

**UNA RECENTE RASSEGNA DELLA LETTERATURA ECONOMICA
SULL'ISTITUZIONE DELLA CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA**

Stefano Nardi¹

SOMMARIO

Alcuni dei lavori più significativi degli ultimi anni sulla città metropolitana di Venezia e sull'area metropolitana centro-veneta che coinvolge anche le province di Padova e Treviso. Insieme ai lavori e agli interventi degli esperti dell'argomento vengono riproposti alcuni dati economici significativi dell'area in questione. Si cerca in questo modo di verificare se l'istituzione di un'area metropolitana con queste caratteristiche abbia ragione di esistere e se la sua perimetrazione debba seguire i confini amministrativi o piuttosto bisognerebbe superare questo concetto andando a compiere un riassetto dei confini in base alle interazioni economico-sociali tra i diversi comuni. Punti cruciali a tal proposito risultano essere sicuramente i distretti industriali veneti e i dati sulla mobilità.

¹ Università degli Studi di Ferrara, Dipartimento di Economia e Management

1. INTRODUZIONE

In Veneto con il quadro infrastrutturale esistente e previsto, insieme allo sviluppo del sistema insediativo e alla conseguente organizzazione delle funzioni di livello regionale, si individuano tre grandi sistemi territoriali metropolitani.

Nell'ambito metropolitano del Corridoio V il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, lo strumento predisposto per "disciplinare il territorio in un'ottica di coerenza con i processi di integrazione e sviluppo dello spazio europeo" riconosce un ruolo di primaria importanza:

- all'ASSE METROPOLITANO CENTRALE che facendo perno su Venezia e Treviso arriva passando per Padova fino a Vicenza, coinvolgendo la direttrice adriatica da Chioggia a Jesolo-Eraclea-Bibione;
- all'ASSE METROPOLITANO OVEST, aperto verso la Lombardia che facendo perno su Verona si propende fino a Vicenza lungo il corridoio centrale e si estende a sud fino a Legnago.
- alla CITTÀ ESTESA che si articola lungo l'asse della pedemontana e costituisce il cuore del sistema produttivo del Veneto; ambito che si innerva a partire dai nodi di Vicenza, Treviso e comprende i comuni a nord dei due capoluoghi tra i quali, di fatto storicamente e geograficamente, si è ormai creata una completa continuità urbana, in relazione alla residenzialità, ai servizi e alla produzione.

L'individuazione dei tre sistemi metropolitani si basa sul riconoscimento, all'interno di essi, di relazioni e fattori di complementarità forti, dal punto di vista territoriale, funzionale, infrastrutturale e della mobilità. Ovviamente i confini di queste tre grandi aree non sono immediatamente e univocamente definibili, così come non è possibile immaginare che si tratti di ambiti completamente autonomi e tra loro indipendenti, in quanto sono comunque presenti e riconoscibili alcuni elementi di interazione fisica e funzionale.

Il sistema metropolitano si configura secondo un'organizzazione territoriale integrata tra residenza, funzioni sociali e economiche, lavoro, abitazione e fruizione della natura. Per quanto riguarda l'area metropolitana di Venezia i comuni che la compongono sono quelli di Mogliano, Martellago, Mirano, Salzano, Spinea, Mira e Dolo, che fanno parte di quella prima corona di comuni, compresi entro un raggio di circa 8 km, limitrofi alle concentrazioni di Mestre-Marghera-Venezia. Una seconda corona più ampia (fino a circa 15 km di raggio) comprende i comuni di Scorzè, Noale, Zero Branco, S. Maria di Sala, Dolo; la terza corona infine può essere raffigurata dal sistema più ampio dei centri di Padova e Treviso con i loro comuni limitrofi. Tutto questo complesso territoriale rappresenta una delle aree di maggiore concentrazione del Veneto, che tende a configurarsi come un comprensorio unitario di notevole interesse urbanistico, definibile appunto come "sistema metropolitano di Venezia, Padova e Treviso". Questo sistema si identifica nei tre maggiori comuni di Venezia, Padova e

Treviso, in tutti quelli intermedi, ed in alcuni ad essi periferici, per un totale di circa 76 comuni.²

Il progetto di città metropolitana che integra le province di Venezia, Padova e Treviso costituisce un unicum viste le condizioni geografiche, sociali, culturali e economiche che caratterizzano questo territorio.

Visto dal lato geografico ambientale, lo spazio delle tre province racchiude una grandissima varietà di situazioni, alcune molto delicate e complesse come la laguna di Venezia.

Le tre città sono ancora oggi il luogo specifico della compresenza di un'alta concentrazione di funzioni di servizio relative ad un ambito vasto e di un'elevata densità di urbanizzazione del suolo. Sono però profondamente mutati gli indicatori e le modalità di lettura e contemporaneamente i parametri che qualificano un insieme in quanto città, mostrando quanto tutto ciò che abbiamo storicamente associato all'idea di città sia sottoposto a profonda riconfigurazione.

L'effetto città in spazi che tradizionalmente non sono considerati urbani è un tema che è stato al centro di molte riflessioni avanzate negli scorsi decenni. È un effetto che ha generato categorie e immagini che si sono alternate nella spiegazione del fenomeno urbano allargato: da città-regione a regione urbana, da regione-città a megalopoli, da area metropolitana a città diffusa, solo per richiamarne alcune.

Al di là della disputa tra immagini e interpretazioni distinte, quella che sembra definitivamente maturata in questi ultimi decenni è la consapevolezza dell'avvenuta dissociazione tra la città e l'urbanizzazione, dove con il secondo termine non si pensa più solo alla crescita di ciò che intendiamo con il primo - la città - per contiguità fisica; ma anche, e sempre più di frequente, a fenomeni spazialmente discontinui che investono reticoli urbani decentrati e contesti locali del tutto esterni alle principali direttrici di crescita del paese. Le più recenti tendenze dello sviluppo economico in Italia, ma non solo, mostrano una tendenziale riconcentrazione della crescita nei nodi metropolitani. Ambiti che rappresentano le aree di maggiore densità di opportunità e di fattori di innovazione, nodi di connessione ed integrazione tra scala globale e dimensione locale, luoghi della raccolta ed elaborazione delle conoscenze, dove è possibile realizzare sempre nuove sintesi.

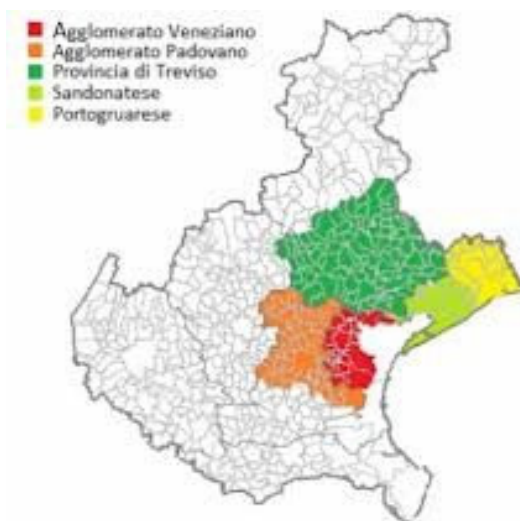
La scelta di delimitare in questo modo il territorio metropolitano definito dall'asse centrale dove sono insediate le maggiori città e le funzioni di eccellenza del Veneto, deriva dalla consapevolezza che siamo in presenza di dinamiche e tendenze competitive e cooperative che richiedono una visione progettuale di prospettiva incardinata su processi di governance piuttosto che di governo dei perimetri e che a questa dimensione per rispondere ai problemi servono "geografie variabili" in ragione dei fattori da governare: economici, ambientali, territoriali, infrastrutturali e della mobilità.

² R. Chirivi "La Rivista Veneta"

Le condizioni legate alle dinamiche in atto ci pongono nella prospettiva di superare difficoltà incontrate nella costruzione delle città metropolitane attraverso un'operazione puramente amministrativa, affrontando invece la necessità di sviluppo contemporaneamente globale e locale connessa con la competitività dei sistemi urbani nell'ambito dell'Unione Europea. È necessario sviluppare una visione strategica da implementare, producendo quadri di riferimento condivisi che registrino i termini dell'accordo di volta in volta raggiungibile, superando quindi un approccio piramidale delle decisioni.

La città metropolitana di Venezia non ha precisi confini geografici: essa ha oggi soltanto una forma geopolitica definita dai confini amministrativi. In Italia finora i confini amministrativi sono geometrici e piramidali (Stato, Regioni, Province, Comuni) e il caso della città metropolitana di Venezia si colloca nell'ambito delle tre province (Venezia, Padova, Treviso).

La scelta di includere il territorio di tutte e tre le province deriva dalla consapevolezza che è attualmente in corso uno sforzo di delimitazione del territorio e che comunque si tratta di un processo di governance piuttosto che solo di governo dei perimetri. Le tre province individuate rappresentano troppo e nello stesso tempo troppo poco. Infatti nelle tre Province alcuni comuni sono troppo esterni al nucleo metropolitano e gravitano più verso altre aree che non verso la città metropolitana. Si tratta della pedemontana



(Bassano-Castelfranco-Conegliano) e della bassa pianura padovana (Este-Montagnana).

