



ORA LA CONTRATTAZIONE SOCIALE

La relazione del segretario generale presentata al convegno sul Ptcp provinciale

OCCORRE COMPRENDERE PER CAMBIARE

di Oscar Mancini*

L'obiettivo del seminario è stato indicato da tempo ed è noto a tutti i partecipanti: proseguire un percorso già avviato con il seminario dell'autunno 2004 volto ad elaborare un nostro autonomo punto di vista sulla qualità dello sviluppo della nostra provincia, ragionando sulla qualità dell'abitare, dei servizi, degli insediamenti produttivi e commerciali, della mobilità delle merci e delle persone.

Al nostro maestro, l'urbanista Eduardo Salzano, sono piaciute tre cose della nostra iniziativa: il titolo, il taglio, la continuità.

Il titolo "più piazze e meno mattoni" (ma avremmo potuto dire meno cemento e meno asfalto) perché esprime molto sinteticamente l'obiettivo che vogliamo proporci: restituire le nostre città e paesi alla società, ridurre l'edificazione allo stretto indispensabile per allargare lo spazio destinato alla fruizione di tutti cittadini.

Il taglio di questa giornata di studio, con l'ausilio dei nostri relatori, ci consentirà di dare un primo sguardo alle carte tecniche delle scelte sul territorio per valutarle nell'interesse dei lavoratori e dei pensionati.

Studiare per comprendere, comprendere per cambiare com'è stato in tutta la nostra centenaria storia.

segue a pag. 3



Un momento del convegno all'Hotel Tiepolo, da sinistra Paolo Nerozzi, Oscar Mancini e Anna Marson.

GLI INTERVENTI AL CONVEGNO DELLA CGIL

Dall'urbanista Anna Marson al segretario nazionale Nerozzi

La mattinata della Cgil sull'urbanistica all'Hotel Tiepolo si è conclusa con gli interventi di Valeria Fedeli, Luca Romano e Marco Guerzoni.

La prima, ricercatrice del Politecnico di Milano, ha illustrato il preliminare del Ptcp della Provincia come opera di "sfondo" che serve per determinare la metodologia di azione: "Il documento al quale ho lavorato per conto della Provincia - ha detto Valeria Fedeli - serve ad aprire un percorso. La legge assegna al preliminare gli obiettivi generali, le scelte strategiche, gli assi di sviluppo; offre quindi un quadro generale". Ma il preliminare è anche luogo di dialogo, serve a tutti i soggetti presenti sul territorio per partecipare alle scelte. "Insomma con preliminare - ha affermato la ricercatrice - si fa il quadro e si apre il dibattito". Fedeli poi ha illustrato in modo analitico gli otto ambiti, o meglio contesti, omogenei individuati, già in parte citati da Mancini. Luca Romano, ricercatore allo Iuav di Venezia, e collaboratore dell'amministrazione provinciale, ha messo in luce i gravi problemi rilevati sul territorio prima di passare alla stesura del preliminare al Ptcp.

Ha parlato di "caduta dell'efficienza del sistema" indicando nel nodo dell'Albera a Vicenza un esempio lampante; ha ricordato come purtroppo in molte zone del territorio berico vi sia stato un peggioramento della qualità della vita dei cittadini, e infine ha ricordato che Vicenza rischia, in Veneto, la marginalità.

segue a pag. 2

SEGUE DALLA PRIMA **GLI INTERVENTI AL CONVEGNO DELLA CGIL**

"Vicenza e la provincia si trovano tra quel sistema metropolitano definito PaTreVe - ha proferito Romano - e l'asse di Verona, costruito con Trento e Mantova". Per Romano nel Piano bisognerà individuare il modo di evitare questo grave rischio, e cioè che Vicenza diventi un territorio di secondo piano rispetto ai due poli regionali già esistenti. "Il problema nel Piano - ha aggiunto - è quello di gestire assieme queste tre problematiche". Romano ha parlato anche della realtà socio-economica del Vicentino, un territorio in cui convivono le eccellenze, ma anche le arretratezze. "Vi sono situazioni eterogenee - ha proseguito - e non esistono più denominatori comuni sul territorio. A fianco di aziende che innovano e stanno sul mercato a livello internazionale vi sono ancora ditte fortemente in ritardo: si sovrappongono tranquillamente situazioni di innovazione e ritardo."

