

Le Linee Guida per dare operatività al Piano Strategico e collegarlo agli Indirizzi programmatici di mandato e al Pat

Il PS promosso dalla precedente amministrazione, si pone nell'ambito del Programma S.I.S.Te.M.A. (Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi Azione) sviluppato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2004). Tale progetto rientra nella "attività per il coordinamento della coerenza programmatica, per l'ottimizzazione della progettazione, per il supporto alle iniziative progettuali di particolare rilevanza e per l'accelerazione degli interventi in ambiti caratterizzati da complessità territoriale, infrastrutturale, economica e sociale, nonché da strumenti di programmazione negoziata".

Vicenza è stata scelta, all'interno di questo Progetto Pilota, come Città Bersaglio nel Macro Sistema Territoriale "Veneto Meridionale" sull'Asse tematico 1 "Potenziamento del sistema relazionale a sostegno della vocazione transnazionale dei sistemi territoriali" con l'Idea Programma "Vicenza città per i giovani: software per lo sviluppo sostenibile" (Piano Strategico III, p. 8).

Va detto in modo preliminare che il lavoro appare molto bene impostato dal punto di vista metodologico, una ricca documentazione nella parte del quadro conoscitivo e una rigorosa sistemazione degli strumenti di monitoraggio e di valutazione. Gli indirizzi del piano di comunicazione sono congegnati in modo tecnico, forse un poco "freddi" e distaccati da un quadro di forte promozione partecipativa della cittadinanza.

La quantità e varietà di dati del quadro conoscitivo sconta, per l'eterogeneità delle fonti statistiche, una non sempre chiara interconnessione di dati a diversa scala (urbana, comprensoriale, provinciale, a volte regionale). **Ne deriva, inevitabilmente, una ricostruzione delle vocazioni della città che non sempre è soddisfacente. Inevitabilmente le "quindici idee" di città poi sono talmente generiche da poter essere trasferite ovunque, ma senza una connessione limpida con le vocazioni, le risorse e le intenzioni degli attori sociali ed economici della città.**

Appaiono più convincenti e selettive le quattro aree di intervento che ne sono risultate: il nodo di eccellenze, la città vivibile, la città dei giovani e la città Unesco.

1. Linee guida: perseguire uno sviluppo sostenibile

Portiamo la "città vivibile" al primo punto. Gli studi, gli scenari e il Piano, infatti, evocano di tanto in tanto, il tema della sostenibilità, ma non vi è una strategia forte sulla sostenibilità, che ha ormai una sorta di priorità strategica in tutte le esperienze più avanzate di pianificazione urbana e territoriale in Europa. Un sintomo di questa sottovalutazione è, per esempio, la trattazione riservata alla base militare al Dal Molin, che ha sollevato nella cittadinanza non tanto delle opposizioni di natura ideologica, ma soprattutto delle preoccupazioni per l'impatto ambientale e l'immagine di militarizzazione che ritaglia sulla città oscurando qualsiasi altro brand progettato a tavolino. Va dato atto, vista la documentazione sui testimoni privilegiati, che il solo Fernando Bandini, presidente dell'Accademia Olimpica, ha rilevato questo problema (Piano Strategico II, p. 286).

E' intenzione della nuova Amministrazione Comunale, invece, conferire allo sviluppo sostenibile una priorità che va poi a interconnettersi trasversalmente con tutti gli ambiti della pianificazione urbana e ambientale.

L'importanza di questa opzione deriva anche dal fatto che l'intensità dei processi di industrializzazione di questo territorio, con l'impatto anche trasportistico e veicolare che questo ha indotto hanno compromesso importanti risorse non riproducibili e la città ha accumulato anche ritardi specifici nel governo di questi problemi. In molti sondaggi effettuati l'opinione pubblica vicentina ha manifestato una sensibilità primaria sulle questioni dell'inquinamento e del consumo di risorse non rinnovabili.

L'adozione della Valutazione Ambientale Strategica in sede di PAT è senz'altro un eccellente contributo in questa direzione, ma è importante aderire a ciò che di meglio ha prodotto la cultura urbanistica per progettare uno sviluppo sostenibile. Il degrado del territorio è il cuore della crisi della nostra condizione e contribuisce a compromettere equilibri ecosistemici su scala planetaria, come ha evidenziato il protocollo di Kyoto per le conseguenze del surriscaldamento. L'unico sviluppo praticabile in questo contesto è quello durevole, che si fonda sulla valorizzazione dei beni territoriali.