Alternativamente in alcune aree confinanti con le tre Province si è definita una forte relazione con il nucleo metropolitano, a sud nell'area intorno al comune di Adria (appartenente alla Provincia di Rovigo) e ad est intorno al comune di Pordenone (appartenente addirittura ad una altra Regione, quella del Friuli-Venezia Giulia).

Una ipotesi di lavoro può andare dunque nella direzione della individuazione di un ambito che comprende oltre all'intera provincia di Venezia, una parte delle province di Padova e Treviso, oltre ad alcuni comuni delle province di Rovigo e Pordenone, con un'estensione complessiva di oltre 3.800 kmq e una popolazione pari a circa 1.800.000 abitanti.³

2. I DISTRETTI INDUSTRIALI CENTROVENETI

Nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (Ptrc) del Veneto del 1992 si osservava come la struttura urbana della Regione, caratterizzata dalla presenza di più centri al vertice dell'organizzazione gerarchica degli insediamenti e dalla diffusione di centri medi nell'area

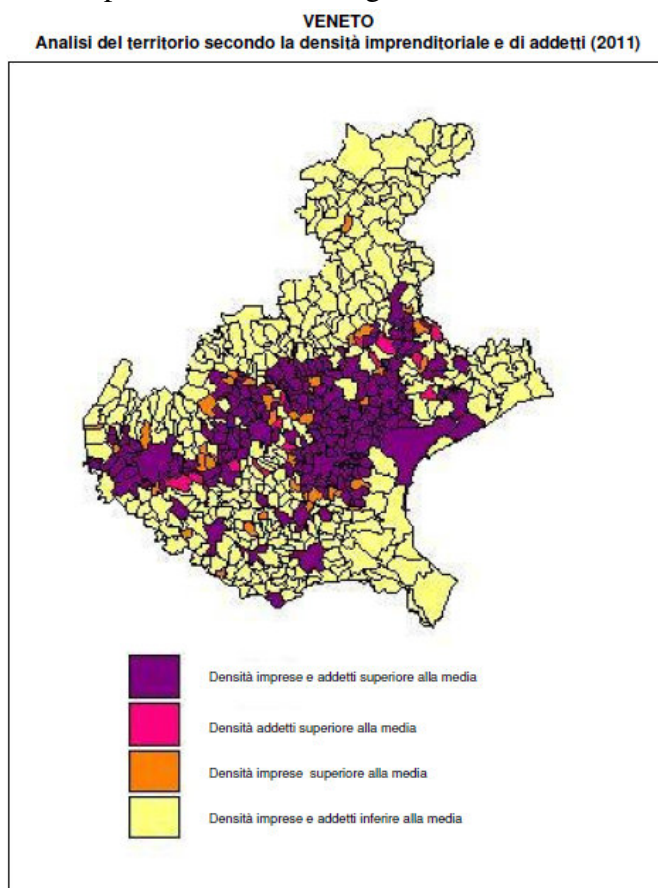
³ F. Sbeti "Il territorio metropolitano e i processi di governance"

più investita dai processi di crescita, trasformazione economica e dagli insediamenti, ha impedito che si realizzassero quei fenomeni di forte polarizzazione, che hanno contrassegnato le trasformazioni territoriali nelle regioni nord-occidentali: nel Veneto, infatti, le aree metropolitane si articolano su più centri urbani dando luogo ad un “sistema” con caratteri di originalità.

La dispersione urbana è un sottoprodotto della forma di produzione decentralizzata del Veneto che ha favorito la crescita di piccole e medie imprese e di micro-aziende nelle aree rurali. Uno scarso controllo sull’uso dei terreni e il loro costo ridotto hanno incoraggiato i residenti a convertire le aree rurali in aree industriali o commerciali, sviluppando allo stesso tempo piccole aziende a conduzione familiare. Molte di queste sono poi divenute botteghe-laboratori o “capannoni”, cresciuti in maniera capillare in tutto il Veneto, dando vita a ciò che molti urbanisti italiani chiamano “città diffusa” o “campagna urbanizzata”.

Tale modello si fonda su un principio inefficiente e antieconomico, poiché eleva i costi per la costruzione di scuole e strade, condutture dell’acqua, fogne e sistemi di drenaggio delle acque piovane. Mancando un sistema di trasporto metropolitano il traffico è cresciuto: il traffico passeggeri è quasi raddoppiato tra il 1990 e il 2003. Nel momento in cui molte delle tecnologie utilizzate nei capannoni sono divenute obsolete e l’economia regionale si è spostata sui servizi, nuove opportunità sono sorte per un modello spaziale più razionale. Per questo motivo si è parlato del Veneto come di una regione sospesa tra un mondo rurale che sta scomparendo e la nascita di una nuova metropoli simile a Los Angeles.

Proprio l’evocazione di una metropoli “all’americana” ha generato nell’opinione pubblica resistenze che trovano le loro ragioni nel profondo della storia di questa regione. Il Veneto è stato policentrico. Nel corso degli anni ’80 e ’90, la provincia di Venezia è cresciuta più della città di Venezia. Negli stessi anni, la provincia di Treviso è cresciuta più della città di Treviso. Questo perché la “provincia” ha dimostrato vitalità imprenditoriale e forte capacità di autorganizzazione, anche a prescindere da un progetto politico esplicito.



Questa moltiplicazione di centri direzionali, di insediamenti abitativi e produttivi così come questa moltiplicazione di spinte imprenditoriali a livello politico e istituzionale ha giovato al modello del Veneto manifatturiero più legato alla tradizione artigiana.

Nel corso degli ultimi trent'anni, piccole imprese e piccoli centri sono coesistiti rafforzandosi a vicenda: uno scenario molto differente da quello di un universo di isole che comunicano con il linguaggio dei prezzi nel vasto "mare del mercato". Oggi, il confronto attorno alla governance metropolitana dovrebbe tornare attuale per riflettere sulle sfide nuove e le trasformazioni necessarie per le quali i mercati dinamici e il localismo non bastano. Lo scenario complessivo è cambiato e nelle nuove condizioni la pur forte etica del lavoro, la cooperazione di base tra le imprese, i costi contenuti e le autorità locali piccole ed efficienti non sono più sufficienti ad assicurare adeguata competitività. Le piccole imprese devono affrontare una pressione crescente che comporta il costante bisogno di aggiornare prodotti e processi; tuttavia le ridotte dimensioni non permettono loro di internalizzare i servizi di cui hanno bisogno per accrescere la competitività e l'innovazione: perciò dipendono da referenti esterni per i servizi amministrativi e finanziari, per quelli di comunicazione e promozione e per la ricerca. Spesso tali profili professionali richiedono competenze molto avanzate, ma questi talenti sono difficili da reperire dato che sempre più spesso chi ne è dotato è attratto in altre nazioni e regioni dove si trovano strutture più all'avanguardia, migliori opportunità di lavoro unite a uno stile di vita più attraente. Infatti, se insieme alle preferenze dei cittadini si è evoluta anche la domanda di servizi pubblici, gli standard di questi ultimi nel nostro Paese hanno spesso la peggio se comparati con quelli offerti in altri paesi sviluppati o con i prodotti e i servizi del settore privato. I centri urbani piccoli e medi si sono adoperati per aumentare la qualità della vita dei loro cittadini. Alcuni servizi potrebbero però rivelarsi al di fuori della portata di tali centri, come quelli che necessitano di grandi attrezzature, spesso appannaggio esclusivo delle grandi città, maggiormente in grado di attrarre talenti, investimenti rilevanti, servizi avanzati e ricerca. Milano, Barcellona o Toronto, ad esempio, non sono capitali nazionali, ma capitali regionali sostenute da un'economia basata su piccole imprese, a cui forniscono servizi appropriati e in continuo miglioramento, destinati sia al settore privato che ai cittadini.

In molti casi le piccole imprese sono in grado non solo di utilizzare, ma anche di sviluppare nuove tecnologie attraverso un processo di prove ed errori, migliorando continuamente la differenziazione dei prodotti e mettendo in atto un'innovazione "incrementale", elementi fondamentali per le imprese attive nel campo del design avanzato. In settori quali quello dell'abbigliamento, del calzaturiero, dell'arredamento, dell'industria, dei giocattoli e della micromeccanica si è verificato un incremento sia per quanto concerne la differenziazione della domanda che nella competizione per la qualità, la varietà dei modelli e lo stile. Il risultato è una moltiplicazione di prodotti e la loro diversificazione. All'interno di un ampio ventaglio di prodotti nuovi e stagionali, le piccole aziende sono sovente in grado di orientare

in breve tempo la produzione verso alcuni prodotti di successo; infatti l'attrezzatura flessibile di cui si avvalgono minimizza i tempi morti durante i periodi di transizione. Al loro interno, inoltre, la suddivisione del lavoro è più flessibile e i lavoratori sono più direttamente coinvolti nel "problem solving", questo riduce i rischi implicati dall'innovazione e permette di lavorare in un regime "just in time".

