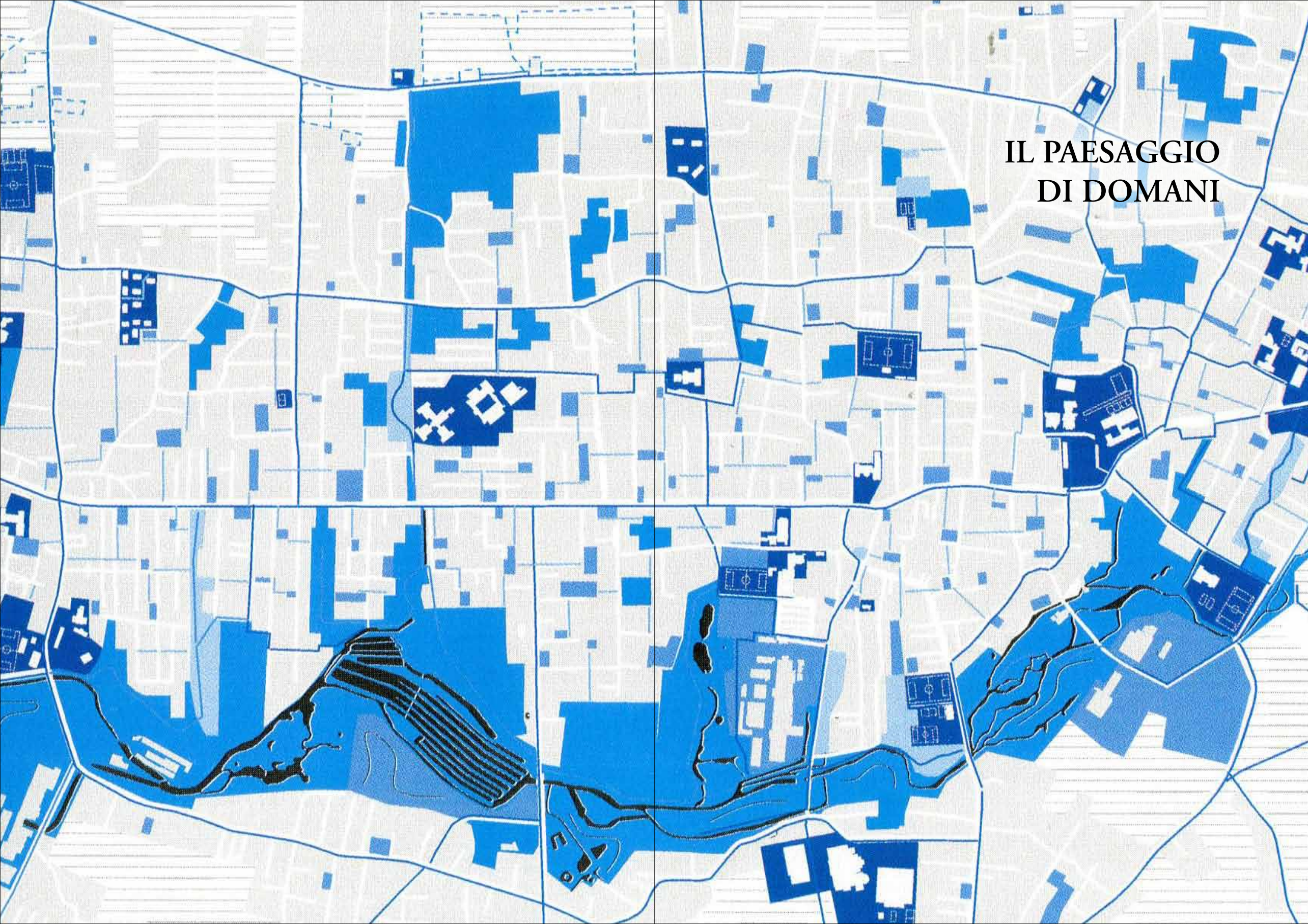


**IL PAESAGGIO  
DI DOMANI**



# SCENARI DI SVILUPPO DELLE VENEZIE

*a cura di Giancarlo Corò e Paolo Gurisatti*

## Dalla periferia industriale al nuovo paesaggio metropolitano

*di Giancarlo Corò e Paolo Gurisatti*

### PREMESSA

Ci proponiamo di analizzare i processi di aggiustamento strutturale che stanno investendo l'economia delle Venezie, osservando in particolare le relazioni fra i cambiamenti dei modi di produzione e le trasformazioni del territorio. Come amava ripetere il geografo veneziano Gabriele Zanetto, nessun territorio è separabile dall'organizzazione sociale, culturale, economica di chi lo abita. Ma è altrettanto vero che non c'è società, né cultura o economia senza uno spazio che ne concretizzi lo sviluppo e ne consenta la riproduzione. Lo sviluppo di un territorio è d'altro canto sempre l'esito dell'incontro fra i mutamenti delle condizioni esogene – evoluzione culturale e tecnologica, emersione di nuovi protagonisti nella scena mondiale – e le capacità specifiche di una comunità locale di interpretare e inserirsi in tali mutamenti.

Si può anche dire che ogni territorio esprime un insieme di risorse specifiche che orientano l'evoluzione dell'economia e della società. Al contempo, i processi di sviluppo imprimono al territorio trasformazioni irreversibili o con elevati gradi di irreversibilità, che a loro volta condizionano lo sviluppo futuro. Questa circolarità fra condizioni e conseguenze dello sviluppo è un elemento imprescindibile per un'analisi sui cambiamenti intervenuti nel paesaggio economico delle Venezie negli ultimi decenni. Non c'è dubbio, infatti, che nella fase di intenso sviluppo, compresa tra la seconda metà degli anni settanta e la prima metà degli anni novanta, il territorio delle Venezie abbia fornito una infrastruttura fondamentale per la crescita estensiva del capitalismo della piccola impresa, venendo allo stesso tempo ridisegnato dalla crescita impetuosa della manifattura. Con il risultato dell'affermazione dei distretti e delle reti di piccole e medie imprese come modello sempre più centrale del capitalismo nazionale.

Nell'epoca più recente, dominata dai processi di apertura globale degli scambi e delle catene produttive, lo spazio delle Venezie ha iniziato a cambiare nuovamente ruolo e identità. Da Nordest del capitalismo italiano sta diventando sempre più Sudest del capitalismo europeo in trasformazione. Da cui anche l'affermarsi di uno spazio metropolitano quale matrice di riferimento per lo sviluppo regionale. Il sistema delle Venezie non può dunque rimanere indifferente allo scenario su cui si apre il secondo millennio.

## FRONTIERE DEL CAMBIAMENTO

Per svolgere un'analisi sui cambiamenti intervenuti nell'economia delle Venezia riteniamo necessario esplicitare due chiavi di lettura.

La prima è che già nel corso degli anni novanta ha cominciato a incrinarsi l'equilibrio competitivo che aveva consentito all'economia delle Venezia di crescere e affermarsi come una delle aree industriali di maggior successo in Europa. L'emergere di nuove condizioni tecnologiche (in particolare con la diffusione dell'economia digitale e il ruolo sempre più centrale delle conoscenze scientifiche nella produzione di beni e servizi), geo-economiche (con la rapida crescita dell'Asia, dell'America Latina e dell'Europa centro-orientale nella produzione industriale e nell'attrazione di investimenti) e monetarie (con l'affermazione del regime macroeconomico dell'euro), costringe le imprese e le stesse istituzioni ad avviare profondi processi di riorganizzazione. La forte crescita demografica e industriale che dal dopoguerra aveva accompagnato per quattro decenni lo sviluppo del Nordest subisce all'inizio del millennio una brusca frenata, con un mutamento nella composizione delle attività economiche che non si era mai sperimentato prima.

Se dagli anni cinquanta al 2001 la popolazione delle Venezia era aumentata di un quinto (da 5,8 milioni a 7 milioni di abitanti), gli addetti alla manifattura erano quasi triplicati (da trecentocinquanta mila a 1 milione di occupati). Fra 2001 e 2011 la manifattura perde invece trentamila imprese e ben duecentoquarantamila occupati, mentre sono i servizi a prendere il sopravvento.

La velocità di questo cambiamento ci porta alla seconda chiave di lettura: il capitalismo imprenditoriale che anima l'economia e la società delle Venezia sta da tempo esplorando diversi percorsi di innovazione, che non sono affatto fra loro alternativi, ma che si integrano e sovrappongono dando vita a combinazioni originali.

I percorsi di innovazione che hanno assunto o cominciano ad assumere contorni più definiti sono almeno i seguenti:

- più qualità, differenziazione e significati complessi nei prodotti manifatturieri, che si manifestano, in particolare, nello sviluppo di una "industria su misura" e del "lusso accessibile", nella riscoperta dell'autenticità e della creatività artigiana, nella valorizzazione dei prodotti agro-alimentari tipici, nel valore di esperienza dell'ospitalità turistica;
- più tecnologia nell'industria, sia attraverso un aumento del contenuti digitali nei prodotti e nei processi manifatturieri (dalle reti di comunicazione agli sviluppi della manifattura additiva), sia con una ricomposizione settoriale a vantaggio dei beni strumentali (meccatronica, automazione, impianti), e delle forniture specializzate (componentistica complessa, chimica fine, farmaceutica);
- più internazionalizzazione, nel senso che le imprese più dinamiche della regione hanno da un lato ampliato i mercati di riferimento e, dall'altro, hanno riorganizzato la produzione in catene globali del valore, adottando perciò ampi gradi di libertà nel definire le scelte localizzative per ogni specifica attività. Più in generale, le imprese esplorano lo spazio globale alla ricerca di opportunità di mercato, di informazioni e conoscenze, di altre imprese, persone e risorse con cui creare un legame utile alla propria strategia competitiva;

- più servizi all'interno dell'industria e attorno a essa, al punto che la tradizionale distinzione fra secondario e terziario (in alcuni casi anche con il primario) sta perdendo progressivamente significato, e fa invece emergere diverse filiere neo-industriali in cui il tratto unificante diventa la crescente intensità di conoscenza impiegata nella produzione di beni e di servizi;

- più servizi non solo orientati alla competitività delle imprese, ma anche alla condivisione sociale e alla qualità di vita delle persone, che hanno progressivamente spostato la domanda verso prodotti orientati al "ben-essere", come documenta la crescita di occupazione e nuova imprenditorialità nei settori della salute, della cultura, dell'ambiente, dell'ospitalità, dell'edilizia sostenibile.

Queste linee di adattamento, innovazione e riposizionamento costituiscono risposte che l'economia delle Venezia sta fornendo ai cambiamenti sociali, tecnologici e dei mercati.

In particolare nei prossimi paragrafi ci soffermiamo su tre delle nuove frontiere del cambiamento che risultano coerenti con le tendenze di sviluppo delle Venezia: la prima è quella della nuova manifattura, basata sulla valorizzazione dell'autenticità e dei beni di esperienza, ma sempre più integrata con le tecnologie digitali e le catene globali del valore; la seconda è rappresentata dai servizi a elevata intensità di conoscenza, che non si contrappongono all'industria ma ne stanno in realtà allargando i confini, sviluppando funzioni immateriali sempre più importanti nel processo di creazione del valore; la terza, infine, è rappresentata dalle "nuove industrie" della qualità sociale, che non sono soltanto *business* emergenti ma anche modelli di riorganizzazione delle attività tradizionali, in direzione di sistemi organizzativi, tecnologici e di consumo più sostenibili dal punto di vista ambientale e sociale.

## LA NUOVA MANIFATTURA: AUTENTICITÀ, TECNOLOGIA, APERTURA INTERNAZIONALE

Come avevano magistralmente descritto Piore e Sabel (1984), è stato il rapido mutamento della domanda a segnare una nuova via allo sviluppo economico del secolo scorso. Questa nuova via apre la possibilità di superare la produzione di massa a favore di un modello di "specializzazione flessibile", dove le piccole imprese e i sistemi produttivi locali svolgono un ruolo sempre più centrale nel processo di accumulazione e distribuzione della ricchezza.

L'emergere in Italia e in particolare nel Nordest dell'economia dei distretti avviene, dunque, sull'onda di un processo di trasformazione più generale, che oltre ai modelli di consumo coinvolge anche la tecnologia e l'apertura degli scambi. Il *made in Italy* diventa così, allo stesso tempo, simbolo di qualità dei prodotti ma anche elemento di un originale "modo di produzione" che va oltre il lavoro di fabbrica, per recuperare dimensioni sociali, culturali e politiche.

Tuttavia anche questa storia di successo dello sviluppo italiano incontra, a un certo punto, il suo limite. Con il cambiamento dello scenario competitivo che si afferma nella seconda metà degli anni novanta, i vantaggi della specializzazione flessibile non sono più da soli sufficienti per tenere il passo di uno sviluppo mondiale che cambia de-

cisamente prospettiva. Se in una prima fase le piccole imprese e i distretti erano riusciti a inserirsi in uno spazio di mercato che le grandi imprese avevano lasciato scoperto, ora la situazione cambia nuovamente.

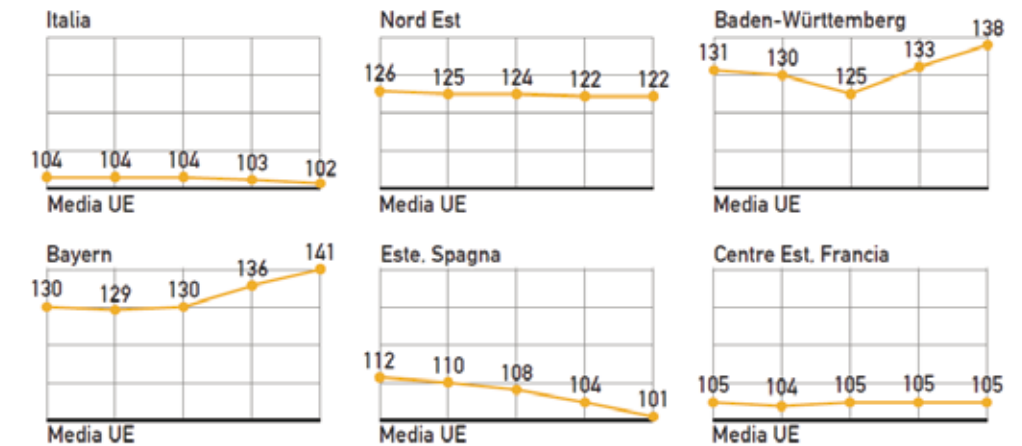
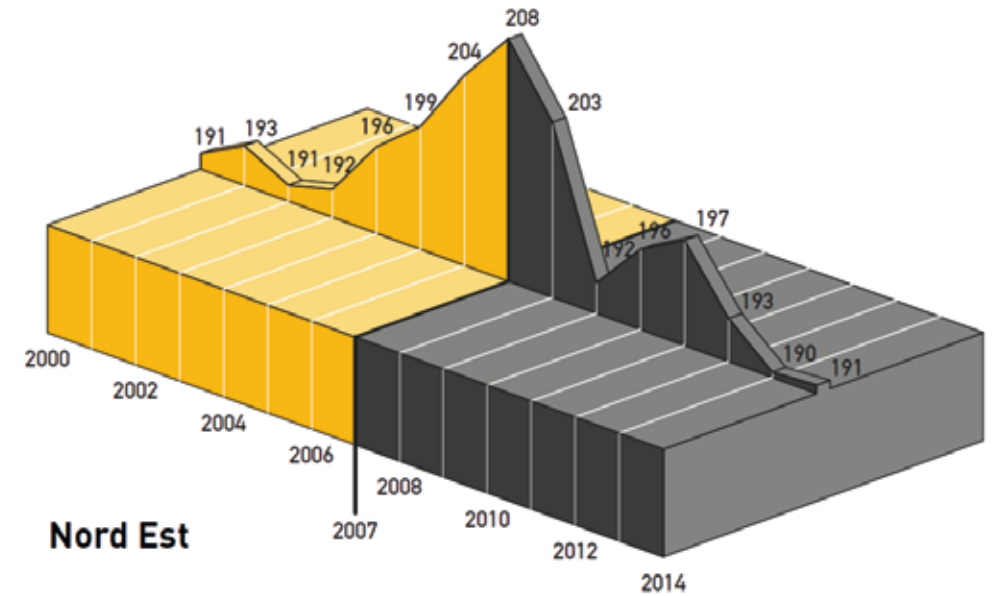
Da un lato l'innovazione nelle tecnologie di rete restituisce ai grandi gruppi industriali quelle condizioni di flessibilità che prima erano appannaggio dei sistemi di piccole e medie imprese, rendendo possibile mantenere il controllo su catene globali di produzione che si allungano sempre più verso le economie emergenti. Dall'altro lato è proprio l'emergere sulla scena mondiale di queste economie a trasformare le condizioni di domanda e offerta. Per quanto riguarda l'offerta, la prima ondata di crescita delle produzioni *low cost* si trova a concorrere sui tipici settori di specializzazione del *made in Italy*, quali abbigliamento, calzature, borse, arredo, in ragione delle più basse barriere all'entrata che contraddistinguono questi settori. Anche se il differenziale di qualità sui prodotti rimane elevato, è indubbio che il *made in Italy* viene messo subito sotto pressione dalla concorrenza a-simmetrica dei *new comers* che contribuiscono così a ridisegnare i vantaggi comparati dell'economia dei distretti. Inoltre lo sviluppo delle nuove economie crea anche una corrispondente crescita di domanda finale, con un ritorno di importanza dei beni di massa per mercati di prima dotazione. A tutto questo c'è poi da aggiungere il passaggio al regime monetario dell'euro, che contribuisce a mettere ulteriormente in sofferenza i distretti italiani, riducendo la competitività delle esportazioni e aumentando la convenienza delle stesse imprese distrettuali a delocalizzare la produzione nelle economie emergenti, alla ricerca di più convenienti condizioni competitive.

A questo punto si affaccia una nuova svolta e la frontiera della qualità si sposta in avanti, arricchendosi di nuovi contenuti e capacità comunicative che portano a dare più valore all'autenticità della produzione e alle esperienze di consumo, sviluppando una nuova concezione di lusso accessibile.

L'ECONOMIA DELLE ESPERIENZE

In un saggio scritto alla fine degli anni novanta da Joseph Pine e James Gilmore viene proposta un'altra idea interessante che spiega le trasformazioni in corso nell'economia delle Venezia. Si tratta del progressivo emergere della "economia delle esperienze". Il fenomeno è descritto dai due studiosi americani con un esempio ambientato proprio in piazza San Marco, a un tavolo del Florian, e dà conto del valore nascosto in una semplice tazzina di caffè. Prima di arrivare al consumatore finale, il caffè percorre una lunga strada, subendo diversi processi di trasformazione. A ogni passaggio viene aggiunto uno specifico valore economico al prodotto originario, fino ad arrivare al prezzo finale. Il caffè nasce come *commodity* alimentare, con un valore per tazza equivalente a circa 2-3 centesimi di dollaro. Quando poi subisce la trasformazione industriale può raggiungere alla distribuzione un valore di circa 25 centesimi. Una volta che il caffè viene servito al banco di un bar, il prezzo pagato sarà nell'ordine di un dollaro. Ma se viene consumato in un tavolino del Florian, lo stesso identico caffè può tranquillamente "valere" 15 dollari!

Seguendo dunque la catena del valore del caffè, la conclusione degli autori è che il valore maggiore non viene creato dalla trasformazione industriale, e nemmeno nel ser-



Andamento del PIL. Valori in miliardi di euro

PIL pro capite in Europa 2007-2011. Media UE = 100

vizio (al bar), bensì dall'esperienza di consumo. E tanto più l'esperienza è unica, autentica e densa di significati, tanto maggiore è il valore economico che le viene riconosciuto dal consumatore. Secondo Pine e Gilmore, nell'economia moderna questo fenomeno è molto più diffuso di quanto si pensi, ed è destinato a crescere ulteriormente. Molti prodotti del *made in Italy* possono assumere il valore di beni di esperienza e autenticità: dall'ospitalità turistica, alle tipicità alimentari e vitivinicole, all'artigianato artistico, all'industria su misura, alle stesse *griffe* della moda e del design, che oltre a vendere un prodotto comunicano significati di identità e appartenenza.

L'economia delle esperienze e dell'autenticità ha anche dal lato dell'offerta alcuni aspetti interessanti da mettere in risalto. Innanzitutto è importante il legame con la storia, la cultura, le capacità specifiche di un territorio produttivo, che diventano parte essenziale della qualità del bene o del servizio venduto. Questo aspetto può sembrare scontato per il turismo, dove l'ambiente, naturale o storico, costituisce una componente fondamentale dell'attrattiva del servizio. È evidente anche per le produzioni alimentari e vitivinicole, in particolare quando la denominazione di origine assume un ruolo chiave nella valutazione dei consumatori. Tuttavia, può essere importante anche per i prodotti manifatturieri che esprimono un'eccellenza collegata a una tradizione artistica, artigianale o anche industriale del territorio, soprattutto quando riescono a reinterpretare questa tradizione in chiave moderna, integrandola con le nuove tecnologie e arricchendola grazie a dialoghi in rete con comunità di consumatori globali.

Un altro aspetto da richiamare è il fatto che nell'economia delle esperienze tendono chiaramente a prevalere le piccole e medie imprese. La necessità di mantenere la massima attenzione alla qualità sulle diverse fasi del ciclo di trasformazione, contribuisce a ridurre la soglia di produzione efficiente. In altri termini tendono a prevalere le disconomie di scala dovute ai costi di controllo diretto del processo produttivo e di servizio, anche se ciò non esclude che per alcune attività complementari dove i rendimenti sono invece crescenti – ad esempio la promozione e la tutela del marchio, oppure la commercializzazione e il presidio dei mercati esteri – sia necessario associare le imprese in progetti comuni.

Un terzo aspetto che è utile sottolineare è la possibile integrazione e gli *spillover* reciproci fra attività collegate all'economia delle esperienze. I servizi di ospitalità turistica acquistano maggior valore se si associano a iniziative culturali originali, prodotti artigianali di qualità, un'offerta alimentare tipica. Allo stesso tempo, essere parte di un circuito turistico fornisce alle attività culturali e alle produzioni tipiche un canale di accesso a nuove aree di domanda.

Si stanno inoltre sviluppando nuovi servizi di personalizzazione offerti dalle imprese commerciali in stretta interazione con quelle di produzione, che possono aumentare di valore se collocati in ambienti costruiti per favorire lo scambio e il *co-working* tra progettista e utente. Negli ultimi anni sono cresciuti spazi di questo tipo anche grazie alla diffusione di nuovi strumenti di comunicazione e alle tecnologie *digital manufacturing* (stampanti 3D e altri sistemi analoghi di co-progettazione). Essere parte di un circuito produttivo e turistico integrato fornisce agli operatori nuovi modelli di produzione-consumo e canali inediti di comunicazione e sviluppo delle relazioni con la domanda anche per le industrie tradizionali.

Nell'area delle Venezia c'è un numero crescente di imprese posizionate sulla frontiera dell'autenticità-tipicità-esperienza. Esiste quindi un grande potenziale per avviare iniziative e nuovi progetti di sviluppo. Ma per crescere in questa direzione le imprese hanno bisogno di territori accoglienti e coerenti, in grado di esprimere quella identità culturale di cui i prodotti hanno bisogno per rendersi riconoscibili nell'economia mondiale.

## SERVIZI AD ALTO CONTENUTO DI CONOSCENZA

Un successivo scenario di cambiamento che ci interessa approfondire è animato dai servizi del terziario avanzato e ad alto contenuto di conoscenza erogati da imprese private e in alcuni casi anche da fornitori di tipo istituzionale. Questi servizi sono emersi come ambito specifico di ricerca all'inizio degli anni novanta, quando l'idea di società post-industriale si era affacciata anche nel Nordest.

Le attività a elevato contenuto di conoscenza e innovazione costituiscono non solo un interessante oggetto di studio, ma anche un importante *driver* di trasformazione degli spazi produttivi.

I servizi avanzati comprendono una lista abbastanza ampia di settori economici, quali ad esempio le telecomunicazioni, i servizi informatici, le attività di ricerca e sviluppo (pubbliche e private), gran parte dei servizi alle imprese, ma anche attività che si nascondono in categorie e classi apparentemente meno avanzate, quando non all'interno delle filiere manifatturiere. Un caso emblematico è la composizione dell'occupazione della principale impresa calzaturiera italiana, Geox, che ha la sede principale a Montebelluna. All'interno di questa azienda, dei circa tremila addetti presenti nel territorio nazionale, meno del 2% è impegnato in operazioni manifatturiere! Almeno un terzo è invece impiegato nelle funzioni terziarie a monte della catena del valore: direzione, progettazione, ricerca, sviluppo dei prodotti, marketing, comunicazione e logistica. La maggioranza è comunque occupata nella rete distributiva. Ciò nonostante, essendo Geox classificata come impresa manifatturiera, dal punto di vista statistico l'occupazione risulta essere industriale.

Non è dunque facile ricavare dati precisi sul fenomeno dei servizi ad alto contenuto di conoscenza. Tuttavia, la maggior parte degli studiosi ritiene che il numero delle imprese e degli occupati nell'insieme dei settori appena citati costituisca una buona *proxy* (magari per difetto) della presenza di servizi avanzati in quel territorio. In tal senso, alcune ricerche hanno documentato che nell'area delle Venezia il numero di imprese di servizi avanzati si avvicina oramai alla soglia delle sessantamila unità, e anche nel periodo di crisi questo comparto ha mostrato un notevole dinamismo. Se si osserva il fenomeno nell'arco del decennio censuario 2001-2011, nell'insieme delle Venezia l'occupazione nei servizi alle imprese è cresciuta di oltre centomila addetti. Un dato molto rilevante, che allinea oramai quest'area ai livelli medi nazionali, ma che la lascia ancora indietro rispetto al Nordovest. È dunque ragionevole attendersi che la tendenza degli ultimi anni sia destinata a proseguire.

Oltre al rilievo appena menzionato, vi è un altro aspetto relativo all'individuazione

dei servizi ad elevato contenuto di conoscenza e innovazione che merita di essere considerato. Si tratta del fatto che in qualsiasi settore di attività vi può essere un'impresa o un'organizzazione che – per tipo di *output* prodotto e relazione con i clienti – è del tutto assimilabile o comunque molto vicina a un centro di trasferimento tecnologico. Ad esempio in molte imprese industriali che operano in settori *business to business* – come nel caso della meccanica strumentale, degli impianti, della chimica di specialità ecc. – la componente di servizio risulta molto elevata e talvolta addirittura supera in valore il prodotto tangibile, in quanto l'attività oltre all'alto contenuto di conoscenza è fortemente personalizzata. Imprese medie specializzate in componenti critiche di prodotti finali (ad esempio assali per trattori, pompe per lavatrici, prodotti chimici per la lavorazione della pelle) sono di fatto centri di trasferimento tecnologico di filiere, spesso globali, all'interno delle quali svolgono funzioni accreditate di ricerca e sviluppo, nonostante siano formalmente collocati nella manifattura.