Anche Luca Romano si è avventurato nell'analisi di alcune situazioni. La cosa più importante l'ha detta sulla Valdastico Sud. "Attenzione a dire no alla Valdastico Sud - ha affermato, pur facendo sapere di avere una opinione personale in merito - perché offre diritto di accesso a una fascia importante di popolazione, quella del Bassovicentino, ai servizi dell'area metropolitana dislocati vicino al capoluogo. Inoltre lo strumento autostradale non permette di costruire attorno alla strada". Secondo Romano alla fine l'importante è trovare un'intesa al di là degli schieramenti politici.

Marco Guerzoni, funzionario del settore pianificazione territoriale della provincia di Bologna ha portato l'esperienza della provincia emiliana. Ha illustrato l'impianto urbanistico della città capoluogo, e le diverse linee stradali di sviluppo. Bologna è una città a pianta radiale con un asse principale, che è la via Emilia, che la taglia in due. Guerzoni ha spiegato anche il complicato meccanismo perequativo, che si basa su criteri di equità terri-

toriale, efficienza ed efficace utilizzo delle risorse. Il Ptcp di Bologna e provincia è su internet all'indirizzo www.provincia.bologna.it

Nel pomeriggio sono intervenuti anche i professionisti della cooperativa di progettazione Caire illustrando un caso di pianificazione partecipata, quello di Villafranca di Verona, e l'importanza della Valutazione ambientale strategica (VAS) nella pianificazione territoriale.

Centrale è stato l'intervento della professoressa Anna Marson, direttrice del corso di laurea specialistica in pianificazione delle città e del territorio dello Iuav.

La docente ha illustrato quali sono le due principali tendenze di scenario futuro per l'assetto del territorio. In un caso il Veneto viene considerato come luogo di transito, come piattaforma del resto della pianura Padana verso il Mediterraneo e l'Est europeo. Pertanto si esprime vivo interesse per la costruzione di centri logistici o interporti.

Nell'altro caso invece il Veneto è considerato luogo di vita, di produzione per chi vi abita e vive. "Questi due scenari però in molti casi (documenti della Regione ad esempio) vengono fusi o comunque mescolati - afferma la professoressa Marson - ma l'effetto è quello di una sorta di maionese impazzita, che non si amalgama".

La docente dello Iuav si è permessa una critica nei confronti del preliminare al Ptcp della provincia di Vicenza: "In questo documento non mi sembra che tutte le scelte siano ben esplicitate - ha affermato - e vi sono delle incongruenze". Per esempio il punto 3 dedicato alle nuove infrastrutture in cui si dice che vanno costruite solo se sono utili in un progetto generale di riqualificazione, cozza con il punto 7 nel quale si afferma l'importanza della mobilità come libertà fondamentale.

Lorenzo Signori, del comitato di San Pietro che nel Bassanese si occupa dell'inquinamento da cromo esavalente (vedi Vicenza Lavoro n. 22), Dario Tomasi, vicesindaco di

Schio, Francesco Boschetto, capogruppo dei Ds del consiglio comunale di Valdagno, Guido Zentile di Rc, Giuliano Ezzelini Storti, rappresentante dei lavoratori alla Valentino Fashion Group (Marzotto) e Fulvio Rebesani segretario provinciale del Sunia (sindacato inquilini) sono intervenuti criticando in particolare l'impostazione del preliminare del Ptcp per quanto riguarda la suddivisione in ambiti.

In conclusione il segretario nazionale della Cgil, Paolo Nerozzi, ha apprezzato molto lo slogan "Più piazze e meno mattoni". "Dobbiamo tentare di mettere assieme - ha affermato Nerozzi - le persone, l'ambiente e lo sviluppo. Ma significa anche cercare di capire le condizioni di vita generali delle persone che rappresentiamo: i lavoratori e i pensionati".

Secondo il segretario nazionale il Nordest è una terra dove elementi di grande qualità si mescolano con elementi di grande arretratezza. "Dalla svalutazione della lira che incentivava gli scambi commerciali con l'estero - prosegue Nerozzi - siamo arrivati al fatto che per stare in piedi si arriva sempre più allo sfruttamento delle persone e del territorio". Nerozzi ha ricordato come il Nordest sia una delle zone dell'Italia dove esiste la più bassa scolarizzazione. "Insomma oggi in Veneto abbiamo i capannoni vuoti e assieme l'analfabetismo di ritorno - prosegue - che significa distruzione ambientale accompagnata da forte disagio sociale. Ma tutto questo convive con il massimo dell'innovazione proprio nei distretti industriali". Secondo Nerozzi questa frammentazione esiste perché l'identità italiana è quella comunale. Lo si nota anche nei dibattiti sulle opere pubbliche. "Adesso abbiamo il problema dei fondi per realizzare le grandi opere - continua - e bisognerà scegliere, perché non ci sono risorse per fare tutto ciò che è stato messo in cantiere e il Governo Prodi dovrà decidere in fretta".