Ciononostante, in molte regioni le piccole imprese hanno un problema di ritmo. Quando si tratta di innovazione tecnologica o di acquisire competenze del tutto inedite, hanno bisogno di un tempo maggiore per adattare le loro procedure.

Questo non coglie di sorpresa. I sistemi o distretti all'interno dei quali agiscono, praticamente delle grandi fabbriche senza tetto, sono dei giganti, molto forti, ma anche molto lenti. A renderli forti è l'alto numero delle imprese coinvolte, una volta avviati lungo una specifica traiettoria di innovazione questi "formicai dell'iniziativa" producono e addirittura innovano in modo competitivo e flessibile e riescono a garantire un'ampia gamma di prodotti differenti, ma questo è un processo lento proprio a causa dell'alto numero di soggetti coinvolti. Quando in gioco ci sono innovazioni considerevoli, la capacità di evolvere dipende dalla persuasione e dal coordinamento di centinaia di persone con ruoli differenti.

In altre parole, vantaggi e svantaggi derivano dalla natura stessa dei sistemi: il buon funzionamento del processo produttivo così come il trasferimento e l'acquisizione di competenze dipende da una pluralità di individui, invece che da uno solo. Non è sufficiente che una sola azienda si adegui alla novità, ma il progresso dev'essere abbracciato dal sistema nella sua totalità⁴.

Il 2013 sarà ricordato come un altro anno difficile per il sistema imprenditoriale del Veneto. Il numero di imprese attive presenti nei registri camerali a fine anno si è attestato a 442.278, oltre 8 mila unità in meno rispetto al 2012 confermando il trend negativo in atto dal 2009. Dall'inizio della crisi (2008) infatti il sistema imprenditoriale ha perso più di 20 mila attività produttive, quasi la metà delle quali nel 2013. L'andamento negativo ha interessato anche lo stock di imprese registrate, nel quale sono incluse le posizioni inattive e in fase di liquidazione, che ha evidenziato una diminuzione dell'1,4 per cento (-6.835 imprese), posizionandosi dopo 10 anni sotto le 500 mila unità.

Tale risultato è stato determinato da una dinamica ancora negativa per le iscrizioni (-4,1% sul 2012), insufficienti a compensare le chiusure di imprese avvenute in corso d'anno, che invece sono risultate stabili al netto delle cessazioni d'ufficio (32.215, erano 32.302 nel 2012). Il saldo complessivo tra i due flussi è negativo per quasi 4 mila unità, la peggiore performance dell'ultimo decennio.

Considerando le variazioni degli stock nei diversi settori emerge che la perdita di imprese ha riguardato soprattutto il comparto dell'agricoltura (-6,3%) e dell'industria (-3% comprese le costruzioni).

⁴ M. Pezzini "Territorial Review: il caso di Venezia"

Il processo di ridimensionamento che sta caratterizzando la base imprenditoriale del Veneto potrebbe essere in parte riconducibile alla crescita dimensionale delle imprese. È evidente, infatti, il progressivo spostamento da forme giuridiche più semplici e sottocapitalizzate verso forme più strutturate. Anche nel 2013 le società di capitali hanno proseguito la tendenza positiva, registrando un aumento del +0,8% rispetto al 2012, a fronte di flessioni nelle cooperative (-4%), nelle ditte individuali (-2,9%) e nelle società di persone (-1,8%)⁵.

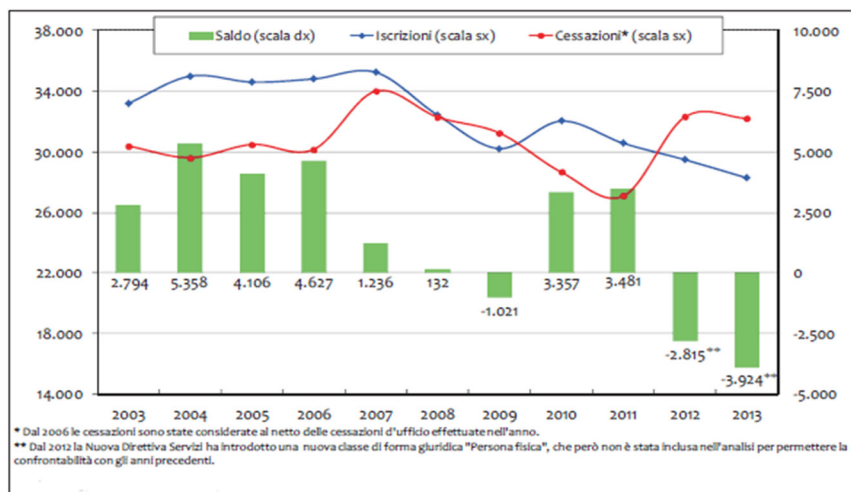


Grafico – Veneto.
Dinamica delle
iscrizioni, cessazioni e
saldi delle imprese. Anni
2003-2013

3. SUPERAMENTO DEL CAMPANILISMO

Già nel 1973 Chirivi sosteneva che i fenomeni a livello di singoli Comuni non erano più giudicabili in sé, in quanto si era creato un “sistema di relazioni” che investivano tutti i comuni compresi tra le due direttrici Venezia-Padova e Venezia-Treviso. A livello della pura constatazione dei dati e delle tendenze, il sistema Venezia-Padova appariva già all’epoca come il più rilevante concentramento metropolitano ove trovavano sede tutte le funzioni amministrative di livello regionale, le funzioni culturali più specializzate, grandi sedi commerciali e il complesso del porto industriale di Marghera. Queste due città determinavano tuttavia un’area propria di diretta influenza urbana che interessava fortemente altri centri abitati, con elevato grado di accessibilità e grande diffusione demografica, ove Treviso tendeva ad assumere un ruolo strettamente connesso al sistema, specie per lo sviluppo delle attività terziarie e di piccole industrie disseminate nel territorio.

Dal punto di vista socio-economico, le aree hanno alle spalle tradizioni e percorsi profondamente diversi fra loro. Le complementarità economiche esistenti tra Venezia, Padova e Treviso, insieme a un ricco contesto imprenditoriale, costituiscono i principali punti di forza della città-regione:

- Venezia mantiene ancora oggi, oltre alla connotazione turistica, le caratteristiche di una capitale amministrativa di livello regionale.

⁵ Unioncamere Veneto “L’economia del Veneto nel 2013 e previsioni 2014”

- Padova ha sviluppato una supremazia nel terziario e nella ricerca scientifica e tecnologica.
- Treviso mantiene una connotazione più marcatamente manifatturiera.

Nella sua totalità, quest'area è diventata un esempio nel campo dello sviluppo economico: in riferimento ai suoi distretti industriali e al coinvolgimento delle piccole e medie imprese si è spesso usata l'espressione "miracolo Veneto" o modello della "Terza Italia".

A livello culturale, le tre città hanno mantenuto un profilo fortemente riconoscibile e non hanno mai abdicato alla possibilità di una propria visibilità, a prescindere dalla notorietà internazionale di Venezia.

Per diversi anni si è discusso della possibilità di organizzare in modo integrato lo spazio dell'area centrale veneta. Se oggi le città di Venezia, Padova e Treviso convergono verso un'ipotesi di spazio metropolitano è perché le forze dell'economia spingono in modo deciso in questa direzione. Il quadro macroeconomico è profondamente mutato nell'ultimo decennio e ciascuna città, oggi, è chiamata a ripensare il proprio futuro alla luce di nuove priorità che tendono a premiare comportamenti cooperativi e nuove logiche di divisione del lavoro. Chi vive e lavora in questi tre comuni e in queste tre province capisce sempre di più l'importanza di fare un salto di scala. È la ragione economica, per la prima volta, a rendere urgente uno scenario che è stato a lungo un'ipotesi prima di tutto politico-amministrativa.

A livello di identità percepita il problema della creazione di uno spazio metropolitano è la premessa affinché città di taglia media (in particolare Padova e Venezia) rinuncino a una logica di duplicazione delle funzioni per accettare nuove logiche di divisione del lavoro a livello di servizi pubblici locali, ricerca, università.

La possibilità di connettere in rete e valorizzare l'intelligenza terziaria richiede il superamento della logica del "campanile" e l'accettazione di una nuova idea di spazio e di divisione del lavoro fondata su una scala territoriale adeguata.

Le amministrazioni locali hanno oggi la possibilità di contribuire in maniera formidabile al rilancio del sistema territoriale nel suo complesso sottolineando il carattere strategico dei progetti già avviati nella direzione di una città metropolitana e promuovendo un nuovo immaginario collettivo che veda quest'area come un sistema integrato da promuovere a livello internazionale⁶.

L'ideazione di principi identitari dovrebbe essere posta come componente principale e mezzo di pianificazione strategica e di promozione della città-regione:

- I. Arte, Artigianato e imprese che offrano la possibilità di fondare nuove attività economiche, creare catene di approvvigionamento, introdurre piccole e medie imprese identificando le produzioni specifiche della regione, generando cluster, e altri benefici.
- II. Commercio, Outlet in cui i prodotti e i servizi offerti siano realizzati nelle fabbriche regionali, così da attribuire un carattere distintivo alla regione nella quale visitatori e

⁶ S. Micelli "Organizzazione economica e industriale dello spazio metropolitano"

clienti possano trovare un'ampia gamma di prodotti provenienti da uno specifico settore o attività.