Comunque lo inquadrano, l'universo delle attività a elevato contenuto di conoscenza ha avuto un forte sviluppo nell'area delle Venezie. Negli ultimi dieci anni la crescita è stata trainata sia dalla densità molto elevata della domanda dentro i tipici distretti industriali, sia dalle medie imprese.

Una ricerca empirica condotta su queste attività nel Veneto ha messo in evidenza che in un campione di 505 imprese molte presentano tratti distintivi omogenei, in particolare realizzano servizi di una certa complessità, caratterizzati mediamente da un elevato livello di personalizzazione, per i quali diventa indispensabile interagire con la clientela. La ricerca ha anche individuato un certo numero di unità produttive che si differenziano nettamente dal resto del campione, mostrando un profilo decisamente più evoluto. Queste unità specializzate sono mediamente più grandi e operano con una clientela diversificata sotto il profilo geografico, che supera ampiamente i confini del mercato locale (ad esempio, del distretto industriale in cui hanno sede). Esse sono distribuite in tutti i quartieri produttivi delle Venezie, ma tendono a concentrarsi nell'area centrale compresa tra Padova, Treviso e Venezia.

Guardando in retrospettiva l'evoluzione di questo comparto verrebbe da concludere che le attività di cui si parla non stiano in realtà trasformando in misura rilevante il paesaggio economico delle Venezie. Questo per due ragioni:

- da un lato perché molte attività *knowledge intensive* (soprattutto di carattere tecnico) rimangono all'interno dei sistemi manifatturieri e dei distretti con cui interagiscono;
- dall'altro perché una vera *downtown* riconosciuta, anche dal punto di vista sociale oltre che architettonico, come spazio di attrazione di servizi avanzati che si *esternalizzano* dall'industria, non c'è ancora.

Tuttavia queste attività emergenti non mancheranno di esercitare un progressivo impatto sulla qualità degli spazi produttivi e della stessa organizzazione logistica delle Venezie. Quanto meno perché sono attività ad alta densità di relazioni tra le persone, più che di flussi logistici delle merci. Hanno bisogno di sistemi di comunicazione, trasporto e interazione molto diversi da quelli passati.

Per questa ragione esse esercitano già un'influenza forte sui processi di trasformazione di alcuni quartieri, come la zona di Padova Est, oppure l'asse direzionale di via Torino a Mestre o il quadrante di Tessera. È probabile che, in un futuro non lontano,

in altre zone delle Venezie si svilupperanno distretti a forte vocazione di servizi avanzati. Le politiche regionali di sostegno ai centri di innovazione (Rete NEST, IRC, rete dei parchi scientifici del Veneto o dei centri di ricerca del Trentino e del Friuli, Fondazione Kessler e Area Science Park) hanno finora concentrato le aziende del settore a fianco di quelle manifatturiere nelle aree industriali disponibili. Questa tendenza però ha reso complicato il processo di aggregazione territoriale di attività affini e non è destinata a durare in futuro.

#### L'ECONOMIA DELLA QUALITÀ SOCIALE

Il successo economico del Nordest nasce da una solida base produttiva di piccole e medie imprese, specializzate in alcune filiere dell'industria manifatturiera fortemente orientate all'*export*. In questo modello di sviluppo la "fabbrica" non ha costituito solo un elemento che ha profondamente segnato il paesaggio, ma lo snodo attorno al quale si è organizzata una parte rilevante della vita individuale e collettiva.

Tuttavia tale rappresentazione corre anche il pericolo di deformare la lettura di una realtà economica e sociale che, come abbiamo visto, sta cambiando rapidamente. Sia chiaro, non si tratta di contestare l'idea che lo sviluppo delle Venezie sia fortemente caratterizzato dall'industria. E molti elementi contenuti in questa nostra riflessione dicono che lo sarà anche in futuro. Ma per continuare a crescere, l'industria delle Venezie è destinata a trasformarsi, e contribuire così a trasformare anche il contesto economico, sociale e territoriale nel quale è insediata. Del resto, che qualcosa di importante sia già cambiato in questi anni ce lo suggerisce, anche visivamente, il mutamento del paesaggio industriale, dove alle consuete destinazioni "produttive" contenute nei tradizionali capannoni industriali, si affiancano e si sostituiscono nuove funzioni di servizio: dalle attività commerciali ai centri direzionali, dalle palestre ai centri di benessere, dagli studi medici ai laboratori di analisi, dalle discoteche alle sale per spettacoli.

In un certo senso queste trasformazioni potrebbero essere vissute come una perdita, come il segno inequivocabile che un modo di produrre e competere attraverso la "vera industria" sta definitivamente tramontando. E che, di conseguenza, anche la ricchezza creata attraverso quel modo di produzione viene messa a rischio, per essere sostituita da attività sempre più immateriali. Un termine, quest'ultimo, che porta con sé la dissoluzione di quel senso di rassicurante solidità tecnica, economica e occupazionale che l'industria, nel bene e nel male, era riuscita comunque a garantire.

Una tale rappresentazione contiene però un errore. Quello di credere che l'unico modo per creare valore, occupazione e reddito sia riconducibile alla trasformazione manifatturiera e alla capacità di vendere su altri mercati. In realtà non bisogna perdere di vista un aspetto diventato fondamentale proprio nelle economie moderne e più aperte agli scambi internazionali: una parte crescente dell'attività produttiva è collegata ai servizi di prossimità.

Questa trasformazione è una conseguenza del successo – non del declino – dell'industria. Infatti l'incremento dei servizi di prossimità è dovuto principalmente alla crescita di produttività ottenuta nell'industria manifatturiera, che a sua volta è il risultato

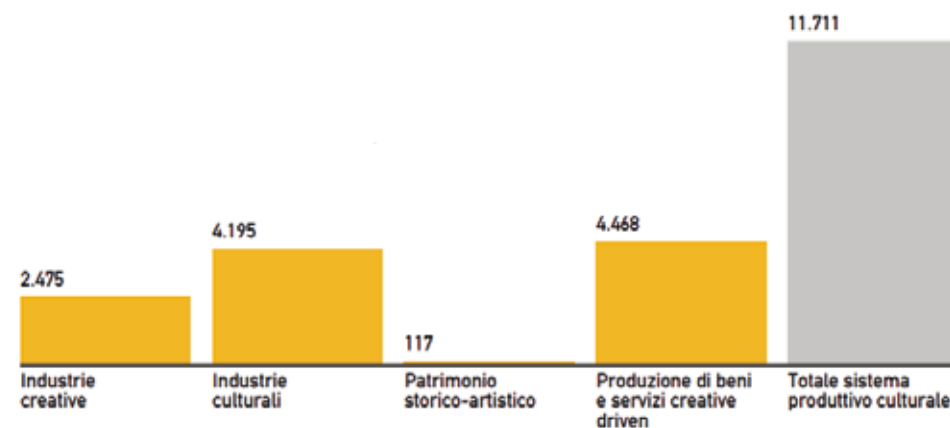
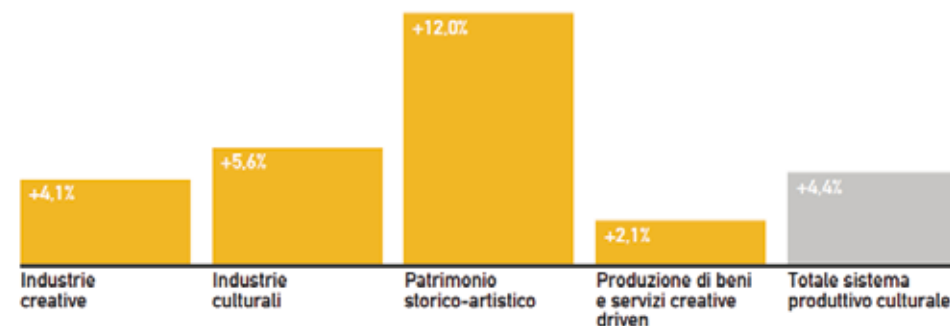
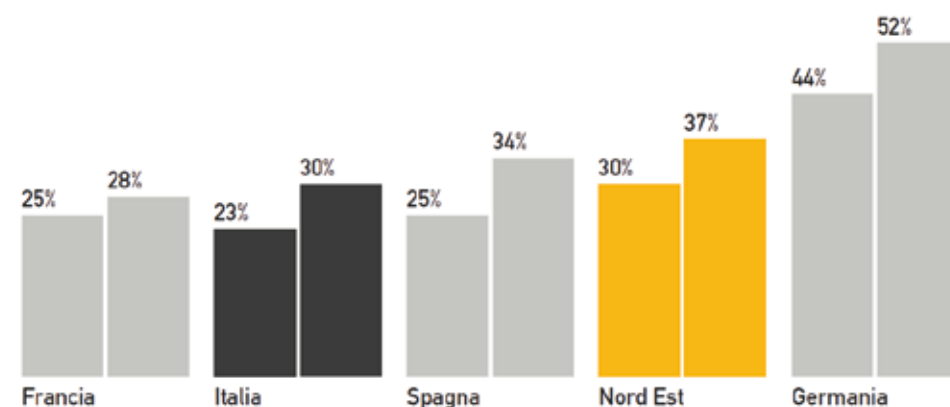
sia degli avanzamenti tecnologici, sia della profonda riorganizzazione internazionale dei processi produttivi. Com'era avvenuto per l'agricoltura, questi progressi hanno reso possibile all'industria produrre più beni con sempre meno lavoratori. Allo stesso tempo hanno creato risorse economiche aggiuntive e una nuova domanda per servizi che, diversamente dai prodotti industriali, hanno sia una crescita molto più lenta della produttività, sia l'esigenza di essere prodotti contestualmente al consumo. Se, infatti, per produrre un paio di scarponi da sci, un mobile oppure un computer, si richiede oggi un numero sempre più limitato di lavoratori e i mercati di destinazione possono essere molto lontani dai luoghi di produzione, non è così per visitare un paziente in una casa di cura, per tenere un corso di insegnamento a scuola o per assistere al concerto di un quartetto di Mozart.

Quest'ultimo riferimento richiama direttamente il classico contributo fornito da William Baumol per spiegare la crescita del *welfare state* come conseguenza del cambiamento dei prezzi relativi fra industria e servizi. Tuttavia, diversamente da come pensava Baumol, il processo di redistribuzione della crescita di produttività industriale non è avvenuto solo attraverso la leva fiscale, ma anche grazie all'evoluzione della struttura economica. Su questo punto insiste da tempo Paul Krugman, che ha documentato in modo convincente come una parte sempre più considerevole del lavoro nelle economie moderne – in particolare nelle aree metropolitane più ricche del pianeta – sia orientato a servire mercati locali. Questo avviene perché le cosiddette attività “di base”, quelle cioè dedicate a produrre beni per i mercati esteri, richiedono un insieme di servizi che, per loro natura, devono essere offerti localmente e il cui costo viene dunque pagato anche grazie alla crescita di produttività di tutta l'economia. Per quanto possa sembrare paradossale, se l'economia sta diventando più locale è dunque anche a causa del successo dei processi di globalizzazione.

In questa prospettiva la distinzione fra attività “di base” e “non di base” risulta sempre meno netta, in quanto all'interno dei beni esportati c'è una quota crescente di valore espresso da servizi forniti localmente. E viceversa.

Questo processo tende inoltre ad autoalimentarsi. Come abbiamo visto analizzando i servizi ad alta intensità di conoscenza, economie più aperte e con maggiori dotazioni tecnologiche creano una domanda locale di servizi a elevato contenuto di conoscenza: in questo senso, se le relazioni distrettuali sono in parte superate, emergono tuttavia nuove relazioni di scala metropolitana che disegnano lo spazio entro il quale contenere una parte significativa delle interazioni fra domanda e offerta di servizi. Ma c'è un altro aspetto importante da considerare: economie più aperte e con maggiori dotazioni tecnologiche hanno un riflesso anche nel mercato locale del lavoro, accrescendo la domanda di figure professionali più elevate e con redditi maggiori. Questi cambiamenti nel mercato del lavoro si ribaltano, a loro volta, nei mercati di consumo, accrescendo la domanda di servizi alla persona, in particolare per la salute e il benessere, la cultura, i viaggi, lo sport, la casa. Tutti questi servizi, cui si aggiungono oggi quelli collegati allo sviluppo di una sensibilità ambientale ed energetica, presentano una elevata elasticità al reddito, e sono perciò destinati a crescere come conseguenza dello sviluppo stesso.

I dati su questo fenomeno non sono ancora assestati, anche perché alcune sue dimensioni tendono a sfuggire alle tradizionali rilevazioni statistiche. In ogni caso, basti



didascalie da inserire

rilevare che nelle Venezia il solo settore dei servizi alloggio e ristorazione è cresciuto nell'ultimo decennio censuario di diecimila imprese e novantamila addetti. Un altro tipico servizio di prossimità come il commercio è aumentato di altri settantamila addetti, mentre i servizi per la salute e l'assistenza sono cresciuti di trantamila occupati. Se tuttavia si guarda anche alle attività non-profit, nelle Venezia i numeri parlano di un fenomeno di massa: quarantamila unità locali (cresciute del 50% dal 2001 al 2011), centoventimila addetti (+40%), oltre seicentomila volontari (aumentati di un terzo).

Può sembrare riduttivo guardare ai servizi di prossimità come a uno scenario di sviluppo, specie per un'economia a forte tradizione industriale, e da sempre abituata a competere sui mercati internazionali. Eppure, proprio questi servizi stanno già oggi rappresentando per le economie più avanzate del pianeta una delle più promettenti frontiere di crescita. Perché non dovrebbe diventarlo anche per le Venezia?

#### I TERRITORI DI UN'ECONOMIA NEO-INDUSTRIALE

Le filiere che abbiamo fin qui considerato non mostrano netti confini settoriali. Anzi, nei casi più interessanti tendono a intrecciarsi: maggiore contenuto di esperienza, servizi innovativi e rapporto con nuovi stili e nuove etiche del consumo disegnano, nel loro insieme, il carattere più promettente delle imprese future.

Un aspetto che vale qui sottolineare è che nei processi di innovazione osservati il legame con la storia e con il territorio non viene affatto meno, ma si ridefinisce sotto altre forme, dimensioni e domande. Se questo fenomeno di *path dependence* appare intuitivo per le filiere dell'autenticità e dei beni di esperienza, è tuttavia presente anche per i servizi avanzati e per le nuove industrie della qualità sociale.

Per le filiere dell'autenticità il rapporto ascrivito con il territorio costituisce una componente fondamentale della qualità di offerta. Questo aspetto è evidente quando si tratta di vendere prodotti che incorporano direttamente componenti ambientali specifiche – come nel caso del vino e dei prodotti agroalimentari, oppure in quello del turismo. Ma è importante anche quando nel valore finale di un prodotto sono contenuti saperi e tradizioni lavorative radicate a un luogo, come avviene in diverse filiere del *made in Italy* attive nei territori delle Venezia: dal vetro artistico di Murano alle calzature di alta gamma nella Riviera del Brenta, dall'estrazione del porfido in Val di Cembra alla lavorazione dei marmi in Valpolicella, dal trattamento delle pelli nella Valle del Chiampo alla capacità di innovazione nella meccanica dell'Alto Vicentino, dalla cultura della casa e del mobile in Friuli a quello per le calzature da montagna e per l'abbigliamento sportivo di Montebelluna, fino alla produzione degli occhiali nel Bellunese. L'insieme dei saperi e dei mestieri legati a queste produzioni non sono facilmente replicabili al di fuori del contesto sociale e produttivo in cui si sono fermati. Se la globalizzazione ha aperto enormi potenziali per delocalizzare la produzione in aree a basso costo del lavoro, non ha tuttavia allineato le culture produttive sottostanti ai processi industriali, che continuano a svolgere un ruolo importante nel garantire la qualità finale ai prodotti.

Uno stretto rapporto con il territorio produttivo vale, in particolare, quando entrano in gioco esigenze di efficienza e innovazione della produzione. È il caso dell'in-

dustria su misura e di tutti quei prodotti a elevata personalizzazione che richiedono non solo una logistica reattiva, ma anche ciò che David Lane definisce un «sistema di mercato» orientato all'innovazione: un contesto di interazioni ripetute fra agenti economici attorno a una famiglia di artefatti in continua evoluzione. La cultura sociale e produttiva che alimenta questo sistema di mercato è in realtà un «bene comune industriale» cui possono accedere, con limitati vincoli di esclusione, le imprese di un territorio. Tuttavia, come per altri beni comuni, anche in questo caso è presente il pericolo di un loro sfruttamento eccessivo, in particolare se mancano volontà e capacità di attivare adeguati meccanismi di riproduzione. Il ruolo del sistema dell'istruzione tecnica e politecnica è in questo caso fondamentale, specie se collegata alle vocazioni del territorio e parte attiva della loro evoluzione.

C'è infine un altro aspetto, relativamente recente, che tende a legare l'autenticità produttiva e i beni di esperienza al territorio: quello della distribuzione diretta e del turismo commerciale. Per i prodotti alimentari questo aspetto viene oggi riproposto sotto il termine di «chilometro zero». Ma interessa anche i prodotti manifatturieri, in particolare attraverso il sistema delle fiere specializzate, la politica degli *outlet* aziendali e dello *shopping* industriale. Questa dimensione commerciale del territorio è sicuramente da recuperare, poiché tiene conto della possibilità che i consumatori oggi hanno, grazie ai minori costi di trasporto e alla più ampia disponibilità di informazioni, di spostarsi anche su grandi distanze per raggiungere i luoghi di origine dei prodotti. Con un duplice obiettivo: da un lato la disintermediazione consente sia al produttore che al consumatore di appropriarsi di una parte del valore altrimenti assegnato alla distribuzione; dall'altro si crea un'interazione diretta che accresce l'apprendimento del consumatore e svolge una funzione indiretta di tutela della proprietà industriale e dell'originalità dei prodotti. Anche questi sviluppi tendono a trasformare i paesaggi produttivi, imponendo più di prima l'attenzione alla qualità dell'ambiente, che diventa sempre più parte di una politica per la qualità del prodotto.

Bisogna tuttavia sottolineare che il rapporto ascrivito fra impresa e territorio non è lo stesso del passato. Da un lato, le comunità di consumo con le quali i produttori locali devono entrare in relazione sono dislocate in luoghi molto diversi dell'economia mondiale, e per comunicare in modo efficace sono necessari linguaggi e tecnologie sofisticate, non sempre disponibili localmente. Dall'altro, per mantenere alta la qualità dei prodotti, i saperi tradizionali non sono da soli sufficienti, ma devono essere integrati con conoscenze scientifiche, tecnologiche e manageriali sempre più specializzate e, allo stesso tempo, universali. Questo gioco fra locale e globale è fondamentale per accrescere la capacità del territorio di promuovere l'eccellenza.

Per i servizi avanzati il rapporto impresa-territorio si sviluppa in modo diverso rispetto all'industria. I servizi a elevato contenuto di conoscenza – ricerca e sviluppo, *design*, trasferimento tecnologico, tutela della proprietà intellettuale, comunicazione, finanza ecc. – hanno proprie economie di localizzazione, che per lo più si esprimono nei centri urbani più grandi e nelle aree metropolitane, perciò distanti dai tradizionali insediamenti distrettuali. Non a caso le imprese *leader* dei distretti indicano sempre più spesso Padova e Milano, quando non addirittura Londra, Francoforte o New York, come mercati di approvvigionamento di questi servizi. Tuttavia, le attività innovative



richiedono per definizione un'interazione continua con gli utilizzatori. Questo bisogno di interazione definisce, implicitamente, una domanda di spazio metropolitano anche nelle Venezie. È infatti all'interno di tale spazio che è possibile creare un nuovo equilibrio fra economie di scala dei servizi innovativi ed economie di prossimità richieste dalla necessità di scambiare e condividere conoscenze complesse. Per molti distretti, dunque, il problema non è abbandonare la dimensione locale delle specializzazioni produttive, quanto diventare parte di una nuova dimensione metropolitana o di "città-regione", che nel caso delle Venezie può inoltre fornire alle imprese un valore reputazionale per renderle riconoscibili nei mercati globali.

Per le filiere della qualità sociale, in quanto espressione di servizi di prossimità rivolti in via prioritaria alla popolazione residente, il territorio torna nuovamente a essere un elemento costitutivo del processo di creazione del valore economico. Tuttavia anche in questo caso il rapporto non è affatto banale. I servizi afferenti le filiere della qualità sociale – salute, cultura, sostenibilità – creano valore economico in stretta relazione con conoscenze e tecnologie sviluppate a monte. Per quanto la distribuzione locale richieda un'attività di adattamento che non è quasi mai mera replicazione, il valore nelle diverse fasi della filiera non è certo equivalente. Ad esempio una visita medica specialistica può essere un servizio di prossimità, ma il suo valore dipende anche dalle tecnologie di diagnostica prodotte magari in un altro continente, dove, dunque, si trasferisce una parte delle risorse pagate per il servizio. Lo stesso ragionamento può valere quando si applica un impianto solare o geotermico a un'abitazione. Oppure per un gruppo musicale o per uno spettacolo teatrale, dove l'esecuzione locale ha valore nella misura in cui c'è stata a monte, magari in altri luoghi, la creazione dell'opera.

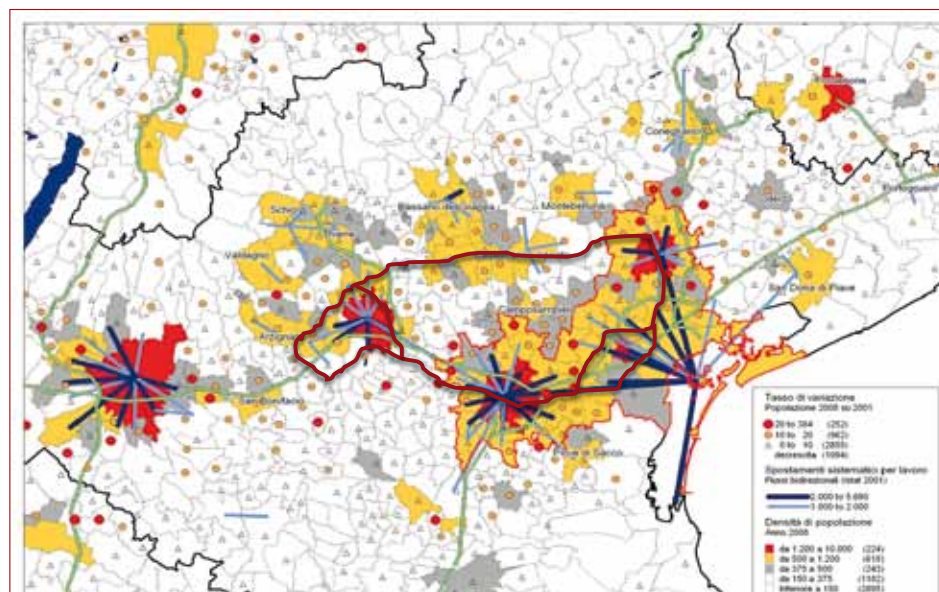
Tutto questo porta a considerare l'esigenza di accrescere, per quanto possibile, il valore creato localmente all'interno di queste importanti filiere dell'economia futura. Dal punto di vista della politica economica locale non si tratta solo di assecondare e sostenere nuovi modelli di consumo, coerenti con la ricchezza accumulata e le mutate condizioni socio-professionali della popolazione, ma anche di fare di questi consumi una leva per nuove attività a elevato valore aggiunto, con l'obiettivo di trasformare la fase finale della filiera di un servizio in un'occasione per rafforzare il tessuto imprenditoriale e creare nuove specializzazioni produttive. Esempi in questa direzione non mancano nelle Venezie: dalla medicina rigenerativa a supporto del comparto alimentare e farmaceutico, al rinnovato rapporto fra creatività culturale e nuova manifattura, alle innovazioni in campo energetico e ambientale grazie agli sviluppi della bioedilizia. Il cambiamento dell'economia delle Venezie indica con chiarezza il grande potenziale di queste nuove frontiere.

#### L'IMPATTO DELLE TRASFORMAZIONI ECONOMICHE SU PAESAGGIO E IDENTITÀ DELLE VENEZIE

La crescita delle attività economiche sin qui considerate non può non avere un impatto sul territorio e sulle strategie di sviluppo delle Venezie dei prossimi anni. Il sistema regionale ha intrapreso un percorso lungo e accidentato per uscire dalla crescita indu-



didascalie da inserire



didascalie da inserire

stria estensiva che ha segnato lo sviluppo dagli anni sessanta agli anni novanta, per organizzare un nuovo spazio metropolitano capace di collaborare e competere con le regioni europee più evolute.

In questa stessa prospettiva è intervenuta nel 2009 anche la *Territorial Review* dell'Ocse, confermando le caratteristiche metropolitane dell'area centrale del Veneto all'interno di un territorio policentrico a elevato sviluppo, ma mettendo tuttavia in luce anche alcune criticità nel confronto con altre aree metropolitane europee.

Le principali criticità sono collegate alla dotazione di capitale umano, agli investimenti in innovazione, alla struttura demografica e al sistema del trasporto pubblico e delle infrastrutture. Le azioni correttive suggerite sono in particolare quattro: sviluppare la capacità di innovazione; promuovere l'inclusione nel mercato del lavoro; potenziare i collegamenti fra Venezia, Padova e Treviso; salvaguardare l'ambiente.

Secondo l'Ocse, è necessario dare una dimensione metropolitana alle politiche economiche, infrastrutturali e ambientali delle Venezia. Questo significa impostare la pianificazione territoriale a scala metropolitana, allineando le strategie dei territori in una logica di sviluppo comune. Gli strumenti per raggiungere tali obiettivi possono riguardare accordi specifici di settore – in particolare su trasporti, cultura, turismo – e la progressiva estensione della cooperazione intercomunale sulle funzioni amministrative e di servizio. Inoltre non va sottovalutata l'importanza di concentrare attenzione e risorse su alcuni progetti comuni strategici, con l'obiettivo di rafforzare un'identità metropolitana e creare un terreno concreto di dialogo tra le amministrazioni locali.