SEGUE DALLA PRIMA **OCCORRE COMPRENDERE PER CAMBIARE**

La continuità dell'impegno intorno ad una materia fondamentale per riportare l'attenzione del sindacato sul territorio programmando successivi approfondimenti, zona per zona, con l'obiettivo di aprire un cantiere finalizzato all'avvio della contrattazione sociale territoriale.

La qualità urbana insieme alla qualità sociale costituiscono infatti un pezzo rilevante della strategia che abbiamo definito nel nostro recente congresso.

Abbiamo detto che non si controlla il processo lavorativo se l'azione sindacale non ricomprende tutta la filiera delle esternalizzazioni, delle terziarizzazioni, degli appalti, se cioè non si ridefinisce il perimetro della catena lunga e diffusa della produzione di una merce o di un servizio.

È NECESSARIO UN SALTO CULTURALE

Quello che ci si richiede è un salto culturale, politico e organizzativo per connettere la contrattazione di secondo livello con la contrattazione sociale nel territorio.

Una contrattazione questa capace di assumere il territorio in quanto spazio fisico interconnesso con le dinamiche produttive. Essa è indispensabile perché la contrattazione nel luogo di lavoro possa disporre di un'iniziativa esterna in materia di qualità delle zone industriali e commerciali, della logistica, dei trasporti, della politica industriale, della formazione e della ricerca.

Una contrattazione che sappia assumere il territorio come luogo del vivere e dell'abitare. L'obiettivo è quello di accompagnare la contrattazione del salario con una contrattazione sociale territoriale in grado di ottenere risultati dai servizi (dagli asili nido ai servizi di assistenza degli anziani), la sanità, la casa, i trasporti, i beni comuni prodotti dai servizi pubblici locali (acqua, ambiente, energia), l'integrazione dei migranti, la vivibilità urbana.

E' una scelta di allargamento del campo d'azione del nostro lavoro

sindacale che vogliamo affidare ai costituendo consigli di zona per tenere insieme il luogo di lavoro e la sua inscindibile relazione con il contesto territoriale, nei suoi diversi aspetti di organizzazione e pianificazione dello spazio urbano, di equilibrio ambientale, di qualità ed efficacia del welfare locale.

E' sul primo aspetto che oggi vogliamo concentrarci. Una mutazione gigantesca, formata dalla somma di trasformazioni diffuse e capillari, ha investito negli ultimi decenni la nostra provincia. Un diluvio di cemento che ha deturpato uno dei paesaggi più belli d'Europa.

Con mirabile capacità di sintesi scrive il vicentino Gian Antonio Stella sul Corriere della Sera: "Un blocco di cemento di 1070 metri cubi: è questa la dote portata alla provincia di Vicenza da ogni abitante in più dagli anni 90. Crescita demografica: più 52 mila abitanti pari al 3%. Crescita edilizia: 56 milioni di metri cubi, pari a un capannone largo 10 metri, alto 10 e lungo 560 km.

Ne valeva la pena? Valeva la pena di insultare ciò che resta delle campagne care a Meneghello con giganteschi scheletri di calcestruzzo tirati su spesso solo per fare un investimento" incentivato dalle varie leggi Tremonti e oggi tappezzati di cartelli "affittasi capannoni"?

TUTTO QUESTO CEMENTO NE VALEVA LA PENA?

Di capannoni, nel migliore dei casi, pensati per produzioni povere realizzate con tecnologie semplici, non più in grado di reggere la competizione internazionale.

L'ing. Natalino Sottani ci spiega che nell'ultimo mezzo secolo la popolazione della nostra provincia è cresciuta del 32% , mentre la superficie urbanizzata ha subito l'impennata del 324%: 10 volte di più. Di converso, ovviamente, registriamo un crollo di terreni destinati all'agricoltura.

Un consumo di territorio abnorme, disordinato, sprecone, indifferente

a tutti i rischi.