Ci si ripropone di affermare questa sequenza:

- la prima operazione da fare è quella del riconoscimento di questi beni o valori del territorio;
- il modo per fondare su di essi una prospettiva di sviluppo sostenibile consiste nella condivisione sociale degli obiettivi;
- il consenso non è un elemento "contemplativo" per l'azione programmatica dell'Ente pubblico, ma è la premessa per un coinvolgimento fattivo nel perseguimento degli obiettivi dichiarati;

- la natura strategica della pianificazione dovrà svilupparsi in una densa interazione tra gli attori sociali, economici e culturali che insieme costruiscono un percorso di sostenibilità dello sviluppo.

Gli assi su cui concentrarsi maggiormente sono la predisposizione di un Bilancio Ambientale Iniziale, che misuri concretamente lo stato delle risorse (S.A.U., risorse idriche, qualità dell'aria, raccolta dei rifiuti, consumo di energia ecc...) e costruisca al 2020 il quadro degli obiettivi di miglioramento.

Gli assi fondamentali su cui operare sono quattro:

- i fiumi e le risorse idriche;
- le energie rinnovabili, la bioedilizia e il risparmio energetico;
- sistemi di trasporto ecocompatibili (TPL, piste ciclabili);
- estensione e messa in rete del manto vegetale e boschivo.

2. Linea Guida : il nodo infrastrutturale, trasportistico e logistico

Qui bastano pochissimi accenni testuali per capire la rapidità dell' obsolescenza del Piano su tre progetti che erano considerati "cardinali". La TAV/ACF con stazione sotterranea, il tunnel sotto la città per i movimenti est - ovest e l'utilizzabilità civile dell'aeroporto:

"Il progetto AV/AC è gradito dal Comune di Vicenza, che ha ottenuto la stazione in linea in città, da realizzarsi entro il 2014, con l'interramento dei binari" (Piano III pp. 65 -6);

il tunnel est - ovest è nel pacchetto CIPE come opera compensativa a carico dello Stato per ben 115 mil € su 168, secondo l' allora Assessore alla Mobilità, come recita un verbale datato 22 gennaio 2007 (Piano Strategico II, p. 268);

la disponibilità dell'Aeroporto Civile, invece, è sottoposta a pregiudizio secondo quanto potrà avvenire nel caso in cui proceda la costruzione della nuova base militare.

Il Piano poi riporta una proposta non molto nota, di correggere la prosecuzione della Valdastico a nord con un' ipotesi Valdastico Ovest, per risolvere la connessione tutta in territorio veneto attraverso la prosecuzione del braccio occidentale della Pedemontana, in tunnel fino ad Affi (Piano Strategico III, pag. 41 e pp. 67-8).

La novità recentissima, anche se non del tutto inattesa, di una possibile soppressione di fermata, stazione e interrimento dei binari a Vicenza della TAV/ACF rimette in gioco tutto il disegno della mobilità edell'accessibilità, perché era considerato il perno di tutto il nuovo sistema, costruito in modo anche arbitrario e fantasioso su infiniti fondi compensativi (inesistenti).

La considerazione spontanea è che con la mancanza di questa gigantesca opera ferroviaria per Vicenza si apre uno scenario del tutto inedito in cui è urgentissimo arrivare a una proposta.

Per la mobilità ferroviaria delle persone, infatti, l'attivazione del SFMR sia per Padova che per Verona è una priorità assoluta, sulla quale la Regione Veneto deve impegnarsi immediatamente, pena la perdita di credibilità sulla sua volontà di realizzare il Corridoio V per e non senza il territorio.

Per la mobilità delle merci, l'impianto della logistica, di cui esiste una domanda latente fortissima da parte di aziende produttive, distributive e commerciali, l'esigenza è quella di ragionare su due "spalle" della città, collocate a Ovest (CIS di Montebello) e a Est (Grisignano) con la riconversione della vecchia zona industriale, quasi del tutto dismessa.

3. Linea Guida La città dei giovani

Con onestà intellettuale si rileva: "Poiché al momento nella realtà locale non esistono elementi – punti di forza ed opportunità, che consentano alla comunità locale di identificarsi in una visione di questo tipo, "Vicenza città europea per i giovani" è un'immagine del tutto progettuale" (Piano Strategico III, p. 31).

Il Piano qui punta su tre obiettivi:

- la individuazione di spazi per lo svolgimento di grandi eventi e la ricettività dei giovani europei;
- l'adesione al piano di sviluppo della Fondazione per gli Studi Universitari sia per gli spazi della ricerca e della didattica, sia per quelli della ricettività studentesca;
- la programmazione di eventi e attività per i giovani residenti.

Dal punto di vista urbanistico la scelta caricata di maggiore importanza è quella di costruire la Cittadella dello Sport a Vicenza Est, spostando lo Stadio e riservando il suo sedime attuale per spazi a generico uso giovanile e universitario (così il Piano III, p. 55).