Il nuovo scenario europeo dopo la crisi del 2008 ha reso le azioni indicate dall'Ocse ancora più urgenti. L'accelerazione del cambiamento sta infatti costringendo l'economia delle Venezia verso una deviazione inaspettata. Lo stesso ritorno del concetto di "Venezie" rappresenta bene la tensione verso un nuovo modello di sviluppo.

Per partecipare alle sfide della globalizzazione i settori emergenti hanno bisogno di uno schema territoriale nuovo: un'organizzazione metropolitana delle forze produttive, dei servizi, della manifattura, delle piattaforme logistiche, delle stesse funzioni urbane.

Nell'epoca dei capitalismi nazionali l'industria del Nordest che si è diffusa nella campagna urbanizzata ha svolto a lungo la funzione di piattaforma di servizio per la Germania e gli altri sistemi produttivi del Centro Europa. Oggi sta diventando un'altra cosa: un nodo produttivo e logistico del capitalismo globale. Di conseguenza dovrà diventare uno spazio più metropolitano per il Sud Europa – Nordest dell'Italia, parte dell'Austria, della Slovenia e dell'area balcanica – con una forte autonomia, ma anche con una nuova identità.

La discussione sui nomi – Spazio metropolitano delle Venezia, *Venice City Region*, *Venice Manufacturing District* – rappresenta l'esigenza di una nuova narrazione del Nordest come nodo globale riconoscibile dall'esterno. Non solo le Venezia hanno bisogno di essere riconosciute in Europa, ma hanno anche bisogno di entrare in relazione stabile con gli altri poli metropolitani dell'economia globale.

Questa esigenza nasce dal basso. Dalle imprese dei servizi innovativi a elevato contenuto di conoscenze (come il Museo di arte contemporanea della Fondazione Bisazza o il paesaggio neo-rurale di H-Farm), dalle agenzie di rigenerazione urbana e di progettazione dei servizi (come il Porto di Venezia o il sistema aeroportuale di Tesserà), dalle

università e dai centri di ricerca (come quello che produce questo volume), dalla rete di istituti tecnici superiori distribuiti nei territori dei distretti.

C'è una domanda di integrazione che lentamente si fa strada nella coscienza collettiva e scuote dalle fondamenta le istituzioni territoriali nate per aiutare la manifattura. Ci sono movimenti contro i capannoni, emblema del vecchio sistema industriale, e movimenti in favore di una nuova agricoltura e di un turismo che superi i limiti del modello di massa a basso valore aggiunto. Ci sono azioni finalizzate al superamento delle province e dei monopoli nei servizi pubblici locali. Ci sono spinte alla costruzione di unioni comunali e di una rete di infrastrutture non più centrata sull'angusta dimensione provinciale o cittadina, ma sulle relazioni di scala metropolitana e fra sistemi metropolitani nazionali ed europei.

Questa domanda di nuovo spazio di relazioni non può non generare nuove architetture nella costruzione degli spazi produttivi. Molto probabilmente la separazione tra aree industriali e residenziali sarà superata dall'esigenza di integrare attività produttive, sempre meno materiali, con servizi di ricerca e innovazione e servizi alla persona. I quartieri produttivi del futuro potranno essere più estesi di quelli attuali e molto più articolati dal punto di vista della varietà delle costruzioni e degli spazi verdi o agricoli. E non è affatto remota l'ipotesi di un ritorno della manifattura nelle città, dove i tradizionali spazi commerciali si stanno ridimensionando a favore di attività che fanno invece coniugare produzione e consumo, ricerca e applicazione, formazione e sperimentazione. Questa spinta è evidente nelle nuove organizzazioni produttive del *co-working*, dei campus di ricerca e innovazione, dei laboratori politecnici collegati ai distretti e alle specializzazioni industriali. È probabile che gli stessi centri storici e alcune aree industriali divengano terreno di sperimentazione per nuovi servizi abitativi, in linea con la crescita dei servizi legati alla qualità sociale. La domanda di ri-generazione degli spazi urbanizzati, della liberazione di nuovi suoli per il verde e la produzione agricola integrata con nuove funzioni urbane e nuovi stili di vita, rispettosi dell'ambiente e dell'economia circolare, cresce nel tempo.

Perfino gli spazi dedicati al turismo, alle esperienze e all'autenticità del territorio italiano potranno cambiare ruolo e stile. La crescita del turismo imprenditoriale e dei *prosumer* interessati alla nuova manifattura non potrà non influenzare il ridisegno degli spazi manifatturieri dei centri pedemontani. Capannoni tutti uguali non restituiscono l'identità del luogo e sarà perciò necessario ri-progettarne forma e funzioni non solo per ragioni economiche ed energetiche, ma anche per comunicare la qualità, la complessità, l'origine culturale dei prodotti.

In conclusione, il quadro descritto ci aiuta a intravedere un paesaggio delle Venezie molto diverso da quello attuale. Paradossalmente, grazie alle spinte impresse dall'innovazione dell'economia locale come dalle profonde trasformazioni del mondo in cui viviamo, il paesaggio futuro potrebbe in realtà recuperare molte delle qualità ambientali e culturali del passato, messe a rischio dalla crescita estensiva della nuova periferia industriale. Il modo di vivere e competere nella globalità non passerà necessariamente per l'omologazione, ma anche per una valorizzazione delle differenze e della propria originalità. In tale prospettiva l'economia e il paesaggio delle Venezie hanno ancora molte risorse su cui contare.

## BIBLIOGRAFIA

- Anastasia B., Rullani E., *La nuova periferia industriale. Saggio sul modello veneto*, Venezia 1981.  
 Audretsch D.B., *The Entrepreneurial Society*, Oxford 2007.  
 Baumol W.J., *Welfare Economics and the Theory of the State*, Heidelberg 1952.  
 Baumol W.J., Litan R.E., Schramm C.J., *Good Capitalism, Bad Capitalism, and the Economics of Growth and Prosperity*, Princeton 2007.  
 Corò G., Buciuini G., Micelli S., *Rethinking the Role of Manufacturing in Global Value Chains*, in «Industrial and Corporate Change», 23 (2014), pp. 1-30.  
 Corò G., Dalla Torre R., *Spazio metropolitano. Per rilanciare la competitività del Nord Est*, Venezia 2015.  
 Corò G., Grandinetti R., *Le strategie di crescita delle medie imprese*, Milano 2007.  
 Corò G., Gurisatti P., *Capacità locali. Per una nuova economia dei territori produttivi*, in «Economia e società regionale», 1 (2013), pp. 11-45.  
 Corò G., Micelli S., *I Nuovi Distretti Produttivi. Innovazione, internazionalizzazione e competitività dei territori*, Venezia 2009.  
 Krugman P., *Pop Internationalism*, Cambridge 1996.  
 Lane D., Pumain D., van der Leeuw S.E., West G., *Complexity Perspectives in Innovation and Social Change*, Heidelberg 2009.  
 Micelli S., *Futuro Artigiano. L'innovazione nelle mani degli italiani*, Venezia 2011.  
 Moretti E., *The New Geography of Jobs*, New York 2012.  
 Pine II B.J., Gilmore J.H., *The Experience Economy*, Boston 1999.  
 Pine II B.J., Gilmore J.H., *Authenticity. What Consumers Really Want*, Boston 2007.  
 Piore M., Sabel C., *The Second Industrial Divide. Possibilities for Prosperity*, New York 1984.  
 Porter M., *The Competitive Advantage of The Nations*, New York 1992.  
 Porter M., *The economic performance of regions*, in «Regional Studies», 37 (2003), pp. 549-578.  
 Rullani E., *Modernità sostenibile. Idee, filiere e servizi per uscire dalla crisi*, Venezia 2010.  
 Stiglitz J., Greenwald B.C., *Creating a Learning Society*, New York 2014.  
 Zanetto G., *La Regione. Una prospettiva geografica*, in «Oltre il ponte», 14 (1986), pp. 3-17.

# UN PAESAGGIO TUTTO VISITABILE: IL TURISMO DEL FUTURO

a cura di Mauro Pascolini

## I paesaggi del turismo, il turismo del paesaggio

di Mauro Pascolini

### DAI RETTORI DI TERRAFERMA ALLE «APP»

La lettura delle relazioni che i Rettori veneti in terraferma redigevano alla fine del loro mandato ci permettono di tracciare un originale e interessante percorso attraverso il tempo che mette in evidenza gli elementi di allora, che come quelli di oggi, costituiscono lo scenario e la cornice di quella particolarissima attività dell'uomo che oggi è definita con il termine turismo. Il quadro che emerge conferma la ricchezza e complessità di un territorio, come quello delle Venezie, che da sempre, con i suoi molteplici e variegati paesaggi, rappresenta un patrimonio originale sia per le comunità che lo abitano sia per chi, a diverso titolo, lo ha attraversato, percorso, vissuto o solo, anche superficialmente, incontrato.

Nelle loro relazioni che spaziano da Belluno a Rovigo, da Verona a Treviso, da Vicenza a Marano, dalla Carnia alla Patria del Friuli, si ritrovano tutti quegli elementi che oggi costituiscono i cosiddetti *cluster* delle politiche turistiche delle terre che vanno dal Po al lago di Garda, dalla fascia lagunare e costiera alle vette che dalle Alpi Giulie a oriente si distendono verso occidente a comprendere dapprima le Carniche, poi le Dolomiti fino alle Venoste, al Cevedale e all'Adamello, e che si basano principalmente e in prima semplificazione su parole chiave quali mare, pianura, collina e montagna, tutti elementi che caratterizzano in senso originale il paesaggio di questa terra. Inoltre i Rettori spesso sottolineano altri fattori che oggi caratterizzano il turismo come i «delicatissimi et perfetti bonissimi frutti, bone acque, aere perfettissimo», e quindi, attualizzando, l'enogastronomia, il termalismo e il *wellness* nelle loro diverse e innovative declinazioni il cui obiettivo è il benessere fisico e psichico delle persone.

L'attenzione e il loro particolare punto di vista ci fanno capire che non solo erano degli ottimi geografi, oltre che politici e funzionari di alto livello, ma pure dei turisti *ante litteram* con una sensibilità e una visione modernissima nella quale il paesaggio, e non solo, era uno degli elementi fondamentali per comprendere una regione, un territorio, un luogo.

Tutti fattori che hanno caratterizzato fin dall'inizio l'attività turistica di questa terra da quando si villeggiava in collina per fuggire dalle calure estive del piano, o quando si cercava la frescura lungo i lidi adriatici in capanni o antesignani gazebo, o si comin-

## Sotto la lente della Serenissima

*Dalla relazione del rettore veneto in terraferma Francesco Michiel, luogotenente della Patria del Friuli (26 gennaio 1553).*

Questa Patria del Friulj Serenissimo Principe ed Illustrissimi Signori è bellissima Provincia dove li viene di tutte le cose neccessarie et copiosamente: prima, de grani tanti [...] – vini perffetissimi di ogni sorte in grandissima quantità, sinché molte altre parti, et luoghi lontani se ne servono de quelli, et principalmente la Allemagna [...], legne per foco, e per fabriche, abundantemente – bone acque, et demum aere perffetissimo quasi per tutta essa Patria.

Ella è situata con ampio piano, cinto intorno da parte di tramontana da tre ordini, di montagne: de qualli le prime sono colli, over monti amenissimi, frutifferi di biave ed vini delicatissimi et perffetti, et bonissimi fruti: le secunde sono da legne da foco, et fa-

briche: le terze et ultime asperi altissimi et esposte ale nevi et giazio.

La parte del mezo giorno, è cintta dal mare, che comenzando dal Capo d'Istria se ne vien atorno congiunta con il Trivisano, et lidi del ducato de la Vostra Serenità fino ali castelli di questa Città, dove se ritrovano di boni et amplissimi porti. Il suo piano è ripieno di terre, castelli et villagi, [...]. Non taserò ancora de dire che in essa Patria vi sono dei molti fiumi, et notabili, como è il Timanvo descripto dali antiqui – il Lisonzo, che passa appresso Goritia et Gradisca – Il Natisone che viene per mezo Cividale – il Taiamanto – et di fine la Livenza amplissimo, ma placido fiume –. Non faticando altrimenti la Serenità Vostra in dechiararli li molti altri torrenti capazissimi, et lagi et aque che se ritrovano in essa Patria (*Relazioni dei rettori veneti in terraferma*, I, Milano 1976, pp. 35-36).

[MP]



Il leone di San Marco vigila sulla contaminazione dei nuovi paesaggi



Dalla pianura si profila la linea dei monti: paesaggi privilegiati del turismo d'oggi

ciavano a scoprire le bellezze e le virtù salutistiche della montagna, prima d'estate e poi d'inverno, o ancora l'azione benefica delle acque termali e la bellezza di piccoli e grandi centri legati all'arte e al fascino delle forme dell'insediamento di città e borghi rurali.

Dai primi villeggianti il turismo, in questi particolarissimi luoghi, ha fatto un lungo percorso strettamente connesso a quella che è stata la sua evoluzione, pur con qualche anomalia e divagazione, **in generale e in Italia in particolare**. Di fatto è diventato ormai una vera e propria industria, superando la natura propria e originaria di servizio. Un fenomeno complesso e articolato che ha segnato e segna in maniera forte i luoghi, i paesaggi, le culture, le popolazioni che si trovano a essere coinvolte, diventando spesso elemento cardine di modelli e aspettative di sviluppo e di facile miglioramento economico che però non sempre hanno tenuto conto da un lato dei modelli e delle tendenze evolutive del turismo stesso e dall'altro degli impatti, talvolta devastanti, sul territorio, sull'ambiente e sul patrimonio culturale delle stesse comunità.

In questa doppia prospettiva deve essere letto oggi il fenomeno turistico sia per comprendere alcuni elementi che lo hanno caratterizzato in passato, sia per individuare alcune linee e scenari del futuro **prossimo**, esito ormai della globalizzazione, dell'affacciarsi di nuovi imponenti flussi turistici provenienti soprattutto dai paesi emergenti, e da nuove e sempre più sofisticate tendenze alimentate da modelli di vita ispirati a una diversa segmentazione del tempo libero e dalla tecnologia che sta imponendo ritmi di vita e approcci di fruizione che stanno plasmando i turisti di oggi, ancora incerti tra passato e presente, e quelli del futuro.

In questo generale, e per certi versi inaspettato, rapidissimo cambiamento restano dei punti fermi nell'essenza stessa del turismo, e tra questi l'irrinunciabile valore dell'esperienza personale e diretta dell'incontro con i luoghi, i paesaggi, le persone, le culture; anche se molti ormai vagheggiano e teorizzano l'esistenza e la pratica di un *cyber turismo* che, basandosi sullo sviluppo delle tecnologie legate alla comunicazione, permetta, in maniera paradossale di viaggiare stando fermi, di conoscere senza muoversi, di muoversi senza guardare, di vedere dopo aver viaggiato, di percepire senza comprendere.

Basti pensare alla maniacale attenzione che i turisti dedicano agli apparati tecnologici che li accompagneranno nel viaggio: *smartphone*, macchine fotografiche e videocamere digitali, palmari, navigatori satellitari utili a documentare in forma ossessiva tutti gli spostamenti e tutto ciò che si incontrerà: luoghi, persone, paesaggi, edifici, opere d'arte, animali, piante, amici e parenti in un frullato privo di senso ma necessario per offrire a chi è rimasto a casa, ma ahimè talvolta a se stessi, una narrazione artefatta dell'esperienza turistica, viaggio o vacanza che sia. Non si viaggia più per conoscere, ma solo per guardare in fretta quello che si deve poi trasmettere agli altri sui *blog*, nei siti, durante le *chat* o nelle trasmissioni televisive, ormai obsolete, di viaggi e turismo.

Un ulteriore elemento può essere evidenziato ed è quello legato al fatto che l'arte – nel senso più ampio del termine – dello spostarsi spazialmente, viene sempre di più atrofizzata nel suo impulso iniziale, nella sua essenza, nella sua dimensione profonda: oggi dalla progettualità attiva si è passati a una supina passività che non è solo del turista di massa e globalizzato, ma anche di chi invece dovrebbe esserne immune perché si sente ancora un esploratore. E invece ormai tutti, e questa è una vera e propria massifi-

o del turismo  
in generale  
e in Italia in  
particolare?

tenere pros-  
simo?



Il turismo balneare, un cluster privilegiato nelle Tre Venezie



Gli albori del turismo di massa balneare: un campeggio a Lignano Sabbiadoro agli inizi degli anni sessanta del secolo scorso

cazione, accendono il *pc*, digitano le parole chiave che identificano la meta, il luogo di partenza e di arrivo, il periodo del viaggio: ed ecco come in un caleidoscopio apparire le istruzioni analitiche, le immagini dei luoghi, la traccia interattiva dell'itinerario su mappe e carte che possono essere scaricate con apposite *app*, i punti di sosta e panoramici, e suggerimenti, commenti, valutazioni e considerazioni, e poi ancora sorvoli in 3D, realtà aumentate e guide di ogni tipo da trasferire sui palmari o sui telefoni cellulari per essere "pilotati" anche nelle scelte più semplici e banali.

Questa premessa apre la prospettiva a due possibili sviluppi: uno, pessimistico, che non lascia alcuna speranza all'interno di una riflessione dedicata al turismo della conoscenza e del viaggiare, in quanto il paesaggio e i luoghi delle Venezie possono essere conosciuti e usufruiti stando comodamente seduti in poltrona di fronte un video o andando al Venetian Resort Hotel Casino di Las Vegas o in qualche altro parco tematico dove il Palazzo Ducale – nelle cui stanze riecheggiavano le descrizioni dei Rettori – convive con le piramidi egizie, i castelli medioevali o le guglie dolomitiche; il secondo corrisponde invece a una possibile attività ancora fortemente intrecciata alla storia stessa dell'umanità, ai rapporti tra popoli per dare valore a termini come luogo, territorio, paesaggio, e più in generale cultura.

Nel primo caso verrebbe voglia di decretare la fine del turismo come esperienza profonda di scoperta, di conoscenza, di crescita individuale, dichiarandoci impotenti di fronte alla stupida pochezza del viaggiatore tecnologico, confermata dal fatto che anche nelle città d'arte delle Venezie sono quasi del tutto spariti i viaggiatori che seduti a un caffè compilano con scrittura fitta il loro fido taccuino di viaggio alla Bruce Chatwin. Ma non è giunto ancora il momento del ritiro e della sconfitta: nuovi segnali si fanno strada, nuovi fili costruiscono inusuali trame di viaggio e di turismo dove il vicino si fa altrove, la velocità si fa lentezza, la mappa dell'andare diventa scelta e desiderio di conoscenza e la curiosità, scoperta.

E lungo questo intreccio di fili e di trame si cercherà di delineare i paesaggi del turismo e alcuni possibili turismi del paesaggio nelle Venezie.

## DALLA SINDROME DI BALI AI NUOVI TURISMI

Prima di passare ad analizzare alcuni scenari evolutivi e di come il valore del paesaggio possa costituire un elemento discriminante per un turismo consapevole e di qualità è necessario fare qualche breve riflessione sul lascito di questa particolarissima attività negli ultimi cento anni e in particolare nella seconda parte del Novecento, anche in relazione alle contraddizioni attuali. Un turismo globale in cui non ci sono più nuovi luoghi da scoprire, ma è il modo in cui si visita e si vive una determinata località a segnare la differenza fra i vari ceti sociali: è il cosiddetto "turismo-teatro", nel quale il viaggiatore è al centro di una rappresentazione e sceglie il personaggio da interpretare. Un settore alle prese da un lato con il continuo aumento di persone che si spostano in tutto il globo e dall'altro con le insicurezze, le incertezze, le paure che provengono dal terrorismo e dalla crisi economica.

Non trascurando gli effetti e le ricadute positive che il turismo ha avuto e continua

tenere la  
e?



p. 613

Il turismo culturale permette di conoscere in profondità i luoghi e i paesaggi

p. 614

Il rifugio Auronzo e la strada Tre Cime: la pressione turistica sulle Dolomiti arriva molto in alto (immagine di Cesare Lasen)

Non si guardano i luoghi, ma si fotografano per vederli – forse – al ritorno





ad avere in questi territori, e le aspettative riposte anche per una ripresa e riconversione economica dell'intero Nordest, vale la pena ricordare che se da una parte questo va nella direzione di una salvaguardia e valorizzazione del patrimonio naturale, culturale, delle tradizioni e delle memorie delle comunità, dall'altra parte spesso contribuisce, talvolta in maniera determinante al degrado ambientale e alla perdita dell'identità e della cultura delle comunità stesse. Si vogliono qui sottolineare alcuni di questi ultimi aspetti, proprio per motivare la necessità di ricercare una via diversa, una via che si ponga come alternativa al consumo di ambiente, di culture, di società, ma che invece valorizzi questi stessi fattori.

Un concetto chiave che può aiutare a meglio comprendere che cosa s'intende per impatto negativo del turismo è quello, mediato dall'ecologia sistemica, di capacità di carico – la *carrying capacity* – di un territorio che evidenzia come oltre una certa tolleranza naturale l'affollamento eccessivo non soltanto danneggia l'ambiente, ma comprometta anche la sopravvivenza di chi lo utilizza come risorsa economica vitale. Come semplice e banale esemplificazione basti pensare ai danni provocati nelle zone montane dalla moda del tutto "raccolgibile" dalla natura, ma pure, e con peso specifico diverso, dalle alterazioni morfologiche dell'ambiente dovute agli sbancamenti per la realizzazione di alberghi, di strade o impianti di varia natura necessari alla pratica degli sport invernali o dell'escursionismo estivo. A questo va aggiunto anche l'impatto pesante dell'omologazione dei paesaggi fatti di seconde case tutte uguali, o l'esproprio, a fini ricreativi, di tradizioni e patrimoni linguistici e culturali.

Altro fattore è quello legato al problema dell'acqua: l'enorme consumo di questa risorsa negli alberghi e nei villaggi turistici per la gestione di piscine, giochi d'acqua e campi da golf, per l'innervamento artificiale, provoca una riduzione significativa delle scorte d'acqua, in una situazione di cambiamenti climatici particolarmente rilevanti. L'acqua è davvero un problema importante, al centro di interessi mondiali, e il turismo contribuisce ad amplificarlo in quanto spesso legato alla stagione estiva solitamente poco piovosa.

Il turismo e le attività ricreative inoltre sono una fonte di forte pressione e di rischio per la qualità degli ambienti naturali, degli *habitat* e del paesaggio in considerazione che alcune delle mete più visitate sono legate proprio a valenze naturali o ad ambienti ad alta naturalità, basti pensare, ad esempio, alla necessità di contingentare gli accessi alle Torri del Vajolet nel gruppo del Catinaccio nelle Dolomiti o sui passi dolomitici, o ancora alla irrisolta pesante pressione turistica su Venezia.

I mutamenti e i danni che **il turismo mal gestito** può causare non ricadono solamente sull'ambiente e il territorio, ma anche sulla società e sulle sue componenti fondamentali. Il desiderio del turista della comodità a tutti i costi ha portato, negli anni, a un rapido cambiamento delle abitudini e delle diversità culturali, in modo da arrivare alla promozione di un modello uguale ovunque voglia essere presente. L'uso del territorio ai fini turistici entra così in conflitto con gli usi sociali delle comunità ospitanti.

L'incontro troppo breve, le diversità linguistiche, gli stereotipi preconcetti, i comportamenti – talvolta arroganti e segnati da una malcelata superiorità – tra il turista e la comunità ospitante non permettono di creare, in breve tempo, una particolare relazione e una vera e propria conoscenza reciproca. Ci si trova di fronte a un modello che vede

sostituire con:  
l'attività turistica mal gestita?

da una parte i vacanzieri ben serviti, circondati da comodità, e dall'altra i locali che subiscono spesso condizioni caratterizzate da un obiettivo peggioramento della qualità della vita: basti pensare al congestionamento del traffico, all'affollamento, ai prezzi dei generi di consumo o delle abitazioni.

Una sfera relativamente poco esplorata è quella dei cambiamenti culturali negativi apportati da questo settore, e in particolare dalle risposte che vengono date alle richieste del turista di massa, caratterizzato da deresponsabilizzazione, anonimato, disimpegno, desiderio di ricreazione e da curiosità superficiale per la storia e cultura locale. La comunicazione turistica, proprio sulla base di queste caratteristiche, alla ricerca esasperata del prodotto vendibile, spesso insiste su stereotipi e pregiudizi culturali che attirano l'attenzione del viaggiatore ma che non sempre rispecchiano la realtà. È così che alcuni riti tradizionali, palii, mascherate, balli folclorici, eventi, manifestazioni, sagre e fiere vengono proposte e riproposte al turista come attrazioni locali assolutamente da non perdere.

La decontestualizzazione spaziale, temporale e di contenuto di queste manifestazioni e la loro anonima ripetitività, tipica soprattutto dei villaggi turistici e dei grandi complessi alberghieri, svuota di significato profondo riti e miti frutto di una originale cultura e civiltà, dando origine a fenomeni peculiari, come ad esempio la cosiddetta "sindrome di Bali". Inoltre questi cambiamenti hanno causato la perdita dei valori tradizionali, l'abbandono dei luoghi da parte delle comunità locali, in particolare dei giovani, e la conseguente estinzione dei mestieri tradizionali, artigianali e soprattutto di quelli legati all'agricoltura.

Per meglio comprendere che cosa muove il turismo oggi bastano alcuni dati riportati dall'Untwo (l'Organizzazione mondiale del turismo): nel 1960 gli arrivi legati al turismo internazionale erano circa 100 milioni, 300 milioni negli anni ottanta del secolo scorso; la crescita poi si è fatta impetuosa passando a 600 milioni attorno al 2000 per raggiungere il miliardo nel 2010. Le previsioni ipotizzano di raggiungere il miliardo e mezzo nel 2020 e quasi due miliardi nel 2030. Il settore, sempre secondo l'Untwo, rappresenta il 9% del prodotto interno lordo a livello mondiale; un undicesimo degli occupati; il 6% dell'esportazione mondiale e movimentata 1,3 trilioni di dollari solo nelle esportazioni.

Dati impressionanti se pensiamo che nei prossimi anni i *trend* demografici e lo sviluppo economico porteranno alla ribalta viaggiatori che si muoveranno dalla Cina, dall'India e dell'Estremo e Medio Oriente e che si riverseranno verso quelle destinazioni che di fatto hanno contribuito a creare l'immaginario turistico dell'altrove: tra queste Venezia è sicuramente una delle principali. E mentre gli europei, crisi permettendo, continueranno a cercare mete sempre più esotiche e lontane e nuove forme sempre più "esperienziali", i nuovi turisti provenienti dall'altrove percorreranno le rotte in senso inverso verso l'Europa e il mondo occidentale alimentando modelli di turismo di massa *all inclusive* capaci ancora di rispondere alle esigenze dei neofiti protagonisti.