Esso ha generato:

- 1) una mobilità multidirezionale delle merci e delle persone, quasi sempre su mezzi privati, che congestiona il traffico, avvelena l'aria e soffoca la nostra esistenza;
- 2) una crescita urbana senza forma che ha impermeabilizzato il territorio, rallentato la ricarica delle falde e nel contempo provoca frequenti esondazioni dei corsi d'acqua;
- 3) Un modello di urbanizzazione costoso in termini di distruzione di suolo agricolo, di aumento di spese di energia e di tempo nonché insostenibile da un punto di vista ambientale e scarsamente competitivo rispetto ad altri modelli territoriali;
- 4) Si tratta della dispersione insediativa per la quale gli americani coniarono il termine "sprawl town" letteralmente: città sdraiata sguaiatamente.

L'AMBIENTE COME UNA MARMELLATA

In sostanza, un ambiente urbano a marmellata sempre più privo di forma e memoria dei luoghi e vissuto come alienante dalle nuove generazioni;

Questo fenomeno di "sprawl", cioè di una città cresciuta in modo anarchico, senza forma, priva di regole ovvero con il metodo "fai-da-te" la si può riconoscere con qualche approssimazione osservando in particolare cinque aree:

- la prima: La strada mercato Montebello Vicenza
- la seconda: la conurbazione lineare della Valle del Chianpo
- la terza: la bassa Valle dell' Agno
- la quarta: la conurbazione multicentrica dell'Alto Vicentino tra Thiene e Schio
- la quinta: il Bassanese

Il documento preliminare della Provincia analizza criticamente il modello di sviluppo sin qui praticato, ne certifica la crisi e si propone di perseguire "una nuova qualità urbana, territoriale, ambientale e paesistica" . Ne siamo felici!

segue a pag. 4

SEGUE DALLA TERZA **OCCORRE COMPRENDERE PER CAMBIARE**

GLI OTTO OBIETTIVI DEL PIANO

Così come non possiamo non esprimere il nostro consenso rispetto all'obiettivo dichiarato dalla Provincia di "sviluppare un progetto di territorio che risponda ai seguenti obiettivi:

a) Tutela e valorizzazione del patrimonio territoriale, nelle sue molteplici dimensioni identitarie, paesistiche, ambientali, socio-economiche e culturali, come base essenziale per un nuovo sviluppo locale autosostenibile.

b) Blocco dell'ulteriore espansione della città diffusa e avvio di una sua riqualificazione in forma di sistema policentrico organizzato per nodi, ciascuno dei quali dotato di adeguati spazi, funzioni di eccellenza in rete e servizi di interesse collettivo.

c) Qualificazione dei progetti infrastrutturali in funzione del progetto complessivo di territorio e delle sue qualità.

d) Razionalizzazione delle aree per insediamenti produttivi, oggi ridondanti, anche attraverso la rilocalizzazione delle attività nelle aree ecologicamente attrezzabili.

e) Valorizzazione del ruolo multifunzionale dell'agricoltura in campo culturale, ambientale, paesistico, economico, turistico.

f) Difesa e riqualificazione del piccolo commercio e delle reti corte di commercializzazione dei prodotti

locali disincentivando le grandi superfici di vendita e promuovendo i centri commerciali naturali.

g) Riequilibrio ecologico e difesa della biodiversità mediante la messa in rete delle aree a più elevata naturalità e delle matrici ambientali potenziali attraverso corridoi ecologici, e la previsione di azioni di mitigazione delle aree a maggiore criticità.

h) Qualificazione del ruolo del territorio vicentino nel sistema metropolitano veneto a partire dalle proprie eccellenze multisettoriali e dalla loro valorizzazione in filiere integrate, radicate nel territorio e fondate sui patrimoni territoriali specifici.

Tra gli otto obiettivi indicati i primi due sono i meno scontati e quindi in particolare riscuotono il nostro interesse e la nostra approvazione: la tutela dell'identità paesistica ed ambientale e il blocco dell'ulteriore espansione della città dispersa.

PRIORITÀ ALLA SALVAGUARDIA

Tuttavia questi condivisibili obiettivi sembrano essere contraddetti dal pesante impatto dei grandi progetti infrastrutturali che il piano prevede. La tutela dell'ambiente, "l'idea di uno sviluppo basato sull'amore per il territorio e sulla valorizzazione delle risorse ambientali e storico architettoniche" non può essere

considerato infatti un obiettivo tra gli altri bensì l'obiettivo a cui subordinare tutti gli altri.

