

REGIONE VENETO

INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA
TRA
**IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA E LA GIUNTA REGIONALE DEL
VENETO**

ALLEGATO TECNICO

SEGRETERIA GENERALE DELLA PROGRAMMAZIONE

(Aprile 2001)

INDICE

1. LO SCENARIO DI RIFERIMENTO.....	1
1.1. La popolazione.....	1
1.2. Il fenomeno dello spopolamento.....	2
1.3. Il modello di sviluppo.....	3
1.3.1 - La struttura produttiva.....	4
1.3.2 - Il reddito prodotto.....	7
1.3.3 - L'occupazione.....	7
1.3.4 - Il mercato del lavoro.....	8
1.4. La dotazione infrastrutturale.....	9
2. LA PROGRAMMAZIONE DI SETTORE.....	12
2.1. Mobilità.....	12
2.2. Ciclo integrato dell'acqua.....	17
2.3. Difesa del suolo.....	20
2.4. Tutela dell'ambiente.....	22
2.5. Cultura.....	25
2.6. Azioni a sostegno dell'inserimento degli immigrati nel mercato del lavoro.....	31
3. I PATTI TERRITORIALI.....	30
4. QUADRO DEI PROGRAMMI COMUNITARI.....	34
4.1. Gli assi d'intervento.....	34
5. GLI OBIETTIVI PRIORITARI DELL'INTESA.....	35
5.1. Gli accordi di programma quadro.....	35
5.1.1 – Asse 1: Risorse naturali (ciclo dell'acqua, difesa del suolo, tutela dell'ambiente).....	36
5.1.2 – Asse 2: Sistemi locali del lavoro (sviluppo locale).....	39
5.1.3 – Asse 3: Reti e nodi di servizio (mobilità).....	40
5.2. Punti di forza e di debolezza.....	41
5.3. Sintesi degli obiettivi.....	44

1. LO SCENARIO DI RIFERIMENTO SOCIO ECONOMICO

1.1. La popolazione

Il Veneto, con una popolazione pari all'incirca a quella del Piemonte (4.487.560 unità nel 1998), si colloca al 5° posto tra le regioni italiane ed è quasi l'8% di quella nazionale; ne consegue una densità notevolmente superiore a quella media nazionale (oltre 243 ab/Kmq).

Due province, quella di Belluno, prevalentemente montuosa, e quella di Rovigo, che comprende il delta del Po ed è essenzialmente agricola, hanno una popolazione scarsa (200.000-250.000 abitanti) distribuita su un territorio piuttosto vasto, con una densità quindi decisamente al di sotto della media regionale. Nelle altre province, molto urbanizzate, si concentra tutta la restante popolazione regionale, con densità medie che superano i 300 abitanti per Kmq, con una popolazione che oscilla tra i 700 e gli 800 mila abitanti.

Anche nel Veneto come nel resto del Paese si è registrato il fenomeno del calo delle nascite che sta interessando gran parte dei Paesi del Nord Europa. Già a partire dall'inizio degli anni '70 si è iniziato a registrare un tasso di fecondità inferiore a quello nazionale (2,1 figli per donna per il Veneto, 2,2 a livello nazionale). Già da allora alcune province del Veneto registravano tassi ben al di sotto della soglia di sostituzione che è pari a 2,06. Belluno in particolare registrava la fecondità meno elevata pari a 1,86 figli per donna. Negli anni successivi il declino è continuato con notevole intensità raggiungendo nel 1994 i livelli minimi pari allo 0,9 di Venezia e Rovigo subito seguiti dalle province di Belluno, Padova e Treviso.

Insieme al graduale calo del tasso di fecondità si è registrato anche un progressivo calo della natalità: le province con i tassi di natalità (nati per 1000 residenti) più bassi sono quelle di Rovigo (6,9 per 1000), Venezia (7,7) e Belluno (8,3). Le province di Belluno e Rovigo sono state terra di emigrazione anche in periodi in cui, nelle altre province, il problema era risolto, conseguentemente entrambe da decenni sono le province con la popolazione più anziana, con un eccesso di decessi sulle nascite, un basso tasso di natalità e un alto indice di vecchiaia (persone oltre i 65 anni/giovani con meno di 15 anni) tendenza verso cui si sta avvicinando anche Venezia.

Complessivamente la popolazione residente nel Veneto è aumentata di sole 16.363 unità nel 1997 rispetto al 1996 e di 18.404 unità nel 1998 rispetto al 1997 pari allo 0,4% per entrambi gli anni, confermando una tendenza leggermente positiva in atto ormai da alcuni anni. Tale tendenza tuttavia non si riscontra in maniera omogenea in tutto il territorio regionale, ma è invece la sintesi di andamenti differenziati nelle diverse province: mentre Vicenza, Treviso e Verona hanno infatti registrato variazioni significativamente al di sopra della media regionale e Padova non se ne è discostata, Rovigo, Belluno e Venezia hanno invece fatto registrare un decremento.

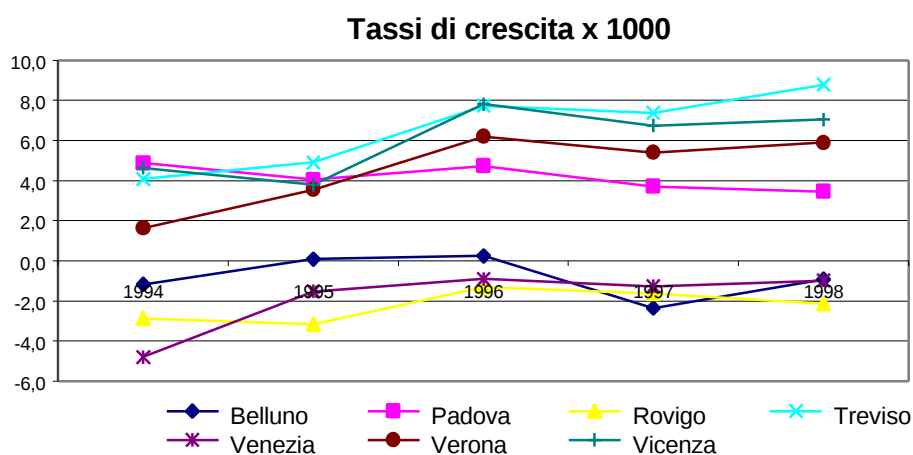
La leggera crescita della popolazione riscontrata negli ultimi anni è tuttavia conseguenza di un saldo anagrafico positivo che compensa un saldo naturale di segno opposto. In particolare il saldo naturale, pur risultando negativo, si è tuttavia ridotto rispetto al 1996 e corrisponde ad un indice del -0,37 per mille nel 1997 e allo 0,38 nel 1998; tale lieve recupero è senz'altro positivo e conferma la tendenza rilevata anche nel 1996 rispetto al 1995, ma restano validi i motivi di preoccupazione per l'evoluzione naturale della popolazione del Veneto.

Dal lato del movimento anagrafico, si può segnalare, relativamente alle migrazioni interne, un aumento nel 1997 nel Veneto sia dalle iscrizioni +1,8% nel 1997 e 9,6% nel 1998, che dalle cancellazioni +3% nel 1997 e del 10% nel 1998, per effetto delle maggiori iscrizioni e cancellazioni avvenute in tutte le province (ad eccezione delle iscrizioni ridottesi a Belluno ed a Verona) ed il saldo anagrafico che ne è derivato è stato positivo e pari a +10.893 unità nel 1997 e pari a +20.131 nel 1998.

Ciò va visto positivamente, dal momento che interrompe una tendenza decrescente in atto dal 1994 e sottolinea un'evidente dinamicità del Veneto rispetto al contesto generale nazionale.

Popolazione residente per provincia

Province	1996	1997	1998	Tasso di crescita per 1000		
				1996	1997	1998
Belluno	212.047	211.548	211.353	+0,2	-2,4	-0,9
Padova	838.980	842.091	844.999	+4,7	+3,7	+3,5
Rovigo	244.994	244.595	244.072	-1,3	-1,6	-2,1
Treviso	763.727	769.365	776.129	+7,7	+7,4	+8,8
Venezia	816.851	815.807	815.009	-0,9	-1,3	-1,0
Verona	806.326	810.686	815.471	+6,2	+5,4	+5,9
Vicenza	769.868	775.064	780.527	+7,8	+6,7	+7,0
VENETO	4.452.793	4.469.156	4.487.560	+4,5	+3,7	+4,1



Fonte: Elaborazione Unioncamere del Veneto su dati ISTAT

1.2. Il fenomeno dello spopolamento

Il preoccupante fenomeno del calo della popolazione e di invecchiamento che da tempo interessa le aree montane, il basso veneto ed alcune aree urbane minori, giustifica la situazione di declino e di relativa marginalità di tali aree rispetto ad altre della regione tale da compromettere la stessa capacità di crescita autonoma della popolazione. Sono significative al riguardo le variazioni registrate da alcuni indicatori demografici: tasso di natalità, tasso di mortalità, indice di invecchiamento, struttura per età. Il fenomeno assume aspetti di irreversibilità in aree che solitamente da anni vengono sostenute da incentivi economici, classificate come aree depresse.

La provincia di Belluno

Sono di notevole rilievo le modificazioni demografiche avvenute in provincia di Belluno, unica provincia interamente montana della nostra Regione con una popolazione tra le più vecchie dell'arco alpino. Oltre agli effetti della bassa natalità e fecondità che coinvolge in generale tutti i paesi del Nord Europa si sentono anche gli effetti del forte esodo degli anni del dopoguerra che ha profondamente influito sulla struttura per età della popolazione.

Il calo della fecondità, da un lato, ed il progressivo invecchiamento dall'altro, hanno comportato un forte calo del tasso di incremento naturale della popolazione, oggi su valori negativi per tutta la provincia, tanto che si può parlare di area di "malessere" demografico che spesso si accompagna a situazione di malessere socio-economico.

La provincia di Rovigo

La provincia di Rovigo è caratterizzata da una dinamica demografica molto simile a quella del Bellunese. E' stata interessata anch'essa dal grande esodo degli anni '70 che ha costretto la popolazione attiva a spostarsi verso zone economicamente più vantaggiose e ha impoverito il territorio del potenziale di popolazione (in età feconda) in grado di garantire il normale ripopolamento.

Il malessere demografico che si registra in questa provincia è significativo: oltre il 25% dei comuni ha infatti una variazione percentuale della popolazione di oltre il -50% dal censimento 1951 al censimento 1991 e oltre il 50% dei comuni ha avuto nello stesso periodo una variazione di oltre il -40%. Solo 4 comuni di tutta la provincia hanno avuto invece un incremento negli ultimi quarant'anni (Rosolina, Occhiobello, Castelmassa, Rovigo).

Il calo demografico avutosi complessivamente nella provincia di Rovigo, che passa da 253.439 unità del 1975 a 244.072 unità nel 1998 (con un tasso di variazione medio annuo pari a -1,6 per mille) è attribuibile alle stesse cause che hanno comportato la diminuzione della popolazione in provincia di Belluno.

I comuni di Venezia e Chioggia

Anche la provincia di Venezia è caratterizzata dal fenomeno del calo demografico. In particolare Venezia città è caratterizzata da forti esodi dal centro storico verso la zona di Mestre e verso i comuni limitrofi, anche Chioggia vive una situazione di declino.

Questo dato che non si evidenzia facilmente nelle tavole statistiche è sintomo comunque di una situazione di disagio che vive la popolazione di Venezia.

L'andamento demografico del comune di Venezia è caratterizzato da un calo tendenziale della popolazione residente, a partire dagli anni settanta che si connota dapprima come fenomeno interno, poi esterno. La flessione della popolazione residente coinvolge tutte le aree del comune.

A differenza del Polesine dove si è avuto un marcato esodo nel primo dopo guerra e si è comunque mantenuto un costante andamento decrescente anche negli anni recenti, il comune di Chioggia è passato da un livello di crescita sostenuta e comunque in linea con la media regionale a livelli di decremento particolarmente marcati negli anni '90.

Il fenomeno di spopolamento che sta caratterizzando il comune di Chioggia in questi ultimi anni è determinato più da fenomeni di emigrazione che di calo della natalità: il saldo è infatti pesantemente negativo.

Il quadro complessivo che emerge dall'analisi più ampiamente svolta nelle opportune sedi, rivela che i fattori di diminuzione della popolazione nelle aree sopra considerate, iniziato con l'esodo di massa verso le aree più industrializzate del Paese avvenuto negli anni '50 che ha svuotato intere classi di età e indebolito la struttura demografica, attualmente sono ascrivibili alle seguenti cause:

- invecchiamento della popolazione,
- scarsa attrattiva delle zone, che laddove presentano un saldo migratorio positivo non riescono comunque a compensare il saldo naturale negativo,
- la mancanza di infrastrutture di trasporto adeguate (ferrovia, strade di collegamento veloce) non agevolano i collegamenti con aree più sviluppate in modo da permettere alla popolazione di mantenere la residenza nel comune pur spostandosi per lavoro.

La componente straniera potrebbe essere in grado di equilibrare la situazione demografica esistente se continuerà a rafforzare progressivamente e stabilmente la propria presenza nel Veneto e darà il proprio contributo alla fertilità.

L'analisi dei movimenti migratori con l'estero ha permesso di evidenziare la dinamicità della nostra regione e in particolare delle province di Verona, Treviso e Vicenza, che, fungendo da polo di continua attrazione, condizionano fortemente lo sviluppo economico ed industriale del Veneto, ormai da molti anni divenuta terra di immigrazione e non più di emigrazione.

L'immigrazione straniera coinvolge non solo le città di dimensioni medio-grandi, ma anche le aree prive di poli urbani di dimensioni rilevanti delle province venete fatta eccezione per quelle di Rovigo e Belluno.

1.3. IL MODELLO DI SVILUPPO

Negli ultimi cinque anni, ma in modo sostenuto nel biennio 98-99, il Veneto ha registrato una robusta crescita economica e produttiva sostanzialmente riconducibile all'incremento del fatturato dell'artigianato produttivo e della piccola e media industria manifatturiera. Lo spiccato target di crescita di alcuni settori dell'economia regionale, aggiunto alla peculiarità della loro diffusione endogena ha fatto emergere presso l'opinione pubblica anche internazionale quel fenomeno meglio conosciuto con il nome di "Nordest". Termine significativamente evocato per indicare una certa area economica, ricca d'iniziative, molto competitiva, localizzata nella parte centro orientale del territorio regionale veneto, fino ad interessare il Friuli. Termine ampiamente evocativo di uno scenario in cui le prestigiose componenti del benessere di quest'area, come il PIL, l'occupazione e l'imprenditoria, hanno radicalizzato il dibattito sull'inadeguatezza delle risposte da dare, sul piano istituzionale, per fronteggiare il perdurante deficit infrastrutturale che rappresenta sempre più una minaccia per la tenuta della soglia di competitività dello stesso modello di sviluppo.

Non v'è dubbio tra l'altro che in questo contesto territoriale le contraddizioni si rendano evidenti quando le carenze infrastrutturali si misurano con l'esigenza delle leadership imprenditoriali volte a mantenere alto il grado di competizione sul mercato nazionale e sui mercati internazionali delle proprie lavorazioni.