- III. Cultura, il patrimonio industriale e architettonico, come ad esempio le strutture industriali dismesse ancora esistenti nella parte nord orientale della regione costituiscono un paesaggio caratteristico e testimoniano la tradizione e il lavoro connessi con le arti, il patrimonio regionale e le sue attività produttive.
- IV. Il Paesaggio, sia quello costruito che quello naturale, completa tutti i servizi e le attrattive prima menzionate, offrendo altre possibilità per lo svago e il turismo sia come destinazione principale che come tappa occasionale nel corso degli spostamenti di lavoro.

Nel panorama globale le regioni stanno diventando le unità di sviluppo territoriale privilegiate, i mercati per l'acquisto o l'offerta di prodotti e servizi si rivolgono a soluzioni poste oltre i propri confini. È perciò necessario dotare ogni regione di un brand distintivo in grado di differenziare le une dalle altre. La regione metropolitana di Venezia-Padova-Treviso offre un ottimo esempio, adattandosi perfettamente all'applicazione di tale teoria: molte possibilità di sviluppo economico, turistico e sociale che offre la Patreve costituiscono infatti la premessa per l'adozione di un marchio regionale.

Ci sono molte ragioni per sostenere la creazione di un brand per la città-regione Venezia-Padova-Treviso. In primo luogo il marchio regionale è in grado di promuovere l'identità territoriale tra i cittadini, gli imprenditori e gli amministratori, sia nelle aree rurali che nelle città, facilitando la governance regionale. L'interesse dell'iniziativa si fonda sulle potenzialità che nascono dalla cooperazione tra governo e società in una relazione che sia vantaggiosa per entrambe le parti: a cittadini e operatori privati viene così conferito il potere di influenzare le politiche pubbliche, seguirne l'applicazione e valutarne i risultati.

In secondo luogo, aspetto non meno essenziale, il brand regionale sarebbe in grado di offrire ai potenziali visitatori e investitori un'immagine della Regione. Questa dovrebbe delineare le opportunità e i vantaggi offerti dalla città-regione di Venezia-Padova-Treviso rispetto ad altre regioni, comunicando le caratteristiche principali che la distinguono dalle altre. Rappresentare un territorio in grado di offrire servizi per le industrie, opportunità di conoscenza e networking rispetto a specifici settori economici, ma anche attrazioni turistiche e occasioni di svago per i manager che lavorano nella regione, per i clienti e rappresentanti in occasione dei viaggi di lavoro. Questo si applica anche nel caso opposto, in cui i turisti vengono attratti da una regione non solo per i suoi paesaggi e siti storici, ma anche per i punti vendita, i prodotti e i servizi a buon mercato offerti dalle piccole e grandi aziende che vi operano. La percezione di questa realtà potrebbe essere quella di un territorio in cui vita lavorativa e svago si combinano vicendevolmente⁷.

⁷ S. Topelson de Grinberg "Territorial Review: il caso di Venezia"

4. SCAMBI INTERNAZIONALI

Il passato di formazione di un territorio policentrico nell'area centro veneta non può e non deve essere rinnegato. Anzi va rilanciato all'interno di un contesto internazionale che è profondamente mutato e che oggi ci impone scelte decisive. Va sottolineato come la crisi costringa ad accelerare i tempi. Un processo di integrazione che poteva essere gestito in modo graduale in una fase di crescita economica internazionale, merita di essere affrontato in maniera più decisa ed esplicita in una fase di grave recessione come quella attuale.

Già nel 1993 Costa scriveva che il miglioramento dell'accessibilità (fisica, giuridica, culturale) tra tutte le città e le regioni dell'Europa comunitaria avrebbe facilitato la competizione tra tutti gli agenti economici europei.

Per le aree metropolitane era facile prevedere che sarebbero diventate le sedi privilegiate per la localizzazione incrociata nei diversi paesi di unità direzionali e di unità commerciali destinate al controllo del mercato unificato oltre che le "porte" per le relazioni internazionali intra-europee ed extra-europee.

La maggior parte delle città europee si stavano già attrezzando da tempo per cercare di consolidare o migliorare la propria posizione nella gerarchia urbana continentale.

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento dà ampio rilievo al concetto di "sistema urbano metropolitano"; ciò è motivato dal fatto che, in modo sempre più rilevante, esso presiede all'impostazione delle strategie dello sviluppo non solo negli schemi regionali ma anche nei comportamenti di altri organismi pubblici e privati.

D'altra parte, in Europa come in tutto il mondo industrializzato, è ai sistemi urbani in cui più alta è la concentrazione di caratteri metropolitani che è toccato il compito di guidare il confronto interregionale e internazionale con gli altri sistemi davanti alla sfida della rivoluzione tecnologica e dell'innovazione; in questo quadro le aree metropolitane giocano un ruolo decisivo per l'intero Veneto e in tal senso possono essere definite "strategiche" per l'intera comunità regionale.

A partire dalla seconda metà del 2013 il quadro economico mondiale è caratterizzato da una lenta ripresa, con un miglioramento nei Paesi emergenti e una sostanziale stabilità in quelli avanzati, messi ancora a dura prova dalla crisi del debito in alcune delle principali economie

europee.

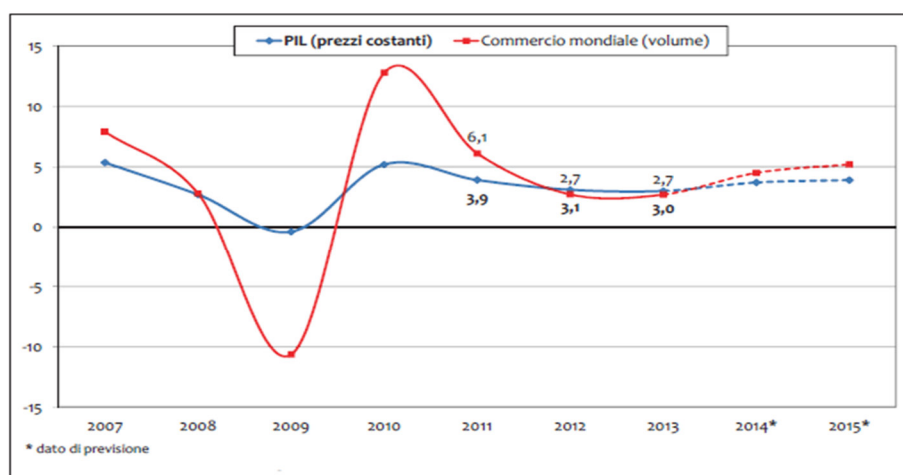


Grafico – Dinamica del Pil e del commercio mondiale
(var. % su anno prec.).
Anni 2007-2015

Il 2013 ha visto un record nell'attivo della bilancia commerciale italiana e un'accelerazione delle vendite verso i Paesi extraeuropei, a fronte di un dato complessivo stazionario (-0,1%), sintesi di una netta crescita nelle regioni nordorientali e di un crollo in quelle insulari e meridionali. In particolare, il Nord-Est è tornato ad essere la locomotiva italiana dell'export (+2,4% rispetto al 2012), raggiungendo un saldo commerciale positivo di quasi 44 miliardi di euro.

In tale contesto, le esportazioni del Veneto hanno rappresentato un'importante fonte di crescita, registrando nel 2013 un incremento del 2,8% rispetto all'anno precedente e attestandosi su un valore di 52,6 miliardi di euro correnti, con un incremento in valore assoluto di 1,4 miliardi di euro. Il Veneto si conferma la seconda regione italiana, dopo la Lombardia, per valore di beni esportati, con una quota del 13,5 per cento delle vendite estere nazionali. Al contrario, le importazioni, pari a 37,3 miliardi di euro, hanno evidenziato una debole flessione (-0,8%). Ne è conseguito un saldo della bilancia dei pagamenti particolarmente positivo, da primato, con un'eccedenza quantificata in oltre 15,3 miliardi di euro.

La dinamicità delle vendite regionali all'estero si è progressivamente accentuata nel corso dell'anno. Sia i dati Istat che i risultati dell'indagine VenetoCongiuntura, svolta trimestralmente da Unioncamere Veneto su un campione di oltre 1.200 imprese manifatturiere venete con almeno 10 addetti, hanno rilevato il rin vigorimento degli scambi commerciali con l'estero nel corso del 2013. Nello specifico, il fatturato estero dell'industria veneta è aumentato in tutti i trimestri dell'anno, in modo più evidente negli ultimi due (+3,8% e +4,2%). Anche confrontando i dati provvisori diffusi dall'Istat è evidente questo

consolidamento.