Un esempio di scelte contraddittorie con l'assunto della tutela ambientale è la previsione di realizzare la Valdastico sud e nord.

La dotta citazione di Carlo Cattaneo usata dalla presidente Emanuela Dal Lago per giustificare l'opera, è davvero bizzarra e impropria: come si può sostenere che l'utilità dell'opera è motivata dalla scelta "strategica" di favorire "l'accessibilità dei beni ambientali e culturali" del Basso vicentino? Non basta certo un'operazione di cosmesi che ribattezza la famigerata Pirubi in "autostrada delle ville" per attenuarne l'impatto ambientale.

Peraltro non possiamo non condividere quelle che sembrano essere anche le preoccupazioni della presidente della provincia quando, qualche pagina prima, afferma che la nostra provincia "si trova in un crocevia altamente problematico", a causa della previsione di altre due infrastrutture: l'alta capacità ferroviaria, l'asse autostradale pedemontano. "Quest'ultima si scontra, in particolare nel Bassanese, con le preesistenze del modello insediativo diffuso".

segue a pag. 5



Il pubblico del seminario sul Ptcp

SEGUE DALLA QUARTA OCCORRE COMPRENDERE PER CAMBIARE

Ma anche, aggiungo io, con il pesante impatto che quest'ultima avrebbe in particolare a Montecchio Maggiore, interessata da entrambe le infrastrutture.

Valdastico sud, autostrada pedemontana, alta capacità ferroviaria e, con tempi più lunghi, Valdastico nord, sono tutte infrastrutture progettate per "collegamenti internazionali, nazionali e di area vasta" come finisce per ammettere il preliminare al piano. Altro che autostrada delle ville.

Nessuna di queste infrastrutture è pensata e progettata al servizio del territorio, ovvero per alleggerire la congestione del traffico nella nostra provincia.

TRASPORTO PUBBLICO DOVE SONO I PROGETTI?

La realizzazione del sistema ferroviario metropolitano infatti è una prospettiva molto lontana nel tempo e il condivisibile obiettivo di potenziare il trasporto pubblico locale su rotaia non è supportato da alcun progetto concreto. La concreta pratica amministrativa della provincia evidenzia la più completa inerzia anche rispetto alla proposta più volte avanzata da Cgil-Cisl-Uil di razionalizzare e potenziare il trasporto pubblico su gomma attraverso la fusione tra Ftv e Aim e l'integrazione con il trasporto su rotaia.

Mi sia consentito di rilevare che in questa battaglia il sindacato non ha ancora avuto quel sostegno che sarebbe stato necessario da parte dei comuni. L'obiettivo è quello di creare un'unica azienda provinciale del Trasporto pubblico locale, trasformando linea ferroviaria di Trenitalia a metropolitana di superficie gestita dagli enti locali e riconvertendo il ruolo degli autobus Ftv in adduttori di traffico verso le stazioni della stessa metropolitana.

E ancora, è proprio utopistico prendere in considerazione la possibilità di rimettere in funzione la vecchia linea Valdagno, Montecchio,

Vicenza riprogettandola come moderna linea tranviaria in uno dei territori più congestionati della provincia a causa del traffico automobilistico?

In assenza di una decisa svolta in tema di mobilità, fondata sul trasporto pubblico su rotaia al servizio del territorio, non sarà possibile risolvere il problema della congestione del traffico.

È pia illusione pensare che le grandi infrastrutture progettate possano portare un contributo in questo senso; anzi, questa volta ha proprio ragione Emanuela Dal Lago quando afferma che la pedemontana e l'alta capacità (ma farebbe bene ad aggiungere anche la Valdastico) "rischiano di considerare il vicentino più uno spazio di transito ricco di impacci che di un territorio da servire ricco di opportunità".

Il secondo obiettivo condiviso è il blocco dell'ulteriore espansione della città dispersa ovvero quello che abbiamo chiamato lo "sprawl". L'obiettivo è quello di costruire un nuovo policentrismo organizzato per nodi, ciascuno dei quali dotato di adeguati spazi, funzioni di eccellenza in rete e servizi di interesse collettivo. Proviamo ad esaminare più da vicino questo fenomeno di "sprawl" osservando le già citate quattro/cinque grandi aree:

LA STRADA MERCATO MONTEBELLO – VICENZA

Lungo la statale 11 è cresciuta una del più vaste strade mercato del Veneto: un continuum di case, capannoni, piazzali, ipermercati, negozi, strutture commerciali che ignorano i confini comunali, cancellando la campagna, distruggendo paesaggi, provocando l'annullamento di un'autentica vita sociale della città. Un'area questa sottoposta a processi di terziarizzazione strisciante, priva di un governo delle trasformazioni e nella quale sono stati censiti centinaia di abusi nelle destinazioni d'uso, particolar-

mente nella zona industriale ovest, che favoriscono processi di deindustrializzazione e premiano la rendita immobiliare.