Nonostante le più accreditate analisi sulla situazione economica regionale proiettino il Veneto in testa alle classifiche delle aree con i maggiori trend economici, a livello mondiale, il "modello veneto" vive da oltre un decennio una sua difficile transizione, stretto tra gli effetti di una tumultuosa crescita economica e l'avvertita esigenza di un assetto evoluto alle più sentite istanze delle categorie produttive che di questo "sistema" ne sono le componente essenziale.

Il Veneto, per effetto della crescente globalizzazione, deve oggi fronteggiare una concorrenza sempre più agguerrita, dove la qualità, l'innovazione di processo e di prodotto si rivelano variabili strategiche. Negli ultimi anni una forte selezione ha ridimensionato la presenza della piccola impresa nei comparti del tessile e dell'abbigliamento, delle occhialerie e del mobile.

1.3.1 - La struttura produttiva

Il territorio

Il territorio della Regione Veneto si presenta nel suo complesso estremamente vario e diversificato e tali differenze morfologiche sono state esaltate dalle vicende insediative che si sono storicamente susseguite: in particolare l'instabilità irrigua di tutta la pianura meridionale e quella idrogeologica della montagna hanno determinato, in stretta connessione con la storia delle bonifiche, modelli aziendali agricolo e insediativi assai differenziati da quelli dell'area centrale, dove invece gli insediamenti e le cultura si sono sviluppati con continuità fin da tempi remoti.

Queste profonde differenziazioni hanno investito conseguentemente sia gli aspetti economici sia quelli legati alla struttura sociale e insediativa, tanto che oggi il Veneto si presenta come una regione con sensibili squilibri territoriali. Il cosiddetto "modello veneto", consistente in un sistema di piccole e medie industrie esportatrici, integrate fra loro e con il territorio in un contesto insediativo densamente infrastrutturato e urbanizzato con una cultura imprenditoriale e familiare derivante dalla trasformazione della precedente società rurale a conduzione diretta, è presente soprattutto nella pianura centrale.

A questo modello, cui è dovuta la dinamica particolarmente positiva del sistema economico regionale nell'ultimo ventennio e la relativa tenuta dell'occupazione industriale anche nella seconda metà degli anni '80 in un contesto nazionale ed europeo di generale deindustrializzazione, si contrappongono situazioni decisamente più complesse e difficili nelle altre parti del territorio. In particolare nelle zone della bassa pianura non irrigua ed in quelle montane i fattori che hanno consentito il decollo e il consolidamento industriale del Veneto centrale sono presenti in misura molto più attenuata, se non con segno opposto.

I dati provinciali mostrano tali differenti situazioni: si distinguono le aree periferiche, le provincie di Venezia, Rovigo e Belluno, dove non è consolidato il cosiddetto modello veneto, che presentano delle situazioni di difficoltà provocate da fattori storici (le bonifiche), ambientali (zone montane), di sviluppo economico (dipendenza dalla grande industria e dalla portualità). Tali zone sono penalizzate rispetto al resto

della regione in termini di reddito, occupazione, rapporto di dipendenza economica, intensità di accumulazione del capitale e capacità di esportare.

I dati relativi a Venezia indicano un valore aggiunto per occupato al di sotto della media regionale, un elevato tasso di disoccupazione e una bassa capacità di esportare.

La provincia di Rovigo è caratterizzata non solo da un elevato tasso di disoccupazione, ma è anche la provincia con il più basso valore aggiunto per abitante (25,3 milioni nel 1998 e 25,8 nel 2002).

La provincia di Belluno ha un tasso di disoccupazione inferiore alla media regionale, ma detiene il valore aggiunto per occupato più basso della regione.

Le province invece di Treviso e Vicenza si distinguono per il peso del settore industriale e l'importanza delle esportazioni verso l'estero. A Vicenza le esportazioni rappresentano la metà del valore aggiunto, e si prevede che nel 2002 raggiungeranno la quota del 68% della produzione provinciale. Vicenza si distingue inoltre per il tasso di disoccupazione più basso della regione.

A Treviso le esportazioni sono pari al 40% del valore aggiunto nel '98, ed è decisamente ridotto il peso delle importazioni sul sistema economico provinciale (19% del valore aggiunto nel '98).

Agricoltura

In una ipotetica graduatoria delle regioni sulla base del fatturato dei singoli comparti troviamo il Veneto quasi sempre nelle posizioni di testa.

L'evoluzione nel tempo appare molto diversificata e parzialmente orientata verso una estensivazione dell'attività produttiva. I comparti che aumentano la quantità prodotta ad un ritmo superiore a quello medio dell'intero settore agricolo riguardano le produzioni cerealicolo-industriali (+3,4%), gli avicunicoli (+2,2%) e la carne suina (+1,3%). In regresso appaiono i prodotti vitivinicoli (-2,4%), il comparto del latte (-0,2%) e anche l'ortofloricoltura (-0,4%).

Il numero delle imprese agricole venete secondo dati ISTAT 1996 è di circa 193.000, se tuttavia si fa riferimento alle imprese iscritte alle Camere di Commercio, Industria, Agricoltura e Artigianato del Veneto (CCIAA) nel 1997 (con volume d'affari superiore ai 5 milioni di lire), il numero declina drasticamente a 124.500. La SAT (superficie aziendale totale) veneta è di circa 1.144.000 ettari. La SAU (superficie agricola utilizzata) è attestata su 877.700 ettari.

L'aspetto più rilevante degli ultimi anni consiste nella diminuzione - sia in termini numerici che di SAT o SAU - delle aziende al di sotto dei 10 ettari di SAT e dei 5 ettari di SAU, accompagnata da un aumento tendenziale di quelle oltre tali limiti. Ciò significa che i vantaggi offerti dalle economie di scala riescono, seppur lentamente, a superare tutti i vincoli legali e personali che si frappongono al processo di ampliamento delle aziende.

Industria e artigianato

Negli ultimi quattro anni tra le imprese manifatturiere solo le società di capitale, in linea di massima le più attrezzate a fronteggiare la sfida del mercato globale, sono aumentate di numero (+1.829 unità) a fronte di un complessivo calo di 2.687 imprese non di capitale, di cui oltre 2.100 ditte individuali. Una significativa selezione che ha severamente sfoltito la presenza della piccola imprenditorialità nei comparti del tessile e abbigliamento, delle occhialerie e del mobile, settori tradizionalmente di punta dell'export veneto.

Il sistema delle piccole e medie imprese si trova nella necessità di muoversi per poter accedere ai circuiti internazionali della divisione del lavoro.

Una recente indagine dell'Unioncamere ha rilevato che la nostra regione, con il 23,5% di PMI che hanno indicato nel mercato estero il loro principale sbocco commerciale, a fronte del 16,6% rilevato nel Nord Est e del 16,3% dell'Italia, conferma una consolidata vocazione internazionale. Il Veneto, infatti, è in testa sia per la quota estera in Europa, che in ambito extraeuropeo.

Le imprese industriali Venete sono presenti con proprie strutture sia nel vicino Est ex comunista (Romania), che in Europa, nel Nord Africa o addirittura nel Far East, e sempre più spesso con l'obiettivo più ambizioso di creare in loco nuovi mercati di sbocco per le proprie merci.

Le imprese venete sia quelle medio grandi che quelle piccole, grazie al sostegno e alla consulenza delle Associazioni di categoria, dei Consorzi e delle sempre più numerose imprese nel terziario avanzato hanno trasferito all'estero sia alcune fasi di lavorazione ai fini dell'abbattimento dei costi di produzione che

creato una rete periferica di produzione e di vendita. Sul piano occupazionale potrebbe esserci un progressivo aumento dell'occupazione terziaria, sollecitato dall'espansione del turismo e dei servizi alle persone, che dallo sviluppo sempre più ampio e articolato dei settori della finanza e dei servizi alle imprese, campi di attività, questi ultimi due, di importanza strategica per favorire e supportare l'impegno delle piccole e medie imprese sul piano dell'internazionalizzazione, della qualità, della formazione e dell'innovazione che potrebbe compensare le perdite in ambito industriale.

La piccola impresa ha risentito in misura crescente dei processi di globalizzazione dei mercati con conseguenti riflessi sulle strategie produttive e organizzative, oltreché in termini occupazionali.

Si sta rafforzando quindi la tendenza alla delocalizzazione all'estero delle produzioni delle PMI stesse: tale tendenza si è manifestata in maniera rilevante per tutti gli anni '90 e, appare notevolmente rafforzata negli ultimi tempi, tanto da poter parlare di un fenomeno di "internazionalizzazione diffusa" anche tra le imprese di minori dimensioni.

Il fenomeno interessa particolarmente l'intera area del Nord Est, Veneto compreso, ed è attribuibile a diversi fattori, quali il costo del lavoro più basso nei paesi prescelti per la delocalizzazione, la difficoltà di reperire manodopera in Italia, la maggiore flessibilità dei fattori produttivi nei paesi dell'area mediterranea e dell'Est e l'eccesso di vincoli burocratici nonché del peso fiscale che gravano sull'attività di impresa in Italia.

Un indicatore dell'evoluzione della struttura produttiva della piccola e media impresa veneta è rappresentata dall'andamento delle Unità locali.

Elaborando i dati sulle unità locali forniti dall'Infocamere si è ottenuta la seguente tabella riassuntiva della situazione per provincia e dell'andamento negli ultimi quattro anni.

Unità locali relative alle piccole e medie imprese per anno e provincia.

Province	1995	1996	1997	1998
Verona	64.110	69.492	88.956	90.988
Vicenza	63.451	68.354	83.586	84.138
Belluno	16.394	16.583	18.804	18.828
Treviso	64.091	66.405	92.181	93.748
Venezia	63.804	66.304	84.028	85.835
Padova	75.324	96.189	106.741	108.154
Rovigo	18.488	20.416	29.543	29.557
Veneto	365.662	403.743	503.839	511.248

Fonte: Nostre elaborazioni su dati Unioncamere

Turismo

Benché nell'ultimo anno ci siano state delle forti crisi finanziarie nei mercati internazionali (Asia, Russia, Brasile) il turismo veneto ne ha risentito solo marginalmente principalmente perché la domanda estera del nostro turismo dipende per circa l'80% dal mercato europeo, nel 1998 e nel 2000 il settore ha registrato un incremento del PIL di quasi il 3% annuo.

Dati di fonte regionale raccolti presso le 14 Aziende di Promozione turistica hanno segnalato nel 1998 un incremento di oltre il 5,3% degli arrivi (pari a 554.429 unità in più) e di quasi il +1,6% (pari a 825.564 unità in più) delle giornate di presenza rispetto al 1997, registrando un fatturato turistico di oltre 18mila miliardi, confermando la tendenza positiva del turismo veneto degli ultimi anni che si era bruscamente interrotta nel 1997.

Negli ultimi due anni si sono registrati, come già nel '98, risultati superiori alla media nazionale, con punte più elevate nel turismo d'arte. Si riaffaccia nuovamente la forza del settore crocieristico, dopo un lungo periodo di oblio da alcuni anni è in forte espansione grazie al rilancio dello scalo di Venezia che ha cantierato un investimento di 30 miliardi per l'ampliamento e la riqualificazione dell'area portuale passeggeri, alla fine del 2000 ha superato l'obiettivo del milione di passeggeri dopo l'improvvisa battuta d'arresto del 1999 a seguito delle vicende belliche che hanno interessato l'Adriatico.

Tuttavia da un quadro complessivamente positivo dell'economia turistica veneta, in cui le spiagge, il lago di Garda e Venezia sono ancora i punti di maggiore concentrazione dei flussi e delle attrezzature di massa, emerge la scarsa capacità ricettiva di altre aree molto significative sotto il profilo ambientale in cui si

rendono necessarie azioni di sostegno: il Delta del Po e la montagna bellunese i cui ambiti sono stati classificati a Parco.

L'area del Delta del Po con le sue zone naturalistiche più o meno omogenee come la fascia degli scanni e delle dune offre la possibilità di potenziare un settore del turismo in forte crescita, orientato verso la riscoperta di itinerari turistici ambientali da percorrere a piedi o in bicicletta, verso tutte quelle attività che sfruttano le zone dei fiumi e dei laghi con le loro risorse naturalistiche contribuendo alla salvaguardia e alla conservazione del territorio stesso. Nella zona della bassa padovana e del Polesine compresa la zona del Parco del Delta del Po la capacità ricettiva, sia alberghiera che extralberghiera è piuttosto bassa.

La provincia di Belluno, grazie alle sue risorse naturali, ha sviluppato una forte capacità di attrarre il turismo di massa, soprattutto nelle zone vicine alla conca ampezzana che forniscono una forte capacità ricettiva oltre ad essere dotate di un insieme di infrastrutture rivolte a soddisfare le esigenze degli ospiti che rendono inevitabilmente più attraente i luoghi di vacanza e garantiscono un turismo di qualità medio alta.

Esistono nella provincia di Belluno delle zone marginali rispetto a tale fenomeno pur avendo la possibilità di offrire molto dal punto di vista naturalistico-ambientale. Gran parte dei comuni del parco delle Dolomiti Bellunesi sono caratterizzati da una scarsa capacità ricettiva, sia alberghiera che extralberghiera.

1.3.2 – Il reddito prodotto

Negli ultimi due anni, come già avviene ininterrottamente dal 1982, il Veneto ha visto una crescita del PIL: +1,8 a valori costanti, pari al 9,48% (9,44% anno 1998) del valore raggiunto a livello nazionale. Inoltre, come ormai è consuetudine, la percentuale regionale è risultata, per il complesso dei settori economici, più positiva di quella evidenziata a livello nazionale, seppure con alcune situazioni diversificate di anno in anno.

<i>1999 su 1998</i>	<i>VENETO</i>	<i>ITALIA</i>
<i>Primario</i>	+ 1,1	+ 5,0
<i>Industrie in senso stretto</i>	+ 1,8	+ 1,7
<i>di cui manifatturiere</i>	+ 1,0	+ 0,7
<i>Costruzioni</i>	+ 2,1	+ 1,1
<i>Altre attività</i>	+ 2,2	+ 1,0
<i>TOTALE</i>	+ 1,8	+ 1,4

Fonte: Union Camere

Nel 1999, infatti, sono i settori delle “altre attività” e delle “costruzioni” a fare differenza, mentre assai meno significativa risulta la situazione per l'industria in senso stretto, pur più positiva nel Veneto, con un primario, al contrario, nettamente più negativo.

1.3.3 - L'occupazione

L'occupazione nel settore agricolo durante gli anni '90 nel Veneto ha subito una significativa contrazione con la perdita di circa 36 mila unità, pari al 26% della forza lavoro del settore nel 1990, portandosi sui 100.000 addetti.

Al riguardo si può rivelare che sul totale degli occupati l'incidenza dei lavoratori agricoli nel Veneto passa dal 7,2% al 5,2%, le femmine del 5,7% al 2,9%, mentre i lavoratori dipendenti, rispetto al totale del lavoro dipendente passano dal 2,7% al 2,9%.

