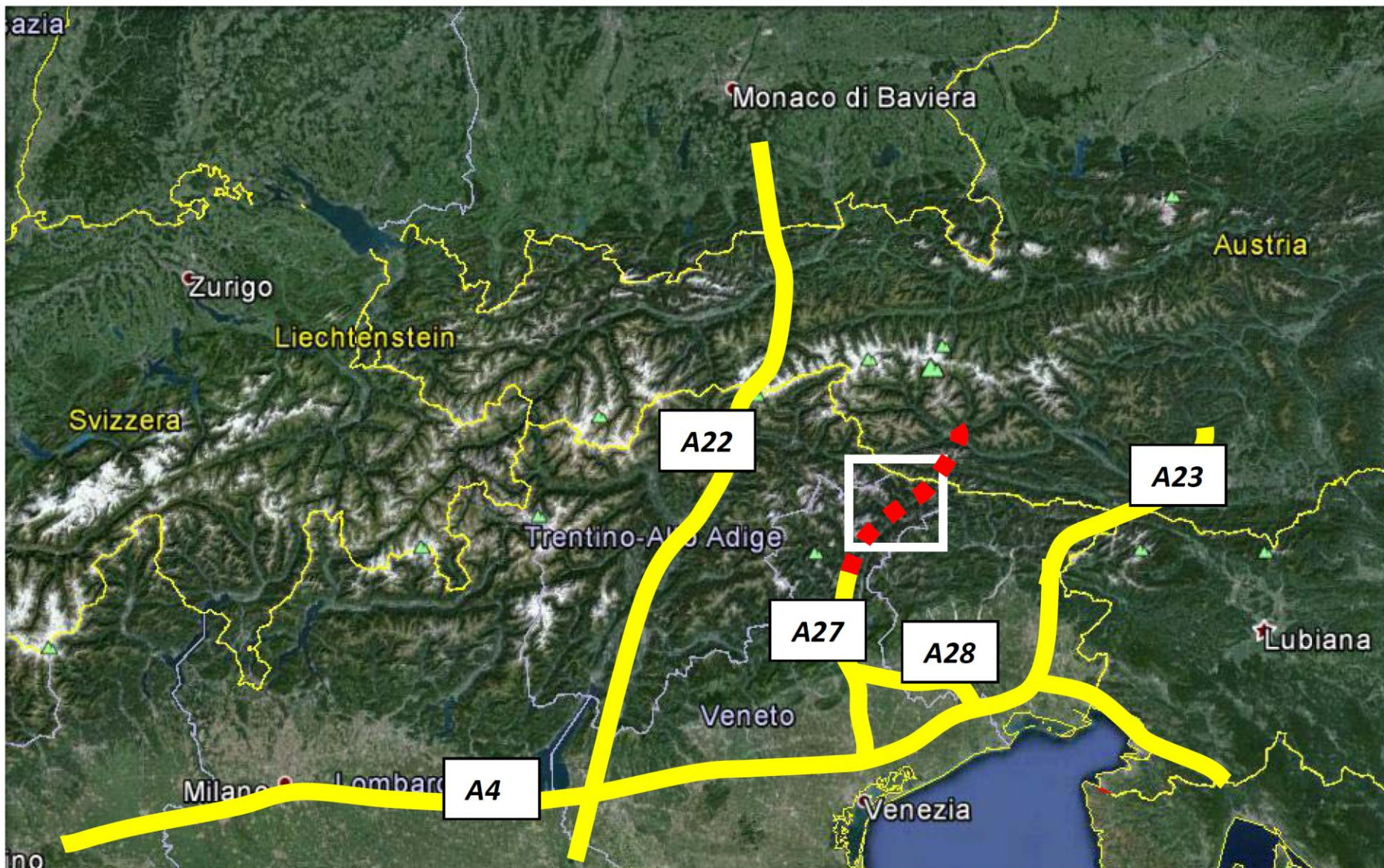


NUOVE GEOGRAFIE DELLE COMUNICAZIONI EUROPEE

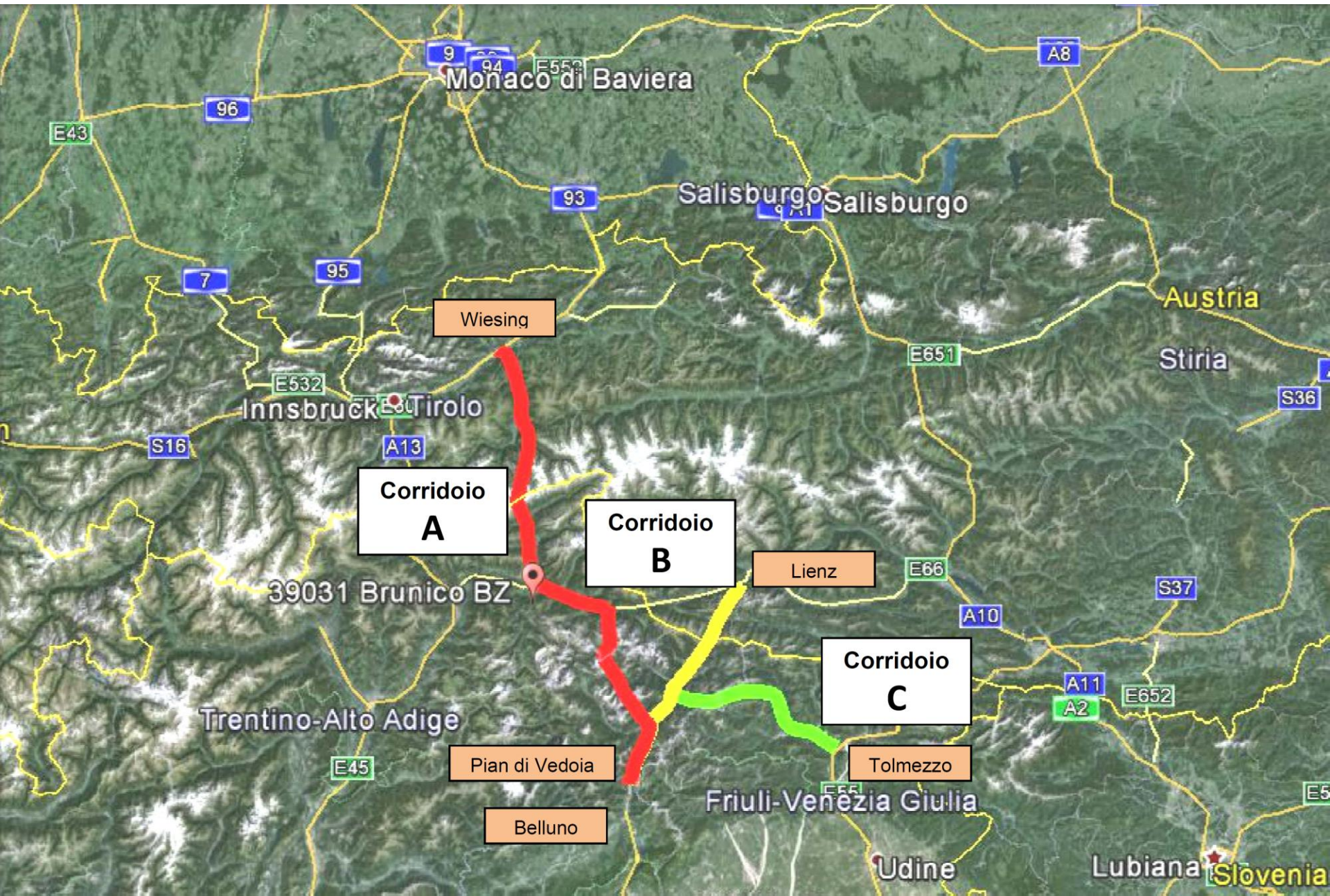
Il ruolo dell'Italia: Veneto e Belluno



L'ambito geografico vasto

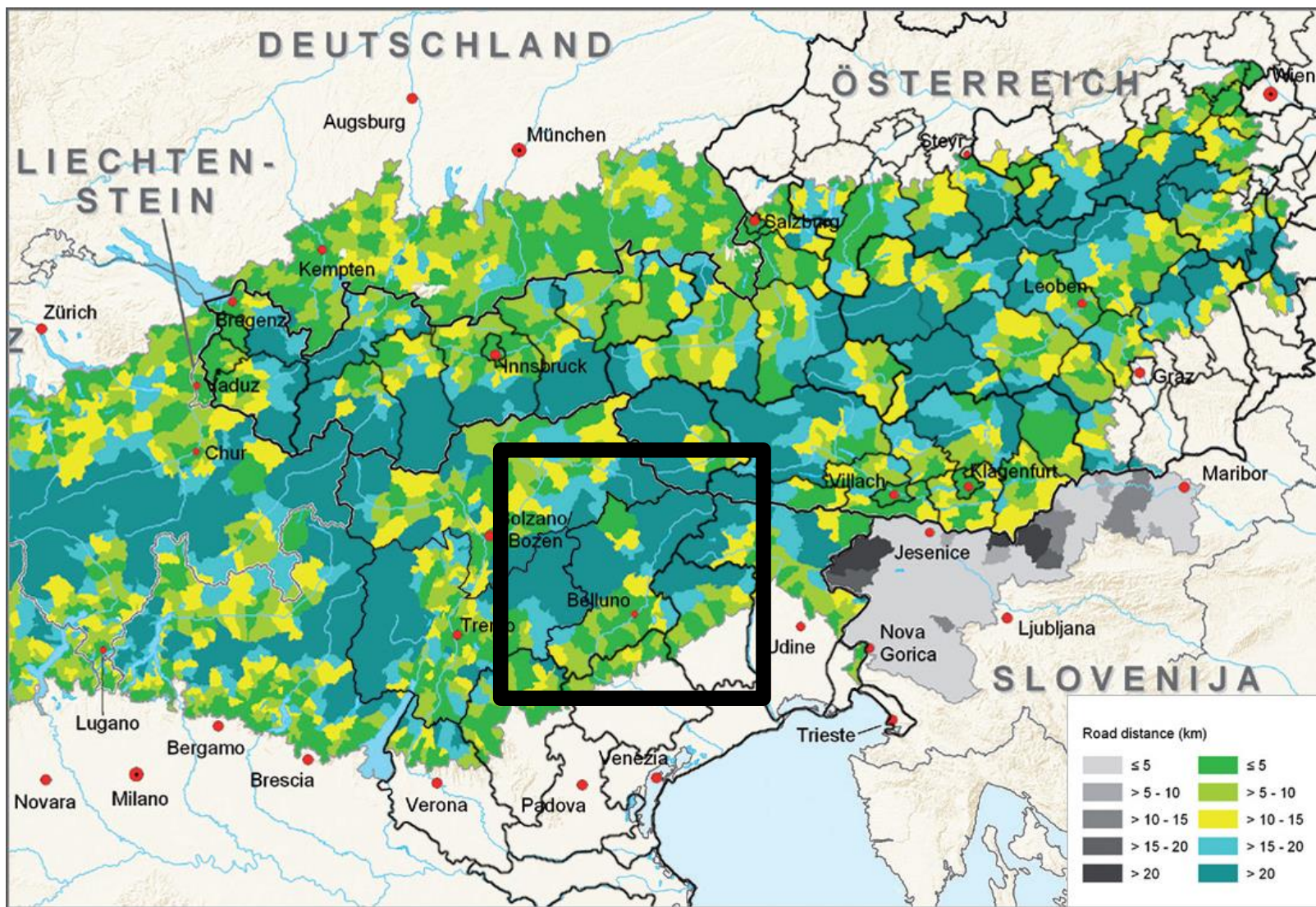