IL SISTEMA DELLE VALLI

Il sistema delle valli, con particolare riferimento alla valle del Chiampo e a quella dell'Agno, interseca la strada mercato Montebello – Vicenza contribuendo ad aggravare, congestionando, il nodo Alte-Montecchio. La conurbazione lineare della valle del Chiampo con insediamenti a nastro lungo la strada provinciale e nella tratta verso Montebello si configura come una strada mercato con un'elevata concentrazione di attività inquinanti. Nonostante alcuni risultati raggiunti con il progetto "Giada" la valle si trova ancora in una situazione di grave dissesto ambientale.

La conurbazione lineare della valle dell'Agno presenta significative differenze tra l'alta valle (Valdagno e Recoaro) e la bassa valle.

È quest'ultima in particolare, tra Cornedo e Castelgomberto, con Brogliano e Trissino a presentare il più accentuati fenomeni di sprawl urbano.

Valdagno invece si presenta sempre più come una città bifronte alla ricerca di una propria identità posta in crisi dai processi di delocalizzazione della Marzotto. Da un lato guarda ancora verso Montecchio, soprattutto in materia di mercato del lavoro, dall'altro ricerca sempre più una propria identità all'interno dell'alto vicentino.

Abbiamo già visto come il tema dell'accessibilità, o meglio, della mobilità di questi territori, sia fondamentale. La variante alla 276 potrà contribuirvi, a mio parere, in modo limitato. La gestione del tunnel da parte degli enti locali potrà contribuirvi.

segue a pag. 6

SEGUE DALLA QUINTA OCCORRE COMPRENDERE PER CAMBIARE

Il chiaro e netto No alla centrale termoelettrica di Montecchio non può che essere riconfermato considerando quanto congestionato e compromesso sia quel territorio. Al solo scopo di provocare il dibattito tra i tanti problemi dell'area, mi permetto di indicarne tre:

- 1) per Valdagno, il ruolo della Marzotto;
- 2) per la valle del Chiampo e Montecchio il tema della sostenibilità ambientale dello sviluppo;
- 3) per la valle del Chiampo e Montecchio il tema dell'integrazione dei lavoratori stranieri che sempre meno possiamo considerare migranti ma popolazione stabile senza diritti di cittadinanza.

LA CONURBAZIONE MULTICENTRICA DELL'ALTO VICENTINO TRA THIENE E SCHIO

È questo un territorio che negli ultimi decenni ha avuto uno sviluppo produttivo-residenziale di notevoli dimensioni soprattutto lungo le fasce pedemontane e nell'area interclusa tra i due centri di riferimento di Schio e Thiene.

Tale espansione è stata talmente pervasiva che l'urbanizzazione dei singoli comuni è andata a saldarsi con quella dei comuni contermini, come nel caso di Thiene con Zanè, ponendo una molteplicità di problemi.

Oggi siamo però in presenza di una inedita volontà delle amministrazioni comunali di "stare in rete".

Da un lato le iniziative promosse dalla Fondazione Festari, che fanno perno su Schio, Thiene e Valdagno, indicano la volontà di questi enti locali di progettare un futuro comune.

Dall'altro la gestione comune dei servizi pubblici locali ci dice che la strada è percorribile a beneficio dei cittadini. Anche noi vogliamo contribuire a sciogliere alcuni nodi irrisolti. Mi limito ad indicarne tre.

Sul piano della ferrovia, ho già detto. Il secondo riguarda la scelta di sostenere l'amministrazione comunale di Schio in materia di sanità, onde impedire che, attraverso il progettato nuovo ospedale in projet-



financing, si finisca da un lato per favorire una privatizzazione surrettizia di pezzi di sanità e dall'altro di ipotecare per molti anni rilevanti risorse di quella Ulss per operazioni immobiliari, quando invece è certamente più utile e necessario impegnarle per migliorare la qualità di servizi.