Il mantenimento dell'occupazione agricola soprattutto nelle aree montano-collinari pare sempre legato alla competitività dell'impresa e della filiera e alla dotazione di infrastrutture efficienti a sostegno delle attività agricole e agroalimentari. La creazione di nuova occupazione rurale va dunque incentivando:

le attività complementari a quella agricola produttivistica ed i relativi mercati, in particolare le attività agrituristiche, agroambientali, artigianali;

l'ideazione e lo sviluppo di nuovi prodotti e attività;

il ricambio generazionale e l'imprenditoria giovanile;

l'aumento della qualità in termini di servizi aggiunti delle produzioni agricole, rispettando la caratteristica di alto assorbimento occupazionale dell'industria agroalimentare veneta.

L'occupazione nel settore manifatturiero tra il '97 e il '98 ha visto salire il numero degli occupati alle dipendenze di +0,7%, corrispondente, in termini assoluti a 9 mila nuovi posti (+12mila nel '97, +19mila nel '96). Anche in questo caso la crescita è attribuibile esclusivamente all'industria che va a compensare le perdite avutesi nei settori primario e nel commercio mentre rimane positivo (+0,4%) il contributo dei servizi.

I dipendenti dell'industria in senso stretto salgono di 11mila unità, specie nell'artigianato manifatturiero e nelle piccole aziende, quelle di maggiori dimensioni invece (numericamente non rilevanti nel Veneto), risultano essersi assestate su livelli occupazionali pari a quelli dell'anno precedente se non, in alcuni settori, diminuiti; quelli delle costruzioni aumentano di 2 mila unità (più per un'ampia crescita dei lavori di ristrutturazione, che per una concreta ripresa nel settore delle opere pubbliche). L'industria in senso stretto ha un particolare peso per il Veneto, dato che dà lavoro al 43,3% (42,4% nel '97, 42% nel '96), della complessiva occupazione alle dipendenze regionale, risultando di ben 13,5 punti percentuali superiore a quello della media nazionale del comparto, con un incremento di 5mila unità nel solo 1999.

Il Veneto, nel raffronto con le altre regioni, si colloca al 19° posto con l'11,7%, preceduta solo dal Trentino-Alto Adige che indica un 6,4% e precedendo l'Emilia Romagna (12,5%) ed il Friuli Venezia Giulia (13,7%). E' facile notare che si tratta delle Regioni che compongono il Nord-Est dell'Italia.

1.3.4 - Il mercato del lavoro

Il Veneto presenta un incremento nell'occupazione tra il 1991 e il 1996 del +3,1% mentre a livello nazionale si evidenzia un -2%. Con riferimento al solo comparto dell'industria manifatturiera, la flessione nei posti di lavoro è risultata pari, per l'Italia, al -6,8%, con un massimo del -16% per la classe 251 addetti e più. A livello veneto, invece, il decremento si è mantenuto nel limite dello 0,4%, consentito dalla crescita del 2,5% verificatosi nelle imprese che occupano tra 50 e 250 addetti.

Nel 1998 grazie alle iniziative governative a favore del lavoro e il costo decrescente del denaro, che ha permesso alle imprese di investire a costi minori e mantenere prezzi più contenuti con migliore competitività sul mercato, si sono avuti dei segnali di miglioramento anche sul piano occupazionale. Il dato del complesso delle forze di lavoro (occupati+persone in cerca di lavoro) indica, per il livello nazionale, un +0,6% sull'anno precedente, risultato, peraltro, di due andamenti positivi, comunque di valenza assai diversa: da una parte una significativa crescita degli occupati (+0,6%); dall'altra un aumento nel numero delle persone in cerca di occupazione (+1,1%).

Il Veneto, caratterizzato da una crescita economica più positiva, ha tuttavia ottenuto risultati meno soddisfacenti rispetto alle aspettative per quanto riguarda il mercato del lavoro. Le forze lavoro sono infatti diminuite di un -0,05% sintesi di un mantenimento di posizione per ciò che riguarda gli occupati e di un -1% per le persone in cerca di occupazione.

Il dato appena esposto, evidenziato nella tabella sottostante, esprime una tendenza in atto nella nostra regione già da qualche anno:

Forze di lavoro – medie annue (in migliaia)						Variazione percentuale			
Settori	1994	1995	1996	1997	1998	95su94	96su95	97su96	98su97

<i>Occupati</i>	1785	1802	1825	1850	1850	0,95	1,28	1,37	0,00
<i>Agricoltura</i>	116	106	99	100	93	-8,62	-6,60	1,01	-7,00
<i>Industria</i>	723	728	746	766	776	0,69	2,47	2,68	1,31
<i>Costruzioni</i>	132	128	134	132	132	-3,03	4,69	-1,49	0,00
<i>Altre attività</i>	945	968	980	984	981	2,43	1,24	0,41	-0,30
<i>Commercio</i>	316	317	313	308	300	0,32	-1,26	-1,60	-2,60
<i>Servizi</i>	629	651	667	676	681	3,50	2,46	1,35	0,74
<i>In cerca di occupazione</i>	119	107	108	103	102	-10,08	0,93	-4,63	-0,97
<i>Tot. Forze di lavoro</i>	1904	1910	1933	1953	1952	0,32	1,20	1,03	-0,05
<i>Tasso di disoccupazione</i>	6,25	5,6	5,59	5,27	5,22	-0,10	0,00	-0,06	-0,01

Fonte: Elaborazione Unioncamere del Veneto su dati ISTAT

1.4. La dotazione infrastrutturale

Il Nord-est a fronte di un sistema di piccole e medie aziende che tende a crescere e alla sua posizione di ponte con l'Europa nelle varie direttrici (corridoio padano: Lione –Torino –Trieste Paesi dell'Est Brennero: il più intasato sistema di collegamento terrestre di tutta Europa, direttrice lungo la quale si incanala un quinto dell'intero traffico merci destinato all'Italia – l'autostrada Brescia Padova Venezia, dove si incolonnano anche nelle ore non di punta i grandi flussi di traffico pesante) che rendono vivace la sua economia e favoriscono gli scambi commerciali sconta un deficit di infrastrutture viarie e non, soprattutto nell'area veneta, che rischiano di portare gravi danni all'intero sistema.

In termini quantitativi la dotazione infrastrutturale stradale e ferroviaria del Veneto è così rappresentabile:

- 24.000 Km di strade, pari al 7,7 % sul totale nazionale e con un parametro di 1,3 Km/kmq, a fronte di un valore medio pari a 1,0 a livello nazionale;
- 1.160 Km di rete ferroviaria, di cui solo il 44,8% a doppio binario ed il 51% di rete elettrificata.

Il rapporto tra economia e viabilità è strettissimo. La mancanza nel Veneto della dotazione di una rete stradale adeguata alle esigenze di mobilità crea grossi disagi e aumenti dei costi per le aziende venete rispetto alle concorrenti europee o di altre regioni. Si è registrata negli ultimi anni una crescita sia del trasporto merci su strada, che crea anno dopo anno crescenti problemi alle infrastrutture ormai inadeguate dei grandi poli produttivi, sia del traffico leggero ormai vicino alla immobilità.

Il deficit di infrastrutture nell'area veneta rischia di portare al collasso un'economia che finora ha retto con costi rilevanti e con rischi di ulteriore isolamento rispetto ai mercati di riferimento.

Emerge la necessità, oltre che di adeguare il sistema viario, di creare delle infrastrutture funzionali al sistema produttivo quali: centri intermodali, centri per la logistica, interporti che, pur non riducendo il trasporto di attraversamento, consentono, tra l'altro, di contenere almeno le esigenze di trasporto locale e interregionale per le imprese.

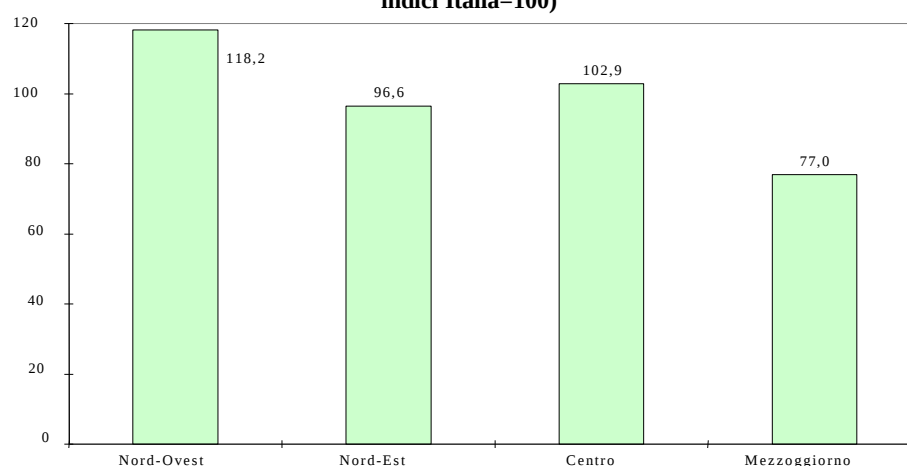
Un recente studio dell'istituto Tagliacarne sulla dotazione delle infrastrutture per lo sviluppo alle imprese nelle province italiane permette di quantificare con degli indicatori opportunamente scelti il livello complessivo della dotazione infrastrutturale. Sono stati utilizzati indicatori grezzi, che forniscono la quantificazione del fenomeno (estensione piste aeroportuali, lunghezza reti stradali, ecc.) e indicatori di performance che permettono di valutare la dimensione economica del fenomeno, il grado di efficienza delle infrastrutture e la loro adeguatezza rispetto alle esigenze degli operatori; inoltre per le strutture puntuali (porti, aeroporti, centri intermodali, centri per la logistica e altri servizi alle imprese, ecc.) è stato fatto

ricorso al concetto di accessibilità da parte delle imprese, cioè alla differente possibilità da parte delle imprese situate nell'entroterra di usufruire delle infrastrutture.

Dallo studio emerge che l'Italia in generale si colloca in una posizione di decisa arretratezza rispetto alla situazione dei partner comunitari. Ad abbassare la media nazionale in ordine alla dotazione di infrastrutture, contribuiscono anche province il cui livello di sviluppo è sufficientemente alto, se rapportato ad altre regioni del Sud d'Italia, come ad esempio la provincia di Belluno.

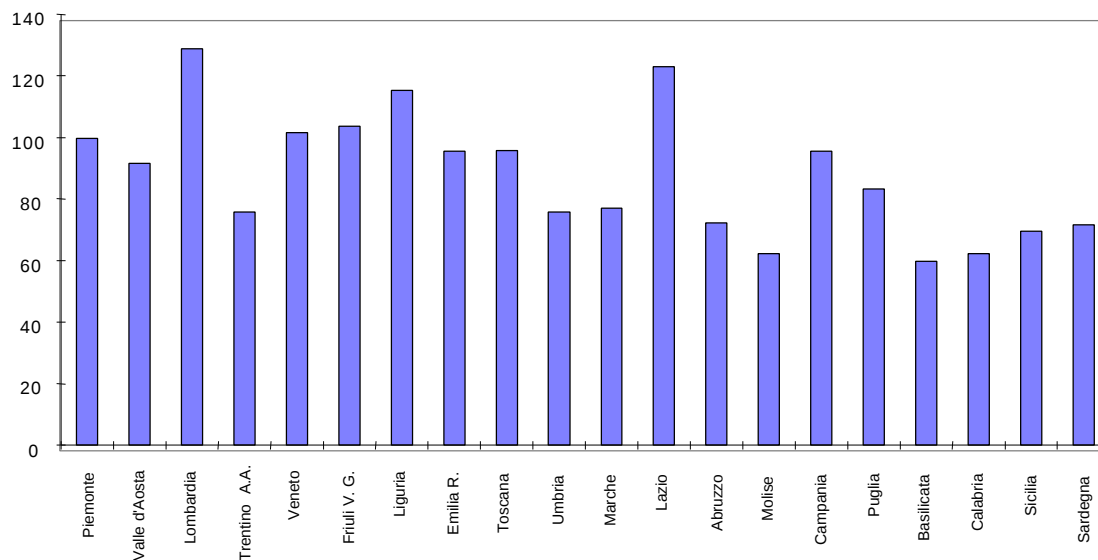
Il Nord-est non presenta nel complesso a livello aggregato di area un indice generale di dotazione molto soddisfacente ma bensì inferiore alla media nazionale e superiore solo a quello delle regioni del sud.

Indice generale delle dotazioni infrastrutturali per macro ripartizioni territoriali (numeri indici Italia=100)



Fonte: Istituto Tagliacarne

Fatta 100 la media nazionale (per approfondimenti metodologici sul metodo di costruzione dei punteggi definitivi si rinvia alla nota metodologica relativa allo studio) il Veneto, con un indice di dotazione generale pari a 101,6%, riesce a mantenere nel complesso una posizione pressoché pari alla media nazionale solo grazie alle dotazioni portuali (indice pari a 163,1) mentre la scarsa dotazione di aeroporti e di servizi alle imprese (intesi come consulenza, assistenza tecnico-informatica, ecc. e quelli concentrati nei centri d'affari: studi di mercato, certificazione dei prodotti, ecc.) incide negativamente sul livello generale.

Indice generale delle dotazioni infrastrutturali per regione (numeri indici Italia=100)

Fonte: Istituto Tagliacarne

Indicatori delle dotazioni infrastrutturali per alcune regioni (n.i. italia=100) - anno 1998										
Regioni	STRADE E AUTOSTRADE	RETE FERROVIARIA	METANO- DOTTI	IMPIANTI ELETTRICI	ACQUEDOTTI E DEPURATORI	TELECOMU- NICAZIONI	PORTI	AEROPORTI	SERVIZI ALLE IMPRESE	TOTALE
Piemonte	112,4	91,7	111,2	87,7	111,5	107,1	39,8	99,9	122,8	99,8
Valle d'Aosta	168,1	29,5	52,0	188,7	108,0	65,6	22,6	25,5	95,8	91,6
Lombardia	139,7	113,9	154,7	148,3	100,5	121,2	22,2	176,4	161,4	128,8
Trentino	97,8	90,2	63,9	115,7	100,2	73,7	20,9	33,4	50,1	75,7
Veneto	111,7	94,7	103,5	101,9	109,7	103,0	163,1	56,5	69,7	101,5
Friuli V. Giulia	92,0	131,6	92,4	122,9	131,4	105,4	114,1	40,0	94,6	103,6
Liguria	119,9	127,3	104,6	127,9	115,4	102,1	220,2	42,2	88,4	115,3
Emilia R.	117,4	91,3	103,3	80,0	117,4	107,4	79,8	48,5	102,0	95,7
Toscana	109,8	108,9	92,5	84,9	96,9	100,9	134,6	46,2	88,6	95,7
Nord-Ovest	129,9	108,4	135,9	129,0	105,3	114,6	61,1	122,3	141,8	118,2
Nord-Est	110,4	97,2	98,7	97,2	114,2	102,4	107,2	48,1	82,9	96,6
Centro	105,3	105,6	107,2	94,5	101,5	105,4	104,4	67,2	135,5	102,9
Mezzogiorno	70,5	92,5	71,0	79,9	88,2	85,5	104,2	41,8	59,8	77,0
Italia	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Istituto Tagliacarne

Indicatori di dotazione infrastrutturale per provincia - Veneto (n.i. Italia=100) - Anno 1998										
PROVINCE E REGIONI	STRADE E AUTOSTRADE	RETE FERROVIARIA	METANODOTTI	IMPIANTI ELETTRICI	ACQUE E DEPURATORI	TELECOMU- NICAZIONI	PORTI	AEROPORTI	SERVIZI ALLE IMPRESE	TOTALE
Belluno	105,5	35,2	64,5	108,4	110,4	45,7	47,9	36,1	47,0	70,4
Padova	100,9	99,4	111,2	56,4	129,1	112,3	218,8	49,4	92,7	104,9
Rovigo	72,9	64,4	89,0	400,2	114,3	97,5	71,3	41,8	53,3	121,6
Treviso	110,5	88,2	101,2	66,8	98,1	103,2	345,3	96,2	68,9	113,5
Venezia	120,9	99,5	104,9	163,9	104,9	119,2	347,3	59,4	65,8	128,8
Verona	118,9	149,1	107,6	63,8	103,7	103,1	37,8	70,9	74,9	93,5
Vicenza	121,6	59,7	106,9	63,3	109,7	93,1	73,1	41,5	55,7	82,8
Veneto	111,7	94,7	103,5	101,9	109,7	103,0	163,1	56,5	69,7	101,5

Fonte: Istituto Tagliacarne

La dotazione di strade e autostrade, contrariamente a quanto precisato in premessa, sembra essere soddisfacente tuttavia bisogna tener conto che l'indice nello specifico è parametrato sul valore medio nazionale non sulle specifiche esigenze territoriali. Nel grafico riportato sotto si evidenzia il livello della dotazione di infrastrutture rispetto alla diffusione dei fenomeni imprenditoriali sul territorio. Il sistema di infrastrutture non solo non ha dato un deciso sostegno ai processi di crescita imprenditoriale ma una volta conseguiti elevati standard le carenze infrastrutturali possono rappresentare un vincolo ulteriore alla crescita dei sistemi di imprese.