I corridoi autostradali ipotizzati

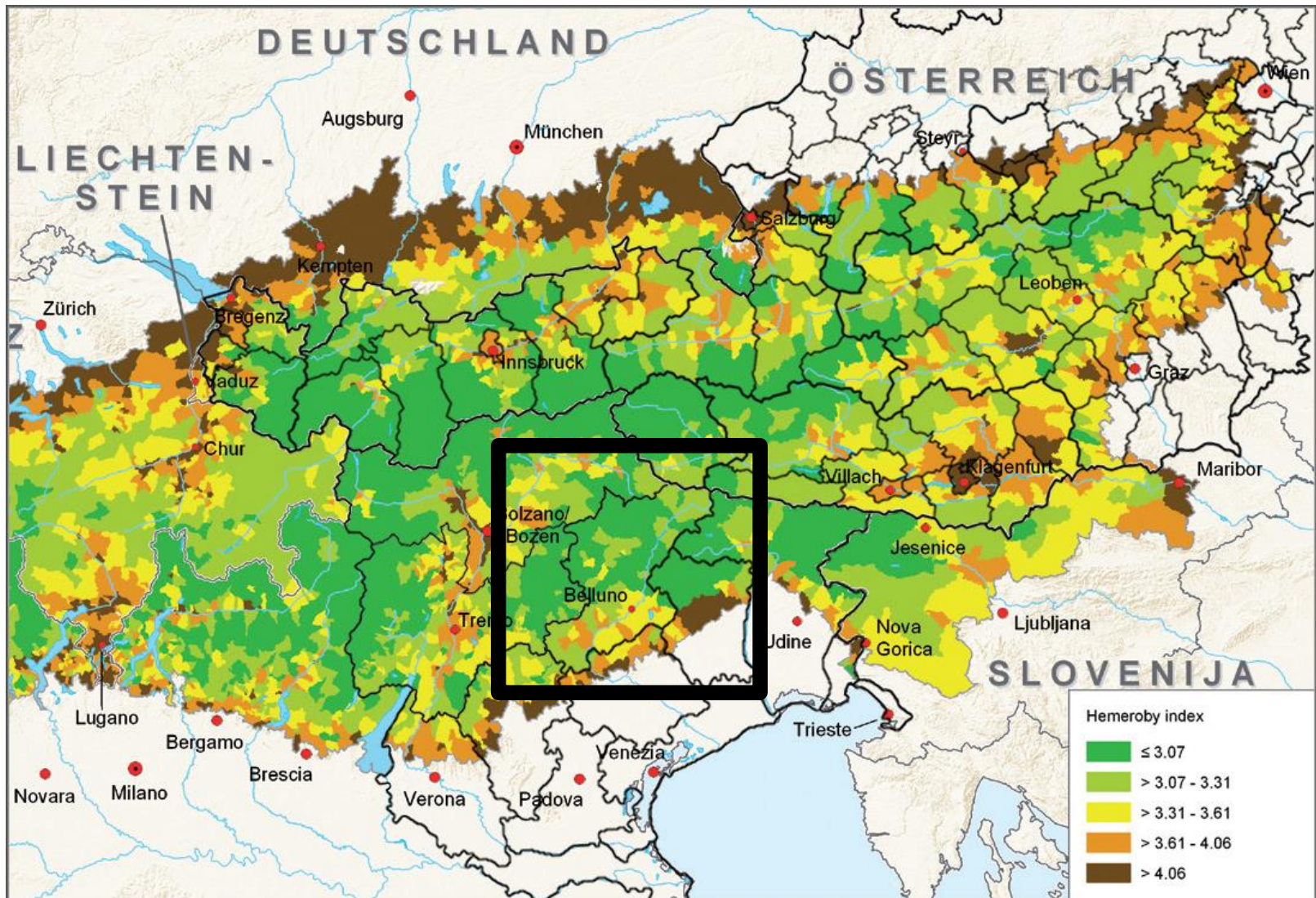


COMPETITIVITA' TERRITORIALI

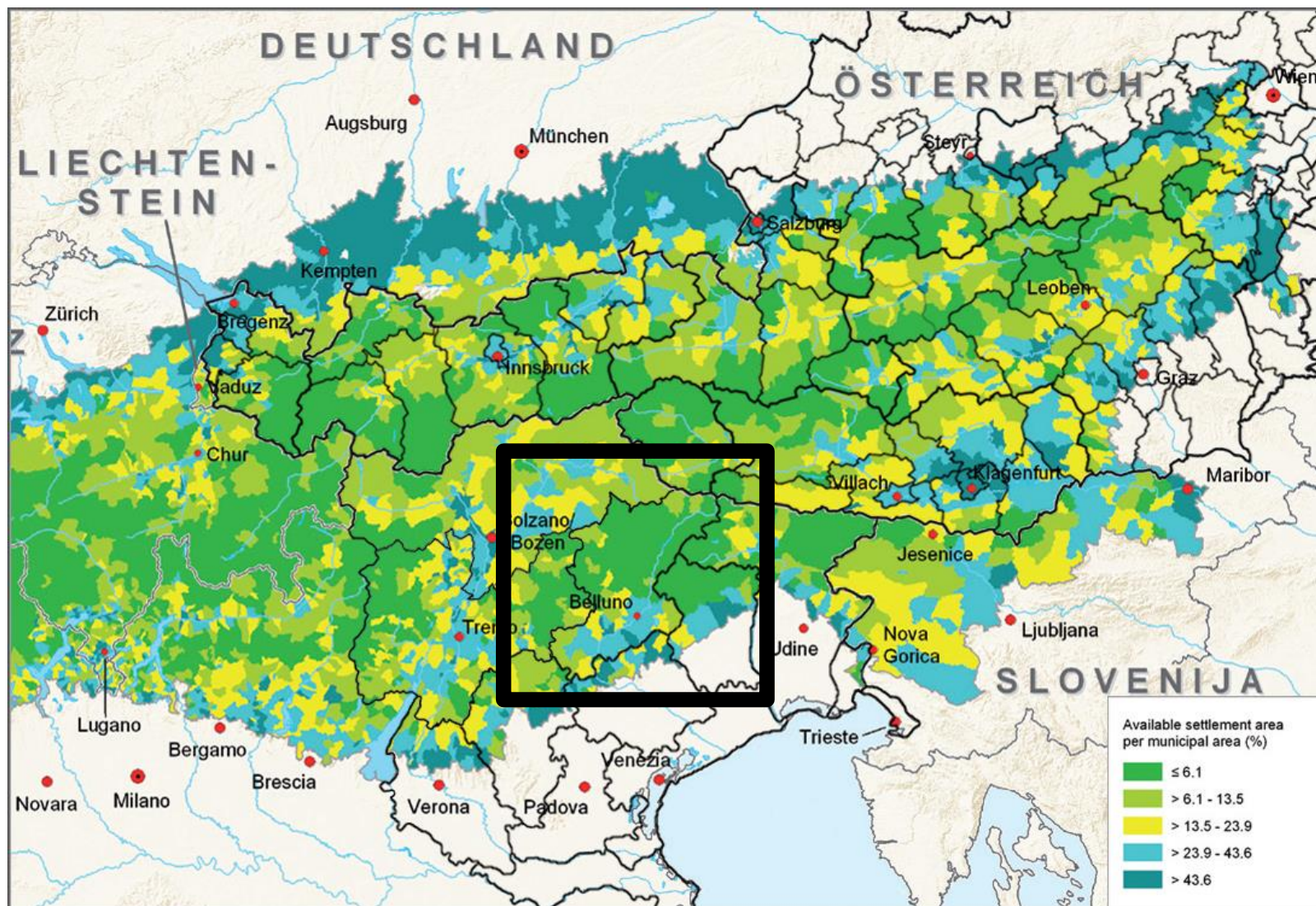
Distanza tra i singoli comuni e il centro più vicino con più di 5.000 abitanti