Sul terzo, la variante alla strada provinciale 349 Thiene-Garziere-Schio non ho un'opinione precisa. So che esiste il nodo critico delle Garziere. Ma le domande che pongo sono le seguenti: è proprio necessario occupare altro suolo agricolo?

E qualora la risposta fosse purtroppo affermativa: come impedire che lungo il nuovo asse stradale nascano nuovi insediamenti compromettendo così le poche aree agricole rimaste nella zona?

IL BASSANESE

Rappresenta certamente uno dei casi più emblematici di sprawl urbano a livello italiano. Basti pensare che Bassano conta circa 40.000 abitanti, ma se si considera la città di Bassano oltre i confini comunali, allora essa conta circa 100.000 abitanti. Esistono, in tutta evidenza, quartieri bassanesi ricadenti al di fuori del confine comunale che hanno in qualche modo contribuito ad uno sviluppo della città privo di forma e razionalità, ad

un bilancio di servizi deficitario, ad uno sviluppo urbano talmente frazionato da rendere estremamente difficile la pianificazione unitaria.

L'espansione ha seguito per decenni un processo del tutto ingovernato o, meglio, ha seguito logiche puramente immobilistiche, riempiendo tutte le strade radiali e costruendo un sistema insediativo del tutto privo di gerarchie. L'esempio bassanese dimostra che la pianificazione non può essere limitata al singolo livello comunale ma deve al contrario coinvolgere un livello d'area vasta e tenere conto del bacino di influenza e interazione.

Anche dal punto di vista ambientale questo territorio si presenta molto fragile. Il Brenta e i suoi affluenti, le numerose cave, la fascia delle sorgive, sono elementi che necessitano di un intervento decisivo rivolto alla riqualificazione ambientale.

La drammatica vicenda dell'avvelenamento delle acque con cromo esavalente prodotto a Tezze sul Brenta dalla Tricom Industrie Galvaniche non chiama in causa solo un imprenditore senza scrupoli ma è anche un atto d'accusa contro trent'anni di sviluppo produttivo senza regole e senza controlli.

segue a pag. 7

SEGUE DALLA SESTA **OCCORRE COMPRENDERE PER CAMBIARE**

Un danno ambientale enorme calcolato dall'avvocato dello Stato in 160 milioni di euro. Un danno per la salute dei cittadini colpiti che non ha prezzo.

Forse, dopo Porto Marghera, è il più grave disastro ecologico della nostra regione che interroga anche noi e il nostro ruolo di sindacato dei diritti dei lavoratori e dei cittadini. Per questo abbiamo invitato qui oggi alcuni rappresentanti del comitato che si è costituito a S.Pietro ringraziandoli per il contributo che vorranno darci.

In questo quadro diventa di fondamentale importanza la valutazione reale dell'impatto sul territorio del progetto della nuova pedemontana: ci si chiede se essa possa concorrere realmente al riassetto del territorio o se invece aumenti ancora di più la fragilità di quest'area.

Al di fuori di questo quadro alquan-

to critico, rimangono, poi, aree del vicentino che essendo marginali non sono state aggredite così ferocemente dallo sprawl urbano. Si tratta dell'altopiano di Asiago e del Basso vicentino.

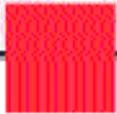
Per l'Altopiano già da parecchi anni esistono politiche mirate alla riqualificazione e al rilancio del territorio considerato un bene in grado di produrre ricchezza attraverso interventi diretti a salvaguardare le montagne di prodotti locali, ad offrire le strutture per un turismo più responsabile sostenibile, come ad esempio la realizzazione di una rete di percorsi ciclo pedonali. Rimangono tuttavia problemi legati all'abbandono della montagna da parte di giovani, la carenza sempre maggiore di servizi a persona (si veda la chiusura della struttura riabilitativa di Mezzaselva).

Il Basso vicentino, tradizionalmen-

te agricolo, con la presenza non poco rilevante di numerose ville venete, oggi è seriamente messo in pericolo dall'eventuale realizzazione della Valdastico sud. La realizzazione della nuova autostrada non porterebbe sensibili benefici da un punto di vista viabilistico e comprometterebbe invece certamente il paesaggio agricolo e le ville venete. Risulterebbe così in controtendenza con le idee che pian piano stanno prendendo piede in tutta Europa e che chiedono di considerare la qualità del territorio, della città e dell'ambiente come valore economico e vedono nelle risorse non rinnovabili (acqua, aria, ma anche paesaggio agricolo...) beni da difendere dai quali trarne beneficio in termini di qualità della vita.