Questo complesso mosaico di situazioni risulta importante per tentare di declinare alcuni scenari possibili del turismo prossimo venturo delle regioni delle Venezia: questi luoghi si troveranno, e in parte si trovano già, a tessere nuove trame ordite con fili sempre più sofisticati per un turista ormai super esigente e talvolta disincantato, intrecciate

## Dalle "tre esse" all'oro bianco: il turismo della tradizione

Fin dal suo apparire il turismo nelle Venezia ha potuto contare sulle vocazionalità che il territorio mette in campo: terme, mare, montagna, città d'arte e di storia, luoghi religiosi, buoni collegamenti stradali e accessibilità anche via mare.

Tutto ha inizio con il turismo d'*élite*, riservato agli aristocratici, legato al fenomeno del *Grand Tour*, una pratica "turistica" presente già a partire dal rinascimento e intesa come viaggio di formazione e iniziazione dei giovani nobili. A questa iniziale forma si affiancarono successivamente – e qui l'Italia e i territori delle Venezia ebbero un ruolo molto importante – il *Classical Grand Tour*, un viaggio orientato prevalentemente attraverso i luoghi della cultura classica e della Rinascenza e, verso la fine del XVIII secolo, il *Romantic Grand Tour* che invece esaltava gli aspetti romantici degli scenari dei paesaggi naturali, agresti e urbani, con mete in Italia, superate le Alpi attraverso il Brennero, Verona, Vicenza, Padova per giungere e sostare in una delle località irrinunciabili del viaggio: Venezia.

La seconda fase può essere collocata tra la fine dell'Ottocento e primi anni del Novecento quando il turismo comincia a diffondersi in tutta Europa, soprattutto grazie allo slancio della ricca borghesia inglese. È il periodo di consolidamento di un turismo che permane appannaggio delle classi più abbienti, ma che inizia a dare vita a comportamenti e mode che utilizzano strutture e servizi tipici dell'offerta turistica, basti pensare ai Grand Hotel, ai padiglioni e palazzi delle città termali, ai *kursaal* balneari, alimentando una veloce diffusione di alberghi e di strutture ricreative. Icona di questo periodo è sicuramente il turismo della *belle*

*époque* che fece nascere il mito di alcune località montane, balneari e termali, legando il turismo a una immagine di sfarzo, di divertimento e di viaggio, e tra queste trovano posto anche Cortina d'Ampezzo e il Lido di Venezia.

Il secondo dopoguerra segna in Europa l'epoca del turismo di massa, divenuto ormai bene di consumo alla portata di tutte le classi sociali grazie soprattutto alle ferie pagate e alla diffusione generalizzata dell'automobile. È questa l'età di massimo splendore del turismo balneare e di quello montano che possono contare su periodi lunghi di permanenza dei villeggianti, su una loro buona capacità di spesa e soprattutto sulla espansione, talvolta incontrollata, di insediamenti e infrastrutture turistiche. Si tratta del turismo balneare delle "tre esse" – *sun, sand, sea* – e quello montano dello sci, praticato sulle distese di neve diventata vero "oro bianco".

Il litorale veneto e friulano è investito da milioni di bagnanti, italiani e del Nord Europa, alla ricerca del mito della tintarella, che si riversano sulle spiagge che si distendono dal Golfo di Panzano al Delta del Po, dando vita alla rapida crescita di località turistiche quali Grado, Lignano Sabbiadoro, Bibione, Caorle, Eraclea Mare, Lido di Jesolo, Litorale del Cavallino, Lido di Venezia, Sottomarina, Rosolina Mare con i loro stabilimenti, alberghi, seconde case, marine, darsene, pontili, bar, ristoranti, discoteche. Nuovi paesaggi che, cresciuti troppo velocemente, oggi sono alla ricerca di una nuova identità a fronte di una competizione ormai globale.

Se il turismo balneare è stato sicuramente il grande protagonista del secondo dopo-

guerra anche le montagne delle Venezie, e in particolare le Dolomiti, hanno contribuito allo sviluppo del settore con una notevole crescita di arrivi e presenze e con radicali cambiamenti negli insediamenti, nella società e nella cultura delle comunità alpine. Lo sviluppo del turismo montano è stato accompagnato dalla parallela costruzione dell'immagine della montagna, descritta inizialmente come un luogo inaccessibile, spaventoso, *horribilis* e abitato da popoli barbari e crudeli. Perché la montagna si riscattasse si dovette attendere la trasformazione profonda della cultura europea nel Settecento: con la nascita del mito del "buon selvaggio" i montanari acquisirono l'immagine positiva di una popolazione sana, semplice, non corrotta.

Queste trasformazioni culturali portarono in montagna i primi visitatori che solitamente erano poeti, letterati e scienziati e, ben presto, anche esploratori e con essi i primi scalatori. Nel corso di un secolo l'alpinismo cambiò l'immagine della montagna, la rese attraente e affascinante, portò i primi veri turisti, ma incise poco sullo sviluppo delle località: conquistata una vetta, l'interesse si spostava sulla successiva e il flusso turistico si interrompeva, fatta eccezione per il Monte Bianco, il Cervino e per le cime e pareti dei seducenti monti Pallidi, le Dolomiti.

Per ospitare gli scalatori nacquero le prime strutture ricettive, anche se a sancire il successo di questa nuova pratica fu una clientela molto meno sportiva e più varia che ricercava in montagna *relax*, quiete, contesto rurale, aria pura, caratterizzando le stazioni montane con una forte aurea di mondanità. Il turismo montano si diffuse così in tutte le Alpi sostenuto dal rapido sviluppo di quello invernale strettamente legato al successo degli sport sulla neve – non solo sci, ma ini-

zialmente anche pattinaggio, hockey, corse con le slitte – e alla conseguente necessaria realizzazione delle piste da discesa e degli impianti di risalita.

Un grande aiuto allo sviluppo di questo giunse dall'invenzione dei Giochi Olimpici invernali che vennero svolti per la prima volta nel 1924 a Chamonix e, non a caso, proprio le sedi olimpiche divennero le mete più alla moda. A tale regola non sfuggì neppure Cortina d'Ampezzo che fu sede dei Giochi Olimpici nel 1956.

Grazie al diffondersi degli sport invernali le località segnarono una prima significativa crescita in termini sia di alberghi sia di impianti sportivi che si svilupparono attorno al nucleo originario dei villaggi alpini. A questa fase ne subentrò una seconda nella quale la tipologia dei centri montani cambiò radicalmente, in quanto la nuova generazione di insediamenti venne realizzata a quote più alte, 1.600-1.800 metri, e segnò il definitivo dominio dello sci sulla montagna. Negli anni sessanta e settanta del secolo scorso prese avvio la terza generazione della colonizzazione: vennero a crearsi dei nuovi nuclei abitativi di carattere turistico, a quote sempre più elevate, con un fortissimo impatto ambientale e caratterizzati spesso da una cementificazione massiccia.

Per mitigare gli effetti di questa conquista della montagna sostenuta dalle esigenze di sciatori sempre meno sportivi e sempre più vacanzieri, e per evitare le evidenti brutture e i danni ambientali degli insediamenti, la quarta generazione di stazioni turistiche invernali cambiò nuovamente le proprie caratteristiche ritornando a quote più basse, verso i 1.400 metri di altitudine, con insediamenti che sorgevano attorno a un cuore commerciale e dall'architettura molto curata. Oggi giorno il trend è quello di creare

una rete integrata tra fondovalle, media quota e alta quota e soprattutto creare un *continuum* di piste e impianti tra le diverse valli, con impianti di risalita sempre più confortevoli, in modo da rendere fruibile agli sciatori una vasta gamma di piste, spesso anche molto distanti tra loro, ma raggiungibili senza doversi sganciare mai gli sci. In questo rapido percorso evolutivo dentro i paesaggi del turismo delle Venezie devono essere necessariamente ricordate anche altre forme di turismo che hanno contribu-

ito a far crescere in maniera importante il peso e il ruolo di questa attività, quali il turismo lacuale come quello praticato lungo le sponde venete e trentine del lago di Garda; il turismo termale classico che ha negli antichi luoghi di tradizione termale come quelli dei Colli Euganei il suo punto di riferimento. Infine il turismo culturale e delle città d'arte che si esprime in alcuni poli di valenza mondiale, basti pensare al caso emblematico di Venezia. [MP]

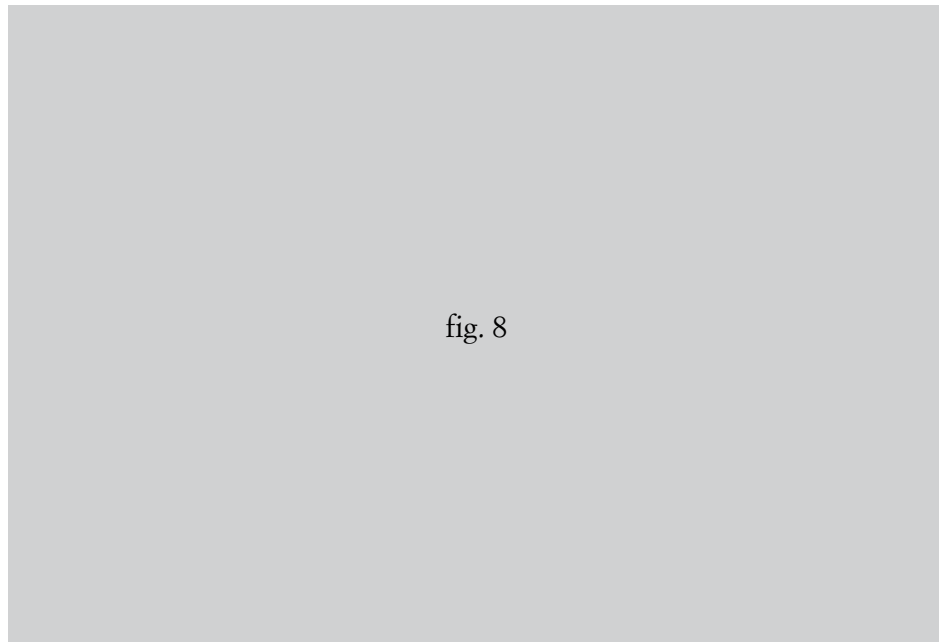


fig. 8

La città di Vicenza inserita dall'Unesco nella lista dei luoghi patrimonio dell'Umanità ([procurare foto](#))

con la valorizzazione e la riscoperta di luoghi e con i modelli di “vicinato” e con quelli del turismo tradizionale, balneare, lacuale e montano, di villeggiatura, e infine con i fili coloratissimi portati dal nuovo turismo. Scenari che comunque non possono prescindere dal contesto problematico che questa attività ha messo in essere e in particolare dagli impatti economici, sociali e ambientali.

In risposta agli impatti negativi si sono sviluppate forme molto più attente ai presupposti di sostenibilità che trovano fondamento in concetti quali cura, protezione, evoluzione, promozione e valorizzazione. Il turista di oggi si fa più consapevole ed è sempre più sfuggente alle catalogazioni, più difficile da soddisfare con i classici “pacchetti vacanza” preconfezionati. Ci sono nuovi interessi: non bastano più sole, spiaggia, mare e *relax*, o neve, impianti e buon cibo; si fanno più vacanze di pochi giorni anziché un'unica vacanza di due, tre settimane. C'è da considerare inoltre che, negli ultimi anni, internet ha cambiato definitivamente l'approccio alla vacanza, sostituendo quasi del tutto le agenzie di viaggio e i *tour operator*: ora si possono prenotare voli nazionali e internazionali comodamente da casa propria, bastano un *personal computer*, una linea telefonica e una carta di credito. Si ha libero accesso a informazioni illimitate, con tantissime offerte, proposte, soluzioni per qualsiasi esigenza.

In questo contesto così articolato si sono moltiplicate le forme di turismo: si pensi solamente a quelle legate alla ruralità, all'enogastronomia, ai prodotti locali, al benessere fisico e mentale e a quelle riferite più in generale alla sostenibilità ambientale e culturale. Ma qui preme focalizzare l'attenzione su due filoni: uno, non del tutto nuovo, ma che si ripropone sotto forme diverse, del turismo culturale a ricomprendere anche quello della memoria; e l'altro, del turismo responsabile. Forme queste che ci permettono di esemplificare le tendenze di un settore sempre più consapevole e improntato alla sostenibilità.

Il turismo culturale ha l'obiettivo di ampliare e approfondire la comprensione per l'originalità e il valore specifico di una regione mediante una rafforzata comunicazione tra gli abitanti e tramite un'informazione oggettivamente giusta, comparata e discorsiva sulle testimonianze del passato e del presente del luogo. La nozione di cultura che si trae da questa definizione considera dunque con la stessa attenzione e intensità, accanto agli oggetti e agli eventi di alto livello artistico o storico, anche il campo della cultura materiale, della quotidianità e del concetto più ampio di bene culturale. In questa prospettiva tutte le manifestazioni del sociale sono potenzialmente interessanti per il turismo. Viene superata pertanto la frattura fra la cultura colta e la cultura popolare. Ogni sviluppo turistico deve allora adeguarsi in modo coerente alle peculiarità ambientali e culturali della regione alle quali però a sua volta il turista deve adeguarsi e non viceversa. Come ricorda Fabio Pollice, l'utilizzo delle risorse naturali e culturali deve avvenire con modalità di fruizione che riducano al minimo l'impatto ambientale, non danneggino gli ecosistemi di riferimento e non comportino modificazioni tali da ridurre il loro valore e la capacità di attrazione.

Oggi una delle principali motivazioni turistiche – e in particolare del turismo di matrice culturale – consiste quindi nella ricerca di quella alterità/identità di cui il paesaggio è espressione, la matrice storico-culturale, i “segni” che ne costituiscono il momento distintivo e dietro i quali si cela l'identità stessa del territorio. La filosofia di

fondo del turista culturale è in qualche maniera la stessa di quello responsabile. Una persona che si rivolge principalmente all'ambiente e alla conservazione delle sue risorse, e allarga il suo interesse anche alle relazioni interpersonali e interculturali. Il turismo responsabile è volto alla ricerca del nuovo, dell'incontro con l'altro e soprattutto del rispetto dell'altro.

Caratteristica principale di questo nuovo modo di proporre l'attività turistica è quella di coinvolgere direttamente la comunità locale nell'uso turistico del proprio contesto e nell'accoglienza dei viaggiatori nei propri luoghi. Quello che il turismo responsabile propone alle comunità locali è di gestire autonomamente le proprie località facendone così occasione per un originale modello di sviluppo.

#### I PATRIMONI ECCEZIONALI PER UN TURISMO DI QUALITÀ

Il 26 giugno 2009 le Dolomiti, i celeberrimi monti Pallidi, entrano a far parte, come bene naturale, del Patrimonio mondiale dell'Unesco. Vanno così ad affiancare gli altri patrimoni iscritti sulla base della Convenzione adottata dall'Unesco nel 1972 e sottoscritta da 161 paesi membri che ammontano sull'intero pianeta a 1.007 siti dei quali 779 culturali, 197 naturali e 31 misti. L'Italia in questa specialissima lista è lo stato più rappresentato con ben cinquanta siti riconosciuti, dei quali quattro naturali (Isole Eolie, Etna, Monte San Giorgio, Dolomiti). Se consideriamo la distribuzione regionale le Venezie comprendono complessivamente dodici beni, dei quali tre seriali presenti sia in Friuli Venezia Giulia, che in Veneto e nelle Province Autonome di Trento e Bolzano; segue la Lombardia con otto siti, la Toscana con sette, la Sicilia e la Campania con sei e poi tutte le altre regioni con esclusione delle sole Calabria, Abruzzo e Molise che non hanno ancora dei siti inseriti nella prestigiosa lista.

Beni, siti, opere d'arte, paesaggi che l'Unesco, sulla base di un complesso *iter*, riconosce come valore universale e affida la loro conservazione, tutela e valorizzazione alle comunità locali che ne diventano custodi per l'intera umanità. Non è questo un passaggio facile e spesso il riconoscimento viene visto come una importante occasione esclusivamente in funzione turistica, alimentando aspettative e ricadute che vanno ben oltre il riconoscimento stesso.

L'idea di fondo del riconoscimento è che il bene riconosciuto deve essere contraddistinto da elementi di eccezionalità, unicità e originalità per l'intera umanità, e costituirne un valore irrinunciabile. Infatti se si scorrono rapidamente i dieci criteri che sono il fondamento per l'inserimento nella lista Unesco si ritrovano concetti come: 1. l'essere un capolavoro del genio creativo dell'uomo; 2. mostrare di essere interscambio di valori umani creativi negli sviluppi dell'architettura, della tecnologia, delle arti monumentali, della pianificazione urbana, nel disegno del paesaggio; 3. essere testimonianza unica o eccezionale di una tradizione culturale o di una civiltà vivente o scomparsa; 4. costituire un esempio straordinario di tipologia edilizia, di un insieme architettonico o di un paesaggio; 5. essere un esempio eccezionale dell'insediamento umano tradizionale, dell'utilizzo delle risorse territoriali o marine; 6. essere direttamente e materialmente associati con avvenimenti o tradizioni, idee o credenze, opere artistiche o letterarie uni-



La conca di Cortina d'Ampezzo in un'immagine del 1933 tratta da una pubblicazione del Touring Club Italiano

## Da sempre "in alto"!

Nel 1933 il Touring Club Italiano pubblica nella collana «Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura d'Italia» il secondo volume intitolato *Le stazioni della Venezia Tridentina, del Cadore e della Carnia. Sono oltre 350 le località elencate e a titolo esemplificativo si riportano due brevi descrizioni. La prima riguarda Siusi (998 metri slm):*

Il paesetto è sparso in una verde distesa di conche, di poggi e di pianori, rivestiti di praterie e ombreggiati da macchie di alberi, alle falde della Bullaccia, dello Sciliar e delle Cime di Rázzes, fasciate in basso dalle folte selve. Una graziosa collana di ville, di alberghi e di pensioni, fornite di tutte le comodità moderne, adorna l'abitato e i dintorni amenissimi; i ruderi di Castelvecchio e di Castel Seligo, emergenti da folte abetaie, danno un aspetto romantico al paesaggio. Il sito è riparato dai venti ed esposto al sole; l'aria è asciutta e il clima mite e costante: prerogative che fanno di Siusi una stazione climatica alpina di primo ordine, oltre che un nido di pace e di bellezza, già caro a molti artisti, fra i quali Enrico Ibsen e Björnstjerne Björnson. Anche per i diporti invernali Siusi è centro importante, date la sua vicinanza all'Alpe di Siusi e le vaste praterie acclivi del suo altopiano (*Guida pratica*, pp. 126-127).

La seconda riguarda Cortina d'Ampezzo (1224 metri slm) «soggiorno di villeggiatura, centro alpinistico e stazione di diporti invernali di rinomanza mondiale».

Cortina è al centro di un'ampia conca ondulata, verde di pascoli e di boschi di conifere, circondata da un fantastico scenario dolomitico. [...] L'abitato è ridentissimo: vi predominano case del caratteristico tipo ampezzano, vi succedono alberghi e pensioni di ogni categoria, vi si trovano numerosi negozi eleganti e ben forniti e ritrovi frequentatissimi. La vita si svolge gaia e animatissima tanto nella stagione estiva quanto nell'invernale. I servizi pubblici sono ottimi: l'acqua potabile è copiosa e purissima, la pulizia urbana e l'igiene assai curate, l'illuminazione abbondante, le vie ben tenute, la sorveglianza annonaria rigorosa, per cui il soggiorno a Cortina è sotto ogni aspetto, salubre e confortevole. [...] La mitezza delle temperature dal maggio al settembre giustifica pienamente l'intenso concorso di forestieri durante quel periodo, così come quelle dal dicembre al marzo possono considerarsi come l'*optimum* propizio agli sports invernali. [...] per le proprietà del suo clima, Cortina è pure frequentata come centro di cure climatiche e solari. Vi esiste infatti l'*Istituto Elioterapico Codivilla*, emanazione dell'Istituto Rizzoli di Bologna, il quale, destinato in origine alle cure della tubercolosi chirurgica, è indicato per la cura di numerose affezioni ossee ed articolari non tubercolari, delle lesioni traumatiche dell'apparato motore, dei postumi di pleurite e peritonite, per la profilassi dei predisposti e dei tarati ereditariamente, per la convalescenza di malattie debilitanti [...] (*Guida pratica*, pp. 192-194). [MP]

versali o eccezionali; 7. presentare fenomeni naturali eccezionali o di rara bellezza; 8. costituire testimonianza straordinaria dell'evoluzione della Terra; 9. costituire esempi significativi di importanti processi ecologici e biologici; 10. presentare *habitat* naturali importanti e significativi ai fini della conservazione della biodiversità.

Accanto a questa lista nel 2003 l'Unesco ha approvato anche la Convenzione per la salvaguardia del Patrimonio culturale immateriale, per la tutela della cultura tradizionale e del folclore, ampliando così in maniera significativa il concetto di bene da salvaguardare e aprendo in maniera decisiva a una visione che supera la tradizionale concezione di bene culturale e naturale. A oggi per l'Italia sono stati riconosciuti come patrimonio immateriale l'Opera dei pupi, il Canto a tenore della tradizione pastorale della Sardegna, la Dieta mediterranea; il Saper fare liutario di Cremona, le Macchine dei santi (Sassari, Viterbo, Nola, Palmi); la Pratica agricola della vite ad albarello di Pantelleria, ma altre iniziative di riconoscimento, anche dell'area delle Venezie, sono in corso di preparazione, ad esempio il Carnevale di Resia.

Ed ecco quindi le eccellenze delle Venezie su cui basare una offerta turistica di qualità, elencate in ordine di anzianità del riconoscimento: Venezia e la sua laguna (1987) «geniale creazione dell'uomo, offre un paesaggio urbano inconfondibile grazie a condizioni geomorfologiche e ambientali irripetibili. È colma di tesori artistici e culturali, primeggiando nell'architettura, nella pittura, nella letteratura»; Vicenza e le ville di Palladio nel Veneto (1994, 1996) «l'opera del Palladio nel territorio di Vicenza crea una trama di capolavori architettonici assoluti e fondanti per lo sviluppo successivo della storia dell'arte determinando uno stile che giunge a influenzare l'Europa e il Nord America»; Padova, l'Orto botanico (1997) «il più antico giardino botanico del mondo, che ancora oggi conserva l'impianto rinascimentale e rappresenta una istituzione scientifica di autorevolezza internazionale a cui deve uno storico contributo al progresso delle scienze botaniche»; Aquileia, l'Area archeologica e la Basilica patriarcale (1998) «uno dei più completi esempi di *urbs* romana con il complesso della Basilica patriarcale che testimonia il ruolo di Aquileia nella diffusione del cristianesimo delle origini e conserva pavimentazioni musive di grande pregio artistico»; Verona (2000) «splendido esempio di città fortificata e paesaggio urbano il cui sviluppo progressivo ha portato all'attuale armonioso integrarsi di opere artistiche e monumentali di indiscusso valore»; Dolomiti, sito seriale, (Veneto, Friuli Venezia Giulia, Trentino-Alto Adige) (2009) «eccezionale bellezza paesaggistica degli scenari naturali unici al mondo e del valore geologico e geomorfologico dell'area, in quanto testimonianza di particolari fasi della storia della Terra e repertorio completo di geodiversità»; i siti palafitticoli preistorici dell'Arco Alpino, sito seriale transazionale, (Veneto, Friuli Venezia Giulia, Trentino-Alto Adige e altri luoghi) (2011) «databili tra il 5000 e il 500 a.C. offrono documentazione delle prime società agrarie europee stanziate in prossimità di laghi e zone umide, permettendo di studiarne la cultura materiale in un arco di temporale plurimillenario»; i longobardi in Italia e i luoghi del potere, 568-774 d.C., sito seriale, (Friuli Venezia Giulia e altri luoghi) (2011) «tesori monumentali che testimoniano l'età longobarda in Italia e sono rappresentativi di una civiltà influente nella formazione storica dell'Italia e della cultura medievale europea, quale fusione tra mondo classico, mondo cristiano e mondo germanico».

Una varietà di luoghi, monumenti e paesaggi eccezionali che costituiscono l'ossa-

tura di una proposta turistica di qualità dove il turismo culturale si sposa con quello naturalistico, ambientale, della memoria, e più in generale di una conoscenza in profondità della matrice dei luoghi e degli abitanti delle Venezie.

È necessario però fare alcune considerazioni, in quanto oggi c'è una corsa al riconoscimento Unesco come se questo marchio fosse l'unica via possibile per una valorizzazione a fini turistici di luoghi, paesaggi e monumenti. Va detto da subito che in alcuni casi emblematici quali Venezia, Vicenza e le Dolomiti la loro fama prescinde dal riconoscimento Unesco, ma questo può essere o diventare un valore aggiunto se contribuisce a formare nella coscienza di tutti il fatto che comunque un patrimonio, qualunque esso sia, deve essere fatto proprio come valore e come tale deve essere curato.

Il riconoscimento Unesco, oltre al valore aggiunto intrinseco all'essere patrimonio per l'intera umanità, sta dando vita a un nuovo dibattito che pone come centrale il tema di quale governo e modello di sviluppo territoriale le comunità locali e i portatori d'interesse esterni debbono assumere. Un modello che punti a definire non solo le azioni volte alla salvaguardia dell'integrità naturale, ambientale e paesaggistica, ma pure una visione che pone la qualità ambientale e della vita come centrali e decisive. In questa prospettiva hanno ripreso intensità ad esempio questioni quali le modalità di sfruttamento delle risorse, l'intensità delle pressioni, e in particolare di quella turistica, che di fatto possono mettere a repentaglio l'integrità del sito e condizionare pesantemente la sostenibilità futura del territorio. L'idea è che non deve esistere un territorio di "serie A" tutelato e coccolato e un territorio di "serie B" dove invece tutto è possibile. È in gioco l'idea di "buon governo" del territorio, dove l'eccezionalità deve essere normalità e dove la normalità va vissuta come eccezionalità.

Si sta facendo strada un concetto nuovo di territorio e di paesaggio che diventa non solo il luogo in cui si vive e si lavora, ma che conserva e produce la storia degli uomini che lo hanno abitato e lo abitano trasformandolo in continuazione, e dove assumono pregnante e dirimente significato il valore e il senso dei luoghi sia delle popolazioni locali che della platea più ampia dei soli frequentatori. Vi è la consapevolezza che il territorio, qualunque esso sia, contenga un patrimonio diffuso, ricco di dettagli e soprattutto di una fitissima rete di rapporti e interrelazioni fra i tanti elementi che lo contraddistinguono. Da qui la necessità di una profonda riflessione riguardo il significato profondo di paesaggio, gli attori e decisori coinvolti, i portatori di interesse, i pubblici di riferimento, i processi decisionali.