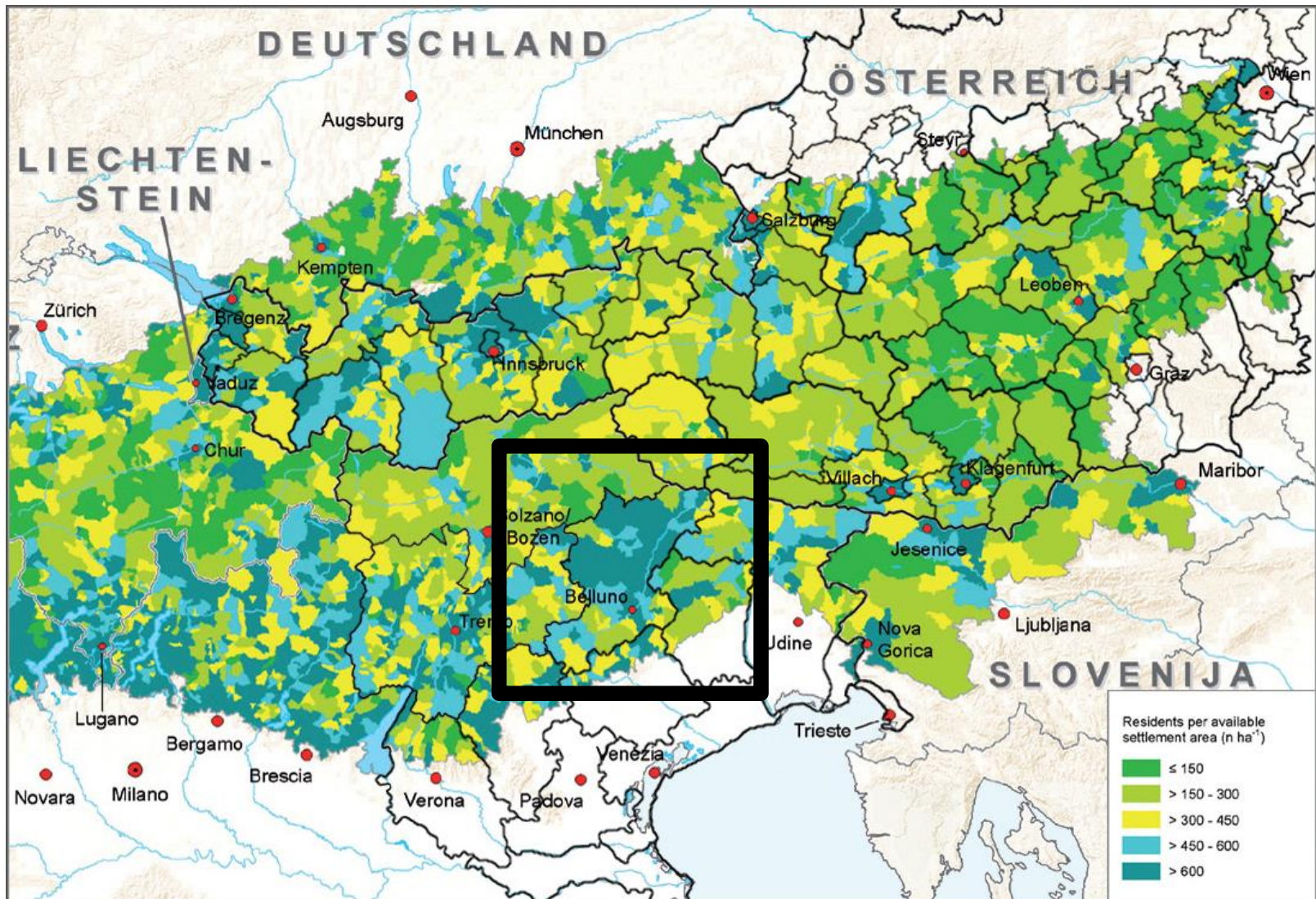
Influenza antropica sull'ambiente (emerobia)



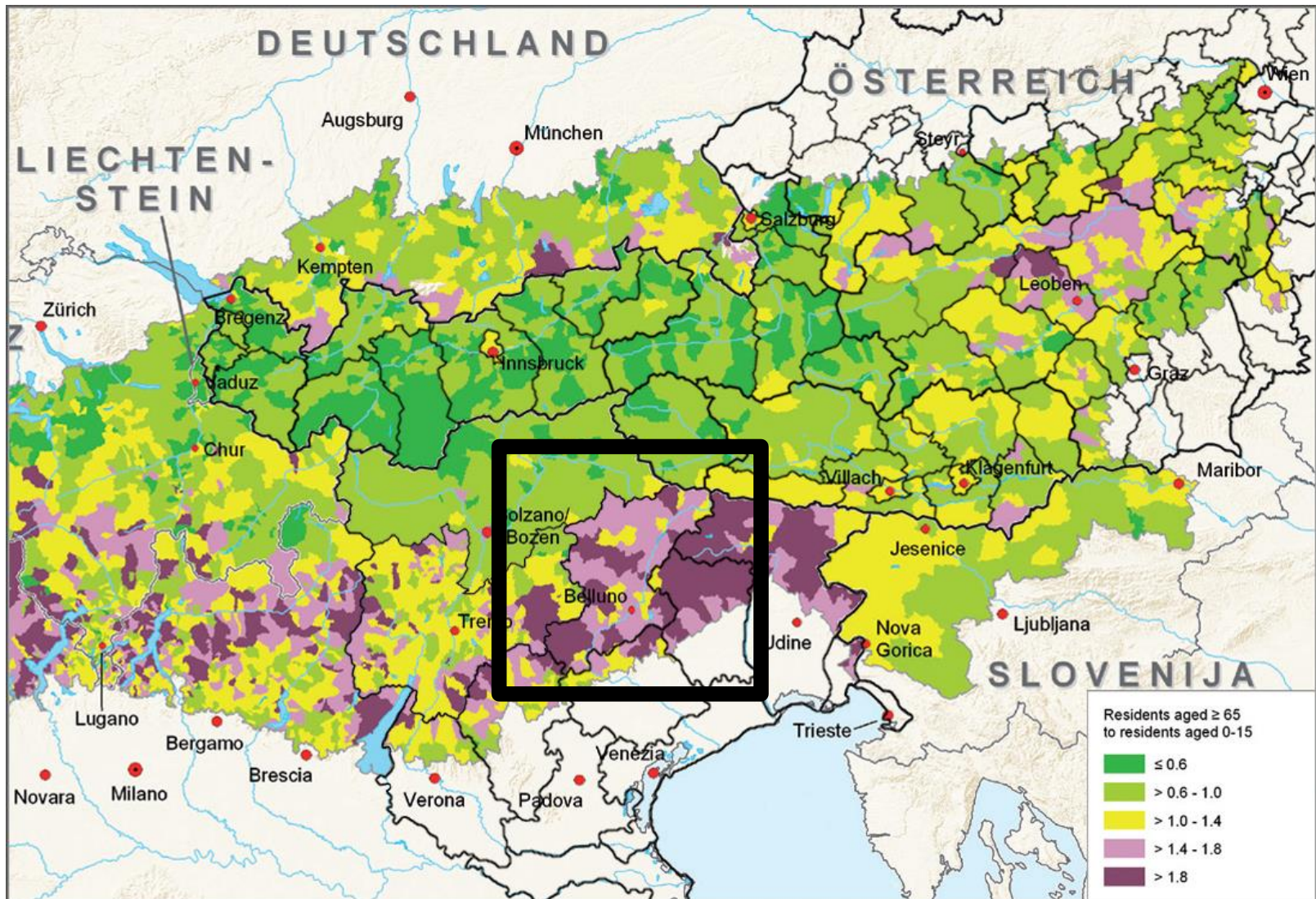
Zone disponibili per gli insediamenti



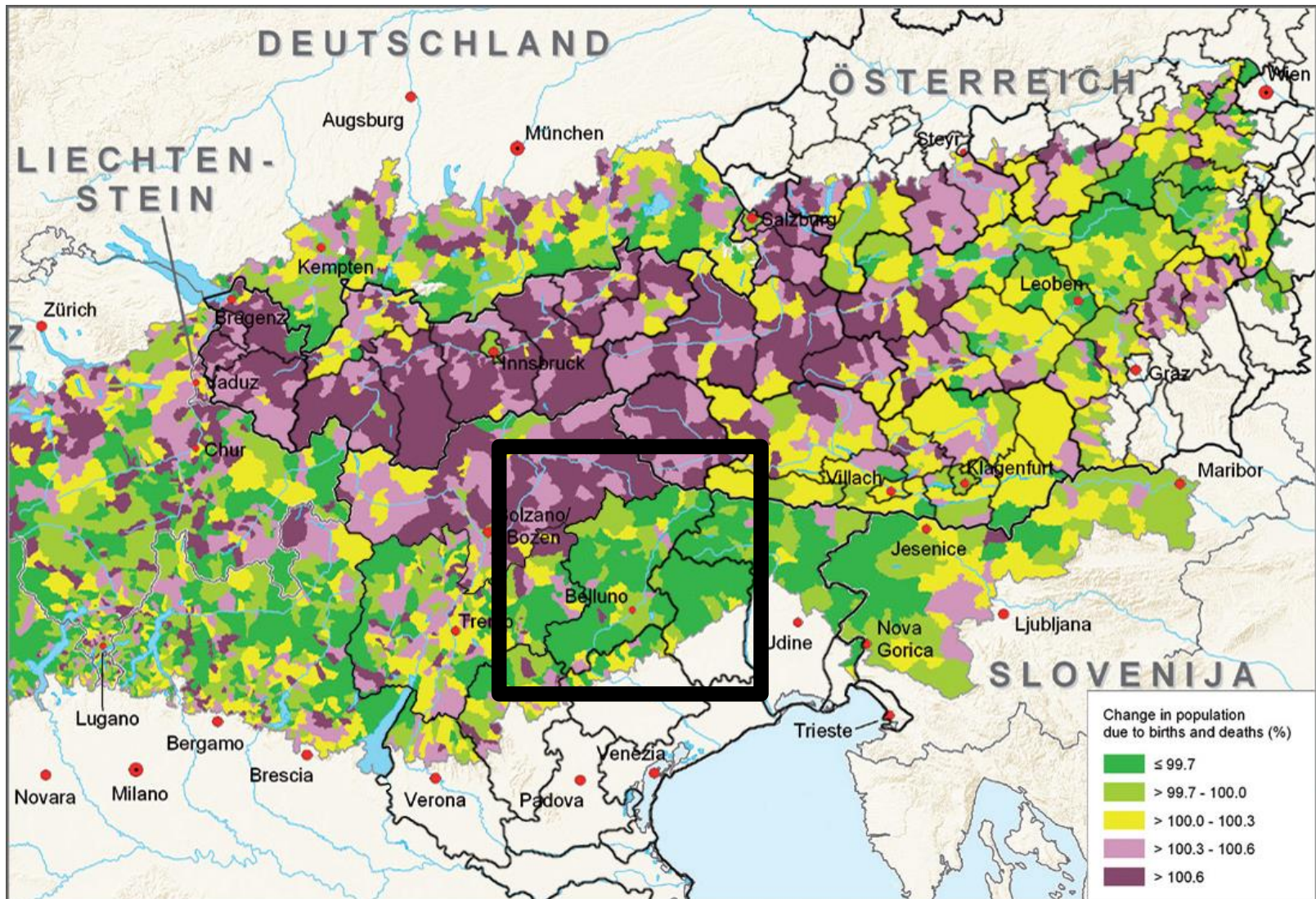
Densità di popolazione in rapporto all'area adatta all'insediamento