SEGUE A PAG. 8





SEGUE DALLA SETTIMANA OCCORRE COMPRENDERE PER CAMBIARE

Infine Vicenza. La città capoluogo sembra essere aggredita dalle lobbies della rendita immobiliare.

Dopo qualche anno di silenzio è tornato Crocioni il cui piano, costato un paio di miliardi di vecchie lire era finito in un cassetto.

IL RITORNO DEL PIANO CROCIONI

Nel frattempo l'amministrazione Hullwech ha adattato gli strumenti urbanistici alle pretese di vari operatori privati interessati ad edificare molte migliaia di metri cubi. E così nascono dietro sigle astruse, come i Piruea, almeno un milione di metri quadrati di nuova edificazione.

Una follia per una città di poco più di 100.000 abitanti.

Il nostro auspicio è quello che le forze democratiche della città siano in grado di ottenere la loro decadenza ed impegnino invece l'amministrazione cittadina città all'elaborazione del PATI cioè di uno strumento di pianificazione su scala sovracomunale capace di riconnettere i comuni della cintura con la città capoluogo, di puntare sul recupero e la riqualificazione anziché sull'espansione affermando il diritto all'ambiente, alla mobilità, alla casa, al lavoro, alla salute, all'istruzione e poi anche di offrire opportunità formative e culturali.

Ciò è tanto più necessario se si considera che a Vicenza la popolazione è diminuita nel cuore antico della città. La città si è allargata perché tanti vicentini sono andati a vivere nei comuni della cintura alla ricerca di una qualità della vita urbana migliore. Ma spesso le vere ragioni vanno ricercate nell'abnorme aumento dei canoni d'affitto.

Negli ultimi anni la diminuzione del costo dei mutui ha favorito l'accesso al credito ma la crescita del

prezzo degli immobili ha comportato l'indebitamento delle famiglie. Sono aumentati proprietari di case, ma anche in misura consistente le famiglie che non ce la fanno pagare il canone d'affitto, sulle quali specula la giunta Hullwech, discriminando i migranti e i non vicentini tra quanti possono accedere alle case popolari. Un bell'esempio di politica dell'integrazione!

CONCLUSIONI

Vicenza continua a consumare i suoi suoli, e quindi il suo futuro, con vorace e irresponsabile accanimento.

Occorre dire basta all'espansione e dedicarsi alla riqualificazione: questo è l'obiettivo.

Compito della pianificazione urbanistica è quello di creare città più vivibili e di contribuire alla maturazione di una coscienza civile.

Noi ci riconosciamo in quello che ha scritto, con grande efficacia, il professor Salzano: "Ricostruire una città umana significa eliminare la congestione, restituire alle piazze la loro funzione originaria di luogo di incontro, di scambio di esperienze, significa rendere accessibile per i deboli, come per i forti, i luoghi della vita collettiva e i luoghi della vita privata, significa fare della città il luogo nel quale i differenti ceti, i differenti mestieri, funzioni sociali, differenti etnie, abitudini, culture si mescolano e si scambiano reciproci insegnamenti".

La visione è un invito alla socialità, se possibile alla socievolezza, la città come luogo della libertà e della crescita personale.

Se un'altra idea di città stenta ad affermarsi è perché ad essa si contrappone un altro punto di vista: quello della rendita immobiliare.

Essa concepisce il territorio come

un insieme di proprietà ciascuna delle quali deve tendere alla massima valorizzazione economica, mediante la sua trasformazione in edifici, piazzali e strade. E per ottenere questo obiettivo si mobilita e preme su chi ha il potere di decidere e spesso riesce ad influenzare anche chi non avrebbe alcun interesse per farlo.

Il nostro punto di vista considera invece il territorio come una risorsa dell'umanità e la casa della società. Per affermare il nostro punto di vista occorre che le forze sociali, a partire dal sindacato, sappiano porre all'attenzione dei pubblici poteri i problemi reali e le soluzioni giuste e possibili perché sia praticato un rigoroso governo pubblico delle trasformazioni del territorio finalizzato all'interesse collettivo e all'impiego parsimonioso delle risorse.

E' questo che ci attendiamo dalla redazione del piano territoriale provinciale di coordinamento.

Noi che rappresentiamo uno dei più importanti soggetti della società civile vicentina ci proponiamo di portare il nostro contributo di idee, di capacità, di competenze, di conoscenza del territorio.