E in questo contesto assume rilevanza fondamentale il tema della patrimonializzazione intesa sia come "proprietà" che come "patrimonio".

Un caso emblematico è quello delle Dolomiti in cui il termine Unesco da subito – nell'immaginario e nella percezione collettiva delle popolazioni locali ma anche dei fruitori esterni – è stato attribuito all'intera area dolomitica e non solo ai nove siti riconosciuti come patrimonio mondiale, caricando tutto il territorio dolomitico di eccessive e non giustificate aspettative di sviluppo e di corretta gestione dello stesso. Va tenuto conto inoltre che nell'area dolomitica sono presenti elementi di cultura materiale e immateriale della civiltà alpina che nel corso dei secoli hanno dato vita a un patrimonio, molto variegato e composito, che va ben oltre a quello strettamente paesaggistico e geologico, e che costituisce un complesso mosaico di situazioni territoriali. Dal punto

di vista del turismo i siti riconosciuti presentano un grado di sviluppo molto diversificato: da aree famosissime quali la Marmolada, le Tre Cime di Lavaredo, le Tofane, il Catinaccio, Misurina – solo per citarne alcune – ad aree più marginali e meno conosciute quali le Dolomiti Friulane, all'estremo lembo orientale, caratterizzate da una forte rinaturalizzazione e da situazioni di marginalità e abbandono.

Un ultimo punto rilevante è l'essenza profonda del riconoscimento che è legato maggiormente a una visione tipicamente anglosassone di conservazione e di *landscape* rispetto a quella definita dalla Convenzione europea del paesaggio. Questa diversità può essere facilmente colta quando si leggono il testo del riconoscimento, in particolare il criterio VII, e quello della Convenzione europea del paesaggio. Infatti il riconoscimento così recita:

Le Dolomiti sono largamente considerate tra i più bei paesaggi montani del mondo. La loro intrinseca bellezza deriva da una varietà di spettacolari conformazioni verticali [...] che contrastano con superfici orizzontali [...] e che s'innalzano bruscamente da estesi depositi di falda detritica e rilievi dolci ed ondulati. La grande diversità di colorazioni è provocata da contrasti di roccia nuda con i pascoli e le foreste. [...] Lo scenario caratteristico delle Dolomiti è divenuto l'archetipo del "paesaggio dolomitico". I pionieri della geologia sono stati i primi ad essere catturati dalla bellezza di queste montagne: i loro scritti e le successive opere pittoriche e fotografiche, evidenziano ulteriormente lo straordinario fascino estetico di tutto il bene.

Mentre la Convenzione europea del paesaggio dice all'art. 1 e nel preambolo:

Paesaggio designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni [...]. Il paesaggio svolge importanti funzioni di interesse generale, sul piano culturale, ecologico, ambientale e sociale e costituisce una risorsa favorevole all'attività economica, [...] il paesaggio coopera all'elaborazione delle culture locali e rappresenta una componente fondamentale del patrimonio culturale e naturale dell'Europa.

#### UN TURISMO PER TUTTI IN UN PAESAGGIO TUTTO VISITABILE

Se il turismo deve essere a disposizione di tutti e tutti devono poter avere a disposizione luoghi e paesaggi, sicuramente il turismo del futuro deve, come abbiamo visto, tener conto di alcune problematiche che derivano dai possibili impatti che possono derivare da questo diritto. Alcune evidenze le abbiamo già segnalate, ma le splendide Venezie presentano buone pratiche, esperienze innovative di turismo aperto anche alla disabilità, di turismo lento come quello della scoperta della "paesologia" e dei "paesaggi obliqui", e l'elenco potrebbe continuare, accanto a casi emblematici in senso negativo – e tra questi emerge quello del passaggio delle grandi navi del turismo crocieristico nel bacino San Marco e nel Canale della Giudecca a Venezia.

Questa tematica riassume tutte le contraddizioni del turismo di oggi che punta moltissimo sulla comunicazione, sulla meraviglia, sull'eccezionalità: e cosa vi può essere di più strabiliante dell'opportunità di osservare – meglio se attraverso un occhio elettronico – piazza San Marco da un ponte di una lussuosa nave che transita per il canale verso paesaggi da cartolina?

## Accessibilità, strumento etico e sociale per lo sviluppo del turismo

L'accessibilità è uno dei requisiti da soddisfare per il raggiungimento della qualità ambientale degli spazi e delle strutture integrate nel territorio; un requisito funzionale che, se correttamente risolto, può costituire uno strumento importante per la valorizzazione del patrimonio esistente, oltre a essere un'importante risorsa etica e sociale. Intervenire sul patrimonio esistente per la sua valorizzazione ponendo attenzione alla progettazione degli spazi e dei servizi ai fini di una completa e inclusiva fruizione permette di giustificare l'essenza del bene stesso intervenendo anche in termini di sostenibilità economica con riferimento ai costi di gestione e alle potenzialità di nuove strategie promozionali. Un nuovo approccio al progetto di valorizzazione che partendo dalle esigenze degli utenti, anche le più particolari, interviene sulla programmazione dell'attrattiva dei beni individuando specifiche offerte di funzione anche per determinate categorie di visitatori.

Con queste premesse operano diversi istituti pubblici e privati consapevoli che garantendo l'accessibilità si riconosce il valore etico dell'inclusione per lo sviluppo di una società civile e, contestualmente, è possibile valorizzare il patrimonio esistente aumentando l'attrattiva. In questo modo viene attribuito un ruolo strumentale all'accessibilità che, superando l'approccio normativo che regola l'abbattimento delle barriere architettoniche fisiche e sensoriali, si trasforma in una risorsa importante per la progettazione strategica della valorizzazione dei beni, degli spazi e dei servizi.

Nel contesto specifico dell'industria del turismo, l'accessibilità può aumentare l'attrattiva con un'offerta dedicata che pone al cen-

tro dell'attenzione i bisogni dei clienti, anche quelli non ben evidenti o dati per scontati, con la consapevolezza che ogni persona, con i suoi specifici bisogni derivanti da condizioni personali e di salute, è un cittadino e un cliente che ha diritto di fruire dell'offerta turistica in modo completo e in autonomia, ricevendo servizi adeguati e commisurati a un giusto rapporto qualità/prezzo. L'offerta dell'accessibilità caratterizza questa particolare filiera dell'industria del turismo identificata nel primo articolo del *Manifesto per la promozione del turismo accessibile* presentato dal Ministro per il turismo nel mese di ottobre 2009 (Osservatorio Nazionale del Turismo, Dipartimento per lo sviluppo e la Competitività del turismo della Presidenza del Consiglio dei Ministri); un documento che riconosce i diritti del turista disabile identificando l'ambito dell'accessibilità in risposta a quanto definito dalla Convenzione Onu sui diritti delle persone disabili.

Il tema dell'accessibilità del turismo è presentato nel manifesto italiano nella sua complessità, con la consapevolezza che: l'accessibilità deve coinvolgere tutta la filiera turistica; l'accessibilità dei luoghi non deve determinare la scelta della vacanza; l'accessibilità deve essere intesa come opportunità di accesso alle esperienze di vita; l'accessibilità e la sua informazione non possono ridursi a un simbolo ma devono essere oggettive, dettagliate e garantite; l'accessibilità deve essere comunicata positivamente poiché riguarda non solo aspetti strutturali e infrastrutturali ma soprattutto i servizi offerti ai turisti in un'ottica di qualità dell'accoglienza per tutti.

In generale viene riconosciuto all'accessibilità mirata alle persone disabili anche il

ruolo di possibile strumento inclusivo che migliora la qualità dell'accoglienza per tutti. Dal punto di vista programmatico, al contenuto etico e sociale su cui si fondano i principi del turismo accessibile per lo sviluppo sociale, si aggiunge l'interpretazione economica che in generale fa riferimento: al contenimento dei costi sociali conseguente al raggiungimento della massima autonomia d'uso da parte delle persone; all'aumento del valore effettivo e di mercato di un bene capace di garantire un adeguato *comfort* d'uso con particolare attenzione anche alla fruizione; all'aumento dell'attrattiva di un bene conseguente all'aumento dell'accessibilità dell'offerta del bene stesso (aumento dei possibili utenti).

Per completare il quadro di riferimento delle effettive potenzialità economiche del turismo accessibile è inoltre importante evidenziare che in Europa sono circa 36 milioni le persone disabili propense a viaggiare, di cui molte ancora escluse dai circuiti ufficiali del turismo come evidenza il Rapporto Touche Ross presentato a Londra nell'ottobre del 1993 e per il quale la popolazione europea dichiarata ufficialmente disabile corrispondeva all'11% circa della popolazione globale, alla quale deve essere aggiunto un 3-4% di cittadini che, per diversi motivi, sfuggivano alla rete di rilevazione ufficiale. Infatti su 360 milioni di persone in Europa, il 14% della popolazione con disabilità corrispondeva, quindi, a circa 50 milioni, ma per una serie di ragioni diverse (quali, ad esempio, il tipo di disabilità o la situazione socio-economica) non tutta la popolazione con disabilità era

da considerarsi potenziale clientela turistica. Touche Ross valuta nel 10% la percentuale di popolazione disabile con propensione a viaggiare (36 milioni di persone) e nel 2% (6 milioni) le persone con disabilità che, alla data della ricerca, viaggiavano realmente. Si arrivava così a 30 milioni di persone con disabilità interessate a viaggiare, ma che, per diverse ragioni, erano ancora escluse dai circuiti ufficiali del turismo.

In Italia la stima, elaborata dal Centro internazionale di studi sull'economia turistica dell'Università Ca' Foscari di Venezia, è di circa 6 milioni di persone disabili propense a fruire dei servizi di accoglienza turistica. Questi valori aumentano se si considera, inoltre, che generalmente i viaggiatori disabili sono accompagnati in molti casi dall'intero nucleo familiare, ciò significa poter stimare che in Europa il bacino di nuovi possibili fruitori del servizio del turismo accessibile è di oltre 60-70 milioni di persone. Infine si ricorda che collocandosi nel più ampio contesto internazionale del "turismo accessibile" è possibile rispondere alle risoluzioni del Consiglio Europeo 2002 e 2003 che invitano gli stati membri ad intensificare gli sforzi per migliorare l'accesso delle persone disabili ai siti turistici coerentemente anche con le strategie Horizon 2020 per interventi mirati al cambiamento sociale per nuove realtà inclusive, innovative e sicure. [CC]



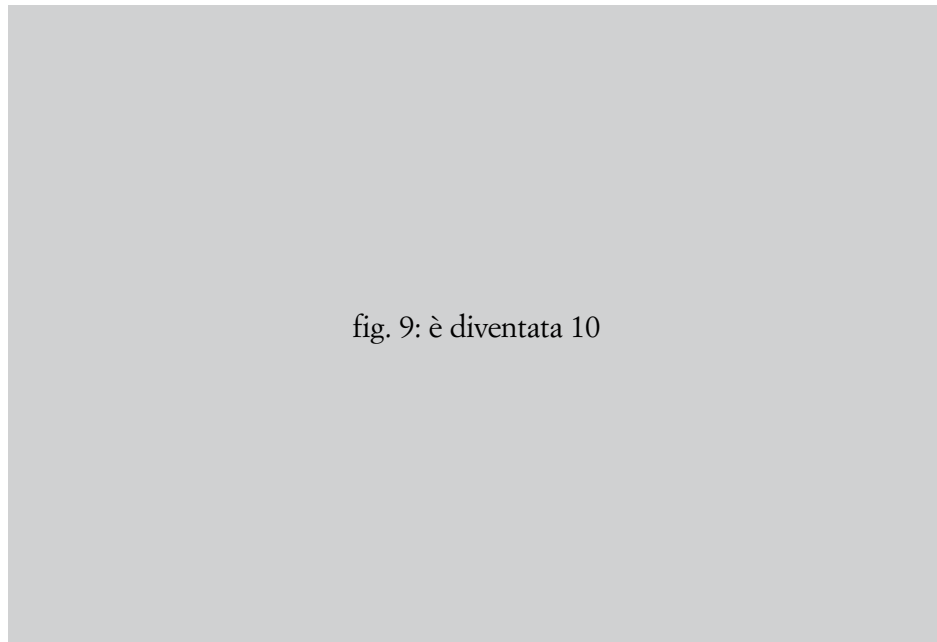


fig. 9: è diventata 10

Grandi navi a Venezia (procurare foto)

Non si vuole qui in conclusione affrontare puntualmente la questione, ma si vuole proporre una chiave di lettura che possa delineare delle risposte che stanno alla base del turismo del XXI secolo nel quale il paesaggio, inteso nella sua dimensione più ampia, costituisce un'opportunità imperdibile di sviluppo economico sostenibile e di crescita culturale non solo in chiave turistica.

La sfida è quella della possibilità di governare processi che coinvolgono milioni di persone indirizzandoli, senza ledere la libera scelta individuale che sta alla base di ogni comportamento turistico, verso modelli di fruizione che alla luce di una "visitabilità" senza barriere e limiti, possa garantire basso impatto, rispetto e cura dei luoghi e dei paesaggi e al tempo stesso sviluppo e benessere economico.

Si stima che Venezia ospiti ogni anno dodici milioni di persone e che essa sia la città con il più alto rapporto in termini di turisti per residente, con un record di 1 a 107. Una parte significativa di questi, circa un milione e ottocentomila, sono portati proprio dalle grandi navi con un indotto economico del tutto ragguardevole e stimato in oltre 450 milioni di euro. In soli quindici anni Venezia è diventato il nono porto crociere a livello mondiale, il terzo porto crociere a livello europeo e il primo porto crociere per imbarco e sbarco in Italia e contende il primo posto nel Mediterraneo a Barcellona. L'arrivo, lo stazionamento e la partenza delle navi da crociera nel porto di una città origina una serie di ricavi, economici e non, che si vanno ad aggiungere a quelli prodotti da tutte le altre attività economiche presenti nello stesso territorio cittadino.

Un po' come in tutte le città turistiche del mondo anche a Venezia il turismo mostra così due facce della stessa medaglia: da una parte gli ingenti guadagni che esso porta alla città e alle sue attività collegate, dall'altra la necessità di attuare un turismo il più sostenibile possibile per far sì che l'enorme patrimonio artistico-culturale che appartiene alla città non venga alterato.

Il passaggio delle grandi navi da crociera è una fonte di inquinamento non trascurabile per il porto che le ospita, e a Venezia questo tema è molto sentito dai comitati cittadini che lo individuano come una delle ragioni primarie per sostenere l'allontanamento delle grandi navi dalla città. L'inquinamento riguarda principalmente le emissioni di elementi inquinanti nell'aria e nell'acqua, il rumore, le vibrazioni e il moto ondoso provocati dal passaggio delle navi nei canali della laguna.

La discussione ha portato al coinvolgimento di diversi attori e della popolazione intera che si è organizzata in movimenti a favore e contro il passaggio delle navi. Qui preme sottolineare la posizione dell'Unesco, essendo la città e la laguna, come ricordato, inserita nel patrimonio mondiale. L'Unesco nel World Heritage Committee, tenutosi a Doha, in Qatar, nel giugno 2014, ha emesso una "raccomandazione" al governo italiano chiedendo che da gennaio 2016 le grandi navi non entrino più nella laguna di Venezia e indicando una serie di opere ad alto impatto che rischiano seriamente di alterare per sempre la morfologia della laguna, pena l'avvio del processo di cancellazione di Venezia dalla lista. Un paragrafo a parte è dedicato esclusivamente alle grandi navi, in questo l'Unesco esprime preoccupazioni circa gli impatti ambientali negativi innescati dalle navi da crociera e petroliere e raccomanda di attuare tutte le misure pertinenti per vietare alle navi più grandi di entrare in laguna e di trovare una alternativa a basso impatto per permettere ai croceristi di godere di Venezia e allo stesso tempo comprenderne il valore e la fragilità.

Questa vicenda è emblematica e riassume tutte le contraddizioni che il turismo, anche delle Venezie, è chiamato a risolvere per trovare la giusta strada tra esigenze di crescita e libera fruizione e al tempo stesso rispetto dei fragili, complessi e stratificati paesaggi che costituiscono la base insostituibile dell'esistenza stessa del turismo.

E allora ci piace immaginare che proprio dalle finestre del Palazzo Ducale il Luogotenente di Terraferma, guardando le navi transitare per il bacino San Marco, terminata la sua relazione e voglioso di tornare in quella patria dall'«aere perffetissimo» e dai vini delicatissimi abbia rivolto con animo e spirito da turista *ante litteram* la seguente invocazione:

Io Principe Serenissimo ho fatto che più che ho saputo nelli molti travagli del regimento mio, per il che solamente desidero la gratia della serenità Vostra e dell'Illustrissime Signorie vostre, et appresso desidero di poter hormai riposar, sì per l'indisposition mia come per poter supplir alli bisogni della numerosa mia famiglia [...] (*Relazioni dei rettori veneti in terraferma*, I, Milano 1976, p. 59).

## Le politiche turistiche europee per un turismo sostenibile e la gestione delle destinazioni turistiche del futuro

di Stefan Marchioro

Con oltre mezzo miliardo di arrivi internazionali l'Europa è la prima macro destinazione turistica nel mondo. L'industria turistica è la terza più rilevante attività socio economica dell'Unione Europea con un'incidenza del 10% sul totale del PIL, il 12% dell'occupazione complessiva e coinvolge circa 1,8 milioni di imprese. Se si osserva la tendenza degli ultimi anni, la crescita dell'occupazione nel settore turistico è stata quasi sempre superiore a quella del resto dell'economia.

Il Trattato di Lisbona, entrato in vigore il primo dicembre 2009, riconosce espressamente, all'articolo 195, l'importanza del turismo per la crescita dell'Europa. A tal fine l'azione dell'Unione è intesa a: a. incoraggiare la creazione di un ambiente propizio allo sviluppo delle imprese in detto settore; b. favorire la cooperazione tra Stati membri, in particolare attraverso lo scambio delle buone pratiche.

Con la comunicazione del giugno 2010 *UE prima destinazione turistica mondiale*, la Commissione europea ha adottato le proprie linee strategiche per l'industria turistica europea. Nel documento si evidenzia che, come altri settori economici, il turismo

si trova a fronteggiare una concorrenza mondiale sempre più vivace, con i paesi emergenti o in via di sviluppo che attirano un numero sempre più grande di turisti. Per rispondere a questa concorrenza, l'Europa deve proporre un'offerta turistica sostenibile e di qualità puntando sui propri vantaggi comparativi, in particolare sulla diversità dei suoi paesaggi e sul suo straordinario patrimonio culturale. Deve inoltre rafforzare la cooperazione con quei paesi i cui abitanti, con l'aumento del loro tenore di vita, possono diventare una fonte di visitatori per le destinazioni europee.

In linea con quanto previsto dal Trattato di Lisbona, la politica europea del turismo mira principalmente a stimolare la competitività del settore, tenendo conto che, nel lungo periodo, questa è strettamente legata alla sostenibilità del suo modello di sviluppo. Questo obiettivo è per altro riconducibile alla strategia economica dell'Unione, *Europa 2020*, e in particolare all'iniziativa *Una politica industriale per l'era della globalizzazione*.

Il quadro d'azione delineato con la citata comunicazione della Commissione europea mira a favorire la prosperità del turismo in Europa, ma anche

a rispondere a preoccupazioni sociali, di coesione territoriale come pure di protezione e valorizzazione dei patrimoni naturali e culturali. Dovrà inoltre permettere al settore di rafforzare la sua capacità di resistere all'impatto dei cambiamenti climatici e di attenuare le modifiche strutturali che il turismo potrebbe comportare. Il turismo contribuisce anche, indirettamente, a rafforzare il sentimento di cittadinanza europea favorendo i contatti e gli scambi tra cittadini, oltre le differenze di lingua, cultura o tradizioni.

Per raggiungere questi obiettivi così ambiziosi l'Unione Europea ha individuato ventuno azioni riconducibili a quattro assi che formano la struttura del nuovo quadro d'azione per il turismo che la Commissione intende attuare in stretta collaborazione con gli Stati membri e con i principali operatori dell'industria turistica:

1. stimolare la competitività del settore turistico in Europa;
2. promuovere lo sviluppo di un turismo sostenibile, responsabile e di qualità;
3. consolidare l'immagine e la visibilità dell'Europa come insieme di destinazioni sostenibili e di qualità;
4. massimizzare il potenziale delle politiche e degli strumenti finanziari dell'UE per lo sviluppo del turismo.

La Commissione europea ha inoltre promosso la definizione di un sistema europeo di indicatori per il turismo, sviluppato in modo specifico per le destinazioni turistiche e concepito con lo scopo di monitorare, gestire e migliorare la sostenibilità di una destinazione turistica. È un utile strumento per studiare i risultati di una destinazione e prendere le decisioni più opportune a livello gestionale, nonché per influenzare scelte politiche adeguate. Il principio di base sul quale si fonda il sistema di indicatori è la condivisione della responsabilità, della titolarità e delle decisioni riguardanti una destinazione.

La Commissione europea ha adottato anche il *Passaporto europeo delle competenze per la ricettività* per agevolare la presa di contatto tra le persone in cerca di lavoro e i datori di lavoro nel settore ricettivo e turistico in Europa.

#### IL TURISMO NELLA PROGRAMMAZIONE EUROPEA 2014-2020

La programmazione europea 2014-2020 si suddivide tra programmi a gestione diretta e programmi a gestione indiretta. Tra i primi a sostegno del turismo vi sono:

##### *Cosme*

Programma per la competitività delle imprese e delle piccole medie imprese che ha come obiettivi:

- migliorare le condizioni per assicurare la competitività e la sostenibilità delle imprese dell'UE, anche nel settore del turismo;
- promuovere l'imprenditorialità, anche tra gruppi di destinatari specifici;
- migliorare l'accesso delle piccole medie imprese ai finanziamenti;
- migliorare l'accesso ai mercati sia dell'Unione che mondiali.

##### *Horizon 2020*

Programma quadro di ricerca e innovazione rivolto a tre priorità strategiche:

- priorità eccellenza scientifica;
- priorità leadership industriale;
- priorità sfide per la società.

##### *Europa Creativa*

Programma a sostegno dei settori culturali e creativi:

- sottoprogramma *Cultura*;
- sottoprogramma *Media*.

##### *Erasmus per tutti*

Questo nuovo programma concentra i precedenti programmi esistenti nei settori dell'istruzione, della formazione e della gioventù e introduce cinque nuovi programmi di cooperazione internazionale nel settore dell'istruzione superiore.

##### *Life +*

Programma per l'ambiente e l'azione per il clima:

- sottoprogramma *Ambiente*;
- sottoprogramma *Azione per il clima*.

Tra i programmi a gestione indiretta con ricadute anche nel settore turistico vi sono i fondi strutturali e per l'agricoltura:

- *Fesr* ricerca, sviluppo tecnologico e innovazione, agenda digitale, competitività dei sistemi produttivi, sono le tematiche sulle quali le regioni devono concentrare le loro risorse;
- *Fse* formazione;
- *Fears* turismo rurale;
- Cooperazione territoriale europea e programmi interregionali (con fondi *Fesr*).

Attraverso l'Accordo di Partenariato, il documento fondamentale previsto dal Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio recante disposizioni comuni sui Fondi strutturali e di investimento europei, ogni stato membro definisce la propria strategia, le priorità e le modalità di impiego dei fondi strutturali europei per il periodo 2014-2020. L'Accordo è il frutto di un processo di consultazione allargata a ministeri, regioni, enti locali e partenariato economico sociale e dell'interlocazione informale avviata con la Commissione. L'Accordo di Partenariato con l'Italia, adottato dalla Commissione europea a chiusura del negoziato formale, evidenzia come per il turismo del nostro paese il grado di sottoutilizzazione delle risorse imponga

un cambio di rotta per migliorare la capacità di attrazione e rafforzare il rapporto tra il bene e il territorio, attraverso la promozione di reti di servizi e sistemi culturali integrati. Il rilancio competitivo del territorio è, quindi, strettamente legato alla piena integrazione tra le risorse territoriali e il sistema delle imprese. In questa prospettiva il sistema turistico è un punto di forza esistente, ma soprattutto potenziale e rappresenta un trend di sviluppo in crescita.

#### TURISMO SOSTENIBILE E GESTIONE DELLE DESTINAZIONI DEL FUTURO

Dal secondo dopoguerra in poi il turismo internazionale è cresciuto costantemente diventando uno dei settori trainanti dell'economia mondiale. Questa crescita ha assunto proporzioni esponenziali grazie a tre importanti "rivoluzioni": l'avvento e il diffondersi

dell'utilizzo di internet e dell'Information and communications technology (ICT) nel turismo; l'abbattimento delle barriere geopolitiche (si pensi a cosa hanno significato anche per l'industria dei viaggi la caduta del muro di Berlino o i Giochi Olimpici di Pechino); la forte riduzione dei costi di trasporto con l'affermarsi dei voli *low-cost*.

Secondo gli esperti dell'UNWTO, l'organizzazione delle Nazioni Unite che si occupa di turismo, in base all'analisi delle serie storiche la tendenza alla crescita del fenomeno turistico continuerà anche nei prossimi decenni, tant'è che si prevedono per il 2030 quasi due miliardi di arrivi internazionali.

Potranno, certo, registrarsi battute d'arresto, ma queste saranno circoscritte nel tempo e a determinate aree del pianeta e dovute per lo più a situazioni di tensione internazionale (focolai di guerra, attentati, crisi geopolitiche), a fenomeni naturali (alluvioni, terremoti ecc.) o a crisi economiche congiunturali. La crescita dei flussi turistici quindi proseguirà, anche se in base alle situazioni di contesto più o meno favorevoli tali flussi potranno cambiare direzione e privilegiare alcune destinazioni piuttosto che altre. In tale contesto è rilevante interrogarsi su quali destinazioni intercetteranno questa ulteriore crescita del turismo internazionale e come ciò possa avvenire in termini di sostenibilità economica, sociale e ambientale del fenomeno turistico.