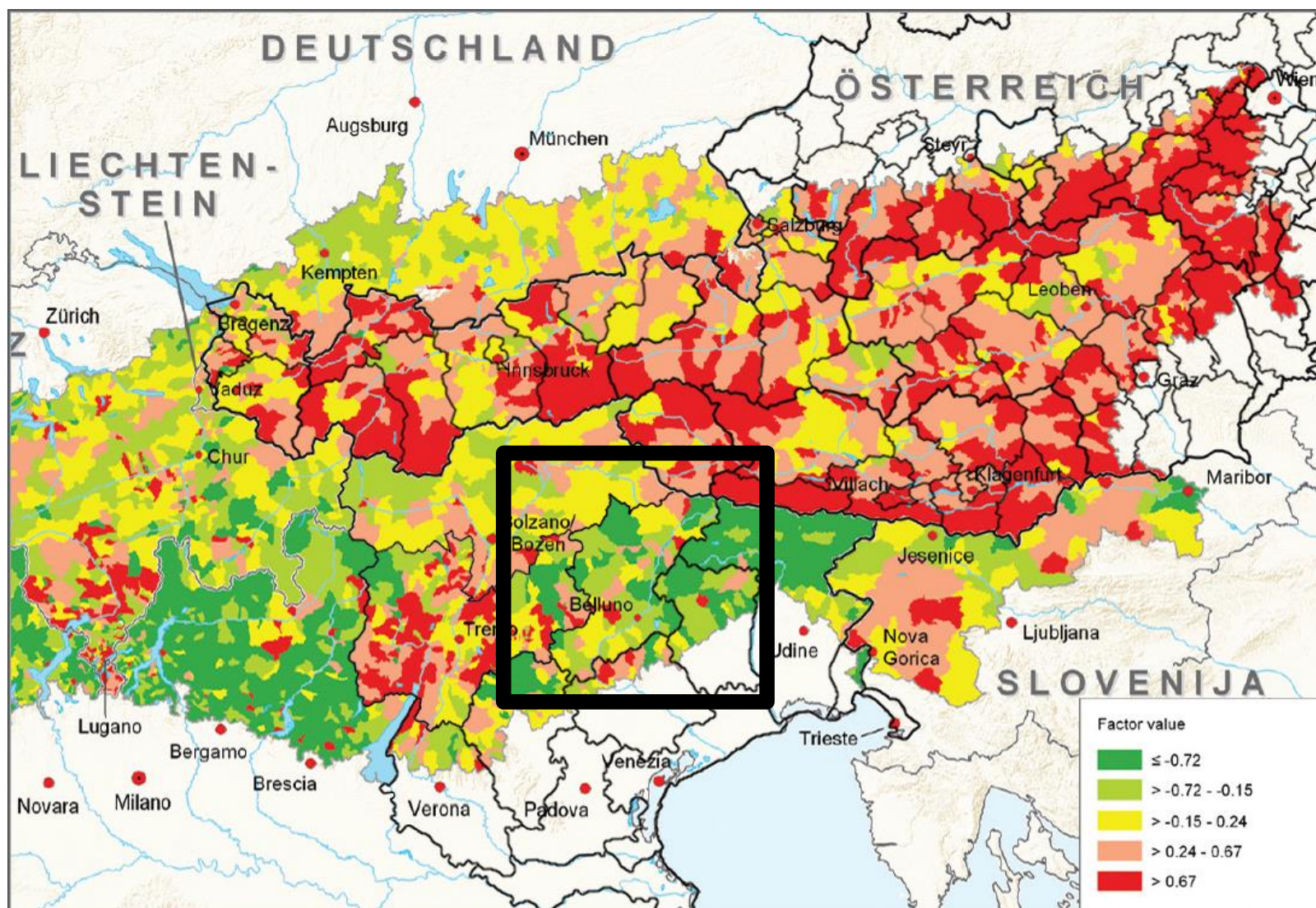
Indice di dipendenza degli anziani dai giovani



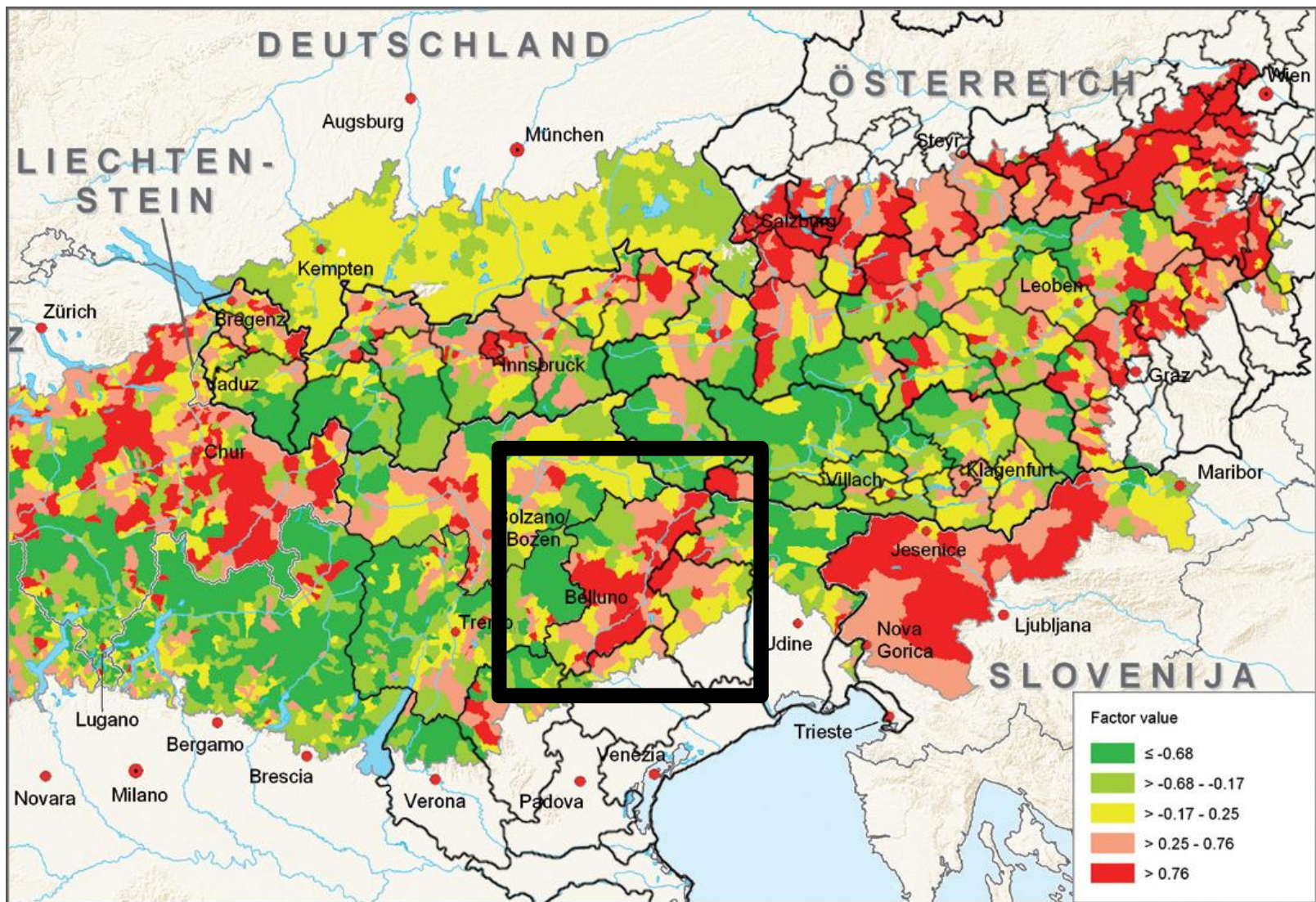
Incremento naturale della popolazione



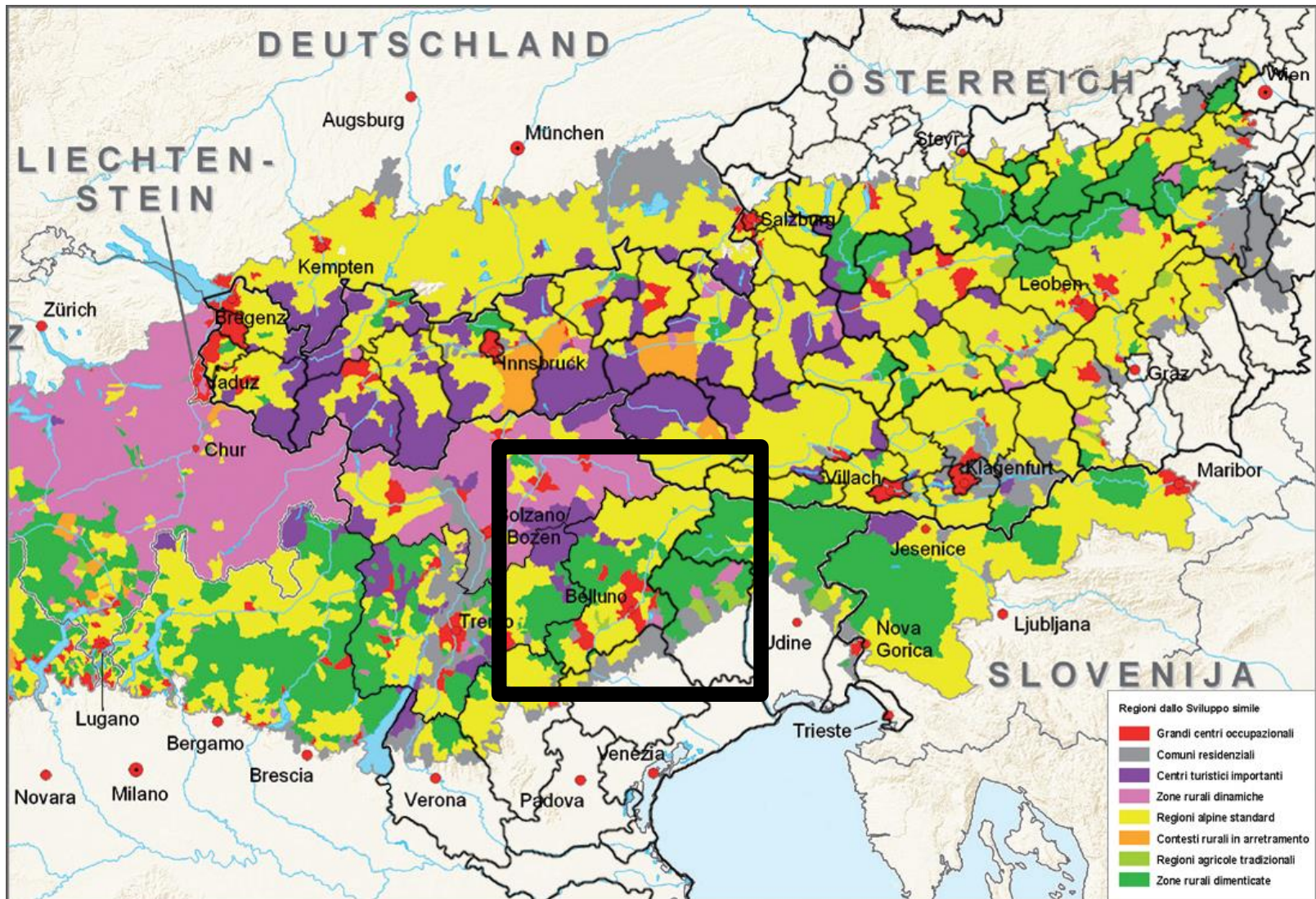
Agricoltura in termini di occupazione che di aziende agricole e come cambiano