Molte delle provincie del Veneto sono collocate in un'area di rischio (quadrante II) in quanto a un buon livello di sviluppo si accompagnano carenze più o meno marcate sul versante infrastrutture che potrebbe costituire nel breve periodo un forte vincolo all'ulteriore crescita. Oltre a Verona Vicenza e Belluno, anche Rovigo, se togliamo gli impianti elettrici, si colloca nel quadrante II con un indice di dotazione generale pari a 66,8. Lo stesso dicasi per Venezia che se viene tolta la componente porto, che ha un peso notevole, si collocherebbe nel primo quadrante con un indice pari a 99,2.

Fonte: Istituto Tagliacarne

2. LA PROGRAMMAZIONE DI SETTORE

I SETTORI PRIORITARI

2.1. Mobilità

Le politiche d'intervento

Le grandi direttrici a carattere transnazionale

Una componente fondamentale della politica economica degli anni 2000 è certamente rappresentata dalla politica dei trasporti. L'evoluzione del sistema produttivo ed economico mondiale ha determinato infatti una esaltazione della componente relativa alla mobilità, sia per le persone che per le merci.

Il mondo produttivo ed economico del Veneto è stato condizionato dall'apertura dei mercati imposta dalla UE, dall'introduzione della moneta unica europea e dai nuovi orizzonti che si stanno consolidando nei mercati dell'Est. Viene così assegnata all'Italia, ed al Veneto in particolare, una centralità geo-economica nei rapporti di relazione con il Mediterraneo e con il centro e l'Est d'Europa. Il Veneto sarà nel prossimo futuro sempre più un'area di transito per crescenti flussi, soprattutto di merci.

Ne consegue l'esigenza di attrezzarsi in termini di infrastrutture di trasporto, integrazione modale e logistica integrata per far fronte all'aumento di domanda di mobilità.

Il Veneto tra l'altro costituisce punto di intersezione fra la direttrice transpadana che unisce l'Europa occidentale e la Penisola Iberica con i Paesi Balcanici e l'Europa occidentale e quella Nord-Sud tra l'Europa centrale ed il Sud Italia ed il Mediterraneo, attraverso il Corridoio Adriatico.

L'aumento di mobilità sia di persone che di merci determinata da questi scenari non potrà essere assorbito dalle attuali infrastrutture di trasporto della regione.

Infatti, la dotazione infrastrutturale del Veneto è, per tutte le modalità di trasporto, gravemente insufficiente a sostenere l'attuale sistema economico e sociale in occasione dell'apertura dei mercati in un contesto europeo e mondiale.

Sulle caratteristiche di incrocio di grandi flussi Est-Ovest e Nord-Sud rappresentato dal Veneto o, meglio ancora, dal Triveneto, non occorre arricchire la ampia letteratura già esistente. Torna piuttosto utile registrare il livello di consapevolezza tra la natura dei problemi da ciò derivanti e la maturità delle soluzioni praticabili allo stato attuale.

La enorme quantità di risorse mobilitate dai grandi progetti del TEN (Trans Europe Network) fa sì che gli attori coinvolti - pubblici e privati - debbano necessariamente mobilitarsi per favorire una organizzazione degli investimenti secondo una accorta convergenza di interessi a forte "base territoriale".

La competizione sull'avanzamento dei progetti europei, e sulle priorità di finanziamento comunitario, indica come tanto il flusso N-S che, ancor più, quello E-O richiedano una gestione attiva delle strategie e delle scelte collegate ai progetti stessi.

Da un lato, rispetto al Corridoio Tirrenico imperniato sul primo scalo portuale nazionale e sul potente retroterra della area di più antica industrializzazione italiana, il Corridoio Adriatico deve consolidare una più forte identità strategica, che sappia volgere a proprio favore anche gli effetti della attuale destabilizzazione balcanica, con tutte le sue negative ricadute sull'asta danubiana, potenziale asse concorrenziale di comunicazione N-S di una vasta area di paesi dell'Europa centro-orientale.

Lo spazio Adriatico richiede, in altri termini, una riflessione attenta ai suoi potenziali sviluppi e una gestione dinamica delle nuove opportunità di scambio che ora si aprono, a maggior ragione in vista di un futuro nuovo assetto dell'area adriatico - balcanica come esito finale della destabilizzazione odierna.

Di per sé lo spazio marittimo adriatico è un ambito di relazioni internazionali molto esposto alla concorrenza, che altre direttrici naturali di comunicazione (il Danubio), o altre modalità di trasporto (il ferro e la gomma), sono destinate a esercitare interagendo con le possibili variazioni di equilibri geo-politici proprie dell'intera area adriatico-balcanico-danubiana.

Al contrario del Tirreno, principale spazio di relazioni marittime italiane, attorno al quale gravita tutto il sistema delle maggiori città del paese, l'Adriatico costituisce tutt'ora un mare di frontiera esterna, anche rispetto ai confini dell'U.E.

Solo negli ultimi decenni attorno all'Alto Adriatico è venuto costituendosi un apparato produttivo forte e dinamico, capace di sfruttare le esternalità territoriali tradizionali, una rete di città medie e piccole, attraverso la creazione di un tessuto diffuso di aziende medio-piccole, ideali candidate a sostenere un processo di propagazione di questo stesso modello nella transizione verso il mercato da parte dei limitrofi paesi dell'Europa danubiana.

Appare così evidente come la crescita economica delle regioni adriatiche occidentali, unita al riposizionamento strategico del Mediterraneo sulle rotte mondiali e alla grande domanda di trasporto delle regioni ricche centro-europee, costituiscano le premesse di una visione espansiva del ruolo dell' Adriatico rispetto all'Europa, basata su nuove forme di soggettività imprenditoriale, sia pubblica che privata.

Corridoio Adriatico

La procedura di riconoscimento del Corridoio Adriatico come grande direttrice europea è tutt'ora in corso sulla base di uno studio finanziato dalla U.E., che attribuisce carattere plurimodale (acqua e ferro) al corridoio stesso quale strumento di sostegno delle regioni interessate e di rilancio dell'intero bacino mediterraneo orientale (Suez-Turchia- Grecia-Mezzogiorno).

Appare comunque chiaro che, se questa direttrice costituisce una opportunità sotto il profilo economico, essa comporta anche un rischio di collasso per tutte le infrastrutture terrestri italiane (porti, ferrovie, strade) destinate a ripartire i flussi provenienti da, o diretti per, l'hinterland continentale.

Di qui la necessità per una regione come il Veneto di inserirsi come parte attiva entro un quadro ponderato di previsione della domanda, che le consenta di valutare con attenzione tutti i reali fabbisogni di infrastrutturazione territoriale in grado di ripartire gli incrementi di traffico senza aggiungere criticità al quadro esistente, e senza perdere le opportunità derivanti dal ruolo di naturale terminal marittimo sud europeo.

Corridoio Est-Ovest

Dall'altro lato, il Corridoio Est-Ovest (Centro Europa - Atlantico) costituisce qualcosa di più di un puro assunto trasportistico: si tratta di una constatazione anzitutto geo-economica riferita ad una vasta fascia territoriale sud europea, che lambisce l'arco alpino da tutti i lati e riunisce un buon numero delle regioni più prospere e dinamiche del continente.

Il flusso E-O, di carattere necessariamente plurimodale, è in larga misura determinato dalla dinamica delle economie delle regioni attraversate e si presta a diverse ipotesi di soluzione secondo la capacità dei protagonisti locali di influenzare le scelte strategiche comunitarie.

Il Corridoio europeo N5, Trieste-Kiev, ha la sua naturale prosecuzione nel Progetto prioritario europeo N6, Trasporto combinato Francia-Italia, ed interpreta al meglio l'idea di un collegamento "Europa centro orientale-Adriatico-Atlantico" basato su di un forte asse trans-padano.

Ma va tenuto presente che la capacità competitiva delle regioni tedesche meridionali - Baviera e Baden Wurttemberg - potrebbe anche sopravanzare sul piano organizzativo la forza di sostegno del progetto, a favore di varianti transalpine di tracciato che comunque farebbero salvi i flussi E-O Budapest-Lione, a scapito però delle regioni settentrionali italiane.

Di qui la necessità di mettere in campo forti iniziative di accompagnamento del tracciato E-O, sud-europeo e trans-padano, da parte delle regioni italiane, proprio in rappresentanza di quegli interessi territoriali che devono assumere su di sé non solo il problema di una definizione del tracciato infrastrutturale plurimodale, ma soprattutto la forza della domanda di trasporto generata dalle economie regionali coinvolte.

Al momento attuale, il livello di elaborazione di un siffatto tracciato sottolinea il concetto di "sistema integrato" di cui tale progetto deve dotarsi, in quanto Corridoio plurimodale di trasporto Ovest-Est, posto a sud dei Pirenei e delle Alpi e destinato a costituire la grande dorsale meridionale della rete transeuropea dei Trasporti, che ha lo scopo di intercettare e distribuire tutti i flussi tra il Mediterraneo e il Centro Europa.

Le infrastrutture a carattere nazionale

Per la viabilità di grande comunicazione sono programmati una serie di interventi relativi al potenziamento di alcuni assi viari nazionali, quali:

- E55 "Nuova Romea" fra Mestre ed il fiume Po, al confine con la Regione Emilia Romagna in direzione di Ravenna;
- SS 47 "Valsugana": tratto Bassano-S. Nazario per completare la superstrada a 4 corsie in direzione di Trento;
- SS 51 "di Alemagna": tratto Longarone-Cortina d'Ampezzo;
- SS434 "Transpolesana": adeguamento funzionale e completamento del tratto Verona-Rovigo con nuovo raccordo all'autostrada A13 in località Villamarzana e realizzazione del nuovo tratto Rovigo-E55 nei pressi di Adria.

Le infrastrutture a rete nel territorio regionale

Per il sistema autostradale gli interventi ritenuti prioritari riguardano il completamento della rete autostradale ricadente nel territorio regionale, il suo potenziamento in particolari tratti e la soluzione di particolare nodi, primo dei quali è il nodo autostradale di Mestre, principale strozzatura del sistema viario regionale.

Per Mestre sono necessari sia interventi di breve periodo per aumentare la capacità di deflusso dell'attuale tangenziale, sia interventi strutturali di più lungo periodo che devono necessariamente comprendere il riordino della viabilità ordinaria dell'area dell'entroterra veneziano.

Gli altri interventi prioritari in lista d'attesa sono:

- la realizzazione dell'autostrada pedemontana veneta fra la A4 nei pressi di Montebello Vicentino, la A31 fra Dueville e Thiene e la A27 fra Treviso e Spresiano con la relativa viabilità ordinaria complementare;
- il completamento dell'autostrada Valdistico (A31) a nord fino al confine con la Provincia Autonoma di Trento in direzione di Rovereto ed a sud fino alla SS 434 "Transpolesana" in Provincia di Rovigo;
- il completamento dell'autostrada A28 tra Conegliano ed il confine con la Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia in direzione di Sacile-Pordenone e quindi di Portogruaro sulla A4;
- la realizzazione della terza corsia autostradale in particolari tratti della A4 fra Venezia e Trieste, con il miglioramento dell'accessibilità al litorale.

La rete di trasporto locale e il SFMR

Sull'onda di esperienze europee di successo, il P.G.T del 1986 indicava nella realizzazione dei sistemi di trasporto integrati (gomma-ferro) per le aree metropolitane, la risoluzione dei problemi del pendolarismo di massa dei tragitti casa-lavoro e casa-studio che interessano l'intera area centrale Veneto.

Con i finanziamenti a questo scopo assegnati con la L. 211/89, è stato definito l'obiettivo, inserito nel P.R.T., di realizzare un sistema integrato treno/bus/auto. In tale contesto è stato predisposto un modello d'esercizio, il Sistema ferroviario metropolitano regionale - SFMR - che prevede un sistema differenziato di trasporto con frequenze sulle diverse linee e nelle diverse fasce orarie.

Il modello d'esercizio non si limita a fissare le frequenze sulle diverse linee SFMR, ma prevede l'adozione di un orario cadenzato, che, temperando le esigenze dei treni a breve e lunga percorrenza, possa facilitare la mnemonicità degli orari, e quindi la facilità d'uso e l'appetibilità dello stesso modello di servizio metropolitano, in relazione soprattutto all'intermodalità con la rete di autolinee extraurbane

Lo schema base prevede che al servizio ferroviario sia affidato il compito principale di accesso rapido alle città; alle linee autobus si assegna la raccolta e la distribuzione dei passeggeri nel territorio.

I fronti d'intervento sono due: uno sugli interventi infrastrutturali e l'altro più articolato sulla riorganizzazione dei servizi.

Alla base dell'organizzazione del servizio SFMR devono prevedersi le seguenti integrazioni:

- Integrazione delle reti;
- Integrazione funzionale;
- Integrazione tariffaria.

Le linee ferroviarie interessate al 1° stralcio hanno uno sviluppo complessivo di circa 150 km, e comprendono le tratte:

- 1 - Venezia - Mestre - Quarto d'Altino
- 2 - Treviso - Mestre
- 3 - Padova - Mestre
- 4 - Padova - Castelfranco Veneto
- 5 - Mestre - Oriago - (estesa a Mira Buse)
- 6 - Castelfranco Veneto - Mestre

E' previsto il raddoppio di tratte a semplice binario, elettrificazioni di tratte oggi a trazione diesel, interventi per l'eliminazione di strozzature della rete (nodi di intersezione tra direttrici diverse), realizzazione di impianti tecnologici di segnalazione e controllo (ai fini di una maggior sicurezza e di un incremento della potenzialità delle linee).