L'Italia, pur risultando tra le prime dieci nazioni per arrivi internazionali, sconta ormai da qualche decennio una perdita di competitività anche in campo turistico. Infatti, nel 2015 il Forum Mondiale dell'economia (*World Economic Forum*), collocava il nostro Paese all'8° posto a livello mondiale per indici di competitività turistica. Per meglio comprendere il valore di tale classifica va tenuto presente che la capacità competitiva nel turismo di ogni singolo paese è misurata attraverso il *Travel & Tourism Competitiveness Index*, che analizza per ogni singolo paese quattro macro categorie di variabili: 1. il contesto di business; 2. l'insieme di leggi e politiche che governano il settore; 3. le infrastrutture; 4. le risorse umane, culturali e naturali, che vengono ulteriormente dettagliate in quattordici fattori di competitività che includono la sostenibilità ambientale, la sicurezza, il grado di priorità che viene attribuito al turismo nelle *policy* nazionali, le infrastrutture del trasporto aereo e così via.

All'interno del contesto italiano e anche in un panorama europeo e internazionale, le Venezie rappresentano un'eccellenza in campo turistico sia dal punto di vista dei flussi da cui sono interessate ogni anno, sia dal punto di vista dell'offerta, ovvero di quelli che sono definiti i "fattori *pull*" (le attrazioni). Basti pensare che nel raggio di qualche centinaio di chilometri il potenziale turista può trovare in quest'area tutto ciò che normalmente può offrire un continente: mare, terme, laghi, montagne, città d'arte, parchi naturali. Questo spiega perché, oltre al grande attrattore rappresentato da Venezia, città unica e universale, in questo "triangolo d'oro", con oltre 16 milioni di arrivi internazionali e più di 70 milioni di presenze straniere, si concentri più di un terzo del turismo internazionale in Italia.

A livello europeo poi, il Veneto si colloca al 6° posto con un totale di oltre 61,5% dei pernottamenti turistici, mentre la Provincia autonoma di Bolzano è anch'essa tra le prime venti regioni europee per presenze turistiche. Per contro, però, va evidenziato che sia in Veneto che in Friuli Venezia Giulia e nelle Province autonome di Trento e Bolzano, il turismo è fortemente concentrato in poche destinazioni che da un lato co-

minciano a dare segnali di forte saturazione del mercato e problemi di capacità di carico turistica – intesa come il numero massimo di persone che visita nello stesso periodo una determinata località senza compromettere le sue caratteristiche ambientali, fisiche, economiche e socioculturali e senza ridurre la soddisfazione dei turisti – dall'altro, in alcuni casi, presentano un forte rischio di stagnazione o declino. Basti pensare che solo in Veneto nelle prime dieci destinazioni si concentrano oltre il 66% delle presenze turistiche della regione, nelle prime venti più dell'81% e il 91% dei pernottamenti regionali si registra in sole cinquanta località.

Questo significa che anche nelle regioni delle Venezie, che pur hanno conosciuto modalità di sviluppo e di gestione del turismo diversificate, più spontaneo in Veneto e Friuli, più organizzato e strutturato in Trentino e nell'Alto Adige, l'approccio al turismo del futuro non potrà più essere orientato solo a politiche di promozione e commercializzazione dell'offerta, ma dovrà essere affrontato con più complessive strategie di *Destination management*.

Se in una prospettiva di breve periodo si è infatti portati a un sovrautilizzo delle risorse naturali e delle attrazioni di una destinazione turistica, in una prospettiva di lungo termine, tanto più in contesto di forte carico turistico come quello delle Venezie, appaiono necessari un'adeguata gestione e controllo della destinazione che consentano di ottimizzare le ricadute economiche nel lungo periodo evitando il superamento della capacità di carico, la riduzione della qualità dell'esperienza turistica e il conseguente calo della domanda.

Il *Destination management* nasce proprio dall'esigenza di integrare, all'interno di un processo strategico, le azioni necessarie per gestire i fattori di attrattività e i servizi turistici per interessare la domanda di mercato e di posizionare la destinazione in ambienti competitivi adeguati rispetto alle caratteristiche e alle capacità di carico del territorio.

Un'efficace azione di *Destination management* si traduce quindi nell'insieme delle attività necessarie per creare una "visione condivisa" attraverso il superamento delle logiche competitive interne e l'incoraggiamento, a partire dal patrimonio di risorse e competenze disponibili, di accordi tra attori (pubblici e privati), anche stimolando la partecipazione di tutti questi soggetti al disegno complessivo del territorio. In questo modo viene sviluppata un'offerta con la logica di rete dove la ricerca del successo individuale è affiancata alla ricerca del successo collettivo. Va posta altresì attenzione al fatto che, accanto a turisti, escursionisti e viaggiatori in termini generali, fruitori della destinazione sono anche le popolazioni residenti, che nel processo decisionale devono essere coinvolte in via prioritaria.

Non è possibile definire a priori il modello che assicura maggiore efficienza nel governo di una destinazione turistica; è necessario invece cercare la coerenza tra la conoscenza delle condizioni di partenza della destinazione e il modello di gestione. La conoscenza del contesto si riferisce al numero di attori coinvolti nelle decisioni, al grado di consapevolezza che essi mostrano rispetto al territorio, al numero di centri decisionali esistenti all'interno delle imprese e alle forme che regolano i rapporti tra imprese, oltre che alla natura degli scambi professionali. Un efficace processo di *Destination management* deve essere pertanto in grado di superare il semplice sviluppo spontaneo e tendere alla realizzazione di azioni che trasformino le risorse locali in prodotti potenziali, attra-

verso un'offerta strutturata a forma di *network* e in una prospettiva di sostenibilità del fenomeno turistico.

In una realtà come quella delle Venezie, caratterizzata da una parcellizzazione dell'offerta turistica in tante piccole medie imprese e con una forte frammentazione dei soggetti istituzionali, questo processo è sicuramente più complesso che altrove ma rappresenta, a maggior ragione, una necessità e una priorità da cui non è più possibile prescindere anche nella gestione del turismo.

## BIBLIOGRAFIA

- Aime M., Papotti D., *L'altro e l'altrove. Antropologia, geografia e turismo*, Torino 2012.
- Bagnoli L., *Manuale di Geografia del turismo. Dal Grand Tour ai sistemi turistici*, Milano 2010.
- Barberani S., *Antropologia e turismo. Scambi e complicità culturali nell'area mediterranea*, Milano 2006.
- Bernardi B., Forza A., Rumiati R., *Venezia, un'invisibile battaglia navale*, Venezia 2014.
- Bieger T., *Management von Destinationen und Tourismusorganisationen*, Monaco 1996.
- Canestrini D., *Non sparate sul turista*, Torino 2004.
- Destination management. Fondamenti di marketing e gestione delle destinazioni turistiche*, a cura di Pechlaner H., K. Weiermair, Milano 2000.
- Di Maria U., Melloni S., *Turisti responsabili*, Piacenza 2002.
- Ejarque J., *La destinazione turistica di successo*, Milano 2003.
- Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura d'Italia. Parte II - Le stazioni Alpine*, II. *Le stazioni della Venezia Tridentina, del Cadore e della Carnia*, Milano 1935.
- Leed E.J., *La mente del viaggiatore: dall'Odissea al turismo globale*, Bologna 1992.
- Lemmi E., *Dallo "spazio consumato" ai luoghi ritrovati. Verso una geografia del turismo sostenibile*, Milano 2009.
- L'Europa, prima destinazione turistica mondiale - un nuovo quadro politico per il turismo europeo*, Bruxelles 2010.
- Lozato-Giotart J.P., *Geografia del turismo. Dallo spazio visitato allo spazio consumato*, Milano 2008.
- Marchioro S., *Destination Management e Destination Marketing per una gestione efficiente delle destinazioni turistiche*, in *Tourism Culture*, a cura di E. Omari, Padova 2010.
- Marketing delle destinazioni turistiche*, a cura di M. Franch, Milano 2010.
- Minca C., *Spazi effimeri. Geografia e turismo tra moderno e postmoderno*, Padova 1996.
- Pascolini M., *Il turismo tra contraddizioni e nuove opportunità*, in *Scritti per Alberto Di Blasi*, a cura di G. Campione, F. Farinelli, C. Santoro Lezzi, II, Bologna 2006, pp. 1213-1221.
- Pascolini M., *"Dolomiti Unesco": un modello per la gestione condivisa di un patrimonio dell'Umanità*, in *Paesaggio: cura, gestione, sostenibilità*, a cura di C. Cassatella, F. Bagliani, Torino 2014, pp. 27-41.
- Pollice F., *Territori del turismo. Una lettura geografica delle politiche del turismo*, Milano 2002.
- Presenza A., *Destination Management Organization. Ruolo, organizzazione ed indicatori di performance*, Milano 2007.
- Progetto Stare. Studio sulla domanda di Turismo Accessibile*, Napoli 1999.
- Relazioni dei rettori Veneti in Terraferma*, I. *La Patria del Friuli (Luogotenenza di Udine)*, Milano 1973.
- Relazioni dei Rettori Veneti in Terraferma*, V. *Provveditorato di Cividale del Friuli. Provveditorato di Mariano*, Milano 1976.
- Rispoli M., Tamma M., *Risposte strategiche alla complessità*, Torino 1995.
- Turri E., *Il paesaggio degli uomini. La natura, la cultura, la storia*, Bologna 2003.
- Viaggio nel Patrimonio Unesco d'Italia*, Milano 2013.

## «UN IMMENSO DEPOSITO DI FATICHE»

*a cura di Stefano Munarin*

## Interpretazioni e scenari per il territorio veneto

*di Stefano Munarin*

### STRATI

Nei decenni recenti il territorio dell'area veneta è stato al centro dell'attenzione degli studiosi e dell'opinione pubblica per diversi motivi: perché qui si sono sviluppati sistemi economici e sociali dai caratteri peculiari, ma anche perché, legati a ciò, hanno preso forma sistemi insediativi e modi di abitare il territorio del tutto particolari.

Campagna urbanizzata, città diffusa, villettopoli, agropoli, arcipelago metropolitano sono stati alcuni nomi proposti per indicare questo complesso processo, nomi che continuano a non soddisfarci completamente perché qui troviamo piuttosto "tracce" di cose altre (tracce di campagna, tracce di città) che non ci sono più (compiutamente, come la campagna) o non ci sono mai state nella forma compiutamente moderna (la città) e al contempo solo tracce di qualcosa che non riusciamo ancora a delineare, descrivere o immaginare precisamente. Tracce di una "metropoli orizzontale", di una suggestiva "città estesa"; depositi probabilmente di tante diverse modalità insediative che in questo ampio territorio si accostano, si sovrappongono, dialogano, si scontrano, convivono, negano e confliggono: una chiara trama agricola fittamente abitata, un preciso e compatto centro antico, una sinuosa autostrada con ampi caselli che sembrano gemmare nuovi insediamenti, e poi ancora zone industriali, lottizzazioni di palazzine e case su lotto, quartieri di edilizia pubblica, centri sportivi, scuole e ospedali, aeroporti, cave e discariche, ville e parchi antichi, vecchie case coloniche e nuovi centri commerciali.

L'area veneta dunque ci appare come un territorio dove l'articolazione e la dispersione insediativa costituiscono caratteri di lungo periodo, elementi di lunga durata, al quale sta stretta anche la definizione di città diffusa, ed entro il quale si sviluppano oggi ulteriori processi di articolazione, con la presenza contemporanea di processi di "densificazione della dispersione" (nuclei e piccoli centri sparsi che continuano a lievitare) e l'evidente accentramento di funzioni direzionali e commerciali in alcuni punti, con la definizione di nuove centralità. Quindi, da un lato il perseguimento della ricerca dell'isotropia, anche come valore simbolico, sociale ed economico (che all'interno della regione Veneto sembra confermata dai diversi dispositivi normativi regionali che consentono la costruzione di nuovi edifici in area agricola in deroga agli strumenti di pianificazione e che sembrano riproporre il vecchio motto "padrone in casa mia") dall'altro



però la chiara emersione di nuove gerarchie territoriali, la definizione di nuovi e diversi valori posizionali, legati ad altri riferimenti economici e simbolici che non inseguono più lo slogan “una fabbrica per ogni campanile” ma vedono un riferimento culturale nell’idea di proporsi come nodi nella rete della competizione globale. Osservando questo doppio processo a nostro avviso compresente, si potrebbe dire che in questi territori da un lato resiste ancora il mito del piccolo imprenditore che aggiunge qualcosa pezzo dopo pezzo (una camera, una casa, un annesso rustico, una stalla e un capannone) al suo piccolo mondo, contribuendo però così a una incessante trasformazione molecolare, e dall’altro emerge la grande operazione immobiliare unitaria frutto di scenari di lungo periodo (che però spesso per ragioni di interesse economico-speculativo non sono esplicitati e formalizzati), a volte eterodiretta, frutto di decisioni e capitali che partono da lontano e che porta, ad esempio, alla costruzione di un pezzo di autostrada come strumento che serve soprattutto per l’apertura di nuovi caselli attorno cui far crescere centralità legate al mondo dei servizi e del commercio.

Assieme, questi due processi, il perpetuarsi e la densificazione della dispersione da un lato e la formazione di nuove centralità soprattutto attorno ai caselli autostradali e agli aeroporti dall’altro, mettono sempre più in difficoltà il ruolo delle città, depauperate di energie economiche e svuotate di funzioni vitali. Il simbolo di questo processo può essere visto nell’hotel *Sheraton* di Padova che, scegliendo una localizzazione che allora poteva sembrare strana, arrivato trent’anni fa, non si è collocato vicino al Santo o agli Scrovegni, alla fiera o alla stazione, ma al casello autostradale est, avviando la formazione di un nuovo “centro” della città.

Se attraversiamo l’area veneta oggi ci sembra allora di trovarci all’interno di alcuni sistemi insediativi sovrapposti, che convivono ma anche si contendono spazi ed energie.

Da un lato la dispersione insediativa che, nonostante la crisi, continua a resistere e trasformarsi, nella quale ci si muove usando le vecchie strade cui sono state aggiunte innumerevoli rotatorie, caratterizzata ancora dalla presenza di piccoli centri, case allineate lungo le strade, zone industriali e capannoni, e che ancora copre in maniera pressoché omogenea il territorio, dando luogo a una trama fitta di relazioni non solo fisiche ma anche formali e simboliche: una trama fitta di strade gerarchizzate, ma anche di chiese, bar, centri sociali e sportivi nei quali prendono forma relazioni e valori sociali. Uno strato del territorio e della società che sembra funzionare ancora in maniera osmotica, entro il quale ci si muove e ci si relaziona seguendo le stesse traiettorie molteplici che percorrono le gocce quando spremiamo una spugna, percolando seguendo i mille rivoli di un territorio poroso.

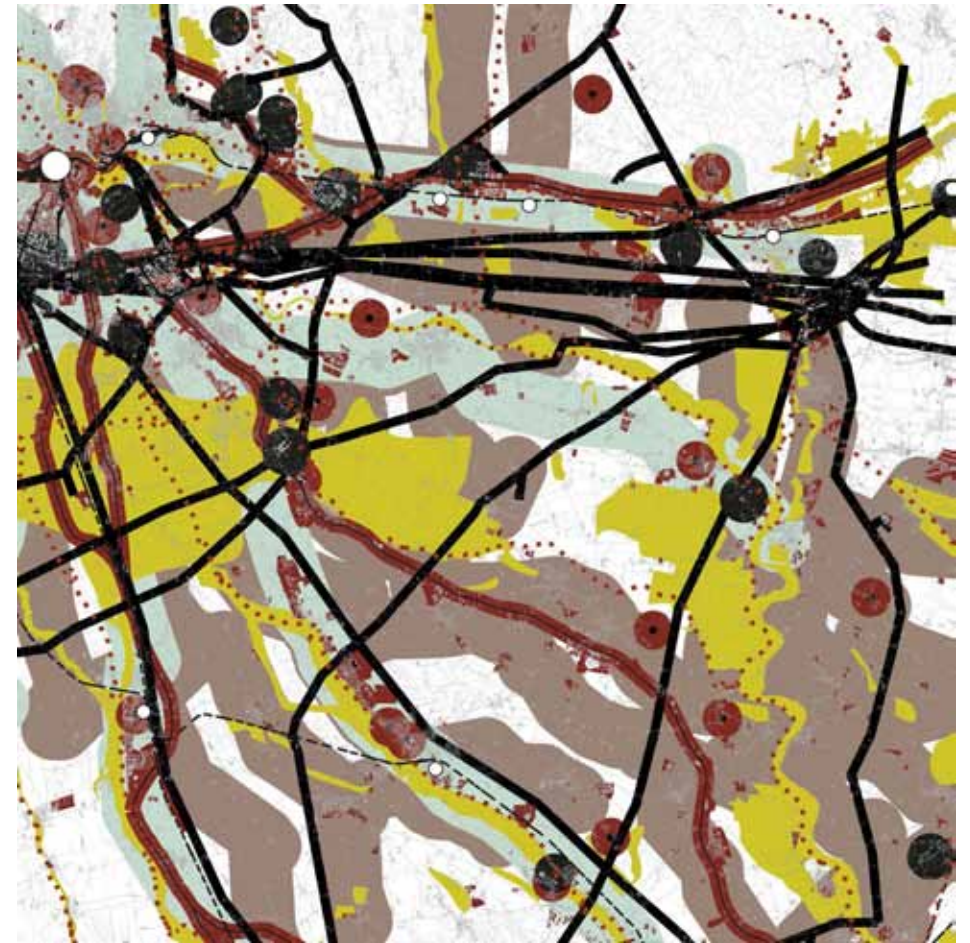
Dall’altro le trasformazioni che si stanno realizzando inseguendo l’immagine guida del corridoio Lisbona-Kiev, della competizione globale, della rete e dei nodi. Portando alla formazione di un sistema insediativo che vediamo bene se facciamo emergere da una mappa alcuni suoi elementi portanti: l’asse del Brennero con i suoi nodi urbani di fondovalle fino all’aeroporto Catullo e l’interporto Quadrante Europa a Verona, l’intreccio costituito dalla strada regionale, l’autostrada e la ferrovia che si dipana verso Vicenza, dove l’area del casello e della fiera emergono come elementi di scala superiore rispetto all’intorno, mentre le aree centrali e dismesse attorno alla stazione sembrano parlarci di una città alla spasmodica ricerca della sua “giusta” misura e collocazione tra i nodi del-

la globalizzazione. Poi, proseguendo verso oriente, l'insieme delle attrezzature e servizi che troviamo tra i caselli ovest ed est di Padova, diventati in pochi decenni l'attrattore principale di tutto ciò che la città espelle (carcere, stadio, centri commerciali e l'ipotesi del futuro ospedale) o in questa città arriva da fuori (alberghi, uffici, fabbriche). Questo viaggio virtuale può proseguire lungo l'autostrada verso Mestre, dove due grandi strade, che nel nome cercano di presentarsi come elementi liminali (la tangenziale e il passante) e ufficialmente sono state giustificate con motivi d'ordine viabilistico, retoricamente collegate alla necessità di costruire nuovi "tubi e corridoi" per "smaltire il traffico", di fatto in pochi decenni sono diventate (e diventeranno) il principale ambito di sviluppo edilizio, attrattori di investimenti immobiliari e speculativi, magneti verso cui si rivolgono le nuove energie (ad esempio l'operazione Veneto City a Dolo). Questo sistema prosegue con il porto e l'aeroporto Marco Polo di Venezia (a sua volta collegato all'aeroporto Canova di Treviso attraverso l'autostrada A27 e la tangenziale sud della stessa città) che si propone sempre più come *hub* (nodo e fulcro) multifunzionale della rete infrastrutturale veneta, ma si spinge ancora oltre. Pensiamo al ruolo che sta assumendo il fascio infrastrutturale che porta verso i paesi dell'Est, con i progetti e i lavori di ampliamento dell'autostrada e della ferrovia, l'insediamento anche lungo quest'asse di nuove centralità a ridosso dei caselli (vedi il caso degli *outlet* di Noventa di Piave e Palmanova), l'espansione del nodo ferroviario di Cervignano e la crescita dei porti di Monfalcone e Trieste.

Questo sistema di reti e nodi delinea un nuovo paesaggio. Un paesaggio nel quale posso spostarmi da uno all'altro di questi "nodi della globalizzazione" (da un aeroporto a una delle tante aziende "multinazionali tascabili" venete, oppure dall'Auchan all'Ikea) senza mai uscire da un mondo fatto di asfalto, *guardrail* e barriere fonoassorbenti, intravedendo sempre più a fatica il paesaggio veneto cui siamo soliti riferirci nell'iconografia, vero o presunto tale.

Così, ad esempio, al di là delle retoriche del Piano Territoriale di Coordinamento e dei diversi "Veneti" li immaginati, se osserviamo i processi territoriali concretamente in atto ci sembra dunque di rilevare nei fatti la progressiva definizione di questi due "strati", cui si possono aggiungere le parti centrali delle città (più o meno antiche) che però sono sempre più svuotate di funzioni (notando che non escono dalla città solo le funzioni commerciali, dopo quelle produttive, ma che anche molte fondamentali attrezzature pubbliche, come gli ospedali, in questi anni sono state rilocalizzate) e quindi sono sempre più faticosamente alla ricerca di un loro senso, un nuovo ruolo economico e sociale.

A proposito delle parti più compatte, dense, centrali del nostro sistema insediativo, occorre notare che se a partire dagli anni settanta sono state l'industria e la produzione manifatturiera a rompere il rapporto con la città (un rapporto che, come sappiamo, nell'area veneta ha attraversato varie stagioni di relazione e separazione), oggi a lasciare spazi sempre più desolatamente vuoti nella città è l'evidente crisi dei piccoli negozi, che ci costringe a riconoscere ormai una storica scissione tra città e commercio. Tra l'altro, se in questi territori l'industria non ha sempre avuto un rapporto stretto e diretto con la città (la prima industrializzazione si è sviluppata in ambiti extraurbani), questo fenomeno appare invece per molti versi inedito e comunque assai rilevante, richiedendo tutta la nostra attenzione, anche per evitare facili illusioni di un ritorno al passato e provando invece a immaginare e avviare futuri diversi anche per questo ingente patrimonio-



p. 646

Il territorio delle Venezie appare oggi come un ricco palinsesto, segnato da innumerevoli forme e pratiche che si accostano e si intrecciano: la fitta e articolata trama dei corsi d'acqua, dei fossi e delle strade bianche che porta sovrappresse le nuove grandi linee d'asfalto ed elettriche

Case sparse e capannoni isolati, piccoli centri, paesi e zone industriali, tanti piccoli edifici allineati lungo le strade e poi grandi monoliti illuminati arroccati attorno agli svincoli autostradali. Il territorio delle Venezie appare sempre più plurale, costellazione di innumerevoli modelli insediativi

p. 649

Se fino a qualche anno fa questo territorio sembrava disponibile ad accogliere in ogni suo punto edifici e attività, le trasformazioni recenti – con la costruzione di linee elettriche e impianti a rischio (in nero), autostrade e discariche (in grigio), il riconoscimento di aree a rischio idraulico o ambientale (in rosso) o di quelle scarsamente servite dal trasporto pubblico (giallo e bianco) – ci obbligano a un più preciso esercizio di distinzione. Vanno riconosciuti le diverse criticità, i limiti e i rischi, considerando il riciclo selettivo dell'esistente non solo come una possibilità economica ma come una strategia per ridurre le forme di ingiustizia spaziale. Esercizio su un'area di 30 x 30 chilometri a sud di Verona e San Bonifacio.



nio di spazi urbani: in molte strade urbane non possiamo pensare tornino facilmente centinaia di “negozi di vicinato”, forse dobbiamo immaginare per questi piani terra una funzione diversa, anche legata a nuove forme di residenzialità (giovani coppie, anziani, studenti universitari, case-laboratorio di nuovi *makers* 2.0 ecc.) capaci di garantire comunque ancora un ruolo sociale a questi locali affacciati sulla strada.

## RICICLI

*Capannoni e zone industriali*

Recentemente, e in particolare a partire dalla crisi del 2007, si è cominciato a guardare anche ai territori del Nordest mettendone in evidenza i processi di abbandono e dismissione edilizia. Ma se si prova a rilevare il fenomeno, a costruire delle mappe dell’abbandono, ci si trova nella necessità di articolare le categorie analitiche, riconoscendo che se ci cerca ciò che è completamente e univocamente abbandonato si trova poco (certo, qualche caserma o fabbrica c’è) mentre diventa assai più interessante segnare ciò che è solo parzialmente utilizzato, ciò che è momentaneamente vuoto, sottoutilizzato, o sta cambiando destinazione, ciò che è in attesa di diventare altro ecc.

La dismissione, la chiusura e l’abbandono cioè, nell’area veneta appaiono come fenomeno articolato, sia spazialmente (con situazioni economiche e insediative che reggono, mentre altre che si trasformano ma continuano e altre ancora che soffrono e chiudono), sia nelle forme e nei processi.

Se si osserva l’area di Bassano, la Valle del Chiampo o la grande zona industriale di Vittorio Veneto si nota che il capannone e la zona industriale cambiano, si evolvono, diventano altro, ma assai più raramente vengono semplicemente abbandonati.

Certo in alcune situazioni e momenti la crisi scoppiata nel 2007 è stata pesante (come ad esempio nel distretto della sedia di Manzano), ma nella maggior parte delle zone industriali, più che semplice abbandono sembra di poter riconoscere un più complesso e interessante processo di metamorfosi, sia per quanto riguarda l’oggetto edilizio (il capannone) sia l’area industriale nel suo complesso.

Ad esempio nella zona industriale di Vittorio Veneto accanto ai capannoni “scatola da scarpe” troviamo ormai molti altri edifici produttivo/direzionali che si presentano con caratteri quasi urbani, edifici sede di rappresentanza di importanti aziende che, seguendo il modello degli *headquarters*, modificano il carattere stesso del paesaggio industriale e ci dicono che è cambiato il lavoro, le pratiche e lo spazio del lavoro. Nella stessa zona industriale troviamo poi capannoni trasformati in palestre o spazi utilizzati per feste e compleanni, ma anche un asilo nido per i figli dei dipendenti delle diverse unità produttive, un’area verde realizzata in base al decreto sugli *standard* (D.M. 2 aprile 1968 n. 1444 che prescrive una dotazione minima – uno *standard* – di spazi verdi e attrezzature per ogni zona urbana) e oggi utilizzata per feste e sagre, un lotto ribassato rispetto alla quota campagna che funge da vasca di laminazione ma è anche ricoperto di pannelli fotovoltaici svolgendo il ruolo di piccola centrale energetica, e poi una mensa, un piccolo bosco, un centro sportivo con campi da tennis e infine un’area dedicata a ospitare il circo o altre manifestazioni simili. Una zona industriale quindi che diventa spazio ibrido,

multifunzionale e perciò più interessante, ma che proprio per questo, al contempo, entra in competizione con il centro urbano attirando qui funzioni non produttive ma legate ai servizi e al tempo libero, rendendo più faticoso ogni tentativo di riqualificazione del centro città: in questi stessi anni, mentre la sua zona industriale diventa “altro”, attirando funzioni, la città di Vittorio Veneto si sta impegnando per dare nuova vita al suo antico centro di Serravalle portandoci a pensare che dovremo avere la capacità di immaginare un futuro sostenibile (anche dal punto di vista delle energie sociali necessarie per renderlo vivo) per le diverse parti di cui è fatto il territorio che abitiamo.