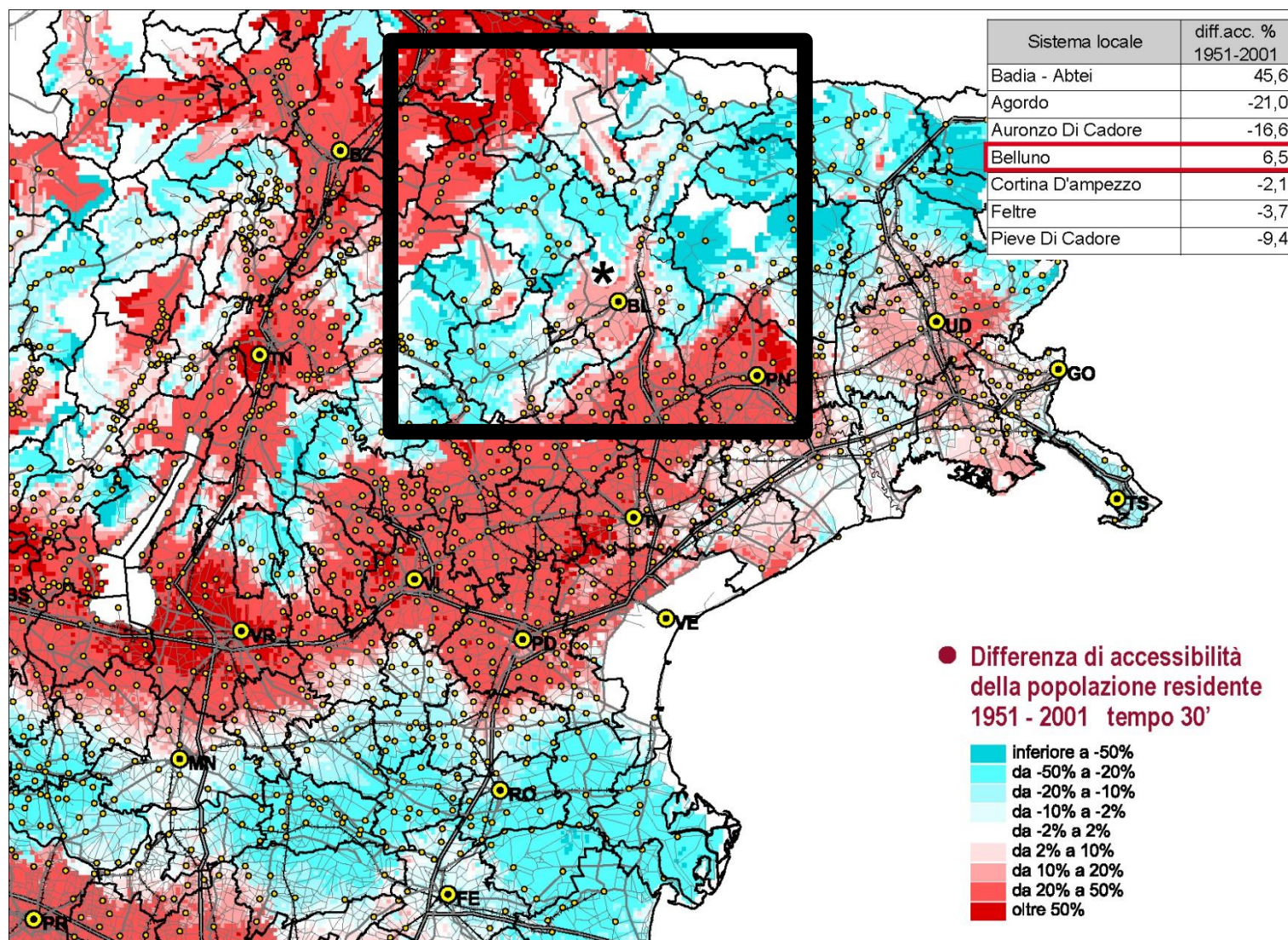
Integrazione femminile nel mercato del lavoro



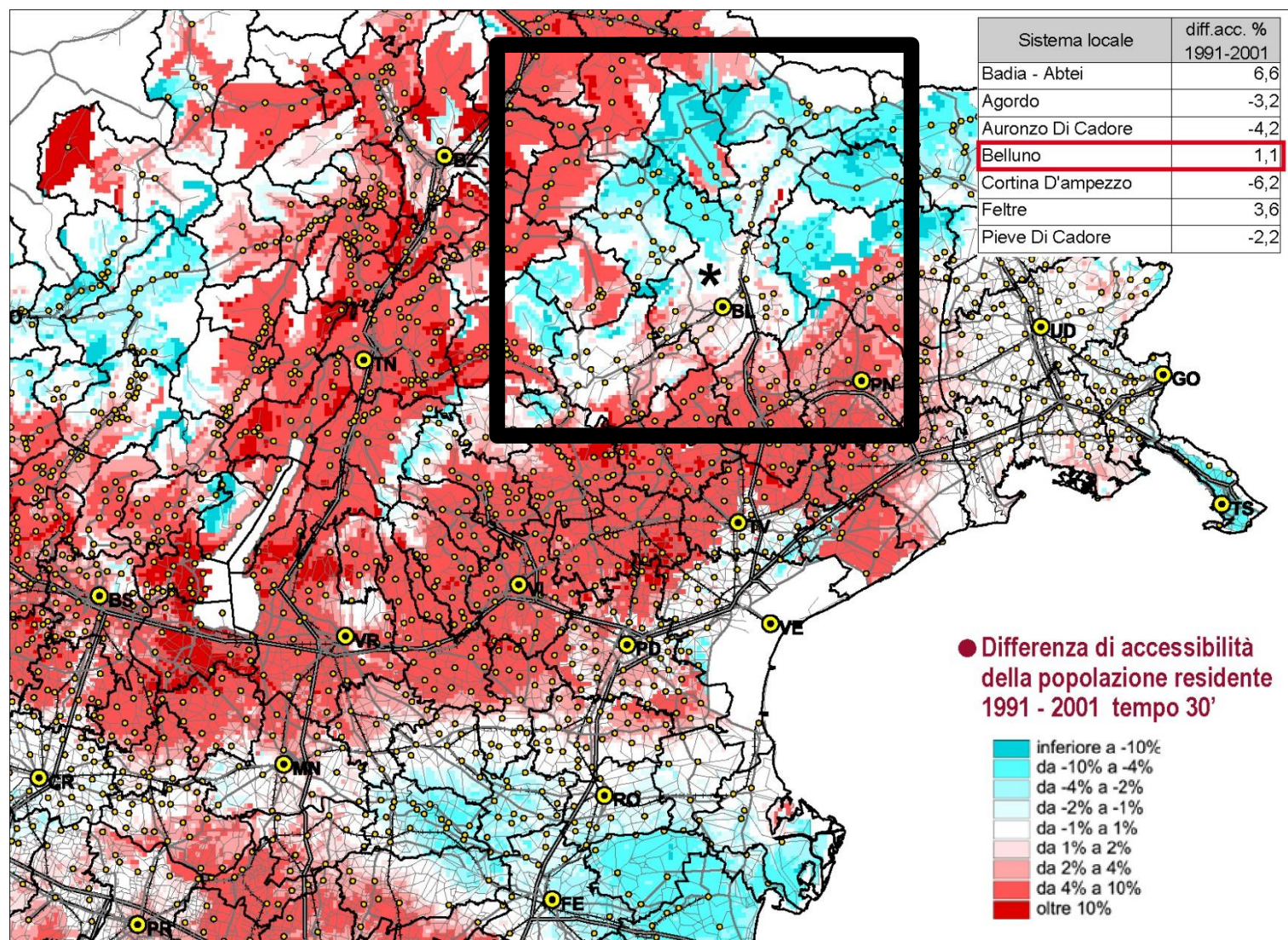
Le otto regioni dallo sviluppo simile nelle Alpi



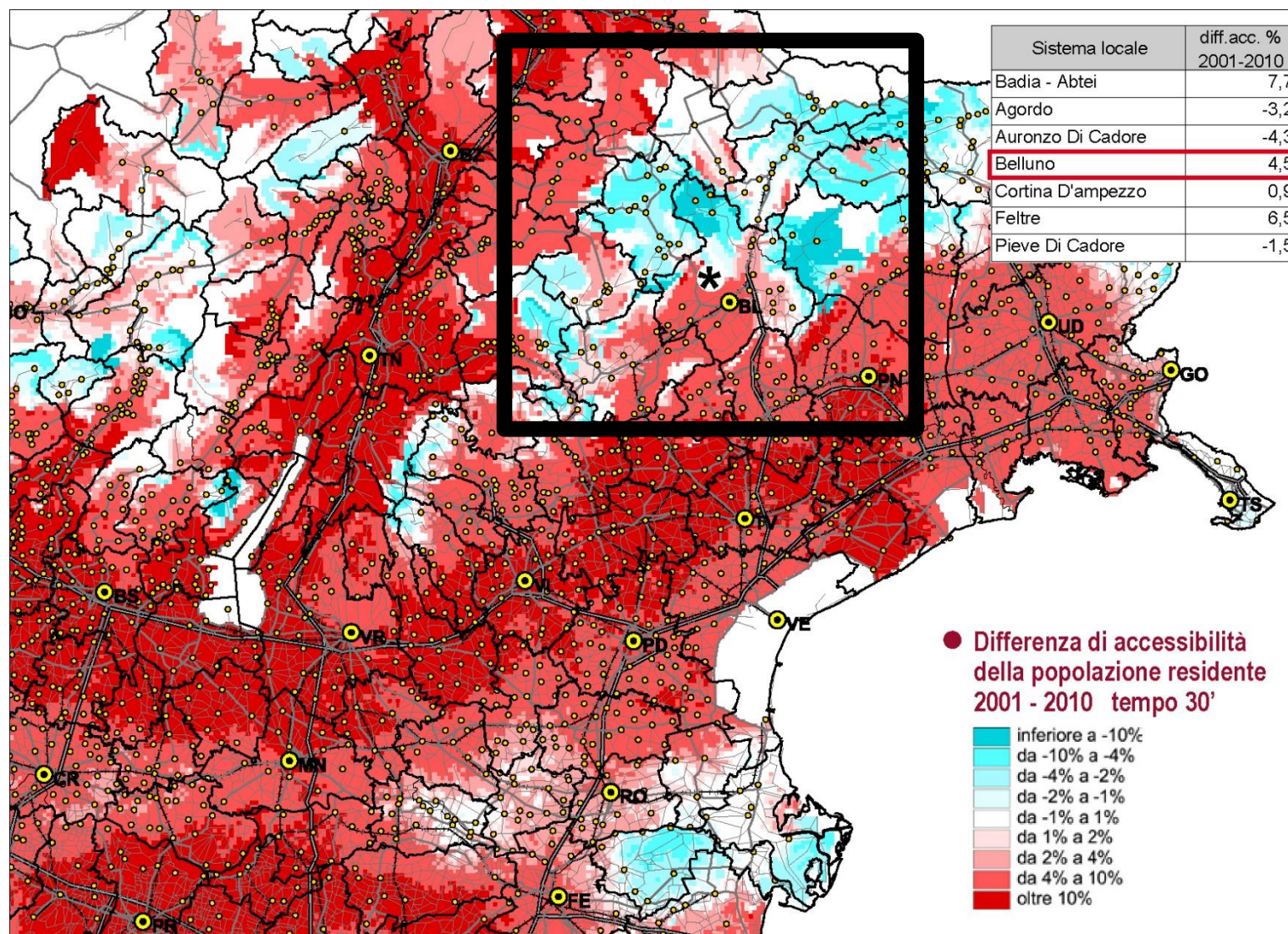
Differenza accessibilità territorio Bellunese e comparazione 1951-2001