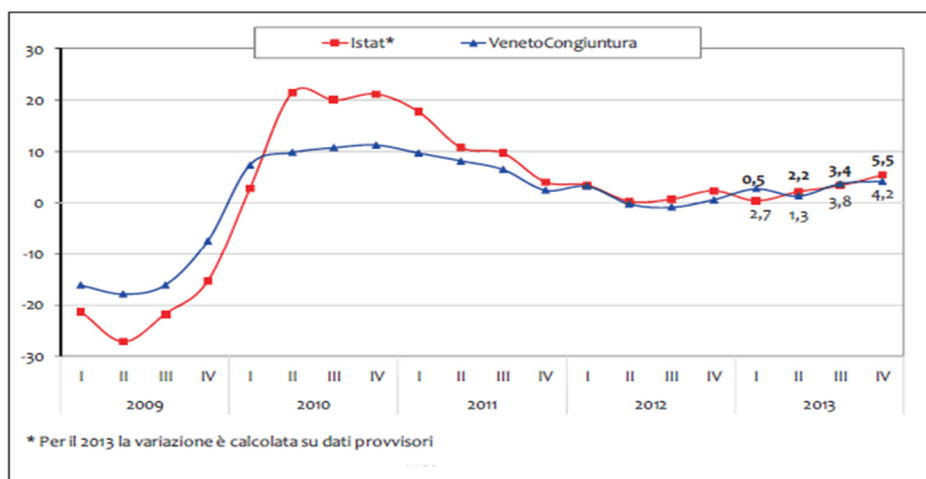


Grafico – Veneto.
Andamento delle
esportazioni
(var. % su trim. anno
prec.). Anni 2009-2013

In particolare, si è passati dal +0,5% registrato nel primo trimestre a una crescita sempre più sostenuta nei trimestri successivi, terminata con il +5,5% negli ultimi tre mesi dell'anno.

I prodotti manifatturieri veneti (che rappresentano quasi la totalità dei beni venduti), come è noto, sono destinati principalmente al mercato europeo, con una quota (nel 2013 pari al 56,5%) che negli ultimi anni si è sensibilmente ridotta a favore degli scambi extra Ue, stante il ristagno economico dell'Europa occidentale⁸.

È in questo contesto internazionale che si accentua come la realizzazione di un brand dell'area metropolitana di Venezia possa aiutare la città-regione a posizionarsi in un punto preciso del mercato europeo e della rete globale, promuovendo in regione la consapevolezza circa la propria posizione rispetto agli altri e per valorizzarne l'unicità.

I mezzi per raggiungere questo obiettivo si basano su un concetto di regione come sistema urbano e rurale equilibrato e policentrico, dotato di buone potenzialità di sviluppo complementare, nonché sulla definizione di alcuni principi identitari da cui partire per la creazione di un marchio "inclusivo" in grado cioè di riferirsi all'intera regione comprendendo, oltre alla città di Venezia, anche le altre città e zone rurali presenti sul territorio.

Il brand regionale dovrebbe essere volto al coinvolgimento di visitatori e investitori nazionali e internazionali. Per questo il processo di creazione del brand dovrebbe destare interesse nella regione fin dal principio e coinvolgere le comunità nazionali e internazionali in ogni suo passaggio⁹.

5. INFRASTRUTTURE

Nel 1973 Costa lamentava una precipitosa crescita di Mestre e di gran parte del territorio in esame progredita con l'assenza quasi totale di una contemporanea dotazione di servizi di base: istituti per l'istruzione, attrezzature assistenziali e sanitarie, sportive, parchi pubblici, istituzioni direzionali. Affermava che l'immagine improvvisata di Mestre e di molti comuni,

⁸ Unioncamere Veneto "L'economia del Veneto nel 2013 e previsioni 2014"

⁹ S. Topelson de Grinberg "Territorial Review: il caso di Venezia"

unitamente all'accentramento industriale di Marghera, permettevano di valutare il fenomeno di una relativa indifferenza all'organizzazione e configurazione spaziale entro un ambito territoriale che, per molti aspetti, poteva essere riguardato come un "unico fatto urbano" alla ricerca di un suo nuovo modello spaziale di riferimento.

Oggi è chiaro ormai che a livello infrastrutturale, l'idea del superamento di una visione campanilistica, richiede una nuova connettività interna fra le parti dello spazio metropolitano (principalmente attraverso nuove strade e nuove connessioni su rotaia ad alta capacità) e forme nuove di connessione fra questo spazio e lo spazio internazionale (alta velocità ferroviaria, aeroporto, porto), che siano adeguate allo sviluppo dell'area metropolitana.

L'assetto delle principali direttrici infrastrutturali esistenti e previste nel territorio regionale veneto indica come l'area metropolitana di Venezia sia inserita in un grande sistema di relazioni che supera i confini regionali e nazionali, e dove assumono particolare rilevanza i due corridoi transeuropei (Corridoio V Lisbona-Kiev e Corridoio I Berlino-Palermo).

Questo sistema di grandi maglie infrastrutturali già oggi dispone di nodi dotati di infrastrutture intermodali di rango internazionale per il transito delle merci: interporti, porti e aeroporti, i cui ruoli vanno considerati in una visione di sistema integrato della intermodalità nel Nord-Est.

Si incrociano con queste grandi direttrici e nodi alcune nuove infrastrutture destinate a segnare il territorio e il sistema delle città. Si tratta della Pedemontana veneta, strada che non solo è destinata ad alleggerire l'asse centrale, ma a sostenere i processi economici e territoriali andando ad affermare la città pedemontana estesa. Il Passante, che finalmente consente lo sviluppo di Mestre nuova città cerniera del nord est. Ed infine della rete del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale, collegamento tra i punti forti della città metropolitana Venezia-Padova-Treviso.

L'assetto territoriale determinato dai nuovi fattori infrastrutturali e insediativi del Veneto si presenta come un sistema a densità decrescente dal centro verso i margini Nord e Sud, dove:

- la dorsale forte centrale, costituita e sostenuta dalle città e dalla rete delle grandi infrastrutture, si attrezza a divenire il sistema destinato a reggere la competizione esterna (nazionale e internazionale) nell'ambito dei servizi superiori della regione;
- le economie industriali diffuse dei distretti si attestano sul progetto della Pedemontana in grado di attuare una deviazione della mobilità pesante verso la periferia del sistema insediativo centro-veneto, oggi saturo di mobilità sull'asse centrale;
- la Venezia Cesena e la Valdastico (Nord e Sud) garantirebbero quel potenziamento delle relazioni Nord-Sud, che appartiene al ruolo del Veneto.

La città regione fa fronte a problematiche infrastrutturali tipiche delle aree policentriche. Una delle sfide fondamentali per la città-regione riguarda la capacità di adattare la rete di infrastrutture oggi esistente per coltivare sinergie ed economie di agglomerazione, dal momento che i suoi nodi sono per lo più disconnessi. Il modello di crescita a bassa densità

gradualmente introdotto nella città-regione ha portato a congestioni del traffico, spese più alte nelle infrastrutture e a un nucleo urbano non dinamico. Il potenziamento della rete di infrastrutture è dunque vitale per una migliore integrazione. Nonostante la città-regione presenti una disponibilità di infrastrutture maggiore rispetto alla media italiana, ha mostrato alcuni significativi punti deboli che comprendono:

- I. Una rete ferroviaria non adeguata per i collegamenti intrametropolitani. Il sistema stradale del Veneto garantisce connessioni tra le principali città, ma non costituisce una rete metropolitana integrata. Alla regione metropolitana mancano dunque un sistema di pedaggi unificato, così come punti di congiunzione tra il sistema di transito su strada e quello ferroviario.
- II. Una rete ferroviaria relativamente disconnessa dai sistemi urbani del Nordest e da quelli europei. Attualmente la regione metropolitana Venezia non ha un collegamento ad alta velocità con Milano, e, in più, solo una piccola parte dei beni prodotti nel Nordest passa attraverso il porto di Venezia: soltanto il 25% di 1.3 milioni di container che provengono dal Nordest transita ogni anno dal porto di Venezia.
- III. Un aumento del traffico e della congestione stradale. Nonostante i diversi miglioramenti infrastrutturali, la rete stradale funziona oltre le proprie capacità. Il traffico in Veneto è cresciuto del 150% tra il 1985 e il 2000.
- IV. Connessioni insufficienti tra aeroporti e rete ferroviaria. Il traffico di passeggeri nei due aeroporti della regione – uno a Venezia, l'altro a Treviso – è aumentato, ma essi rimangono disconnessi dalla rete ferroviaria, con una conseguente limitazione della loro capacità di trasporto merci. Nel 2007 i due aeroporti hanno processato una quantità di merci inferiore dell'11% rispetto al 2006.
- V. Mancanza di collegamenti tra il porto di Venezia e l'hinterland. Nonostante il porto di Venezia registri buone performance rispetto a vari indicatori, l'inadeguatezza della rete ferroviaria ha prodotto una congestione del traffico, la quale ha a sua volta reso più difficile l'accesso stradale all'hinterland, limitando così la competitività della regione.

All'interno dell'area metropolitana di Venezia-Padova-Treviso si possono distinguere ambiti di relazione a densità variabile, determinati, in particolare, dalle dinamiche di sviluppo dei sistemi di trasporto e delle infrastrutture, e dall'organizzazione dell'assetto insediativo e delle relative funzioni.