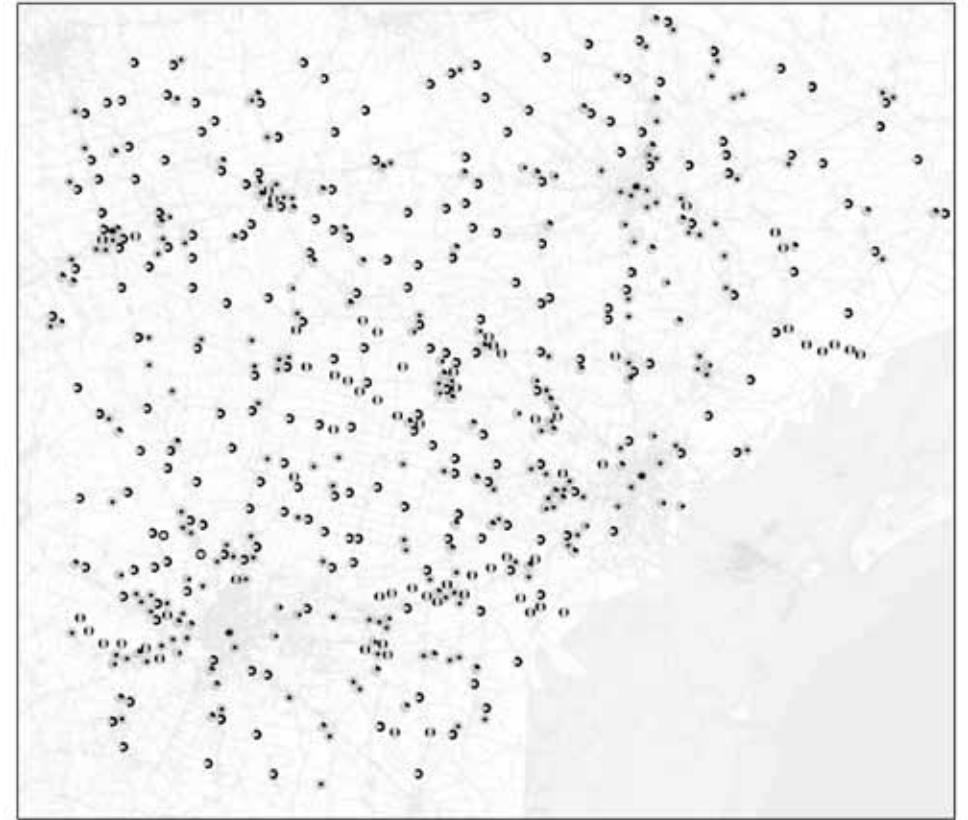
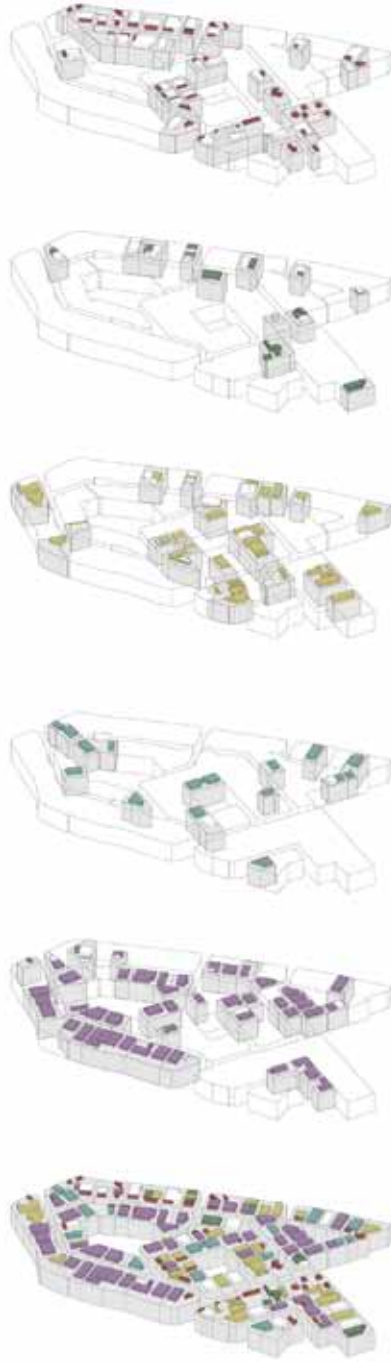
Nell’area veneta ci troviamo di fronte a una dismissione degli edifici produttivi che crea problemi occupazionali e di distribuzione della ricchezza (con il rischio di una decisa virata del sistema imprenditoriale verso la rendita piuttosto che l’impresa produttiva), ma ancora una volta sembra avere alcuni caratteri peculiari. D’altronde si può immaginare che, mentre una grande impresa (tipicamente del Nordovest) di fronte alla crisi, avendo diversi stabilimenti e molteplici attività, può in tempi relativamente rapidi e in modi relativamente semplici chiudere e abbandonare un’unità produttiva in Italia per riaprirla chissà dove, dall’altro lato una piccola impresa (tipicamente del Nordest) deve cercare di resistere fin che può con ciò che possiede, e non ha molte altre alternative se non reinterpretare l’uso degli spazi: l’officina meccanica o la tipografia non useranno più tutto lo spazio di prima ma cercheranno di resistere utilizzando il capannone (al contempo strumento e capitale) come una sorta di scialuppa di salvataggio.

La dismissione nel territorio veneto appare quindi fenomeno opaco, micro, frammentato, richiedendo sguardi più attenti e progetti e politiche più articolati e mirati. Altrimenti si finisce con il pensare di risolvere la situazione di stallo ancora una volta attraverso una sorta di “liberi tutti” (vedi la legge sulla casa) immettendo nuove quantità edilizie dove probabilmente serve altro: un processo di “riciclo territoriale”, di reinvenzione dei modi di abitare, muoversi e produrre ricchezza.

*Edifici e aree residenziali*

Un ingente patrimonio immobiliare sottoutilizzato o dismesso si scopre invece se si osserva l’edilizia residenziale. Oltre ai numerosi appartamenti sfitti o agli edifici non finiti, esito soprattutto della crisi recente e fenomeno che si ritrova uguale in molte altre parti del paese, osservando il territorio veneto pensiamo soprattutto al vasto patrimonio edilizio realizzato a partire dagli anni sessanta e costituito dalla replica con poche variazioni di due manufatti ricorrenti: la palazzina di tre/quattro piani con scala centrale che distribuisce alcuni alloggi per piano e che si ritrova con poche eccezioni in vaste parti urbane e la casa su lotto condivisa da uno o più nuclei dello stesso gruppo familiare che ritroviamo chiusa in un recinto entro le lottizzazioni dei piccoli centri o più aperta verso la campagna se adagiata ai lati della strada.

Questi due idealtipi, che pervadono il territorio veneto costituendone quasi la nota di base, oggi sembrano improvvisamente subire un precoce invecchiamento, appaiono obsoleti e non più congrui rispetto alle nuove domande sociali. Le palazzine risultano difficili da rinnovare e adeguare alle nuove esigenze abitative: difficile aggiungere l’ascensore quasi sempre assente, troppo ridotti i magazzini per diventare garage, complicato realizzare opere di innovazione termica ed energetica stante il sistema di gestione condo-



p. 652

Se osserviamo un'area industriale oggi (qui il caso di Vigonza) ci troviamo di fronte a fenomeni di abbandono e dismissione, ma anche e soprattutto di alta *mixité* funzionale. A Vigonza lo spazio – nelle immagini procedendo dall'alto al basso – è occupato da residenze (31%), servizi e commercio locali (9%), commercio all'ingrosso (20%), attività professionali e servizi alle imprese (10%), produzione e ricerca (30%). Se qualche decennio fa si è cercato di "tirare fuori" le fabbriche dal paese, con la realizzazione delle cosiddette "zip" (zone per impianti produttivi), oggi sembra che il paese – con le sue diverse attività residenziali, commerciali e sociali – cerchi di entrare sempre di più nella zona (ex) industriale, portando alla formazione di più articolate e inedite forme di città

p. 653

Non solo case e capannoni. Il territorio delle Venezie è caratterizzato anche dalla pervasiva presenza di attrezzature e servizi del welfare: scuole, ospedali, impianti sportivi, biblioteche, "case per gli anziani", ludoteche e parchi costituiscono un ricco deposito, un ingente patrimonio pubblico di fondamentale importanza anche per l'avvio di innovative politiche sociali e territoriali

miniale nel quale, ad esempio, la giovane coppia interessata a installare l'impianto fotovoltaico sul tetto investendo sul futuro si trova a dialogare con coppie anziane che fanno fatica ad arrivare a fine mese con la pensione e rispetto al futuro hanno altre priorità.

Le case su lotto spesso costruite nei decenni passati attraverso l'attivazione di un intero *clan* familiare oggi si presentano sovente sottoutilizzate, con la coppia di anziani coniugi rimasta sola a gestire spazi assai ampi (due piani abitabili più taverna e mansarda), costosi (da riscaldare d'inverno e rinfrescare d'estate, pulire, mantenere efficienti) e difficili anche da immettere nel mercato perché non accessibili a un'attuale giovane coppia alle prese con il primo mutuo. Certo, a volte qui torna ad abitare un figlio con il suo nuovo nucleo familiare, ma sovente ciò non accade; i processi sociali portano altrove le persone e aggirandosi per questi "quartieri di villette" si ha spesso la sensazione di trovarsi di fronte a case troppo grandi per i soggetti che le abitano, case indossate come un vestito ricco ma ormai fuori misura e che rinvia alla necessità di un sostanziale ripensamento.

Entrambi questi due oggetti edilizi, questi due modelli, invitano ad andare a fondo sul concetto di "crisi", dismissione e possibili scenari di "riciclo", e a ricordare che esistono vari gradi di dismissione, tanto più che l'idea di riciclo, se applicata ai sistemi insediativi, rinvia all'idea di "ciclo di vita". Ai processi di continuo cambiamento che attraversano la città e il territorio, al grado di disponibilità a trasformare i diversi materiali urbani, alla malleabilità del patrimonio esistente, che se vogliamo continui a essere veramente patrimonio dobbiamo continuamente riadattare, e quindi alla possibilità di prospettare nuove interessanti visioni di cambiamento senza utilizzare ulteriore suolo libero, senza urbanizzare nuovo suolo agricolo ma facendo diventare diversamente abitabile ciò che abbiamo fin qui già edificato. Tra l'altro ricordando che proprio attraverso un continuo processo di riciclo dell'esistente nei secoli scorsi abbiamo prodotto i centri antichi che ora tanto ci affascinano.

#### *Una competizione fondamentale tra recupero e nuova edificazione*

Tutti i fenomeni qui brevemente descritti ci dicono anche qualcosa di più generale, cioè che è in atto una competizione non solo tra attività produttive e tendenze speculative (è più semplice e meno rischioso dal punto di vista imprenditoriale costruire un centro commerciale a ridosso di uno svincolo piuttosto che avviare una nuova attività produttiva/industriale), ma anche tra le parti di territorio che richiedono operazioni di recupero (pensiamo alle quantità di metri cubi "fossilizzati" negli edifici dei centri storici, nella miriade di ex case coloniche, ex capannoni e intere porzioni industriali come a Porto Marghera o Verona sud, negli ex ospedali, ex cinema o nelle enormi ex caserme in Friuli ecc.) e quelle dove sono ancora possibili nuove urbanizzazioni di suolo agricolo. Se nel prossimo futuro lasceremo che le nuove energie economiche e sociali (gli investimenti e le idee imprenditoriali) producano nuovi edifici in territori agricoli (operazioni facili) difficilmente troveremo altre energie in grado di rilavorare l'enorme quantità di edifici e spazi che hanno concluso un loro primo ciclo di vita e richiedono l'avvio di nuovi processi d'uso e attribuzione di senso. Così, ad esempio, se lasceremo crescere lungo il passante autostradale di Mestre un sistema insediativo come quello che è cresciuto in trent'anni lungo la parallela tangenziale, difficilmente troveremo altri capitali disposti a investire e rischiare nella riqualificazione di Porto Marghera.

## Le aree industriali di Vigonza

A Vigonza, in provincia di Padova, le aree industriali sono distribuite in un contesto urbanistico piuttosto articolato. In questo piccolo comune sono presenti tre diverse aree dedicate di fatto ad attività produttivo/artigianali.

La prima area, originariamente costituita da fabbriche e attività artigianali, si è sviluppata a partire dagli anni sessanta lungo la strada statale e ormai da alcuni anni sta attraversando un processo di ristrutturazione che possiamo dire abbastanza noto e consueto: imprese che cessano o spostano l'attività portando alla momentanea dismissione degli edifici industriali che dopo la loro demolizione lasciano però posto ad altre attività prevalentemente commerciali o terziarie, attratte dall'affaccio sulla strada statale e dalla buona accessibilità carrabile. In questa area quindi la dismissione non è fenomeno legato direttamente alla crisi recente, parte da più lontano e segue schemi che portano tendenzialmente alla demolizione con ricostruzione e al cambio di destinazione d'uso.

Un seconda area, costituita da una lottizzazione di piccoli capannoni artigianali realizzata a partire dagli anni ottanta, presenta invece caratteri assai diversi e richiede altre riflessioni. Realizzata come "zona produttiva" atta a ospitare le tante piccole attività produttive e artigianali presenti all'interno del paese e allora giustamente considerate incongrue o comunque bisognose di nuovi spazi e infrastrutture per potersi sviluppare, negli anni recenti questa sta diventando sempre più una "zona mista", dove troviamo alcuni capannoni dismessi ma soprattutto molti capannoni parzialmente occupati o che ospitano attività diverse da quelle prettamente produttive: servizi alle imprese, commercio più o meno all'ingrosso, residenze, studi professionali, depositi, attività legate al

tempo libero ecc. Insomma, da zona monofunzionale che doveva portare fuori dal paese le attività produttive considerate incompatibili, si sta trasformando a sua volta in una più complessa "parte di città", sfruttando le potenzialità di modificazione e trasformazione del capannone "scatola da scarpe" e degli spazi adiacenti, che sembrano sottoposti a un processo di cambiamento metamorfico nel quale piuttosto di demolire e ricostruire si reinterpreta, si riadatta. In sostanza la pur breve storia di quest'area (in fondo sono passati solo alcuni decenni dalla sua realizzazione) ci dice che siamo passati dalla casa che negli anni sessanta/settanta ospitava altre attività, al capannone realizzato in area produttiva che diventa manufatto versatile, cioè in qualche modo: dalla casa-capannone al capannone-casa.

Una terza area invece, prevista e realizzata negli ultimi due decenni, presenta i caratteri della zona direzionale e di servizi all'impresa. Qui, forse perché più recente, sembrano più evidenti i segni lasciati dalla crisi iniziata nel 2007, con la presenza di lotti ineditati, immobili non finiti o solo parzialmente realizzati, che ci raccontano di processi più ampi, ci ricordano che ci troviamo a pochi chilometri dal casello autostradale di Padova Est e che anche questa piccola zona fa parte ormai di quel vasto sistema di centralità extraurbane di cui parlavamo all'inizio. Anche in questo seppur piccolo comune, insomma, tre aree e tre storie, una articolazione dei fenomeni insediativi, di crisi e di riuso, che è difficile (e poco utile) riassumere entro un'unica immagine semplice senza essere semplicisti. [SM]

## VERSO UN'EVOLUZIONE SOSTENIBILE DEL PATRIMONIO DISPONIBILE

*Una dispersione attrezzata*

Come dicevamo all'inizio, ancora oggi, dopo decenni di ricerche, parlando dei territori caratterizzati da dispersione insediativa (come l'area veneta) si tende a presentarli come spazi connotati dalla presenza preminente, se non esclusiva, della casa su lotto e del capannone. Tende cioè a prevalere l'immagine di questi territori come spazi assai poco articolati, privi di centralità urbane e attrezzature, "disorganici" e quindi banali sequenze di case e capannoni.

Da un'attenta osservazione a noi sembra invece possibile riconoscere articolate organizzazioni territoriali, con la presenza non solo di un patrimonio antico, fatto di ville e centri storici, ma anche di un patrimonio più recente, frutto dello stato sociale del Novecento che ha depositato sul territorio un grande e moderno sistema di "spazi del *welfare*". Un articolato insieme di spazi prodotti dalle politiche di *welfare* (scuole, ospedali, attrezzature sportive e culturali ecc.) che può essere un punto di partenza importante (anche se non l'unico) per immaginarne una "evoluzione sostenibile", un nuovo ciclo di vita per il territorio veneto. Specialmente qui e ora, a partire dalla crisi (finanziaria, economica, sociale e ambientale) che stiamo attraversando.

La costruzione di spazi e attrezzature collettive nella città e nel territorio italiani contemporanei, in particolare laddove i fenomeni di dispersione insediativa risultano più evidenti, ha seguito negli ultimi decenni una pluralità di percorsi: da quelli più tradizionali di "semplice" realizzazione degli *standard* urbanistici obbligatori per legge, fino a quelli più recenti e innovativi che, basati sulla crescente sensibilizzazione della società rispetto a istanze ambientali e l'emergere di nuove pratiche sociali, hanno portato a trasformare porzioni di territorio in sistemi di spazi collettivi, diventando nuove attrezzature ambientali che si estendono anche a scala territoriale. Nel loro insieme questi spazi recenti (parchi fluviali, cave dismesse trasformate in oasi naturalistiche ecc.) si configurano come un considerevole patrimonio di suoli pubblici o collettivi nel mezzo di una distesa di aree prevalentemente recintate o comunque privatizzate, e possono essere considerati non solo embrioni di una diversa urbanità, ma anche punti di partenza per immaginare un nuovo "ciclo di vita" per i territori caratterizzati da dispersione insediativa.

Anche nel territorio veneto le attrezzature parrocchiali, gli asili, i distretti scolastici, sportivi e ospedalieri, le rive dei fiumi usate come ampie palestre all'aperto, le ex cave di argilla o ghiaia trasformate in oasi faunistiche e aree per il tempo libero, costituiscono infatti un insieme diffuso di spazi, frutto dell'azione di numerosi attori, strumenti e pratiche sociali che nel tempo sono stati coinvolti nel processo di infrastrutturazione del territorio.

Questi sistemi di attrezzature aprono scenari interessanti per il territorio entro cui si collocano perché è possibile immaginare che proprio a partire da questi spazi, talvolta considerati come banali risposte burocratiche a esigenze di legge ma che spesso sono invece esito di duri conflitti per il miglioramento delle condizioni di vita e simbolo della riconquista sociale del paesaggio e dell'ambiente, si definiscano le condizioni di un nuovo ciclo di vita per il territorio. Anche se oggi sono spesso (e comprensibilmente) considerati come spesa insostenibile e peso difficile da sopportare per le casse degli enti

locali, è possibile pensare che proprio da questa rete di spazi pubblici e collettivi si possa ripartire, immaginandoli come "semi" di una nuova forma di città, perché proprio ripensare questo esteso patrimonio di spazi pubblici può permettere di ridefinire la forma e le modalità di funzionamento di questi territori abitati.

Così possiamo riconoscere che i fenomeni di dispersione insediativa abbiano interessato non solo il tessuto residenziale e industriale, ma anche i servizi e delle attrezzature collettive, gli spazi del *welfare*.

Come se allo slogan "una fabbrica per ogni campanile", che ha riassunto l'obiettivo delle politiche sociali, economiche e territoriali a partire dalla seconda metà del Novecento, con conseguente distribuzione di aree industriali in ogni territorio comunale, se ne possa aggiungere un altro: "una scuola e un campo sportivo per ogni campanile", ricordando che c'è stata un'analoga politica di dispersione di servizi e opere che hanno "attrezzato" questi stessi territori in maniera pervasiva.

*Disegni e organizzazioni spaziali*

Nel corso del tempo queste politiche di infrastrutturazione, di investimento in capitale sociale e culturale sono mutate, dando luogo a una pluralità di organizzazioni spaziali, perseguendo diversi "disegni", differenti relazioni tra le attrezzature collettive e gli altri materiali costitutivi della città diffusa: in alcuni periodi si sono realizzate singole attrezzature sparse (ad esempio una piccola scuola per ogni frazione) in altri si è sperimentata la loro aggregazione (la stagione dei cosiddetti "distretti" scolastici o sportivi). Cionondimeno ci sembra possibile affermare che nel suo insieme la distribuzione di questi servizi e manufatti, pur nelle diverse declinazioni, abbia portato alla formazione di un'importante base di spazi pubblici e collettivi.

Ovviamente la formazione della città diffusa è legata anche alla continua ricerca di un maggiore benessere individuale e familiare: stare bene in uno spazio privato, godere con piacere è sicuramente uno degli obiettivi che ha contribuito a insediare quote considerevoli di popolazione in territori sempre più ampi. La difficoltà di abitare lo spazio urbano in alcuni periodi ha spinto parti importanti della popolazione a trovare soluzioni individuali al problema, ricercando il *comfort* unicamente all'interno della propria abitazione privata.

Tuttavia ci sembra oggi utile osservare i territori della dispersione e l'area veneta in particolare, evidenziando la considerevole quantità di attrezzature che vi si sono depositate, riconoscendo come questi siano territori tanto diffusi quanto attrezzati: territori che oggi spesso faticano a gestire e valorizzare questo ingente patrimonio di spazi collettivi, ma che proprio da qui possono ripartire per immaginare un diverso futuro.

Sulla base di ricerche già svolte e anche nuove indagini, è utile prima di tutto riconoscere come il processo di dotazione di spazi e attrezzature collettive si sia articolato attraverso diverse stagioni, legate ai più generali mutamenti culturali e politici. Alla storica presenza di alcuni servizi e attrezzature, come la sede municipale e le scuole elementari, solitamente posizionate nel centro urbano, assai visibili e rese accessibili da un discreto tessuto pedonale, a partire dal secondo dopoguerra si è assistito al rafforzamento dell'ente ecclesiastico nel suo ruolo di fornitore di servizi e attrezzature: l'oratorio, con accanto l'asilo e il campo sportivo hanno costituito un importante insie-

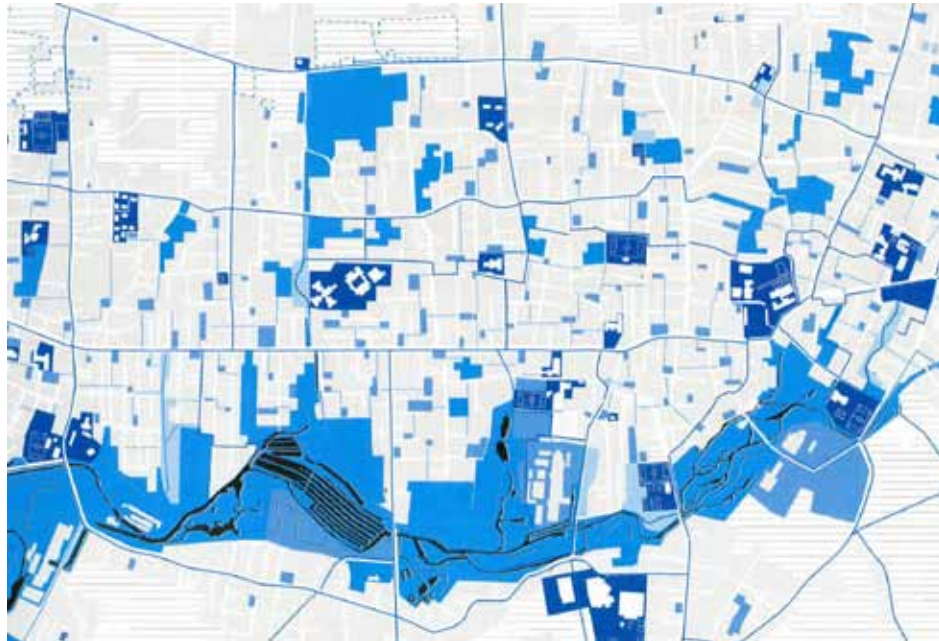


p. 658

Nelle parti di città esterne al centro antico (qui il quartiere Arcella, a nord delle mura di Padova) le attrezzature pubbliche esito delle politiche del welfare – scuole, impianti sportivi e centri civici – formano sequenze di spazi simili ai sistemi di piazze e fatti urbani (come chiese e mercati) che caratterizzano il centro storico. Questi spazi del welfare costituiscono straordinarie “potenzialità in attesa”, capitale imprescindibile per la maturazione delle parti di città di nuovo impianto, oggi non più periferie, ma ambiti alla ricerca di un proprio, specifico assetto insediativo

p. 659

Anche nei piccoli centri urbani (qui Mogliano Veneto) si può rilevare la ricca presenza di spazi e attrezzature pubbliche, elementi che oggi spesso sono separati entro recinti e svolgono solo una specifica funzione, ma costituiscono una straordinaria risorsa per ripensare e riattivare questi paesi. Soprattutto se messi in relazione con i sistemi ambientali (fiumi e spazi aperti), nuove forme di mobilità dolce (percorsi ciclopedonali) e resi disponibili per altre funzioni



Lotti interclusi non edificati e aree di espansione non più appetibili, edifici vuoti o sottoutilizzati da riattivare, attrezzature del welfare da ripensare, zone tutelate o vincolate per uso pubblico, aree agricole che si insinuano in città, ambiti fluviali che i cambiamenti climatici richiedono di tutelare con più attenzione. Nelle nostre città (qui il caso dell'insediamento cresciuto tra Pordenone e Cordenons) una pluralità di materiali consente di avviare nuove politiche urbane di cura, riciclo, ricreazione dell'esistente, senza ulteriori espansioni

me di spazi attraverso cui la chiesa ha cercato di rafforzare il proprio ruolo sociale. Un processo di costruzione di una sorta di “welfare parrocchiale” sullo sfondo del quale si collocano gruppi sociali e amministrazioni orientate a dare spazio all'intervento della chiesa, anche attraverso la redazione di piani regolatori che accompagnano e aiutano questo processo, diffondendo capillarmente sul territorio regionale un vasto insieme di servizi e attrezzature collettive, innervando anche i più piccoli centri e nuclei urbani.