Differenza accessibilità territorio Bellunese e comparazione 1991-2001

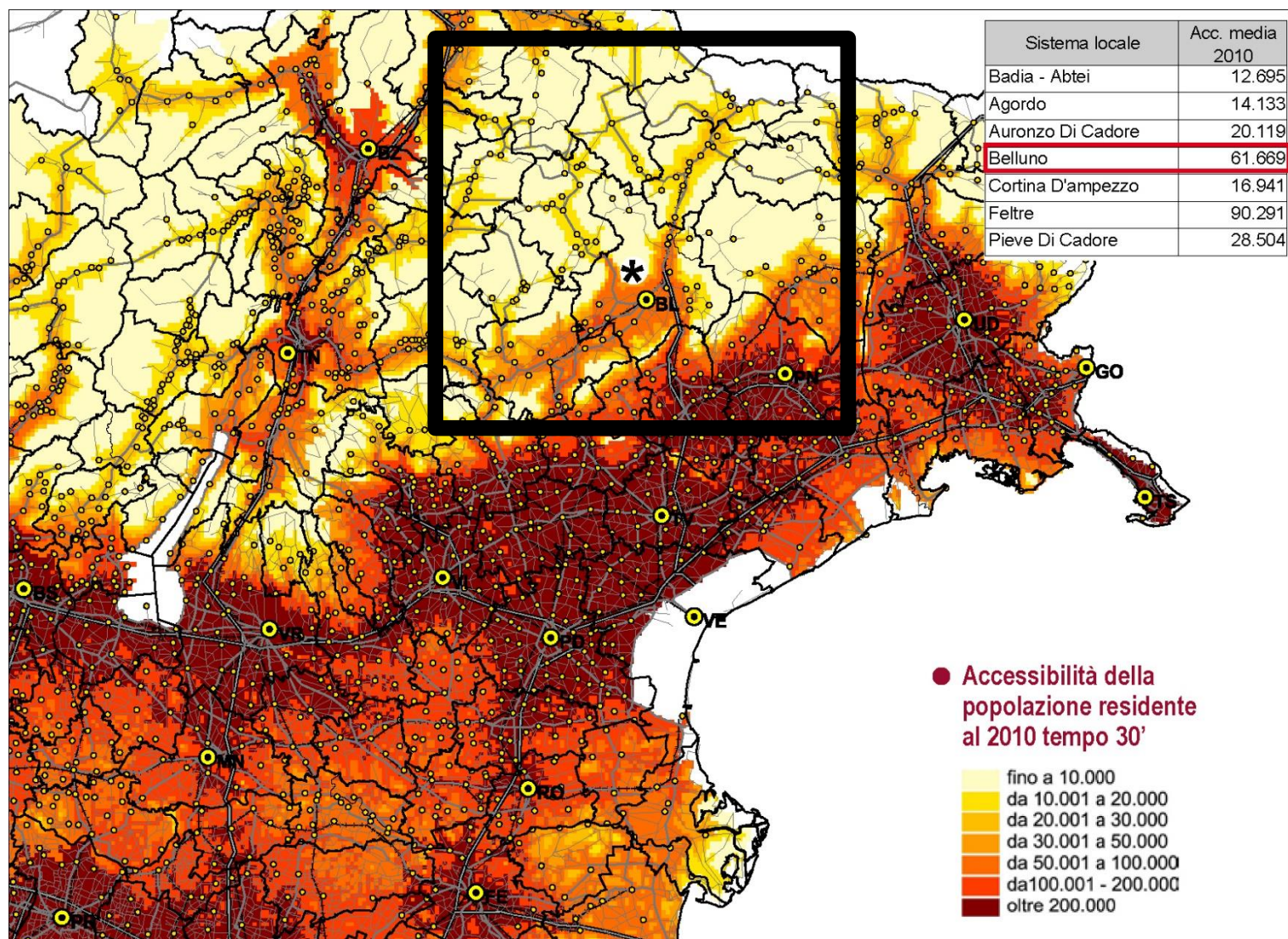


Differenza accessibilità territorio Bellunese e comparazione 2001-2010

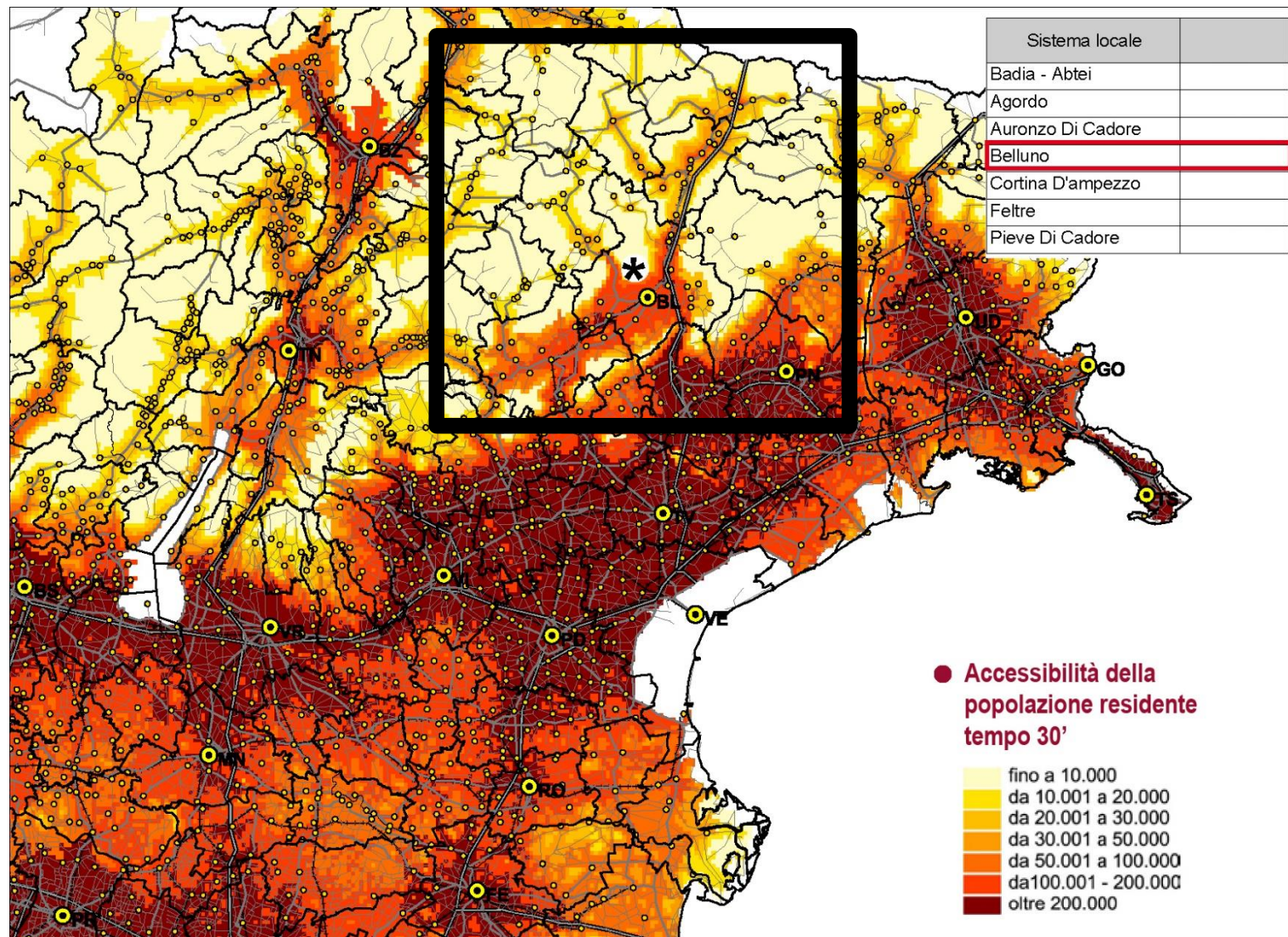


UNA SIMULAZIONE TERRITORIALE

Accessibilità territorio Bellunese e comparazione al 2010



Simulazione accessibilità territorio Bellunese con valico diretto con l'Austria



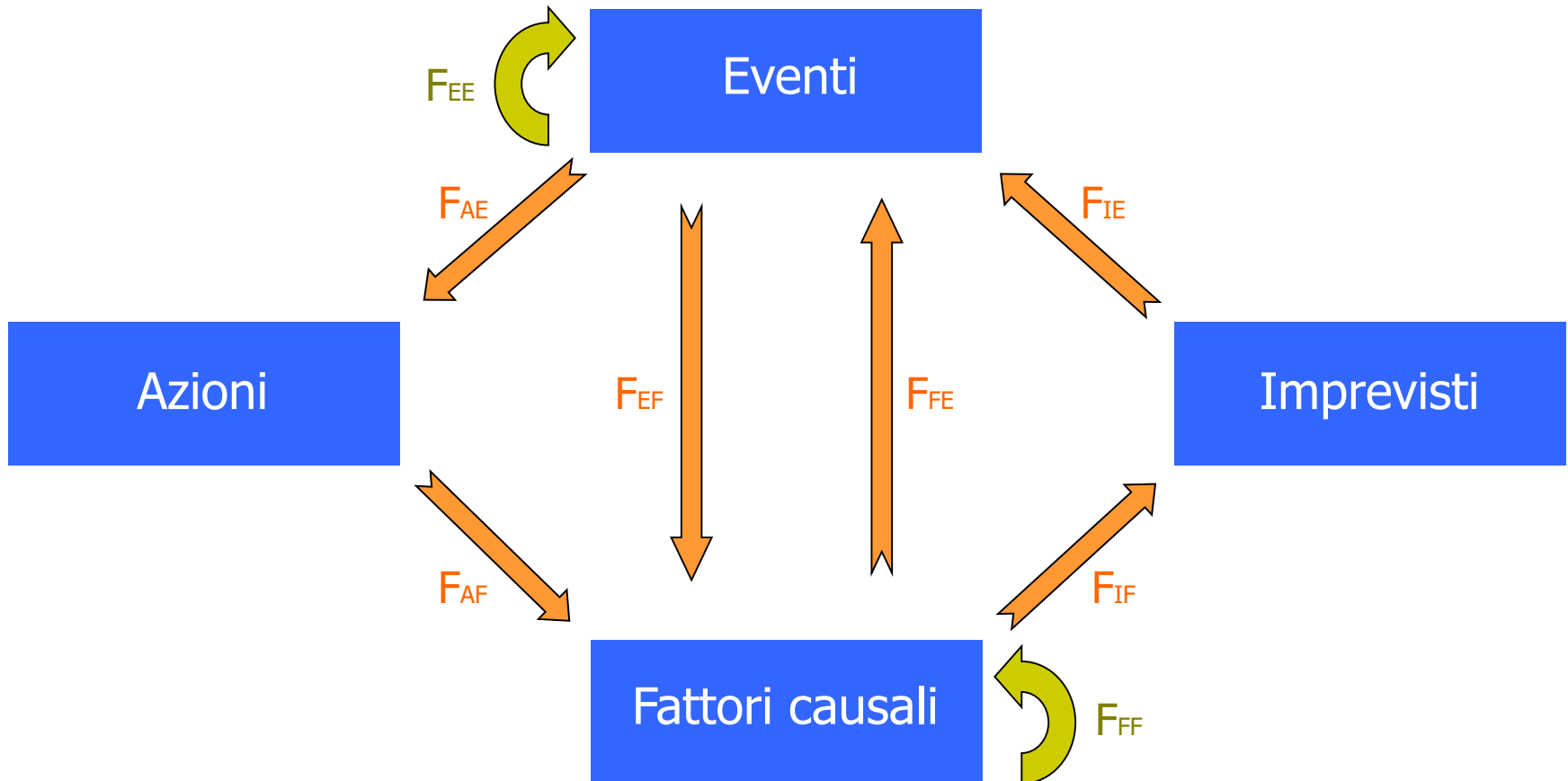
LA VALUTAZIONE AMBIENTALE

Fattibilità ambientale: primo livello

Corridoio geografico Indicatori	CORRIDOIO A <i>Anni '50 e '60</i>	CORRIDOIO B <i>2005</i>	CORRIDOIO C <i>2011</i>
1. Interferenze geografiche	<i>Austria e Provincia di Bolzano</i>	<i>Austria</i>	<i>Regione Friuli</i>
2. Lunghezza geografica corridoio da Pian di Vedoia al punto di arrivo in Austria	183 km a Wiesing (A)	119 km a Lienz (A)	-
3. Distanza e tempi dal punto di arrivo in Austria a Monaco di Baviera (D)	126 Km (1h,22' via A12 e A8)	220 Km (2h, 56' via A8)	-
4. Distanza e Tempi FUTURI da Pian di Vedoia (BL) a Monaco di Baviera (economie locali)	309 Km (3h e 5')	339 km (3h e 23')	-
5. Distanza e Tempi totali ATTUALI da Pian di Vedoia (BL) a Monaco di Baviera (economie locali)	639 Km (6h, 26')	639 Km (6h, 26')	-