Se consideriamo la rete delle infrastrutture e della mobilità, esistono o sono previsti interventi rivolti a consolidare e rafforzare la dimensione metropolitana dell'area veneziana.

Tra gli interventi più significativi ricordiamo:

- il sistema aeroportuale: che comprende gli aeroporti di Venezia e Treviso, gestiti dalla società Save spa di Venezia. Attualmente tale società si occupa anche della gestione dell'aeroporto civile di Padova e dell'aeroporto Nicelli del Lido di Venezia;

- il sistema portuale e interportuale: per quanto riguarda le attività portuali, queste si sviluppano principalmente nelle aree di Porto Marghera a Venezia e di Chioggia. Il sistema interportuale fa perno sulle città di Padova e Venezia. L'Interporto di Padova è specializzato in attività di logistica e movimentazione merci su gomma e ferro, mentre nel caso di Venezia l'interporto funziona come piattaforma logistica e intermodale per le merci che viaggiano via mare. Tra l'Interporto di Padova e l'area portuale e interportuale di Porto Marghera è prevista la realizzazione dell'Idrovia che attraverso il fiume Brenta e quindi il Novissimo, arriva in Laguna raggiungendo il canale di grande navigazione di Malamocco.
- il sistema autostradale e ferroviario: si sviluppa lungo il Corridoio V e comprende l'autostrada A4 e la linea ferroviaria AV/AC. Per il sistema autostradale assume grande rilevanza il Passante che oltre a risolvere l'attraversamento di Mestre ha ridisegnato il sistema degli accessi alla rete autostradale della città di Treviso e di alcuni comuni di cintura e dei comuni attraversati dall'A4 localizzati tra le province di Padova e Venezia. Per quanto riguarda l'Alta Velocità, il tratto attualmente in esercizio è quello compreso tra Venezia e Padova¹⁰.

6. MOBILITA'

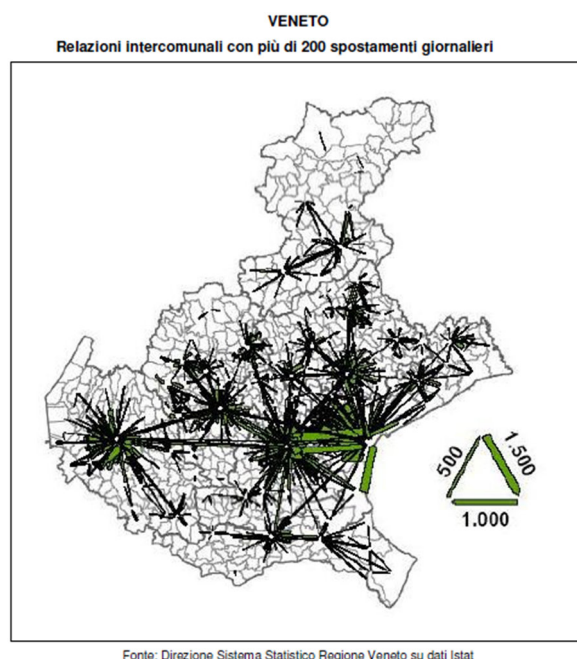
Il modello della mobilità, definito dalle relazioni Origine-Destinazione descrive gli spostamenti intercomunali (casa-studio e casa-lavoro), ed esprime graficamente le “linee di desiderio” degli utenti. I comuni del Veneto generano quotidianamente circa 2.200.000 spostamenti per recarsi nel luogo di studio o di lavoro, all'interno di questi i tre capoluoghi di Venezia, Padova e Treviso assorbono da soli il 45% degli spostamenti casa-lavoro e casa-

studio in entrata e uscita.

L'aumento della connettività delle reti di trasporto, strade, ferrovie, porti, aeroporti e interporti è la condizione essenziale per lo sviluppo delle imprese e dell'economia territoriale.

Per questo, diventano indispensabili delle reti di trasporto locale rapide ed efficienti, con il rafforzamento della viabilità ordinaria, il potenziamento dei trasporti pubblici su gomma e la rivalutazione del trasporto ferroviario.

Il 2013 si è chiuso con un andamento della mobilità nella rete autostradale regionale



¹⁰ F. Sbeti “Il territorio metropolitano e i processi di governance”

pressoché stabile rispetto al 2012. I dati diffusi da Aiscat hanno evidenziato infatti un progressivo ridimensionamento del trend negativo, che aveva fortemente penalizzato il settore (-5,7%) nel 2012, mostrando nel corso del 2013 un calo riferito ai chilometri complessivamente percorsi dai veicoli nelle autostrade pari solo a -1,2%. I valori sono rimasti negativi ma in miglioramento sia per la componente veicolare leggera (-1,1%, che ha superato i 9,3 miliardi di veicoli/chilometro), sia per quella pesante (-1,5%, con 3,5 miliardi di veicoli/chilometro).

La rete ferroviaria regionale, che si estende per 1.188 km di linee (il 7% del totale nazionale), ha aumentato nel 2013 le performance di mobilità raggiungendo 159 mila lavoratori al giorno, il 4% in più rispetto al 2012, per un totale di 48,5 milioni di passeggeri all'anno.

Sul versante aeroportuale nel 2013, secondo i dati elaborati da Assaeroporti, gli scali veneti hanno segnato un incremento del traffico cargo del 9,7 per cento, con uno scambio superiore a 50 mila tonnellate di merci. A determinare il segno positivo, dopo la variazione negativa registrata nel 2012 (-4,6%), è l'aeroporto Marco Polo di Venezia che ha registrato un aumento dell'11,7% nel settore merci; negativa invece la variazione per l'aeroporto Valerio Catullo di Verona (-4,9%).

Tabella – Veneto.
Dati di traffico
(movimenti, passeggeri
e merci) negli aeroporti.
Anno 2013

| Aeroporti | Movimenti | | Passeggeri | | Cargo (tons) | |
|--------------------------|----------------|----------------|-------------------|----------------|---------------|----------------|
| | val. ass. | var.% 13/12 | val. ass. | var.% 13/12 | val. ass. | var.% 13/12 |
| Venezia-Treviso | 99.358 | -4,9 | 10.579.186 | 0,5 | 45.662 | 11,5 |
| Treviso - Antonio Canova | 18.359 | -9,5 | 2.175.396 | -6,8 | - | n. s. |
| Venezia - Marco Polo | 80.999 | -3,8 | 8.403.790 | 2,6 | 45.662 | 11,7 |
| Verona - Valerio Catullo | 31.347 | -13,0 | 2.719.815 | -15,0 | 4.745 | -4,9 |
| Totale | 130.705 | -7,0 | 13.299.001 | -3,1 | 50.407 | 9,7 |

Al contrario, il settore passeggeri ha evidenziato un forte calo. In particolare nel 2013 ci sono stati quasi 422 mila passeggeri in meno rispetto al 2012 in transito negli aeroporti del Veneto, con una perdita pari a -3,1%. Il segno è tornato negativo dopo 3 anni di crescita, attestandosi nel periodo 2009-2012 al +18,7%. L'andamento del trasporto aereo in Veneto è stato condizionato dalla situazione sfavorevole del mercato interno che ha comportato un forte decremento del traffico domestico. Oltre a questo, il sistema aeroportuale regionale ha risentito di una crescente difficoltà a superare la concorrenza dei sempre più diffusi vettori low-cost e, fenomeno degli ultimi anni, delle linee ferroviarie ad alta velocità che collegano importanti rotte del Paese.

Nonostante la performance negativa del sistema aeroportuale regionale, l'aeroporto Marco Polo di Venezia ha chiuso l'anno positivamente con un aumento dei passeggeri pari a +2,6%, che con 8,4 milioni di movimenti ha ottenuto il quinto posto nella classifica nazionale per traffico passeggeri, dopo Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate e Bergamo.

A pesare sul sistema aeroportuale veneziano nel suo insieme, che ha segnato un +0,5%, dopo l'8,9% del 2012, è stato il traffico dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso che ha subito una contrazione dei movimenti del -6,8%.