A partire dagli anni settanta prende invece avvio una stagione diversa, legata a nuove ipotesi progettuali e riferimenti legislativi (dal recepimento del decreto legge sugli *standard* al passaggio di competenze urbanistiche alle regioni), che porta alla realizzazione di nuovi servizi e attrezzature e principalmente alla loro organizzazione in forma di “distretti”, di insiemi di edifici, soprattutto scolastici, sportivi o sanitari.

Queste nuove attrezzature introducono spesso un rilevante cambiamento di scala, si presentano come elementi distinti rispetto all'intorno. A volte diventano occasione di sperimentazione architettonica, momenti attraverso i quali la cultura del progetto urbano cerca di confrontarsi con i caratteri della dispersione insediativa. A questo proposito pensiamo ad esempio all'ospedale progettato da Giancarlo De Carlo a Milano, alle numerose attrezzature progettate da Igino Cappai e Pietro Mainardis a Campolongo, Mira, Feltre e in altri piccoli centri, ai distretti scolastici progettati da Valeriano Pastor e Romano Chirivi ecc.

Altre volte la nuova dotazione di servizi “superiori” si traduce nella introduzione di frammenti monofunzionali, recinti chiusi contenenti edifici scolastici, sanitari o sportivi, scarsamente relazionati all'intorno e incapaci di costruire nuove centralità e spazi di socialità. Sono questi i casi in cui la dotazione di *standard* minimi previsti dalla legge si riduce a banale risposta quantitativa, all'aggiunta di spazi e attrezzature collettive che pongono scarsa attenzione ai sistemi di accessibilità pedonale e ciclabile, eleggendo lo spazio dell'automobile (strada, parcheggio e spazio di manovra) quale esclusivo dispositivo di mediazione verso gli altri spazi urbani.

Nel corso degli anni ottanta e novanta, periodo nel quale molti comuni adottano un nuovo piano regolatore, prosegue la realizzazione di edifici per attrezzature collettive, utilizzate a volte anche per dare forma a nuove centralità urbane, attraverso operazioni che “spostano” il centro del paese dall'asse stradale principale (congestionato, pericoloso e inquinato) e ricostruendo altrove un nuovo insieme di attività urbane: ad esempio una piastra commerciale con una piccola galleria, ma anche nuove scuole, biblioteche, ludoteche, *playground* e talora sedi comunali o di altri enti pubblici (Asl, Poste ecc.). Questi interventi non sempre giungono a completa realizzazione ma a volte giungono a modificare profondamente la struttura dei paesi, moltiplicandone le centralità e garantendo nuova accessibilità e visibilità agli spazi del *welfare*. Entro questa stagione possiamo collocare i progetti di Giuseppe e Alberto Samonà per il ridisegno del sistema degli spazi pubblici e collettivi di Cadoneghe.

#### *Pratiche collettive e reinvenzione del paesaggio*

L'affermarsi di pratiche spontanee di uso collettivo degli spazi aperti come gli argini dei fiumi, cave dismesse, strade bianche e carrarecce, ex forti militari e altri spazi naturali, ha spinto più di recente diverse amministrazioni locali a promuovere una nuova

stagione di progetti e politiche per i servizi e le attrezzature collettive, politiche diverse rispetto al passato tanto nelle procedure quanto negli ambiti territoriali coinvolti. Sovente infatti si tratta d'interventi che interessano il territorio agricolo o comunque esterno ai centri urbani, che coinvolgono più enti locali (comuni, province, consorzi di bonifica, Ministero della difesa ecc.) e che di fatto "approfittano" di spazi aperti già esistenti rendendoli accessibili attraverso percorsi ciclo-pedonali e altre piccole opere funzionali piuttosto che realizzare nuove aree verdi: reinventano luoghi con poche trasformazioni e utilizzando risorse relativamente contenute. Per queste ragioni possiamo dire che interventi come il recupero di cave dismesse o la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali lungo le rive dei fiumi costituiscono investimenti pubblici di ricapitalizzazione del patrimonio territoriale già esistente ed esempi di riciclo basati su processi di riconcettualizzazione dell'esistente, di reinvenzione di ciò che avevamo sotto gli occhi da tempo ma non riuscivamo a vedere, a volte facendo diventare risorsa ciò che fino a ieri veniva interpretato unicamente come problema: un argine che da elemento di protezione e messa a distanza diventa passeggiata e belvedere sul paesaggio circostante, un forte obsoleto che diventa riserva di naturalità ed elemento identitario.

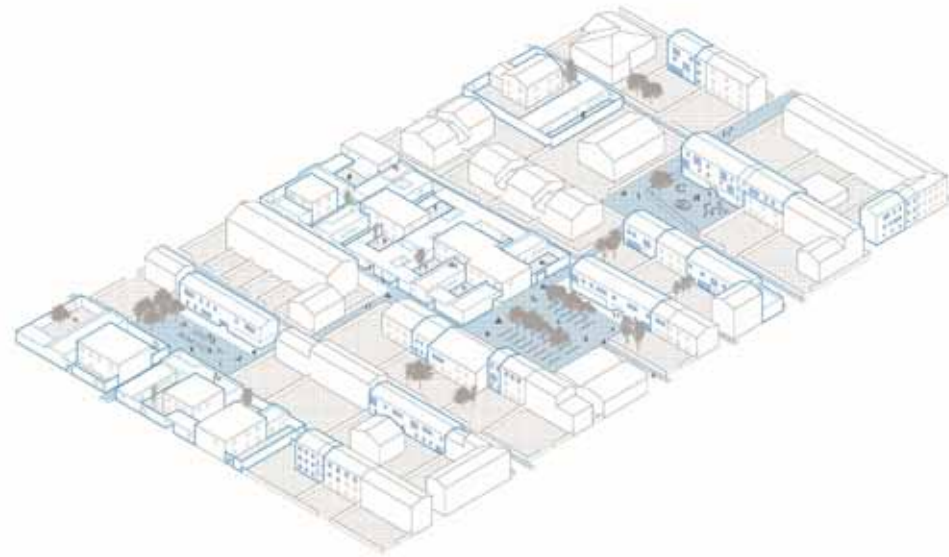
Nell'insieme si tratta di casi sufficientemente numerosi da renderli rilevanti: anche perché ci sembrano legati a una nuova stagione culturale che rivendica il territorio non urbanizzato come bene comune, come spazio esterno alle città ma non più estraneo alle dinamiche sociali dei centri abitati. Queste nuove attrezzature, infatti, trovano fondamento in un nuovo atteggiamento culturale che interpreta e rivendica il territorio al contempo come "bene ecologico" e "luogo collettivo", spazio che deve essere governato per svolgere al meglio alcune funzioni ecologico-ambientali (preservare la biodiversità, depurare e smaltire l'acqua ecc.), ma al contempo deve essere luogo "libero", nel quale la facilità d'accesso consenta lo sviluppo di pratiche sociali.

Osservando questi spazi quindi ci troviamo di fronte a nuove pratiche, frutto di popolazioni che abitano il territorio veneto attraverso stili di vita diversi da quelli del passato, attribuendo nuovo senso agli spazi urbani e al paesaggio, eleggendo a centri della vita collettiva nuovi ambiti o attribuendo alle vecchie centralità un rinnovato senso civico.

Un'analoga riflessione può essere fatta osservando gli spazi del lavoro dove, come abbiamo visto prima, è possibile rintracciare pratiche sociali virtuose e innovative. Infatti, dopo una fase d'intensa espansione gli spazi dedicati al lavoro, che hanno ritagliato sul territorio numerose *enclaves* monofunzionali, si stanno rivelando negli anni recenti tessuti flessibili in cui si insinuano sempre più spesso servizi e attrezzature per il tempo libero (palestre, piscine, campi per il gioco, mense aziendali, asili nido, spazi per le feste ecc.). Queste dinamiche tendono a configurare i luoghi del lavoro, anche grazie alla loro buona accessibilità interna ed esterna e l'ampia dotazione di parcheggi, come spazi della compresenza se non addirittura dell'inclusione tra popolazioni diverse per censo, nazionalità, religione ecc., differenziandosi dai nuovi settori residenziali e commerciali che sono invece spesso costruiti sulla base di un'esplicita caratterizzazione sociale. Detto in maniera diversa, sembra quasi che popolazioni che risiedono in quartieri socialmente (e a volte etnicamente) differenziati, nelle zone industriali si trovano a condividere non solo il tempo del lavoro ma anche del tempo libero.



Le trasformazioni in atto nelle zone industriali (abbandono e chiusura, ma anche aumento della *mixité* e avvio di nuove attività artigianali e terziarie) e nei piccoli centri (crisi del piccolo commercio, ma anche tentativi di rigenerazione urbana) consentono di immaginare nuove forme di relazione e "alleanza" tra i luoghi del lavoro e della residenza, con la formazione di più ampi e articolati ambienti di vita. In questo caso (Vigonza) una minuta rete di spazi pubblici collega il centro del paese con le aree produttive, considerando la stazione del sistema ferroviario metropolitano veneto come nuovo perno urbano



La grande quantità di case realizzate nei decenni passati unita alle trasformazioni economiche e demografiche che vedono da un lato le giovani coppie impossibilitate ad acquistare le ampie abitazioni costruite a partire dagli anni sessanta e dall'altro numerosi anziani che spesso devono gestire alloggi ormai troppo grandi, impone di immaginare nuovi futuri per le lottizzazioni residenziali. Ciò richiede di rilavorare l'esistente aggiungendo o sottraendo, modificando l'organizzazione interna degli alloggi – ma anche le relazioni con gli altri edifici – migliorandone l'efficienza energetica e la sostenibilità, permettendo nuovi usi compatibili (attività artigianali e di coworking, studi professionali, asili nido, spazi ludici condivisi e altro ancora) e ridisegnando gli spazi pubblici per migliorare l'abitabilità complessiva dello spazio urbano

## SCENARI

Muovendo dal presupposto che il sistema insediativo contemporaneo non rappresenta lo stato conclusivo di un lungo processo di modificazione e stratificazione ma solamente una sua fase, appare evidente come anche a partire da una riflessione sugli spazi del *welfare* e proprio dalla “crisi” che stiamo vivendo, si possa avviare un nuovo sforzo di immaginazione volto a definire futuri assetti territoriali. I quali devono certamente rispondere a criteri di sostenibilità (anche economica) ma dimostrarsi anche maggiormente inclusivi, garantire sicurezza idraulica e ambientale, capaci di rispondere alle domande espresse da nuove popolazioni (immigrate e non) scoprendo un nuovo ruolo sia per gli innumerevoli edifici e spazi dismessi sia per il patrimonio costituito dagli spazi del *welfare*, elementi che nell'insieme possono diventare nuovi assi portanti dell'assetto territoriale complessivo.

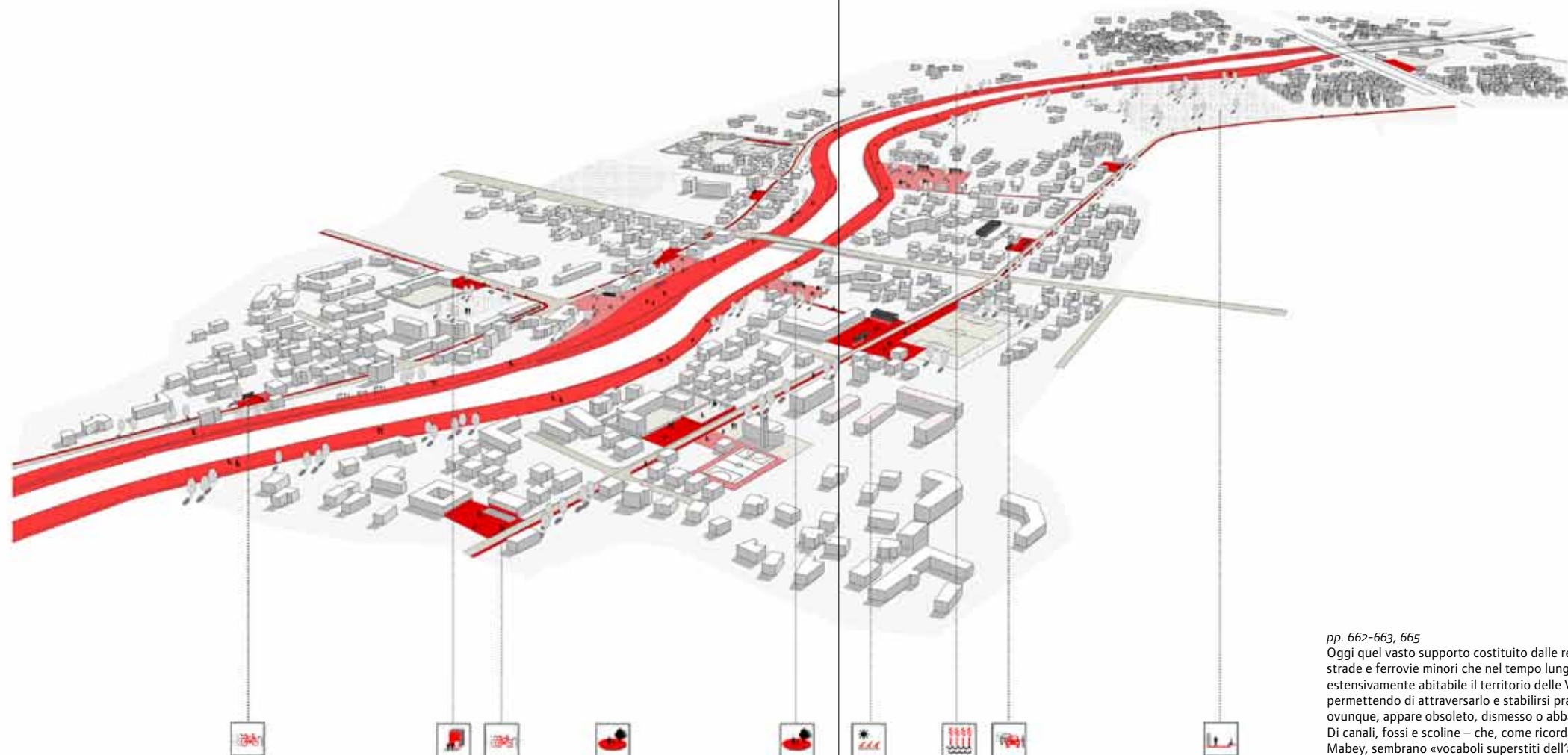
Occorre domandarsi quindi come un vasto insieme di manufatti e spazi costruiti nel corso di più di mezzo secolo possano costituire oggi il punto di partenza per una grande trasformazione del territorio veneto, per l'avvio di nuovi cicli di vita basati sulla reinterpretazione dell'esistente, sulla logica delle “3R” (riduci, riusa, ricicla).

Ad esempio, quale ruolo possono svolgere nei contesti di dispersione insediativa gli spazi del *welfare*? Possiamo immaginarli (nuovamente) come “semi” di una diversa urbanità in cui il tema dell'accessibilità rappresenti uno tra gli obiettivi imprescindibili, capace di qualificare la società nel suo complesso, definirne il grado di equità sociale e la relativa qualità della vita? Poter utilizzare gli spazi del *welfare* senza percepire limitazioni al proprio “diritto allo spazio”, non accontentandosi della loro presenza, lavorando per abbassare e ridurre le soglie di ingresso affinché essi siano visibili ed estesamente accessibili alle diverse popolazioni e classi d'età, questo può essere un primo obiettivo. Ciò significa lavorare nella direzione di un territorio attrezzato e accessibile, nel quale ogni abitante possa raggiungere a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici, in un tempo ragionevole (quindici minuti) le scuole, i presidi sanitari, i parchi giochi e gli spazi naturali, gli spazi sportivi, i centri per anziani, le biblioteche, ludoteche e i municipi, e che ciò possa avvenire in tutta sicurezza e in condizioni confortevoli.

*Accessibilità*

Ci sembra rilevante riflettere sul concetto di “accessibilità”, intesa qui come strumento attraverso cui garantire “il diritto ad avere diritti” all'istruzione, alla salute, al tempo libero ecc., perché, nonostante la garanzia di un'equa presenza di servizi e attrezzature collettive dove potersi istruire, svolgere pratiche sportive, essere curati, trascorrere il tempo libero ecc., sia stato uno dei vessilli (e standard di legge) da difendere e supportare attraverso le politiche sociali e urbane lungo tutto il Novecento, oggi è la loro effettiva disponibilità a dover essere garantita. Lo spazio fisico, sociale, economico e finanche simbolico che circonda e rende accessibili gli spazi collettivi e del *welfare* deve essere confortevole, sano e sicuro così che chiunque possa accedere e partecipare ai servizi e alle attrezzature collettive senza alcun impedimento o imbarazzo, perché chi sperimenta un accesso limitato a queste attività si trova in una condizione di svantaggio ed esclusione: di ingiustizia.





pp. 662-663, 665

Oggi quel vasto supporto costituito dalle reti di acque, strade e ferrovie minori che nel tempo lungo ha reso estensivamente abitabile il territorio delle Venezia, permettendo di attraversarlo e stabilirsi praticamente ovunque, appare obsoleto, dismesso o abbandonato. Di canali, fossi e scoline – che, come ricorda Richard Mabey, sembrano «vocaboli superstiti dell'antico idioma della terra [...] criptiche trincee scavate in ere remote per assolvere a molteplici funzioni [...] elemento di una narrazione della terra, tenace e adattabile come una buona storia tramandata da generazioni» – ci accorgiamo soltanto quando la pioggia diventa "emergenza". Allo stesso modo di strade bianche, carrarecce, capezzagne, rive e "trosi" – «labirinti di libertà, supporto mondano nel senso migliore del termine perché appartengono al mondo, sono aperti a tutti», secondo le parole di Robert Macfarlane – che sono «tracce di esperienze collettive (che) senza manutenzione collettiva e collettivo impiego spariscono». Oltre alle strade e ai marciapiedi, questa doppia rete (acque e percorsi minori) deve invece tornare a essere elemento portante, trama fondamentale nelle pratiche e nell'immaginario, riconoscendo l'importante ruolo che ricoprono nel funzionamento di questo vasto territorio abitato

Il punto che ci sembra rilevante allora, e che fa assumere a queste ipotesi un carattere più generale di quanto possa sembrare a prima vista, è che far aderire il territorio veneto a questa idea semplice ed elementare, facendo leva sulla importante struttura di spazi e attrezzature collettive esistenti, chiede di modificare radicalmente l'idea di accessibilità coltivata nei decenni recenti e sviluppata attraverso politiche infrastrutturali assai selettive, tese a privilegiare la mobilità carrabile e individuale, tornando a immaginare un ruolo importante per la mobilità pedonale-ciclabile e collettiva, riportando l'attenzione su tutte le fasi della vita e su un vasto e articolato insieme di popolazioni (giovani, anziani, immigrati, giovani coppie) più deboli e in difficoltà e che comunque stanno sperimentando nuovi modi di abitare.

L'ipotesi di fondo è quindi che la fitta trama di percorsi urbani e agricoli minori, le strade bianche, gli argini dei canali e dei fiumi e tutto quell'insieme di percorsi che per lungo tempo ha costituito il supporto essenziale per il funzionamento di questo territorio e che durante gli importanti decenni dell'industrializzazione diffusa è diventato marginale, finanche rimosso dalle pratiche e dall'immaginario degli abitanti, ritorni a diventare il supporto essenziale per consentire l'abitabilità allargata di un territorio attrezzato e accessibile. Un territorio in cui si favoriscono le occasioni di sociabilità, dove le scuole, le biblioteche e i parchi possano essere raggiunti a piedi o in bicicletta anche dai bambini senza dover essere accompagnati dai genitori e dove i ragazzi e le ragazze possono tornare a casa dalla palestra o dal campo sportivo, dal cinema o dall'*auditorium* la sera tardi da soli e gli anziani possono raggiungere gli spazi collettivi o i servizi sanitari in autonomia.

A ben guardare, quindi, si tratta d'interventi semplici ma indirettamente funzionali a un ampio ventaglio di obiettivi:

- assumere il criterio delle "3R" puntando sul riuso/riciclo degli spazi esistenti anche attraverso un loro utilizzo più articolato;
- ridurre la congestione stradale, le emissioni di CO<sub>2</sub>, gli incidenti stradali (con il loro peso sociale ed economico) e migliorare la salute delle persone aumentando le distanze percorse a piedi e in bicicletta;
- contenere le spese per l'automobile a carico delle famiglie, ricordando come ogni famiglia italiana spenda in media sette/ottomila euro all'anno per mantenere i propri mezzi di trasporto privato (stima su dati Codacons) indirizzando i risparmi verso attività diverse e più utili (ad esempio investire sull'istruzione dei figli o aiutarli ad avviare una nuova attività economica).

Si tratta quindi di partire dagli spazi del *welfare* avendo però uno sguardo e un obiettivo più ampio: l'avvio di una vasta e articolata modificazione del territorio, una trasformazione radicale attenta a ottenere il massimo dall'«immenso deposito di fatiche» (Carlo Cattaneo) già presente sul territorio, verificandone e misurandone la capacità di «resilienza», con lo sguardo rivolto verso nuovi orizzonti, interessati ad innescare nuovi processi evolutivi.

*Immaginare nuovi spazi di vita*

Osservando il territorio veneto ci troviamo quindi di fronte a un sistema insediativo dinamico, che certamente sta attraversando e deve affrontare sfide assai rilevanti: è un territorio nel quale il tumultuoso processo di sviluppo economico dei decenni passa-



ti ha lasciato un ingente patrimonio di spazi in disuso o comunque potenzialmente riutilizzabili; è un territorio che si scopre sempre più spesso a rischio idraulico, nel quale occorre tornare a osservare attentamente lo spazio occupato dall'acqua e il suo ruolo nella formazione del paesaggio sotto molteplici forme (dal grande fiume fino al più piccolo fosso, dalle aree depresse e umide agli ambiti di risorgiva ecc.); è un territorio non sempre e da tutti facile da abitare, nel quale la mobilità è privilegio degli adulti in possesso dell'automobile; è un territorio che si deve confrontare con l'arrivo di nuove e diverse popolazioni con il relativo sviluppo di tensioni e innovazioni sociali; è un territorio in cui si assiste all'incessante processo di trasformazione della base economica e produttiva, con i distretti in continuo mutamento, spesso capaci di presentarsi sotto forme sempre sorprendenti.

Un territorio abitato, caratterizzato dalla compresenza di diversi sistemi insediativi, certo non immune da difetti e limiti ma dinamico, che appare ai nostri occhi dotato di una buona resilienza, capacità di mutare, adattarsi al cambiamento, un sistema insediativo "intrigante" proprio perché difficile da ridurre entro un'unica immagine riassuntiva (positiva o negativa che sia). Un sistema insediativo interessante perché formato da diversi modelli urbani posti vicino l'uno all'altro e che consentono stili di vita diversi: dalla città antica, che ha in Venezia il caso esemplare, all'abitare nella rada "città inversa" che si è sviluppata lungo le strade della centuriazione romana; dai quartieri di edilizia residenziale pubblica, troppo spesso criticati sulla base di pregiudizi mentre invece con la loro ricca dotazione di servizi costituiscono una sorta di "isole del welfare" cui fanno riferimento anche gli abitanti delle lottizzazioni private di case su lotto spesso prive dei servizi elementari, alle parti di città compatta costruite a partire dal secondo dopoguerra attorno ai nuclei antichi, parti che grazie alla loro relativa alta densità permettono lo sviluppo di "strade corridoio" con i negozi al piano terra e servite dal trasporto pubblico.

Un sistema insediativo nel quale diventa interessante prestare attenzione al tempo agli spazi, ai diversi materiali che vi si sono depositati e alle pratiche, ai soggetti e ai processi sociali che li attraversano reinterpretandoli.

Osservare gli spazi riflettendo sul concetto di "capacità", sulle possibilità che questi offrono, misurando il benessere sulla base di ciò che gli individui possono fare ed essere piuttosto che su ciò che possiedono; pensando che anche di fronte ai problemi e alle crisi del territorio, sia utile cercare di ridurre le forme di ingiustizia (che limita ciò che possiamo fare ed essere). Un atteggiamento pragmatico e incrementale forse, che si alimenta anche di più suggestive e ampie immagini utopiche, ma che ci sembra interessante perché non parte dalla condanna preventiva di ciò che stiamo osservando (cioè modi di abitare il mondo), ma cerca di individuare nuovi modi di stare al mondo e inediti spazi di *civitas*, che consentano lo sviluppo di forme di democrazia sostanziale.

Osservare l'articolazione dei diversi spazi di vita che si possono riconoscere oggi nel territorio veneto, pensando che da qui si possa ripartire per avviare una consapevole politica pubblica interessata a ridurre le forme di ingiustizia spaziale (relative alla mobilità, alla salubrità, al rischio idraulico, all'accessibilità ai servizi ecc.) e per questa via attivare nuove energie economiche e sociali.

## BIBLIOGRAFIA

- Fondamenti del buon governo del territorio. Carta di Asiago*, Venezia 2004.  
 Indovina F., *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Milano 2009.  
 Munarin S., Tosi M.C., *Tracce di città. Esplorazioni di un territorio abitato: l'area veneta*, Milano 2001.  
 Munarin S., Tosi M.C., *Welfare Space. On the Role of Welfare Space in the Construction of the Contemporary City*, Trento-Barcellona 2014.  
 Newman P., *Resilient Cities*, London 2009.  
*New Urban Question. Ricerche sulla città contemporanea*, a cura di L. Fabian, Roma 2014.  
*On Mobility 2. Riconcettualizzazioni della mobilità nella città diffusa*, a cura di L. Fabian, P. Pellegrini, Venezia 2012.  
*Re-Cycle Veneto*, a cura di S. Munarin, L. Fabian, E. Donadoni, Roma 2015.  
 Rifkin J., *The Age of Access*, London 2000.  
 Rodotà S., *Il diritto di avere diritti*, Roma-Bari 2013.  
 Sen A., *The Idea of Justice*, London 2009.  
 Secchi B., *La città del ventesimo secolo*, Roma-Bari 2005.  
 Secchi B., *A New Urban Question*, in «Territorio», 53 (2010), pp. 8-18.  
 Secchi B., Viganò P., *Isotropia e porosità: progetti manifesto*, in «Anfione e Zeto», 25 (2014), pp. 19-24.  
 Soja E., *Seeking Spatial Justice*, Minneapolis 2010.  
 Viganò P., *I territori dell'urbanistica*, Roma 2010.  
 Viganò P., *Riciclare città*, in *Re-Cycle*, a cura di S. Marini, P. Ciorra, Milano 2011, pp. 102-119.