Gli investimenti del primo stralcio del S.F.M.R., finanziati con la legge 211/92, assommano complessivamente a L. 660 miliardi e riguardano:

L'integrazione funzionale richiede una organizzazione dei servizi e degli orari per favorire l'interscambio autobus - treno garantendo la massima fluidità al passaggio fra i due sistemi.

L'integrazione tariffaria dovrebbe consentire un rapido ed efficiente passaggio fra i due sistemi di trasporto; un unico documento di viaggio (biglietto od abbonamento) valido per la combinazione dei mezzi permette di ridurre la penalità legata alla rottura di carico e al cambiamento del veicolo.

Lo stato di attuazione

La rete stradale

Il Piano Regionale dei Trasporti del 1990, che costituisce il punto di riferimento principale del settore, individuava una diffusa carenza infrastrutturale del settore ed ipotizzava un'ampia sequenza di interventi per l'ammodernamento della rete stradale ed autostradale della regione.

Le fonti di finanziamento di tali interventi sono costituite prevalentemente dai piani triennali dell'ANAS e dai piani finanziari delle società autostradali.

Complessivamente, con l'eccezione delle grandi infrastrutture autostradali e stradali, lo stato di attuazione del Piano, a quasi dieci anni dalla sua approvazione, su un totale di n. 56 interventi 9 risultano completati almeno parzialmente, 11 sono in corso, 35 in fase di progettazione e per n. 1 non si ha uno stato di progettazione avanzato (solo uno studio di fattibilità in corso).

Per quanto riguarda l'importo delle opere, solo il 34% del programmato ha trovato concreta realizzazione.

La generalizzata carenza infrastrutturale del settore, complementare alla forte dispersione territoriale degli insediamenti residenziali e produttivi, ha fatto sì che sia risultato necessario procedere contestualmente ad attivare numerosi interventi, talvolta non selezionando precise priorità. Ne risulta un cospicuo stock di progettazioni in corso, a vario livello di definizione, di avanzamento dell'iter approvativo e di ipotesi di finanziamento; per converso, il numero degli interventi completati o in fase di realizzazione è piuttosto esiguo rispetto all'entità delle azioni progettuali attivate.

La rete SFMR

La fase permessuale si è conclusa con l'approvazione del progetto in Conferenza dei Servizi del 30 Gennaio 1999.

I cantieri sono stati aperti nel luglio del 2000.

Gli interventi di 1° stralcio fanno parte del progetto più generale del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale dell'area centrale veneta previsto dal Piano Regionale dei Trasporti, che comprende le seguenti ulteriori linee e aste di adduzione al sistema:

- Vicenza-Castelfranco-Treviso;
- Castelfranco-Bassano del Grappa;
- Venezia-Mestre-Aeroporto di Tessera;

- Quarto d'Altino-San Dona'-Portogruaro;
- Mestre-Piove di Sacco-Adria;
- Padova-Vicenza;
- Padova-Rovigo;
- Treviso-Conegliano;
- Vicenza-Schio;
- Bassano-Cittadella-Padova.

In attuazione delle previsioni del Piano Regionale dei Trasporti, Regione Veneto, F.S. S.p.A. e Ministero dei Trasporti hanno predisposto congiuntamente un approfondito studio di fattibilità tecnico economico dell'intero sistema riguardante le linee ferroviarie sopraindicate.

La previsione di spesa per il completamento del SFMR, secondo tale studio è, a costi 1994 da aggiornare, di circa 1.100 miliardi.

Un ulteriore estensione dell'SFMR potrà essere consentita dalla realizzazione di una nuova tratta ferroviaria Padova-Legnaro-Piove di Sacco-Chioggia, attualmente oggetto di specifica progettazione preliminare da parte della Regione.

E' necessario, tuttavia, distinguere tra gli obiettivi prioritari le "strategie" dalle "emergenze", con la consapevolezza che quest'ultime, oltre a richiedere soluzioni a breve termine, si intrecciano con sempre più frequenza con le prime mano a mano che aumenta la domanda di mobilità. Ne è un esempio il congestionamento quotidiano, nei comprensori densamente insediati dell'area pedemontana ed attorno allo snodo passante della prima terraferma lagunare.

2.2. Ciclo integrato dell'acqua

La Regione del Veneto con L.R. 27.3.1998, n. 5, ha dato attuazione alla L. 5.1.1994, n. 36, in materia di risorse idriche, definendo i seguenti principi a cui è informata la Programmazione regionale nel settore:

- decentramento della funzione di programmazione, organizzazione e controllo del servizio, attraverso la costituzione delle Autorità d'ambito;
- separazione della suddetta funzione da quella di gestione, da demandarsi a terzi individuati o istituiti con le modalità e nelle forme previste dalla Legge 142/90, ora Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 (Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali);
- razionalizzazione dei sistemi idro-sanitari, con particolare attenzione alla loro funzionalità, economicità e sicurezza;
- gestione unitaria ed integrata di acquedotti, fognature ed impianti di depurazione corrispettivi.

A tal fine, la Regione del Veneto ha mantenuto a sé la programmazione delle opere acquedottistiche, attraverso l'adozione del Piano Regionale Generale degli Acquedotti, nonché il coordinamento, su scala regionale, delle azioni delle Autorità d'ambito, mediante l'approvazione del Modello Strutturale degli Acquedotti.

Sono stati, quindi, individuati e costituiti otto Ambiti territoriali ottimali (A.T.O.), dei quali cinque sono già operativi, mentre i rimanenti tre stanno ultimando la nomina degli organi.

Per quanto di competenza, gli A.T.O., le Province e la Regione del Veneto, operano per la predisposizione di piani d'ambito o nel rispetto di quanto dettato all'art. 141 comma 4 della L. 388/2000 (legge finanziaria 2001) e secondo gli indirizzi dettati dalla Delibera CIPE 8 marzo 2001, n. 23, per la realizzazione di Programmi stralcio degli interventi urgenti in materia di fognatura e depurazione delle acque reflue, previsti dalla medesima legge finanziaria.

Inoltre, per quanto attiene al sistema di smaltimento e di depurazione, la Regione del Veneto si è dotata, fin dal 1989 del Piano Regionale di Risanamento delle Acque, che rappresenta a tutt'oggi il quadro di riferimento per la pianificazione degli interventi di tutela delle acque, di differenziazione ed ottimizzazione dei gradi di protezione del territorio, di prevenzione dei rischi da inquinamento, di individuazione delle strutture tecnico-amministrative deputate alla gestione del disinquinamento.

Da ultimo, in attuazione del Decreto Legislativo 152/1999, la Giunta regionale ha diramato una circolare di indirizzi per il riordino del settore.

Le politiche d'intervento

Approvvigionamento idropotabile

La situazione degli acquedotti è attualmente caratterizzata dalla presenza di strutture preposte alla gestione del servizio notevolmente frammentate: 328 gestioni di acquedotto servono, in media, circa 15.000 utenti, e sono prevalentemente comunali (275) e di comunità montane (6), mentre solo 42 sono aziende consortili e 5 aziende speciali.

Il sistema acquedottistico del Veneto

<i>gestioni</i>	<i>numero</i>	<i>%</i>	<i>ab. residenti</i>	<i>%</i>	<i>comuni serviti</i>	<i>%</i>
<i>aziende consortili</i>	42	13	2.190.400	50	355	61
<i>aziende speciali</i>	5	1	1.095.200	25	29	5
<i>comunità montane</i>	6	2	131.422	3	23	4
<i>comuni</i>	275	84	876.160	20	157	27
<i>nessun servizio</i>	0	0	87.615	2	16	3
<i>totali</i>	328		4.380.797		580	

Le disposizioni della L.36/1994 (c.d. legge Galli) sono state recepite dalla Regione del Veneto attraverso la L.R. 5/1998, ai fini della programmazione, organizzazione e gestione del servizio idrico integrato, individuando gli ambiti territoriali ottimali e le forme ed i modi di collaborazione tra gli Enti locali ed i soggetti gestori dei servizi pubblici di captazione, adduzione, distribuzione ed erogazione dell'acqua per usi civili, nonché di fognatura, depurazione e rigenerazione delle acque reflue.

Con tale legge si è avviato in questo settore un importante processo di decentramento, incaricando i Comuni e le Province di istituire le Autorità d'ambito, che a loro volta, avendo personalità giuridica di diritto pubblico, svolgono le funzioni di programmazione, organizzazione e controllo del servizio, senza tuttavia poter svolgere direttamente quella di gestione.

Per l'esercizio del Servizio Idrico Integrato la legge regionale demanda la scelta tra le due possibilità previste dalla legge sulle autonomie locali (L.142/1990): convenzione o consorzio, prevedendo comunque un'apposita Autorità di governo.

La gestione operativa dovrà avvenire, di norma, tramite un unico soggetto, nel rispetto dei principi di economicità, efficacia ed efficienza, mediante una applicazione graduale, salvaguardando gli enti esistenti, per un periodo transitorio, purché rispondenti a precisi requisiti.

La Regione, si è riservata il compito di proseguire l'azione programmatrice nel settore delle opere acquedottistiche, già avviata con la variante al Piano Regionale Generale degli Acquedotti, adottata nel 1988, coordinando, su scala regionale, la azioni delle Autorità attraverso il modello strutturale degli acquedotti, che individua gli schemi di massima delle principali strutture, nonché fornendo i criteri ed i metodi per la salvaguardia delle risorse idriche e al protezione e la ricarica delle falde.

Il dettato della L.R. 5/98 offre infatti la grande occasione di razionalizzare i sistemi idro-sanitari (acquedotti e depurazione) veneti con chiari obiettivi di funzionalità ed economia, ma anche di sicurezza dei relativi servizi, per garantire ai cittadini la piena e sicura disponibilità di un bene indispensabile quale l'acqua potabile, nonché il suo riutilizzo dopo l'uso.

Condizione fondamentale per raggiungere efficacemente tali obiettivi è la gestione unitaria degli acquedotti, delle fognature e degli impianti di depurazione corrispettivi, considerandoli momenti successivi di un unico percorso di uso dell'acqua, detto appunto "*ciclo integrato dell'acqua*".

Scopo prioritario del Modello è quello anzitutto di rimuovere gli inconvenienti causati dall'eccessiva frammentazione delle strutture acquedottistiche attuali, mediante accorpamento massiccio dei piccoli e medi acquedotti, onde ricavare consistenti effetti di economia di scala e di risorsa, nonché incrementarne la funzionalità.

Conseguente al riordino delle gestioni è la ristrutturazione del modello tecnico di esercizio che prevede l'interconnessione delle grandi e medie condotte di adduzione esistenti, con l'obiettivo in tempi medio brevi di addivenire ad un sistema acquedottistico di tipo reticolare, capace cioè di eliminare i rischi

funzionali delle condotte ed i rischi di fallanze delle fonti, migliorando sensibilmente l'affidabilità del servizio.

Il sistema di smaltimento e depurazione

L'entrata in vigore della nuova normativa statale, il D.L.vo 152/1999, ha comportato la necessità per la Regione di stabilire i primi indirizzi ai soggetti, pubblici e privati, che operano nel settore delle acque.

In coerenza dei termini di entrata in vigore della nuova disciplina nazionale, avvalendosi della L.112/98, il Veneto si è dato degli orientamenti normativi che anticipano, sia pure per linee fondamentali, le azioni di riordino del settore. Con un apposito provvedimento di Giunta (Circ. n.18 del 13.8.1999) sono stati definiti i seguenti indirizzi:

- il rapporto tra la nuova disciplina e la previgente legislazione regionale di settore, con riferimento in particolare al Piano Regionale per il Risanamento delle Acque (PRRA)
- le nuove classificazioni degli scarichi idrici,
- la nuova disciplina delle aree richiedenti specifiche misure di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento, quali, in particolare, quelle relative alle risorse idriche destinate al consumo umano,
- la realizzazione delle reti fognarie ed i limiti di accettabilità degli scarichi idrici,
- le competenze in materia di autorizzazione, controllo e sanzioni amministrative,
- il trattamento dei reflui liquidi extrafognari e l'utilizzazione agronomica di effluenti di allevamenti zootecnici.

La legge regionale in materia di ambiente, n.33/1985, prevede, in ottemperanza a quanto già Previsto dalla L. n. 319/1976 (legge Merli) per la tutela delle acque, che la Regione si doti di un Piano Regionale di Risanamento delle Acque (PRRA).

Tale Piano, approvato dalla Regione Veneto nel 1989, rappresenta a tutt'oggi lo strumento principale per quanto riguarda la pianificazione degli interventi di tutela delle acque, di differenziazione e ottimizzazione dei gradi di protezione del territorio, di prevenzione dai rischi da inquinamento, di individuazione delle strutture tecnico-amministrative deputate alla gestione del disinquinamento.

Il P.R.R.A. si pone quali obiettivi il miglioramento dell'ecosistema idrico interno alla regione e dell'alto Adriatico e il raggiungimento del massimo grado di protezione delle risorse idriche, compatibili con lo stato di fatto infrastrutturale e con le previsioni di sviluppo.

Le strategie che il P.R.R.A. prevede di utilizzare per il raggiungimento dell'ottimale grado di protezione dell'ambiente idrico, sono riconducibili alla individuazione di zone omogenee caratterizzate da diversi indici di protezione dall'inquinamento in funzione della vulnerabilità dei corpi idrici. Tali zone sono il risultato della intersezione tra le aree tributarie principali e le fasce omogenee.

Le aree tributarie principali sono tutti i fiumi e l'intero sistema idrografico che disegna la mappa geofisica del Veneto. Compresa l'area tributaria della Laguna.

Le caratteristiche geomorfologiche ed insediative il Veneto sono state suddivise per fasce territoriali omogenee in cui è presente il rischio della loro vulnerabilità:

- fascia di ricarica;
- fascia costiera;
- fascia di pianura - area ad elevata densità insediativa;
- fascia di pianura - area a bassa densità insediativa;
- fascia montana e collinare.

Per quanto riguarda invece le principali aree tributarie che interessano il Veneto, il principale condizionamento, ai fini della classificazione per zone del territorio regionale, è rappresentato dalle destinazioni d'uso preminenti o più pregiate del corpo idrico.

Il Piano articola la depurazione in diversi livelli di trattamento a seconda della potenzialità e della omogeneità di smaltimento:

- a) per classi di potenzialità degli impianti di depurazione (richiedendo depurazione più spinta all'aumentare della potenzialità);
- b) per zone territoriali omogenee, richiedendo depurazioni maggiori per aree a vulnerabilità più elevata.

Il Piano inoltre individua e vincola gli schemi principali delle reti fognarie precisando il bacino servito, l'ubicazione degli impianti di potenzialità superiore a 5000 A.E. e il corpo ricettore.

La scelta di privilegiare gli impianti consortili è stata dettata dalla maggiore affidabilità degli impianti di depurazione di media-grande dimensione che possono utilizzare tecnologie più affidabili rispetto ad impianti di piccole dimensioni, sparsi nel territorio, a servizio dei singoli comuni, che risultano essere oltre che scarsamente affidabili anche di difficile e onerosa gestione.