Vengono poi evocate iniziative non sempre precisate nei contorni di concretezza, come la Borsa Internazionale della Creatività Giovanile (ivi pag. 56), ma non sono molto valorizzate le risorse esistenti. Viene solo ricordato che il Polo delle politiche giovanili è all'ex GIL, sono riportati i pareri degli operatori della Piccionaia, degli Amici – Quartetto senza che le loro proposte siano raccolte e non viene neppure citata una volta l'esperienza, peraltro isolata nel suo genere, del Festival Biblico, che si sta affermando nel panorama nazionale.

Il richiamo alle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione viene fatto in relazione a attività della Pubblica Amministrazione, ma non come strumento di interazione

sociale delle culture giovanili, che invece – si pensi al numero di utenti della Bertoliana, è un bisogno diffuso.

Non viene poi presa una posizione favorevole per la proposta di Flavio Albanese in merito alla promozione di Vicenza come città dell'architettura contemporanea, espressa nell'incontro formale (il verbale è nel vol. II, pag. 261).

Pertanto, ritenendo acquisite tutte le indicazioni relative al restauro monumentale della città Unesco e alle previsioni di crescita del polo universitario, le questioni dei giovani d'Europa e di quelli vicentini rimangono inevase su almeno quattro piani:

- quali eventi programmare;
- come organizzare gli spazi per l'attività più seguita nel mondo giovanile, ovvero la musica;
- coltivare il filone dell'Abaco, rilanciato da Albanese, dell'architettura contemporanea;
- rilanciare l'arte contemporanea.

4. Linea Guida La città dei saperi

L'analisi con cui ha proceduto lo studio di scenario preparatorio al Piano Strategico ha i limiti delle indagini di stampo quantitativo. Inevitabilmente si scolora la qualità delle imprese emergenti e delle filiere innovative, anche nel settore – peraltro vivace – dei servizi alle imprese. I servizi legati all'industria hanno un reale potenziale di sviluppo attraverso percorsi di specializzazione dedicati. L'analisi congiunturale più recente, dedicata al Veneto, presenta una crescita del 4,4% dei servizi avanzati alle imprese.

Afferma una ricerca svolta recentemente dalla Camera di Commercio:

"Proprio in virtù della sua tradizione storicamente manifatturiera, Vicenza ha tracciato un percorso autonomo che segue solo in parte quello regionale. Vicenza si è discostata da altre realtà perché sono i servizi nati a sostegno dell'industria, e quindi il comparto del terziario qui analizzato, che vi hanno alimentato lo sviluppo di un terziario avanzato particolarmente incisivo. Se l'incidenza del settore terziario nell'economia vicentina è in aumento, è certo anche grazie al ruolo svolto dai servizi alle imprese (...) è fondamentale ricordare che Vicenza importa servizi in misura maggiore di quanto ne esporti e che questa condizione – sulla base delle tendenze esposte nei precedenti paragrafi – non sembra accennare a sbloccarsi nei prossimi anni. Sembrerebbe inoltre che l'offerta territoriale di servizi non sia sufficientemente composita da soddisfare il reale fabbisogno, aspetto che dovrebbe indurre a riflettere sulle misure provinciali da attivare al fine di favorirne lo

sviluppo” (Indagine sull’offerta di servizi a Vicenza e provincia, a cura di Studio Centro Veneto per l’Osservatorio sul Terziario della CCIAA, 2008, p. 62).

L’insieme di queste attività è praticamente rimasta fuori dall’orizzonte ricognitivo realizzato per il Piano Strategico. Le attività professionali, pertanto, legate a quella che l’economista Richard Florida ha felicemente denominato “classe creativa” non sono state descritte, sia per la loro atipicità che per la scarsa formalizzazione. Eppure gli analisti economici assegnano ad essa una sorta di primato strategico nella competizione tra città e territori. Sono coloro che progettano, prototipano e sperimentano le innovazioni di prodotto, di sapere tecnologico, di processo e di servizio. I loro saperi sono determinanti per il successo dell’impresa sia dal punto di vista delle competenze interne che fanno qualità, sia di quelle esterne che costruiscono relazioni.

L’ipotesi di lavoro potrebbe essere quella di procedere dall’esistente e dai suoi fabbisogni di saperi creativi per inferire, come possibile specializzazione qualche nicchia innovativa particolarmente promettente. L’esistente ci mostra un’attività di gran lunga egemone sia dal punto di vista delle tradizioni storiche che della presenza attuale in termini di innovazione e internazionalizzazione: la meccanica con i suoi sviluppi meccatronici.