Nel 2013 il porto di Venezia ha registrato un calo annuo del movimento di merci complessivo pari a -3,7%, circa 938 mila tonnellate in meno rispetto al 2012.




| | 2012 | 2013 | Var.% 13/12 |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|----------------|
| Movimento merci (tonn.) | 25.349.248 | 24.411.377 | -3,7 |
| rinfuse liquide | 11.086.598 | 9.945.840 | -10,3 |
| rinfuse solide | 6.458.942 | 6.537.275 | 1,2 |
| merci varie in colli | 7.803.708 | 7.923.424 | 1,5 |
| Movimento container (TEU) | 429.893 | 446.591 | 3,9 |
| Movimento passeggeri | 1.998.960 | 2.072.642 | 3,7 |
| croceristi | 1.739.501 | 1.841.477 | 5,9 |
| Navi arrivate | 3.745 | 3.572 | -4,6 |

Tabella – Porto di Venezia.
Movimentazione merci, container e passeggeri.
Anni 2012 e 2013

La performance negativa è da attribuire in particolar modo al traffico di rinfuse liquide che ha perso il 10,3% con diminuzioni marcate nella movimentazione di petrolio grezzo (-20,7%). Per quanto riguarda il settore delle rinfuse solide e quello del general cargo si sono registrate variazioni positive rispettivamente pari a +1,2% e +1,5%. All'interno spicca negativa la variazione del traffico di carbone (-22,9%) riconducibile all'andamento ciclico degli sbarchi connesso sia alla capacità di stoccaggio sia alle strategie di approvvigionamento dei terminal e quella del settore Ro/Ro (-13,2%) che risulta frustrato dalla crisi economica, in particolare quella greca, e dalle limitazioni imposte dalla posa dei cassoni del sistema di dighe MoSE alla bocca di porto del Lido. Hanno chiuso l'anno in positivo i due comparti di punta: il movimento di container (TEU) (+3,9%) giunti a 446.591 Teu, il movimento di passeggeri (+3,7%) con un incremento dei croceristi pari a 5,9%.

Per quanto riguarda il settore del trasporto ferroviario nell'area centro-veneta, si può

Rilevazioni a Luglio

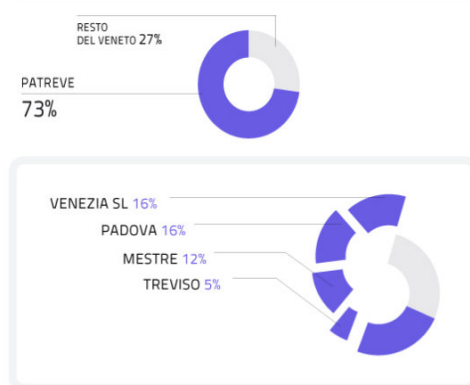
| | SALITI+DISCESI | | | VARIAZIONI |
|--|----------------|---------|---------|------------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2012/10 |
| TOTALE VENETO  | 171.972 | 165.816 | 177.046 | +2,95 % |
| PATREVE  | 127.430 | 126.497 | 130.462 | +2,38 % |
| % PATREVE / VENETO  | 74.10 % | 76.29 % | 73.69 % | |

constatare che i confini amministrativi delle province di Padova, Treviso e Venezia non sono sufficienti a delimitare i flussi quotidiani della mobilità. A conferma di un sistema di relazioni fortemente integrato per quest'area ci sono ben circa 90.000

Elaborazione Fondazione Gianni Pellicani su dati Regione Veneto – Direzione Mobilità:
Rilevazione Frequentazioni effettuata da Trenitalia a Marzo e Luglio 2012

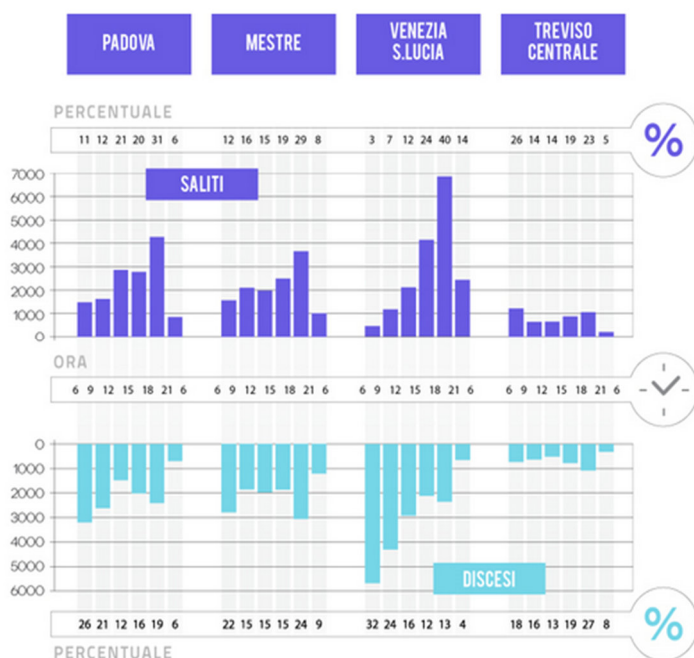
persone che ogni giorno si muovono utilizzando il trasporto extraurbano su ferro e su gomma. Il 73% degli spostamenti del Veneto per quanto riguarda il trasporto ferroviario avvengono nell'area metropolitana Patreve. In particolare si ha una concentrazione pari al 16% a Padova, al 16% a Venezia e al 12% a Venezia Mestre. Il restante 24% si distribuisce nelle altre stazioni minori dell'area.

Sempre per quanto riguarda il trasporto ferroviario la ricerca della Fondazione Pellicani evidenzia i flussi di Padova e Venezia Santa Lucia, con un numero di discesi marcato nelle ore mattutine ed un numero di saliti nelle ore serali, a testimonianza di un comportamento delle due città da centri urbani molto attrattivi. Venezia Mestre in qualsiasi fascia oraria dimostra invece di essere un forte nodo di interscambio, poiché i saliti bilanciano i discesi a qualsiasi ora del giorno. Infine Treviso mantiene un numero di flussi molto simile al resto delle stazioni dell'area, risultando, anche a causa della natura



Elaborazione Fondazione Gianni Pellicani su dati Regione Veneto – Direzione Mobilità: Rilevazione Frequentazioni effettuata da Trenitalia a Marzo 2012

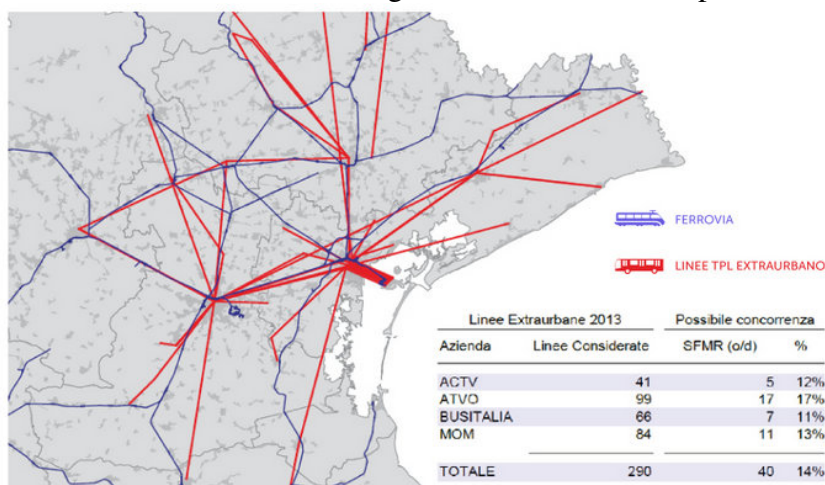
policentrica del suo territorio, molto meno attrattiva per il trasporto ferroviario, con i saliti nelle ore mattutine che stentano a raggiungere i discesi.



Questa è quindi la situazione attuale per quando riguarda il trasporto ferroviario per l'area Patreve. Vediamo ora invece qual è la situazione della mobilità su gomma. Le fusioni aziendali di APS e BUSITALIA a Padova e di MoM a Treviso stanno portando ad avere un'unica azienda a livello provinciale. Ovviamente il passaggio successivo sarebbe l'integrazione del servizio a livello metropolitano, facilitato proprio dalle già avvenute fusioni a livello provinciale, in

modo da attuare politiche e protocolli comuni. Un punto da risolvere è poi sicuramente la

concorrenza tra gomma e ferro, con sovrapposizione delle tratte e con origine e destinazione in concorrenza. La vera sfida quindi sarà quella di rimodellare la rete di trasporto su gomma in maniera tale da farla convergere sui nodi ferroviari, passando così da una situazione di



Linee di TPL extraurbano in possibile concorrenza con linee ferroviarie. (Elaborazioni Fondazione Gianni Pellicani su dati aziende di trasporto 2013)

parziale concorrenza a una di perfetta integrazione e completamento. Infatti allo stato attuale delle cose ben il 14% delle tratte totali su gomma è in una situazione di potenziale concorrenza con il trasporto ferroviario, avendo origine e destinazione coincidenti a due fermate della

corrispettiva linea su ferro, indicatore importante della mancanza di coordinamento tra le diverse modalità.

Una carenza significativa del sistema di trasporto pubblico dell'area metropolitana Patreve è poi sicuramente l'infomobilità. Se tutte le aziende di trasporto adottassero gli standard di condivisione dei dati in formato "open data" e li rendessero disponibili gratuitamente e con aggiornamenti in tempo reale, sicuramente si troverebbe il modo, anche su iniziativa privata, di renderli disponibili a tutti attraverso le moderne tecnologie, creando opportunità di impresa e innovazione. Le informazioni così fornite agli utenti risulterebbero determinanti nella scelta del trasporto: le emissioni di CO₂, le calorie bruciate, la presenza di vicini diretti verso la stessa destinazione, la differenza di costo tra bus auto e bici, il tempo di percorrenza, la volontà di aiutare gli altri, possono essere un forte incentivo. L'ottimizzazione della scelta del singolo in questo modo produrrà di conseguenza direttamente anche l'ottimizzazione del servizio per l'intero sistema, punto cruciale se si vuole realizzare davvero un'area metropolitana efficiente¹¹.