Il Piano prevede limiti di accettabilità per gli scarichi dei depuratori pubblici differenziati per zona e per potenzialità, via via più severi con l'aumentare della vulnerabilità del territorio e della protezione delle risorse idriche; sono riservati perciò limiti di accettabilità più restrittivi per scarichi ricadenti nella fascia della ricarica degli acquiferi, nel bacino scolante in laguna di Venezia e recapitanti nei corsi d'acqua destinati alla potabilizzazione (Po, Adige, Bacchiglione, Sile, Livenza).

Impianti di depurazione del Veneto

provincia	comuni n.	abitanti residenti	equivalenti industriali	n.	< 1.000 A. E.	n.	>1.000 < 5.000 A.E.	n.	> 5.000 <60.000 A.E.	n.	>60.000 A.E.	n.	totale Prov. A.E.
Belluno	69	212085	348000	233	37712	46	46378	5	89250	0	0	284	173340
Padova	104	820318	868000	49	14670	28	60463	18	289300	3	228000	98	592433
Rovigo	50	248004	431000	46	25092	31	90432	6	157000	0	0	83	272524
Treviso	95	744038	1324000	76	21868	33	64496	10	210000	2	142000	121	438364
Venezia	43	820052	768000	8	3500	15	25600	6	103500	8	1107000	37	1239600
Verona	98	788343	1498000	63	15314	40	61720	16	316800	2	660000	121	1053834
Vicenza	121	747957	2413000	182	80823	30	61720	7	199000	8	2284500	227	2626043
Totali	580	4380797	7650000	657	198979	223	410809	68	1364850	23	4421500	971	6396138

A.E. (abitanti equivalenti)

In totale nella Regione Veneto sono presenti 971 impianti di depurazione, di cui il 68% con capacità inferiore a 1.000 A.E., il 23% con capacità compresa fra 1.000 e 5.000 A.E., ed il restante 9% con capacità superiore a 5.000 A.E..

La predominanza del numero di piccoli impianti è dovuta principalmente alla particolare situazione insediativa esistente nel territorio regionale, che vede la presenza di tanti piccoli e medi centri abitati, sparsi sia nella zona di pianura che nelle zone collinari e montane.

Con riguardo al numero di abitanti serviti, si riscontra come il 9% degli impianti, con capacità depurativa superiore a 5.000 A.E., serva in effetti il 90% degli abitanti, mentre solo il 3% del carico inquinante viene abbattuto dagli impianti di potenzialità inferiore a 1.000 A.E., che pure rappresentano il 68% del totale.

Gli impianti di depurazione di grande potenzialità (maggiore di 60.000 A.E.) servono il 69% degli abitanti.

Da ciò discende la necessità di curare maggiormente l'efficienza e l'efficacia depurativa dei grandi impianti di depurazione esistenti nel territorio regionale, mentre non trova grande riscontro, in termini di beneficio ambientale, imporre notevoli efficienze depurative nei piccoli impianti con potenzialità inferiori a 1.000 A.E.

Lo stato di attuazione

L'approvvigionamento idropotabile

Con L.R. 27.3.1998, n. 5, avuto riguardo delle realtà territoriali, idrografiche e politico-amministrative e degli obiettivi del miglioramento quali-quantitativo del servizio e dell'ottimizzazione dell'utilizzo e della gestione della risorsa, sono stati infatti individuati sette ambiti ottimali:

l'Alto Veneto; il Veneto Orientale; la Laguna di Venezia; il Brenta; il Bacchiglione; il Veronese e il Polesine.

E' stato individuato un ulteriore piccolo ambito, la valle del Chiampo, in ragione delle specifiche caratteristiche territoriali ed economiche, che determinano peculiari problematiche tecniche per la depurazione dei reflui industriali.

La programmazione regionale si è esplicitata nel coordinamento delle azioni delle Autorità d'ambito, mediante l'approvazione del Modello strutturale degli acquedotti del Veneto, che individua gli schemi di massima delle principali strutture acquedottistiche, per assicurare il corretto approvvigionamento idropotabile nell'intero territorio regionale, nonché fornendo i criteri ed i metodi per la salvaguardia delle risorse idriche, la protezione e la ricarica delle falde.

Il sistema di smaltimento e depurazione

Per l'attuazione degli interventi di disinquinamento, fino ad ora realizzati, sono state utilizzate le risorse finanziarie messe a disposizione con le leggi statali per il risanamento del mare Adriatico (L.283/1989), per la difesa del suolo (L. 183/89), i fondi FIO., i finanziamenti del Programma Triennale per la Tutela Ambientale e, relativamente alla laguna di Venezia ed al bacino in essa scolante, la legge speciale per Venezia (L.798/1984 e successivi rifinanziamenti) oltre a risorse proprie degli enti locali e della Regione Veneto.

Sulla scorta del Piano Regionale di Risanamento delle Acque (PRRA) vigente, nell'ultimo quinquennio sono state realizzate importanti infrastrutture, tenuto conto che, attivato il Programma Triennale per la Tutela dell'Ambiente 1994-1996 ed il Piano straordinario di completamento e razionalizzazione dei sistemi di collettamento e depurazione delle acque, si sono potute avviare e portare a completamento, con il concorso finanziario dello Stato e delle Amministrazioni locali interessate, opere fognarie, impianti di depurazione ed opere acquedottistiche per un valore di circa 400 miliardi di lire.

Si sono realizzate opere prioritariamente nelle aree sensibili o in generale più delicate dal punto di vista ambientale quali il lago di Garda, la fascia di ricarica degli acquiferi, la laguna di Venezia, la fascia costiera e l'area ad alto rischio ambientale del Polesine.

Alla realizzazione delle opere di disinquinamento si sono affiancate le attività di censimento degli impianti di depurazione specifici di settore con esame delle caratteristiche impiantistiche e delle problematiche dei principali impianti.

Per raggiungere gli obiettivi di piano entro il 2013, è stato calcolato un fabbisogno finanziario di circa altri 1000 miliardi di lire, che dovranno essere stanziati nell'arco dei prossimi 5-7 anni.

In conclusione, si tratta di un ambito d'intervento che nel composito sistema della rete adduttrice veneta richiede la contestualizzazione di soluzioni adeguate ad un'utenza che ha la specificità di essere molto diffusa ed eterogenea sul territorio.

La razionalizzazione dell'approvvigionamento e della distribuzione della rete primaria energetica, non più disgiunta dal ciclo della depurazione, risentono della mancanza di efficaci interventi di riordino soprattutto nei contesti insediativi con ritmi di espansione molto veloci. Il concorso delle varie esigenze di riordino strutturale e gestionale ha suggerito l'adozione di un modello unico in cui convergere tutte le problematiche in una sola modalità meglio definita "ciclo integrato dell'acqua". In tal modo le politiche regionali permetteranno di migliorare l'ecosistema idrico ed offrire uno standard ottimale di protezione delle risorse idriche, quale componente irrinunciabile per ottimizzare i processi insediativi in atto.

Il ciclo dell'acqua sotto il profilo infrastrutturale non va tuttavia disgiunto dai temi della difesa del suolo e della messa in sicurezza delle zone costiere e montane, data la forte intersezione esistente tra le due tematiche, secondo l'attualità dell'agenda delle urgenze rappresentate da varie comunità locali situate nei bacini interessati dal rischio idrogeologico.

2.3. Difesa del suolo

Il Piano di Bacino, introdotto nell'ordinamento italiano dalla L. 18 maggio 1989, n. 183 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo" è il principale strumento di un complesso sistema di pianificazione e programmazione finalizzato alla conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque.

Esso si presenta quale mezzo operativo, normativo e di vincolo diretto a stabilire la tipologia e le modalità degli interventi necessari a far fronte non solo alle problematiche idrogeologiche, ma anche ambientali, al fine della salvaguardia del territorio sia dal punto di vista fisico che dello sviluppo antropico.

Come si vede, il Piano di Bacino è, per sua stessa natura, uno strumento estremamente complesso ed articolato che va ad interessare le politiche territoriali sotto tutti gli aspetti.

Questa difficoltà ha fatto sì che, ad oggi, nessuna Autorità di Bacino di rilievo nazionale, interregionale o regionale abbia portato a termine la predisposizione di questo importante atto programmatico.

Proprio in considerazione di questa difficoltà con successiva norma è stata introdotta la possibilità di procedere per stralci, interessanti singoli settori.

Recentemente, poi, a seguito dei tristemente noti fatti di Sarno con la L.267/98 è stato disposto che fossero predisposti, dalle Autorità di Bacino o Regioni competenti, i Piani stralcio di Assetto Idrogeologico che contengano in particolare l'individuazione e la perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico nonché delineino gli interventi necessari per la mitigazione del rischio.

Il termine per la predisposizione di questi Piani è stato, con la successiva L.365/00, è stato definitivamente fissato, anticipandolo, al 30 aprile.

Per quanto attiene il territorio del Veneto la sola Autorità di Bacino del Po ha predisposto e già avviato le fasi di approvazione del Piano in argomento, ma con esclusione dell'area del Delta per la quale è in corso di predisposizione il relativo Piano.

Quindi allo stato attuale non si dispongono ancora dei Piani di Assetto Idrogeologico che definiscano le situazioni di rischio e le conseguenti azioni da porre in essere.

Al riguardo occorre però osservare che le indicazioni che scaturiranno da questi Piani avranno un livello di definizione non dettagliato, coerente con il grado di risoluzione che può avere un Piano del genere piuttosto che con le scelte progettuali incluse nell'Accordo di Programma Quadro in argomento.

Ciò premesso si ritiene utile osservare che taluni degli interventi sono ricompresi in atti di pianificazione territoriale o in piani di interventi che questa Amministrazione ha già predisposto ovvero ha in corso di approvazione.

In particolare si fa riferimento;

- "Piano di Area delle Lagune e dell'Area del Litorale del Veneto Orientale" (PALALVO)
- P.R.U.S.S.T. Veneto Orientale
- "Programma Regionale per la Lotta alla Desertificazione"
- "Piano Generale di Bonifica e di Tutela Territorio Rurale" (predisposti da Consorzi di Bonifica competenti per territori)
- Schemi Previsionali e Programmatici (L. 183/89).

Pertanto, atteso che il Veneto è principalmente terra di acque e di bonifiche secolari, e ricordando che la dinamicità complessiva che in quest'ultimo decennio ha determinato l'evoluzione dell'economia veneta, il territorio in generale continua a offrire innumerevoli occasioni di sviluppo proprio in aree ad elevata fragilità, dove le erosioni costiere, le frane e le esondazioni interessano l'apparato produttivo. Questo implica l'adozione non più di misure tampone ma di interventi strutturali ordinari di mitigazione dei rischi, i cui oneri tendenzialmente pesano sempre più sul bilancio regionale.

In questo scenario ricco di conflittualità cresce quindi l'esigenza di coinvolgere tutti i soggetti interessati conferendo loro una ampia capacità decisionale e di negoziazione degli interessi confliggenti.

Le politiche d'intervento

Difesa della costa

La fascia costiera del Veneto tra le foci del fiume Po e la foce del fiume Tagliamento, rappresenta una delle aree più peculiari e delicate, dell'intero territorio Regionale dove il fenomeno erosivo, legato soprattutto al moto ondoso e alle correnti litoranee, hanno determinato una forte penalizzazione delle attività turistico-balneari; un pesante degrado delle zone di interesse ambientale e naturalistico; un reale pericolo di esondazione nelle aree retrostanti il litorale in occasione di eventi meteomarinari eccezionali.

L'Amministrazione Regionale pertanto, fin dall'86, con L.R. n. 34/86, ha disposto finanziamenti per interventi di difesa e consolidamento delle proprie coste, con gli obiettivi specifici di salvaguardare le valenze ambientali e naturalistiche rappresentate dai litorali, nonché di consentire la continuità delle attività turistico balneari e la protezione delle aree retrostanti il litorale.

Per realizzare i predetti interventi si è ricorso ad opere infrastrutturali quali: barriere, difese trasversali e ripascimento dei litorali progettati prevedendo una serie di accorgimenti strutturali e compositivi tali da ridurre l'impatto ambientale, senza trascurare, peraltro, la loro assidua manutenzione, fattore fondamentale per il buon esito degli interventi stessi.

Per questa attività di difesa, consolidamento e manutenzione delle coste le diverse Amministrazioni competenti (il Magistrato per il Po che interviene sulla fascia litoranea deltizia; il Magistrato alle Acque di Venezia che provvede alla sistemazione del tratto di costa fra foce Adige e foce Sile; la Regione del Veneto che realizza interventi sul tratto di costa tra la foce Sile e foce Tagliamento) hanno cercato di operare in modo coordinato concertando le diverse fasi di programmazione, progettazione, realizzazione e monitoraggio degli interventi per raggiungere l'ottimizzazione dell'impiego delle risorse ed una miglior capacità operativa.

In tal contesto si evidenzia che per il tratto di litorale compreso tra la foce del Piave e la foce Adige, di competenza del Magistrato alle Acque, risultano già disponibili finanziamenti per oltre 100 mld, assegnati con la legge Speciale per Venezia.

Necessita pertanto effettuare gli interventi di ristrutturazione nei tratti di costa a nord e sud di tale area, per assicurare a tutta la costa veneta pari condizioni di sicurezza, da un lato, e dall'altro pari condizioni di fruibilità dell'arenile a fini turistici.

Sicurezza idrogeologica

Le situazioni di fragilità del territorio montano e collinare si manifestano attraverso situazioni di dissesto con movimenti gravitativi che interessano centri abitati, insediamenti industriali, infrastrutture viarie di primaria importanza per assicurare i collegamenti.

Le aree maggiormente interessate sono:

- la valle del fiume Cordevole, dove frane di crollo interessano con frequenza pressoché annuale la strada SS "Agordina" provocando interruzioni di traffico anche di alcune settimane che ha ripercussioni sull'economia della vallata (distretto dell'occhialeria) di importanza primaria e sull'offerta turistica;
- l'Alpago, dove sono presenti movimenti franosi di notevoli entità e dimensioni, con problematiche di trasferimento abitati;
- Il Cadore e l'Ampezzano, dove pure si riscontrano frane interessanti la pubblica incolumità;
- la Val Fiorentina, che richiede continue opere di manutenzione per garantire accettabili condizioni di sicurezza.

Questi fenomeni che, per la particolare tipologia, rendono poco affidabili anche i sistemi di allertamento, si possono affrontare solo con interventi strutturali particolarmente onerosi ma assolutamente necessari per garantire accettabili condizioni di vivibilità nella montagna anche in termini di mantenimento degli insediamenti produttivi e di garanzie per l'economia di quelle zone.

I versanti lungo la statale Agordina - ove sono stati individuati gli interventi più urgenti - si trovano in una situazione di complessiva precarietà, in quanto per effetto di eventi meteorici, le azioni di dilavamento e di crioclastismo (cicli gelo-disgelo) sono inevitabili e l'intera zona è interessata da locali mobilitazioni sia di materiale grossolano (massi) sia di detriti. Il fenomeno è aggravato dagli incendi boschivi che riducono la copertura superficiale di terreno, nonché l'apparato radicale, creando inoltre problemi alla stabilità dei versanti. Infatti piogge intense, verificatesi dopo gli incendi, hanno innescato fenomeni di distacco diffusi lungo i versanti sovrastanti la sede stradale.