La previsione di un sistema di alimentazione dell’innovazione tecnologica in questo settore, che pesa per il 50% su tutta l’attività industriale della provincia, non può avere caratteristiche localistiche, ma si deve porre in rapporto sinergico con le migliori esperienze italiane ed europee. Per le prime pensiamo al Politecnico di Torino con la Fiat, al “kilometro rosso” di Brembo a Bergamo e con il sistema misto della Regione Emilia Romagna, focalizzato sulle Università di Modena e Reggio Emilia, su alcune aziende *leaders* (Ferrari, Ducati ma anche Seragnoli) e sul Consorzio per il trasferimento Aster.

In ambito universitario in particolare la facoltà di Ingegneria sta progettando una presenza di laboratori che si possano porre in sinergia con le iniziative aziendali e private in modo che il polo veneto della meccatronica abbia un cuore pulsante dell’innovazione localizzato a Vicenza. Il Piano Strategico non ha potuto indicare il generatore storico di questa importante realtà dell’economia della conoscenza, basato sul circuito dell’azienda Pellizzari di Arzignano, del professore Giuseppe Magnifico, dell’ITIS “A. Rossi”, di ingegneria elettronica e del gruppo di imprenditori che ne è derivato frequentando il gruppo di studio, sorto negli anni cinquanta presso il Centro veneto per la Produttività. Le componenti di questo ambito innovativo dimostrano di avere una sorta di DNA territoriale, che è di per sé una piattaforma sufficiente per inventare una nuova stagione di innovazioni. Da questo punto di vista il progetto di polo tecnologico predisposto dalla camera di Commercio e all’attenzione della Fondazione CariVR è di fondamentale importanza, soprattutto con

l'accorgimento di farci operare persone che, come il prof. Magnifico, univano straordinarie capacità di ricercatori a non comuni doti didattiche.

In un'economia che si finanziarizza e in cui dominano i flussi più che i luoghi il problema dell'ancoraggio di capitale conoscitivo è fondamentale. L'esperienza del C.U.O.A. da questo punto di vista presenta ancora un'eccessiva estraneità al territorio di localizzazione; ciò appare quanto più paradossale in una fase nella quale proviene dalle imprese un fabbisogno di esperienze manageriali e di competenze di alta professionalità. Il Consorzio ha bisogno di ripensare la sua missione per porsi il problema dell'ancoraggio, almeno nella dimensione regionale. A che cosa bisognerà guardare? Alla formazione di manager dell'innovazione, all'esperienza dell'Aster emiliano e, aggregando l'esperienza di realtà meno blasonate (come la Scuola di Arte e Mestieri), le alte scuole di creatività tipo Polimoda di Firenze.

In questo modo può attivamente preparare risorse umane per tutti i distretti del *made in Italy* (tessile – abbigliamento, oreficeria, pelletteria, arredamento e mobili) che stanno attraversando una durissima fase di selezione internazionale.

5. Come procedere

Dal punto di vista metodologico l'idea di pianificazione strategica è strettamente correlata alla predisposizione di un orizzonte temporale a corredo di azioni più lente, per costruire una forte condivisione da parte delle categorie e della cittadinanza. In questa fase, è opportuno cominciare a sottoporre almeno le Linee Guida fondamentali al confronto pubblico, per poi portarle alla discussione e approvazione in Consiglio Comunale.

Dobbiamo procedere in tre direzioni.

1. Il Piano Strategico va sottoposto a una ricognizione in modo da eliminare dissonanze e contraddizioni con il PAT verificando che i due strumenti, pur avendo compiti e obiettivi non identici procedano almeno in una direzione simile. Le questioni relative alle infrastrutture hanno subito una trasformazione talmente repentina e sostanziale che richiedono anche degli approfondimenti *ad hoc*, soprattutto con RFI sia per il tracciato TAV/ACF, sia per i collegamenti di servizio; e con la Regione Veneto, affinché preveda una corsia di accelerazione almeno della tratta Vicenza – Padova del SMFR.

2. La documentazione che è stata depositata non testimonia di alcun momento di verifica con il committente, ovvero il Programma S.I.S.Te.M.A. (Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi Azione) sviluppato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a partire dal 2004; andrà pertanto verificato come il grado di avanzamento del Programma, chi sono i referenti con cui rapportarsi, se non sia il caso di svolgere un workshop per coordinare al meglio le diverse specializzazioni che sono state attivate.

3. La presentazione alla città delle Linee Guida del Piano Strategico è essenziale per poterle legittimare in un circuito democratico, che le estragga dalla chiusura ermetica in cui le aveva confinate la vecchia Amministrazione. Ciò avverrà attraverso quattro focus dedicati agli Assi fondamentali che sono stati individuati. In secondo luogo, dato che dalla Documentazione non appare nulla in questo senso, è opportuno svolgere una verifica