7. OBIETTIVI E SFIDE PER IL FUTURO

Le trasformazioni del quadro economico generale hanno determinato un netto cambiamento nelle priorità dello sviluppo regionale. La scommessa su un nuovo terziario e su un'economia maggiormente basata su innovazione e creatività suggerisce di accelerare sensibilmente il processo di integrazione territoriale fra le città e le province di Padova, Venezia e Treviso. Dal punto di vista territoriale, l'esito di questo percorso è tutt'altro che definito a priori. La metropoli del Nord Est non dovrà necessariamente assomigliare a New York o a Los Angeles;

¹¹ Veneziacittàmetropolitana.eu

soprattutto non dovrà ereditarne i limiti dal punto di vista dell'organizzazione dello spazio urbano. È auspicabile che l'originalità di cui è stato capace il Veneto in questi anni possa tradursi in un percorso originale di rielaborazione delle specificità che hanno fatto la forza di questo territorio.

Alla luce di queste profonde trasformazioni, la città-regione Venezia si trova a dover affrontare quattro grandi sfide in termini di competitività.

- I. Sviluppo della capacità di innovazione e potenziamento dell'inclusione nel mercato del lavoro: è possibile che la città-regione Venezia necessiti di un upgrade economico orientato al futuro, data la sua tradizionale dipendenza dai beni tradable e il recente aumento di competitività da parte dei Paesi stranieri. La città-regione potrebbe capitalizzare sui trend di mercato per incrementare la partecipazione al mercato del lavoro. Si potrebbe fare molto per migliorare le competenze dei lavoratori, in particolare di quelli appartenenti alle categorie escluse (lavoratori anziani, donne e immigrati), aumentare l'innovazione e rafforzare la capacità imprenditoriale delle PMI.
- II. Miglioramento della mobilità e dei collegamenti tra Padova, Venezia e Treviso: dati i vantaggi derivanti dall'agglomerazione e dalla densificazione per le economie basate sui servizi, l'integrazione metropolitana deve diventare una priorità. Diverse misure potrebbero aiutare a promuovere un'economia metropolitana più sinergica, tra queste la costruzione di una rete metropolitana di trasporti, una riduzione della dispersione urbana e l'agevolazione dei collegamenti inter-aziendali all'interno della città-regione.
- III. Riconoscimento e integrazione di una sensibilità ambientale all'interno dell'agenda politica: data la vulnerabilità ambientale e il fatto che il 75% della provincia di Venezia si trova sotto il livello del mare, l'applicazione di una "lente climatica" potrebbe rivelarsi uno strumento funzionale per proteggere la popolazione e l'economia della città-regione. La vulnerabilità al cambiamento climatico, l'erosione, l'innalzamento del livello delle acque, l'aumento delle temperature e l'inquinamento delle acque rendono impraticabile sul lungo periodo un modello di sviluppo cieco ai problemi ambientali.
- IV. Costituzione di una governance con un'ottica metropolitana: in generale, la concettualizzazione spaziale di un'area interconnessa non ha dato forma a decisioni politiche strategiche all'interno della città-regione, la quale, per esempio, non ha ancora istituito un'agenzia per il trasporto metropolitano. Una visione spaziale metropolitana può migliorare il processo di policy rispetto alla definizione dei programmi, alla formulazione e all'approvazione di proposte, e alla loro attuazione e monitoraggio¹².

¹² OECD Territorial Review

Una strategia possibile per lo sviluppo economico, come è stato trattato, potrebbe essere la costituzione di un marchio per l'area metropolitana veneziana. A tal fine si rivela necessaria la costituzione di un organismo ad hoc per lo sviluppo della città-regione di Venezia che promuova una governance congiunta e la collaborazione tra le amministrazioni e la società. Con il termine società si intendono i rappresentanti del settore pubblico e privato, i cittadini, le personalità di spicco, gli attori economici importanti e molti altri.

Il caso del Veneto in sé e il dibattito che si è sviluppato nella Regione, dimostrano come differenti schemi di sviluppo economico necessitino di servizi differenti e, di conseguenza, di differenti forme di governance urbana. Ancora una volta l'approccio univoco risulta fuorviante.

L'attuale consistenza del sistema metropolitano centro-veneto appare ormai estesa ad un ampio arco teso fra le città di Vicenza-Padova-Mestre-Venezia-Treviso.

Il sistema metropolitano centro-veneto rappresenta dunque uno dei cardini del sistema insediativo; ad esso il P.T.R.C. dedica la massima attenzione, consapevole che molte delle potenzialità della Regione, nel suo complesso, sono qui disponibili e che, in ogni caso, le prospettive di sviluppo devono essere affrontate ad una scala territoriale, quella metropolitana appunto, cui solo la Regione, di concerto con tutti gli Enti interessati, può assicurare unità, coerenza ed anche efficienza del processo decisionale. La continua crescita qualitativa oltre che quantitativa dei servizi e delle funzioni, la ricerca della loro ottimale distribuzione fra i vari poli urbani, la positiva evoluzione della struttura produttiva in direzione di settori tecnologicamente più avanzati, la ricerca di aree su cui localizzarla o rilocalizzarla, la fitta e crescente rete di relazioni fra le diverse subaree del sistema sono ad un tempo indicatori del fenomeno e premessa per la sua evoluzione.

Attraverso lo studio della documentazione scritta dai diversi autori presi in esame, unito con l'analisi delle cifre inerenti all'economia centro veneta, si è potuto avere un quadro generale e i punti principali riguardanti nello specifico la possibile area Patreve.

Il tema della città metropolitana, con il tempo divenuta area metropolitana, si sussegue ormai da anni nella scena politica e istituzionale italiana. Già a partire dagli anni 70 possiamo trovare i primi lavori a riguardo e da allora ne sono stati fatti innumerevoli. In questa sede si è voluto provare ad eseguire una panoramica su alcuni lavori significativi che sono stati pubblicati negli anni passati fino ad arrivare a materiale di più recente pubblicazione. In particolar modo si è voluto esaminare il caso di Venezia, Padova e Treviso che, se possibile, andrebbero a costituire la cosiddetta Pa-tre-ve.

La situazione odierna della zona centrale veneta presenta caratteristiche eterogenee per quanto riguarda il territorio che comprende, il mercato del lavoro e anche le strategie perseguite ai fini della competitività aziendale soprattutto a livello internazionale. Importanti sono anche i fenomeni demografici dell'area quali la crescita negli ultimi decenni e anche gli spostamenti di ciascun individuo. Legato a ciò c'è anche il sistema dei servizi e della mobilità che se si

intende costituire un'area metropolitana del genere richiedono una riforma e riorganizzazione del trasporto pubblico nel territorio e ingenti investimenti sulle infrastrutture e sulle politiche di sostenibilità di tali progetti. E questi sono solo alcuni dei numerosi servizi e investimenti che un'ipotetica area metropolitana di Venezia Padova e Treviso dovrebbe affrontare. È necessario dopo un'attenta analisi verificare realisticamente se la soluzione Patreve sia la soluzione ottimale o se possano sussistere forme di riassetto organizzativo più efficaci in chiave economica, e non solo per l'area centrale veneta, ma anche per l'intera regione e oltre. Il contributo ha cercato di dare una risposta al punto cruciale di questa riorganizzazione territoriale, sicuramente legato al tipo di perimetrazione che si andrà a fare per la futura Patreve. Si tratta semplicemente di unire gli attuali confini amministrativi delle tre province con la sola conseguenza di tagliare i costi della politica e un trasferimento delle funzioni provinciali a livello metropolitano, o si dovrebbe piuttosto andare a fare una riorganizzazione territoriale che si basi invece sulle interazioni economiche e produttive dei diversi ambiti provinciali? La risposta più corretta dopo aver svolto questo elaborato ha chiaramente dimostrato di essere la seconda ipotesi, anche se con la situazione della normativa odierna e la situazione attuale del progetto si andrà molto probabilmente verso la prima.

Bibliografia

Chirivi R. (1973), *La rivista veneta*. n. 19/20 febbraio

Costa P. (1993), *Economia e analisi urbana*. Venezia: EtasLibri

Fondazione Gianni Pellicani (2014), <http://www.veneziacittametropolitana.eu>. Osservatorio Venezia Città Metropolitana

Micelli S. (2010), *Organizzazione economica e industriale dello spazio metropolitano*. Fondazione Venezia 2000

Sbetti F., Bertoldo M., Palazzo F., Russo S. (2010), *Ocse / Oecd Territorial Review: il caso di Venezia*. Fondazione Venezia 2000

Sbetti F. (2010), *Il territorio metropolitano e i processi di governance*. Fondazione Venezia 2000

Sbetti F., Palazzo F. (2013), *Scenari e progetti nella città metropolitana di Venezia*.

Unioncamere Vento (2014), *L'economia del Veneto nel 2013 e previsioni 2014*.