La presenza di importanti confluenze lungo la valle del Cordevole, in particolare a Caprile con il Torrente Pettorina ed il T. Fiorentina, ad Avoscan di S.Tommaso Agordino con il T. Ru delle Nottole, a Cencenighe con il T. Biois e a Taibon con il T. Tegnass costituiscono eventi di rischio idraulico di particolare rilevanza per gli effetti del trasporto di massa: l'accumulo di detriti nei pressi delle confluenze genera condizioni di sovralluvionamento che possono interferire sia con la viabilità che con l'uso del territorio.

L'onere degli interventi di consolidamento dei versanti, comporta la necessità, da parte della Regione, di attuare interventi sostitutivi che garantiscano, comunque, la sicurezza della circolazione per il superiore interesse della collettività che vive nella vallata. Sono stati programmati interventi per complessivi 134 miliardi. Rimangono, tuttavia, parecchi chilometri di strada, per detti tratti sono da prevedere interventi radicali per la riduzione del rischio e la transitabilità.

Lo stato di attuazione

Difesa della costa

I criteri a cui si è fatto riferimento per il perseguimento degli obiettivi su citati hanno previsto: la fattibilità tecnico-finanziaria degli interventi sotto il profilo della loro sostenibilità, sia in termini di costi di realizzazione che di costi di manutenzione tali da garantire la loro durata nel tempo; l'attivazione di sinergie finanziarie tramite il coinvolgimento dei Comuni e delle realtà socio-economiche locali, nonché il ricorso a eventuali fondi comunitari, in una programmazione compatibile con gli oneri di gestione delle opere; la minimizzazione degli impatti ambientali delle opere infrastrutturali; l'esteso ricorso al ripascimento con materiali sabbiosi da reperire preferibilmente nell'ambito marino.

Delta Po

Oltre alla realizzazione di numerosi interventi che hanno avuto esiti positivi sui litorali di Rosolina, Bacucco, Caorle, Eraclea, Bibione, e tenuto conto del particolare stato di presidio a cui è costantemente soggetto il Delta del Po a causa dell'effetto della subsidenza che ha portato la quota media del territorio a -2m s.m.m, accentuando la pensilità dei corsi d'acqua, con nuove risorse rese disponibili da vari fronti di spesa, sia regionale che statale, si stanno concretizzando i seguenti temi:

- con le risorse di cui alla L. 59/97 e al D.Lvo 112/98 (art. 89 lett. H), sono in corso di selezione gli interventi programmati sulla difesa delle coste e degli abitati costieri,
- è stato sottoscritto un accordo di programma con il Magistrato alle Acque per la redazione di un progetto coordinato di sistemazione delle coste e per il reperimento dei necessari finanziamenti,
- è stato attivato un piano di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio (P.R.U.S.S.T.) che prevede l'impiego di 500 miliardi circa, un terzo dei quali già disponibili, per la realizzazione di interventi coordinati, pubblici e privati, concentrati nell'area del Veneto Orientale.
- A valere sui fondi della Legge speciale di Venezia sono in corso di cantieramento interventi di difesa del tratto costiero delle foci del Po e dell'Adige che interessano la messa in sicurezza degli abitati a rischio e il consolidamento delle arginature.
- Sono stati effettuati adeguamenti della sagoma arginale del Po ed integrazione degli stessi per raggiungere la quota di coronamento stabilita, cioè quella che consente di avere un franco di 1 m sul livello di massima piena, associati ad interventi di ricalibratura dell'alveo.

Sicurezza idrogeologica

Nel contesto delle azioni programmate di messa in sicurezza della valle Agordina negli ultimi anni sono stati attivati numerosi interventi per ridurre le situazioni di rischio con erezione di barriere paramassi e tratti in galleria, in particolare:

- Nel tratto Listolade-Cencenighe è stata finanziata la realizzazione di una galleria, della lunghezza di circa 1800 ml. L'intervento è previsto nel piano triennale A.N.A.S. con un finanziamento di 50 miliardi di lire, con fondi regionali per 1,5 miliardi di lire e degli enti locali per 600 milioni di lire.
- La realizzazione di una galleria della lunghezza di alcune centinaia di metri a valle di Agordo in corrispondenza località Ponte del Cristo con un costo di 14 miliardi di lire circa che rientra tra l'altro in un accordo di programma inserito nella presente Intesa.
- E' stata completata la progettazione della tangenziale per un importo di lire 500 milioni.

2.4. Tutela dell'ambiente

Le politiche d'intervento

Rifiuti

Con riferimento alla gestione dei rifiuti, la Regione Veneto si muove in linea con la normativa nazionale ed europea con l'attuazione di una netta distinzione tra attività di smaltimento e attività di recupero, nell'ottica prioritaria di incentivare il recupero dei rifiuti stessi, con tutte le implicazioni positive che ne derivano in termini di miglioramento della salute dell'uomo e dell'ambiente.

Con l'emanazione della L.R.21 gennaio 2000, n. 3, recante "Nuove norme in materia di gestione dei rifiuti", si è provveduto a:

- dare attuazione alle disposizioni del d.lgs. n. 22/97, c.d. "Decreto Ronchi", in materia di gestione dei rifiuti;
- ripartire, ai sensi del d.lgs 112/98 recante "*Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59*", le funzioni amministrative relative alla gestione dei rifiuti fra Regione, Province e Comuni;
- riordinare la legislazione regionale in materia di rifiuti con ampia abrogazione di disposizioni previgenti, in particolare di tutte quelle relative ai rifiuti di cui alla legge regionale 16.4.1985, n. 33 (recante "*Norme per la tutela dell'ambiente*").

In attuazione poi dell'art.22 del d.lgs. 22/1997, con D.G.R. n. 451 del 15 febbraio 2000 è stato adottato il Piano Regionale di gestione dei Rifiuti Urbani, teso a sostituire la precedente pianificazione ambientale regionale di settore costituita dal Piano Regionale di smaltimento dei Rifiuti solidi Urbani approvato con deliberazione del Consiglio Regionale 19 ottobre 1988, n. 785.

Inoltre, con D.G.R. n. 597 del 29 febbraio 2000 è stato adottato il Piano Regionale per la gestione dei Rifiuti Speciali; da ultimo, con D.G.R. n. 157 del 25 gennaio 2000 è stato adottato il Piano Regionale per la Bonifica dei siti inquinati.

In definitiva, risultano attivate, nel comparto della gestione dei rifiuti, tutte le attività che, in perfetta sintonia con le disposizioni contenute nel "Decreto Ronchi", riguardano la pianificazione ambientale di settore di competenza regionale.

Atmosfera

Nel settore della Tutela dell'Atmosfera l'attività è rivolta, in primo luogo, alla tutela dell'ambiente dall'inquinamento atmosferico e al monitoraggio della qualità dell'aria sul territorio. In relazione agli obiettivi programmati nel settore, la regione si è dotata dei seguenti strumenti:

- con D.G.R. n. 452 del 15 febbraio 2000 è stato adottato il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, previsto dalla legge regionale 16 aprile 1985, n. 33;
- con l'emanazione della legge regionale 10 maggio 1999, n. 21, "Norme in materia di inquinamento acustico", è stata data attuazione alla legge statale 26 ottobre 1995, n. 447, che stabilisce i principi fondamentali in materia di tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico;
- con D.G.R. n. 4578 del 22 dicembre 1997 la Regione Veneto ha aderito all'intesa di programma con il Ministero dell'Ambiente volta a potenziare i servizi tecnici di controllo del rumore presso gli aeroporti di Venezia, Verona e Treviso;
- con l'emanazione della legge regionale 27 giugno 1997, n. 22 "Norme per la prevenzione dell'inquinamento luminoso" sono stati previsti gli strumenti di programmazione atti a contrastare il fenomeno; inoltre, sono stati definiti i criteri tecnici per la progettazione, realizzazione e gestione degli impianti di illuminazione esterna, sia pubblici sia privati.

Valutazione di Impatto Ambientale

La normativa statale sulla V.I.A., vede oggi ampliato il proprio campo di intervento in seguito all'introduzione della V.I.A. di competenza regionale.

- Con l'emanazione della L.R. 26 marzo 1999, n. 10 recante "*Disciplina dei contenuti e delle procedure di valutazione d'impatto ambientale*", è stata data attuazione alla direttiva 85/337/CEE e al D.P.R. 12 aprile 1994, assoggettando in tal modo alla procedura di V.I.A..

- Nell'ambito della medesima legge si è poi provveduto ad individuare le specifiche competenze della Regione e della Provincia, mediante la predisposizione di allegati indicanti le singole categorie di opere od interventi da sottoporre alla V.I.A..

Il risanamento della Laguna

La pianificazione relativa agli interventi per il disinquinamento della Laguna di Venezia ha origine nel 1979, anno in cui la Regione ha provveduto ad individuare il bacino scolante nella laguna (L.R. 64/1979) ed in cui ha predisposto un primo "Piano Direttore", volto soprattutto all'individuazione delle reti fognarie e degli impianti di depurazione necessari ad effettuare la raccolta e la depurazione delle acque reflue nei territori insulari e nella fascia convenzionale di dieci chilometri attorno alla conterminazione lagunare.

Il successivo Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia, redatto nel 1991, affermava la necessità di estendere le azioni di risanamento a tutte le fonti di inquinamento civili, industriali, agricole e zootecniche dell'intero territorio del bacino scolante.

Venezia si è dimostrata anche in questa occasione un laboratorio dove si sono applicati principi innovativi in materia di tutela dei corpi idrici, che hanno anticipato quanto sta avvenendo a livello nazionale a seguito dell'emanazione del nuovo decreto legislativo 152/99 sulla tutela delle acque.

Infatti, a seguito dell'emanazione dei decreti interministeriali 23.4.1998 e collegati, del quale l'ultimo è il decreto 30.7.1999, per la prima volta a Venezia sono stati introdotti :

- l'approccio combinato della definizione di obiettivo di qualità del corpo idrico, dei carichi massimi ammissibili e dei conseguenti valori di emissione agli scarichi;
- la prevenzione dell'inquinamento mediante l'adozione delle migliori tecnologie disponibili di processo e di depurazione.
- Conseguentemente il nuovo Piano Direttore ha fatto proprie tali indicazioni attraverso:
- il perfezionamento del quadro conoscitivo dei carichi inquinanti generati nel bacino e veicolati in Laguna tramite la rete idrica superficiale;
- l'aggiornamento delle strategie e delle azioni per conseguire gli obiettivi di qualità delle acque lagunari e del reticolo idrografico scolante in Laguna;
- l'individuazione di un programma di interventi prioritari per il disinquinamento.

Il problema di Porto Marghera

Porto Marghera è costituita da oltre 2000 ettari tra insediamenti industriali e canali portuali, stretti tra la laguna e la città, segnati da situazioni di degrado urbanistico e dalla presenza di vaste aree dismesse o sotto utilizzate, nonché dall'obsolescenza-assenza di molte infrastrutture primarie associate a fenomeni di grave inquinamento. Questo contesto rappresenta ancora un perno essenziale all'interno del sistema economico del nord-est, sul cui rilancio, come zona produttiva e portuale, si stanno promuovendo alcune azioni concertative che coinvolgono i maggiori soggetti istituzionali. La più significativa di queste iniziative è l'Accordo di programma sulla Chimica di Porto Marghera sottoscritto il 21 ottobre 1998 dai vari ministeri interessati, dalla Regione, dalle categorie imprenditoriali e sindacali. L'accordo è il punto di riferimento di tutte le azioni di sostegno che verranno intraprese nei prossimi anni per riqualificare questo importante polo a valenza nazionale. Gli obiettivi dell'accordo investono tutte le categorie di attività ma soprattutto prende atto, a fronte delle ben note emergenze dell'area, della necessità di rendere prioritari gli interventi di risanamento e tutela dell'ambiente, quale condizione irrinunciabile per rendere ecocompatibili le attività.

Il quadro degli obiettivi si articola in due fasi concomitanti:

- risanamento e bonifica dei siti, riduzione delle emissioni esistenti in atmosfera e emissioni in Laguna e prevenzione dei rischi di incidente rilevante,
- promozione di investimenti industriali e di riconversione, valorizzare le funzioni del porto commerciale e industriale, creare condizioni di compatibilità tra la zona industriale e la città circostante.

Lo stato di attuazione

Rifiuti

Gli Interventi regionali per favorire la minor produzione di rifiuti, nonché per gli interventi di cui alla legge regionale 22.5.1984, n. 22, con i proventi del tributo speciale per il deposito in discarica dei rifiuti (art. 3, comma 27 L. 549/95) sono stati spesi nel periodo 97-99 33,500 miliardi.

Atmosfera

Per l'attuazione del programma triennale 1994-1996 per la tutela ambientale – aree urbane (delib. C.I.P.E. 21.12.1993), sono stati spesi nel periodo 97-99 3,036 miliardi.

Per la prevenzione dell'inquinamento luminoso (L.R. 27.6.1997, n. 22) sono stati stanziati fondi per 1,100 miliardi.

Per l'attuazione dei programmi di rilevamento per la determinazione delle caratteristiche qualitative dell'aria e dei corpi idrici, acquisizione e manutenzione dei dispositivi di controllo-elaborazione dati riguardanti la tutela delle acque e la prevenzione dell'inquinamento dell'aria (L.R. 16.4.1985, n. 33), sono stati spesi nel periodo 97-99 3,579 miliardi.

Il risanamento della laguna

La Regione, in accordo con il Ministero dell'Ambiente, aveva promosso nell'agosto del 1995, la costituzione di un Tavolo di Coordinamento Istituzionale per disinquinamento ed il recupero ambientale della laguna, a cui hanno partecipato tutte le Amministrazioni e gli Enti interessati alle problematiche ambientali della laguna, con particolare riguardo per i microinquinanti e la regolamentazione dei corpi idrici sversanti sul bacino lagunare.

Questi temi, che si possono separare dal problema più generale del risanamento di Porto Marghera, sono stati ripresi nell'Ordinanza del Ministro dell'Ambiente del 1 ottobre del 1996, che ha posto l'accento sugli obiettivi di qualità delle acque lagunari, sui limiti di accettabilità degli scarichi e sul quadro conoscitivo degli apporti inquinanti recapitati in laguna.

Anche a seguito di tale Ordinanza, la Giunta regionale ha proceduto all'aggiornamento del Piano Direttore, con lo scopo di perfezionare il quadro delle conoscenze sui carichi inquinanti generati nel Bacino Scolante e veicolati in laguna attraverso la rete idraulica superficiale, per aggiornare strategie ed azioni al fine di conseguire con gradualità operativa gli obiettivi di qualità per le acque della laguna e per i corsi d'acqua in essa sversanti, e individuare un programma di interventi prioritari per il disinquinamento.

La revisione del Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia è stata approvata dalla Regione per una spesa complessiva programmata di circa 480 miliardi (di cui 90 di riallocazioni), a cui si aggiunge un nuovo stanziamento di fondi per altri 470 miliardi, che dovranno essere ripartiti con un nuovo programma di interventi a cui si collega anche il problema di porto Marghera.

Complessivamente dal 1995 sono stati approvati quattro riparti, per un ammontare di oltre 600 miliardi di opere.