6. % riduzione tempi e distanze	-52%	-47%	-
7. Distanza FUTURA Venezia - Monaco di Baviera (economia regionale)	411 (4h, 7')	441 (4h, 25')	-
8. Distanza ATTUALE Venezia- Monaco di Baviera (via A22 del Brennero)	543 (5h, 21')	543 (5h, 21')	-
9. Costi di costruzione	Molto Alti	Medi	-
Performance	BASSA	MOLTO ALTA	

Sistema di Supporto alle Decisioni (SSD)

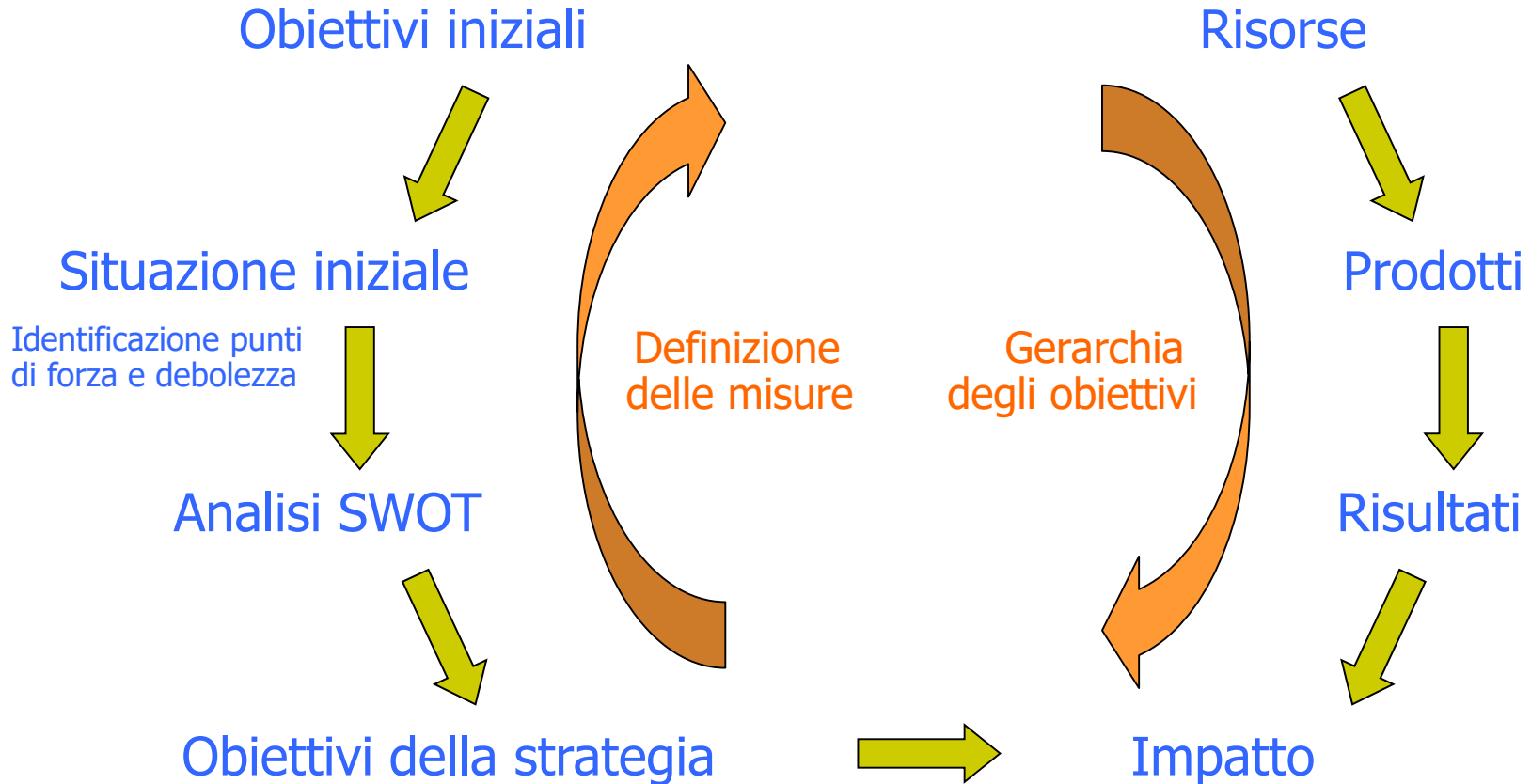
Approccio alla Cross-Impact Analysis



La **Cross-Impact Analysis** consente di ottenere le stime di probabilità degli eventi futuri attraverso le simulazioni stocastiche basate sulle interazioni attese tra questi eventi. Può essere adattata per la modellizzazione dei contesti decisionali nei quali un insieme di "azioni" possibili influenzano un sottoinsieme di "eventi". Il **modello causale** consente la simulazione degli effetti di azioni "implementate" sulle probabilità degli scenari finali.

Sistema di Supporto alle Decisioni (SSD)

Modello di gerarchia degli obiettivi e indicatori

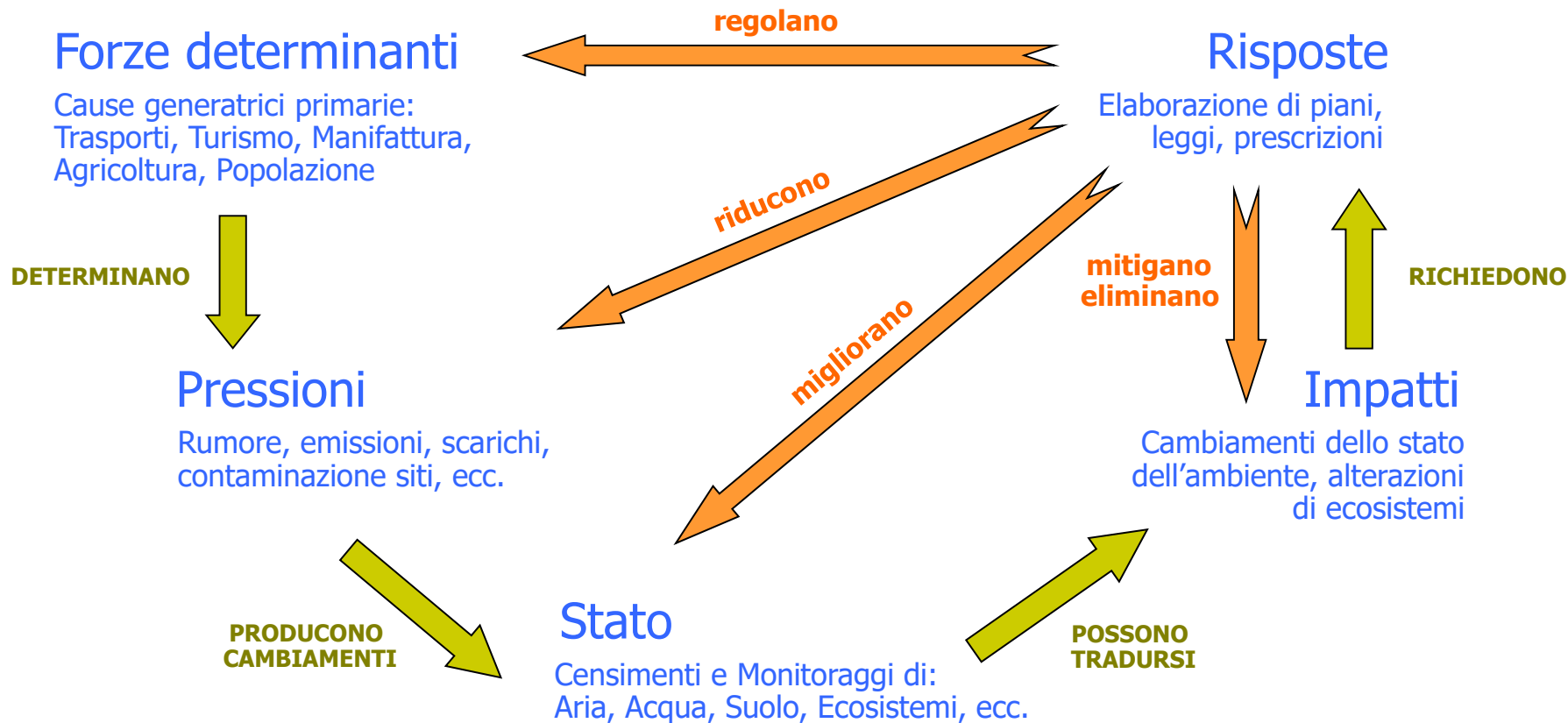


Obiettivi suddivisi in livelli organizzati in una struttura gerarchica ad albero per evidenziare i nessi logici tra gli uni e gli altri.

Indicatori specifici, misurabili, attuabili, realistici e temporalmente definiti.
Non sempre contengono dati statistici di tipo quantitativo, possono includere valutazioni qualitative o ipotesi logiche.

Sistema di Supporto alle Decisioni (SSD)

Modello DPSIR

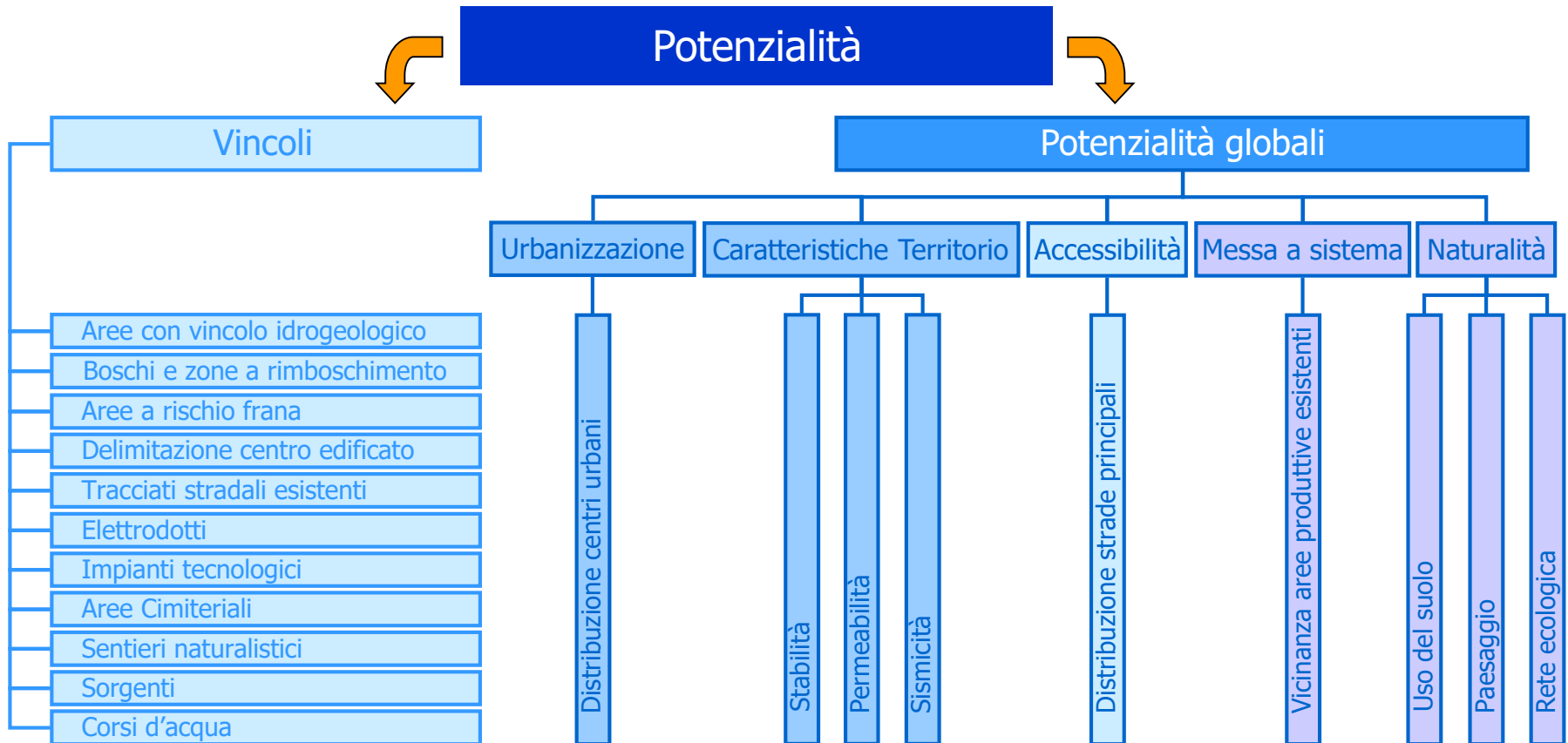


Driving forces, Pressure, State, Impact e Response (DPSIR) è un approccio integrato nei processi di *reporting* sullo stato dell'ambiente che permette di rappresentare l'insieme degli elementi e delle relazioni che caratterizzano un qualsiasi tema o fenomeno ambientale, mettendolo in relazione con l'insieme delle politiche esercitate verso di esso.

Sistema di Supporto alle Decisioni (SSD)

Multi-Criteria Method Decision (MCMD): il metodo AHP

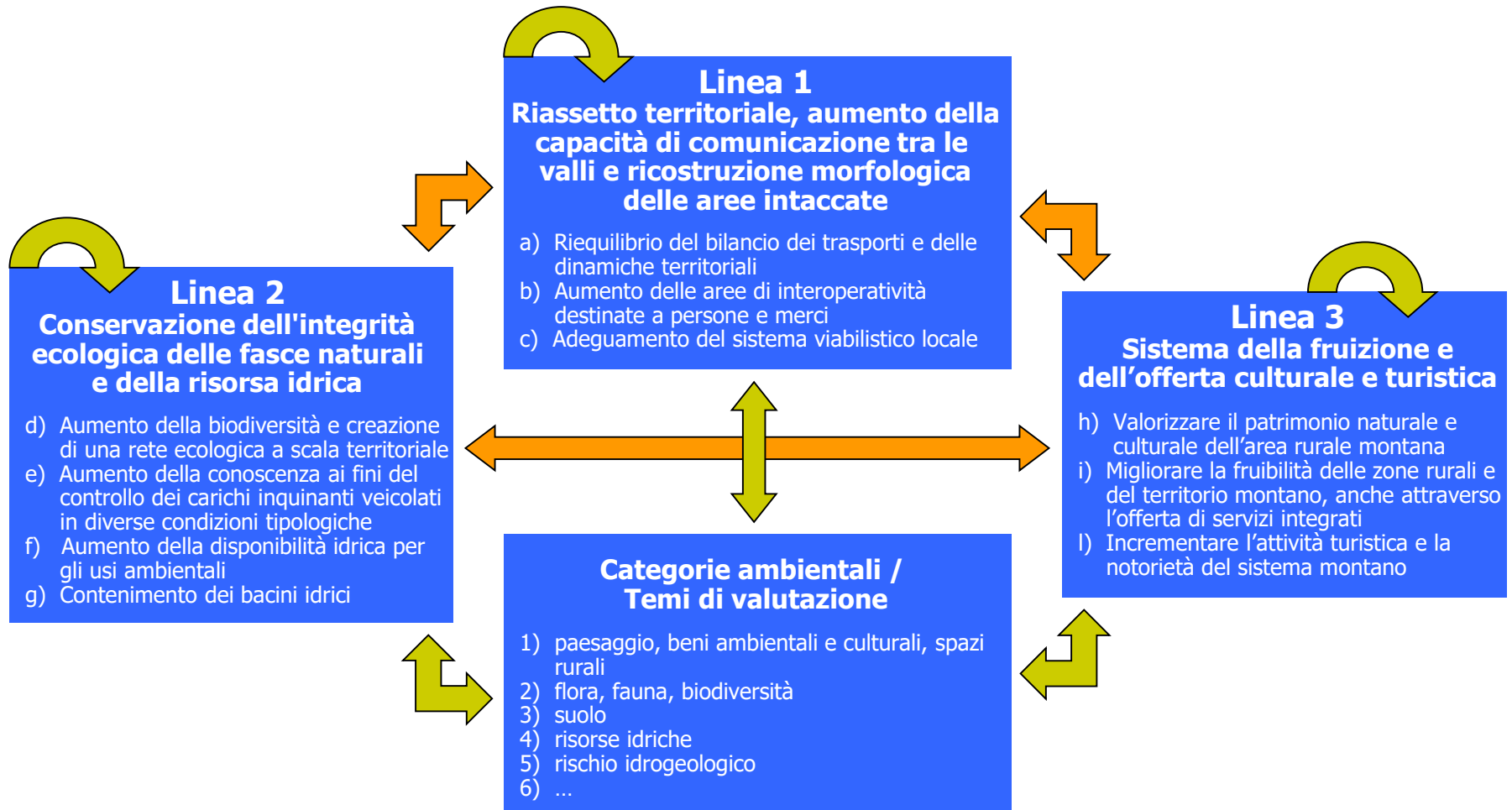
Decomposizione del problema → Giudizi comparativi → Sintesi gerarchica



L'Analytic Hierarchy Process (AHP) permette di risolvere problemi non strutturati, scompone il problema secondo una struttura gerarchica (composta di obiettivi, criticità e alternative) e definisce il contributo di ogni componente alla decisione finale; questo approccio rappresenta una metodologia compensativa poiché il contributo di ogni componente viene soppesato congiuntamente ad ogni altro.

Sistema di Supporto alle Decisioni (SSD)

ANP nella Valutazione Ambientale Strategica



L'**Analytic Network Process** (ANP) è una tecnica valutativa in grado di considerare contemporaneamente una molteplicità di aspetti propri del problema che si sta affrontando, sia qualitativi che quantitativi, facendo emergere i diversi punti di vista degli attori coinvolti. Inoltre, la ANP risulta una tecnica più vantaggiosa per affrontare problemi decisionali complessi, difficilmente rappresentabili con uno schema gerarchico.

Uno slogan

“Arrivare veloci per vivere lenti”