Il problema di Porto Marghera

In data 15.12.2000 è stato siglato, tra tutti i soggetti istituzionali interessati, l'Accordo integrativo che definisce il percorso e le procedure di attuazione del citato Accordo di Programma sulla chimica di Porto Marghera. L'aspetto più significativo di tale accordo prevede l'adozione in tempi definiti di un *Master Plan* entro cui ricondurre tutti i progetti d'intervento che interessano l'area, riconoscendo assoluta priorità alla bonifica dei siti.

2.5. Cultura

Le politiche d'intervento

Le concentrazioni culturali del Veneto comportano la necessità di definire la programmazione regionale che integri le esigenze di conoscenza e salvaguardia del bene culturale non più come categoria separata dalle potenzialità economiche che essa può esprimere.

Il Veneto si colloca in un'area strategica anche rispetto ai rapporti transnazionali, in questa direzione ha sviluppato una rete di relazioni ed attivato progetti ad esempio nel quadro della comunità di Alpe Adria o dei progetti europei quali Interreg II o Leader.

Questo consente di operare con una visione non puramente localistica pur salvaguardando le diversità di usi e tradizioni che definiscano la specificità veneta.

Nelle linee programmatiche vengono identificati dei bacini culturali che consentono di realizzare delle reti con diverse finalità ma in grado di comunicare tra loro:

- rete catalogafica e di documentazione (anche con l'ausilio delle moderne tecnologie)
- rete di natura gestionale
- rete per l'utilizzo

Nel perseguire queste finalità l'azione della Regione si è sviluppata lungo quattro direttrici:

- la catalogazione;
- il recupero e il restauro ;
- il potenziamento del sistema museale;
- la valorizzazione del patrimonio archeologico.

La catalogazione

L'attività di catalogazione ha riguardato l'insieme dei beni culturali, siano essi mobili o immobili, presenti nel territorio regionale. A tutt'oggi sono state prodotte 250.000 schede che costituiscono la base del sistema informativo Do. Ge. Veneto (Documentazione Generale sui Beni Culturali).

Tale catalogazione, realizzata grazie alle intese e collaborazioni poste in essere con le Diocesi le Università e gli Enti Locali, rappresenta l'indispensabile base informativa per un'adeguata attività di programmazione

Potenziamento del sistema museale

Le linee conduttrici dell'azione regionale in questi anni sono state rivolte alla creazione di un sistema museale a rete che si potrebbe definire "museo diffuso" in grado di collegare e integrare le varie realtà esistenti sul territorio:

- sistemi museali cittadini e provinciali;
- musei tematici;
- parchi culturali.

Tutti aspetti di un medesimo fenomeno il quale va letto ricordando l'enorme potenzialità di sviluppo di una nuova concezione di "museo" che va oltre il tradizionale "museo d'arte", coinvolgendo nuovi ambiti quali l'etnografia, le bellezze naturali e l'archeologia industriale.

Nell'ambito della Programmazione dei Fondi Strutturali per il 2000-2006 la Regione ha predisposto un programma per il recupero di beni immobili aventi valore storico artistico, i quali si inseriscano in sistemi museali e consentano di valorizzare le aree del territorio che si posizionano al di fuori dei tradizionali circuiti turistici.

Recupero dei beni archeologici

Nel settore dell'archeologia la Regione Veneto, con la L. R. 17/86, ha potenziato le attività di scavo. Gli interventi sono stati per lo più diretti a fronteggiare le urgenze dettate da lavori collegati all'assetto urbanistico del territorio.

Tale attività ha consentito di portare alla luce una notevole quantità di reperti, alcuni dei quali di rilevante valore storico e artistico.

Valorizzazione dell'antico asse viario romano denominato "Claudia Augusta"

La Via Claudia Augusta è il nome dell'antica strada imperiale che collegava l'Adriatico al Centro Europa, creando un circuito tra Altino il Danubio e il Mar Nero; pertanto può essere considerata l'asse viario principale dell'epoca romana e medioevale in grado di collegare il mondo latino e quello germanico. Oggi, rivitalizzare questa via storica significa ricondurla ad un uso turistico dove trovino spazio le tradizioni, i costumi, le particolarità e i prodotti tipici delle popolazioni venete, tirolesi e bavaresi.

L'attività ha come fine lo sviluppo turistico del territorio e il recupero del patrimonio culturale, con particolare riguardo ai beni archeologici.

Nell'ambito del programmi Leader ed Intereg sono già state finanziate alcune iniziative.

Censimento, recupero e valorizzazione dei beni storici, architettonici e culturali della grande guerra 15-18

Il progetto è diretto a realizzare un sistema museale relativo ai reperti storici, architettonici e culturali della Prima Guerra Mondiale, raccordando le varie testimonianze materiali esistenti sul territorio.

Nel biennio 1998-99 sono stati stanziati 500 milioni per l'opera di catalogazione dei beni sopra citati, realizzata in collaborazione con le Comunità Montane interessate.

Il programma mira a coordinare iniziative già attuate o in via di realizzazione da parte degli enti locali.

Sistema museale regionale dei musei etnografici e della civiltà industriale

Il processo di industrializzazione nella nostra Regione, ha lasciato in eredità uno straordinario giacimento culturale, comprendente tutte le componenti dell'attività industriale: gli immobili, le macchine, gli archivi e le stratificazioni del saper fare produttivo.

Compito della Regione è salvaguardare e valorizzare questo patrimonio attraverso un'opera di censimento e di recupero dei siti industriali più significativi. L'obiettivo è la loro riconversione in spazi destinati ad ospitare eventi culturali, esposizioni delle testimonianze più recenti dell'identità storica del Veneto nonché il recupero di aree urbane degradate.

La creazione di questa "rete" di attività museali avviene attraverso il restauro di filande, mulini, cartiere, fornaci e distillerie. Di non secondaria importanza è il recupero delle tradizioni orali che si stanno perdendo, per dare vita a dei percorsi interattivi nei quali le testimonianze raccolte integrino le raccolte di oggetti sulla storia dell'industrializzazione veneta.

2.6 Azioni a sostegno dell'inserimento degli immigrati nel mercato del lavoro.

Gli immigrati nel Veneto, come in molte altre parti d'Italia, costituiscono per il sistema produttivo e dei servizi un'importante risorsa essendo divenuta ormai scarsa la mano d'opera locale.

Pertanto, anche a prescindere da quella componente dell'immigrazione che pone rilevantissimi problemi di delinquenza organizzata, l'inserimento dei lavoratori immigrati nel contesto territoriale, sociale e del mercato del lavoro, costituisce un problema complesso, che nella fase attuale può essere ritenuto di vera emergenza, la cui soluzione può essere trovata solo in un contesto di collaborazione tra le Amministrazioni di tutti i livelli

Le questioni che si pongono sono sostanzialmente di 4 tipi:

- Il sistema collocamento permessi di soggiorno in capo a numerose autorità centrali e locali è ancora troppo lungo e farraginoso e dunque troppo "costoso" sia per gli immigrati che per il sistema di impresa che li deve acquisire come lavoratori;
- La presenza di immigrati in un territorio sottintende un fabbisogno, innanzitutto abitativo, e di spazi per i servizi alla persona. Il patrimonio immobiliare esistente non è in grado di soddisfare né in qualità, né in quantità questa esigenza. Inoltre la normativa urbanistica e i relativi standard, pensati per una popolazione autoctona, non permettono di approntare soluzioni di emergenza.
In ogni caso la produzione di un aggiuntivo patrimonio abitativo richiede una disponibilità di capitali elevata ed incompatibile con le possibilità del settore pubblico.
A tutto ciò si aggiungono nell'inserimento degli immigrati problemi di comprensione ed accettazione culturale, molte volte difficili.
- Gli immigrati per poter essere efficacemente inseriti nel luogo di lavoro necessitano di un processo di istruzione e professionalizzazione.

- E' necessario mettere in essere servizi aggiuntivi alla persona di tipo tradizionale come sanità, istruzione, tempo libero ed altri specifici della cultura di provenienza. Sono inoltre necessarie attività specifiche come quelle di accoglienza dei minori soli o di aiuto alle donne costrette all'attività di prostituzione.

Sul complesso di queste tematiche, esercitano la propria competenza numerose Amministrazioni pubbliche dei vari livelli (nazionali, regionali, locali) e soggetti privati.

Le risorse complessive che possono essere mobilitate sono nel complesso non irrilevanti ma allocate in bilanci e linee di spesa non sempre coordinate fra loro.

L'obiettivo è dunque quello di creare tramite uno specifico APQ, uno strumento di coordinamento per una ottimizzazione dell'azione dei vari attori.

3. I PATTI TERRITORIALI

La Giunta Regionale, con la Dgr 1308 del 27 aprile 1999 che attiva le procedure dell'Intesa, tra gli indirizzi generali ha inserito la problematica dei patti territoriali come un'esigenza strategica all'interno delle proprie politiche di sviluppo, atteso l'obiettivo centrale di "ottimizzare e diffondere le reti secondarie di infrastrutturazione del territorio a sostegno della base produttiva e della vocazione imprenditoriale endogena" in un'ottica di rafforzamento ed integrazione tra distretti industriali e i sistemi locali del lavoro.

A sostegno di questa linea di condotta c'è la consapevolezza, non solo politica, che le caratteristiche del modello di sviluppo veneto vanno introdotte anche nel contesto della concertazione di risorse con lo Stato:

- il forte legame con la dimensione locale;
- la struttura mediamente piccola delle imprese ed il loro operare in rete.
- l'impatto e le opportunità offerte dalla globalizzazione alla luce delle caratteristiche dimensionali delle imprese venete.

L'istituzione dei Patti risponde appieno alla politica della concertazione, fatta propria dalla Regione Veneto con il Protocollo d'Intesa per la Concertazione e la Coesione sottoscritto l'11 luglio 1997, sottoscritto con le parti sociali e gli EE.LL.

I Patti formati in Veneto hanno incontrato finora notevole favore e significativa partecipazione, la stessa Regione ne ha incentivato la diffusione approvando la L.R. 13/1999 "Interventi regionali per i patti territoriali" con l'obiettivo di favorire lo sviluppo e la integrazione di tali iniziative nel contesto della programmazione regionale.

Attualmente risultano interessati da patti territoriali 196 comuni veneti, con una popolazione complessiva di 974.346 abitanti:

I Patti costituiti nel Veneto sono complessivamente 22 (compresi quelli specializzati), 3 sono stati approvati dal CIPE (Polesine, Venezia Orientale e Bassa Veronese e Colognese), per altri 10 si è conclusa l'istruttoria bancaria, e per i restanti è stata perfezionata l'adesione delle Regioni. La *tavola successiva* illustra il quadro dello stato della pianificazione.

Sia a livello regionale che a livello nazionale è comune la convinzione che i Patti territoriali dovranno costituire importante riferimento nella realizzazione degli obiettivi previsti nel prossimo periodo di Programmazione Comunitaria 2000-2006, nel Docup si fa infatti un richiamo specifico a questo strumento.

Con la loro regionalizzazione il CIPE subordinerà il finanziamento di tali Programmi ad un cofinanziamento regionale.

La Regione, di fatto anticipando queste previsioni, con DGR n. 2039/1999, si è assunta l'impegno di cofinanziare la parte infrastrutturale pubblica di due Patti, il Patto della "Venezia Orientale" e il Patto "Basso Veronese e Colognese", questo ha consentito che gli stessi ottenessero dal CIPE il finanziamento degli investimenti in essi previsti.

La Giunta Regionale ha pertanto individuato la copertura finanziaria di detti interventi a valere sulle risorse attribuite all'Intesa Istituzionale di Programma. Verranno quindi introdotti nell'Intesa due accordi di programma per i rispettivi Patti.

SITUAZIONE DEI PATTI APPROVATI E MATURI

Dati finanziari in milioni di lire

PATTI		INIZIATIVE IMPRENDITORIALI			INFRASTRUTTURE			TOTALE PATTO				
id	Denominazione	N.	Investiment o ammissibile	Onere pubblico	N.	Investimento ammissibile	Onere pubblico	N.	Investimento ammissibile	Onere pubblico	Nuova occup.	Occu p.
1	Patto Territoriale di ROVIGO (A)	53	293.562	60.999	7	26.189	23.933	60	319.751	84.932	1.156	4.622
2	Patto Territoriale per lo Sviluppo del COMPENSORIO FELTRINO (IB)	28	61.028	6.197	12	18.511	12.014	40	79.539	18.211		
3	Patto Territoriale del CENTRO CADORE (IB)	24	26.885	4.874	8	19.878	15.005	32	46.763	19.879		150
4	Patto Territoriale della BASSA PADOVANA (IB)	43	133.721	27.837	18	35.353	25.465	61	169.074	53.302	436	1.285
5	Patto Territoriale del BASSO VERONESE e del COLOGNESE (ACTION) (A)	111	228.532	48.336	12	65.010	29.650	123	293.542	77.986	682	2.428
6	Patto Territoriale della MONTAGNA VERONESE – PROGRESS (Comunità del Baldo e Comunità della Lessinia) (IB)	29	58.967	5.832	7	7.759	4.507	36	66.726	10.339	118	748
7	Patto Territoriale CHIOGGIA-CAVARZERE – CONA (IB)	46	227.255	57.968	6	33.414	25.456	52	260.669	83.424	372	971
8	Patto Territoriale della VENEZIA ORIENTALE (A)	38	64.251	17.837	1	5.240	5.240	39	69.491	23.077	201	975
9	Patto Territoriale dell'ALTOPIANO DEI SETTE COMUNI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	Patto Territoriale dell'AGNO CHIAMPO (IB)	150	231.978	30.719	3	9.500	9	153	241.478	30.728	430	2.954
11	Patto Territoriale della Riviera del Brenta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	Patto Territoriale per lo Sviluppo Rurale dell'area Astico Brenta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	Patto Territoriale dell'area Berica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	Patto Territoriale del Comprensorio Comelico Sappada AMBITUS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	Patto Territoriale Dolomiti Venete	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	Patto Territoriale Specializzato nel Settore dell'Agricoltura e della Pesca del Basso Veronese (IB)	23	28.178	14.465	0	0	0	23	28.178	14.465	94	260
17	Patto Territoriale Specializzato nel Settore dell'Agricoltura e della Pesca della Montagna Veronese (IB)	64	31.290	19.393	0	0	0	64	31.290	19.393	33	272
18	Patto Territoriale Specializzato nel Settore dell'Agricoltura e della Pesca della Bassa Padovana (IB)	26	45.970	23.527	0	0	0	26	45.970	23.527	80	548
19	Patto Territoriale Specializzato nel Settore dell'Agricoltura e della Pesca dell'area centro-sud della prov. di VE (IB)	53	44.810	21.615	0	0	0	53	44.810	21.615	120	496
20	Patto Territoriale Specializzato nel Settore dell'Agricoltura e della Pesca della prov. di RO	18	22.461	11.605	1	7.500	7.500	19	29.961	19.105	319	2.193

21	Patto Territoriale per lo Sviluppo Turistico Ambientale dell'Astico Leogra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	Patto Territoriale del Miranese	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTALE PATTI VENETO	706	1.498.888	351.204	75	228.354	148.779	781	1.727.242	499.982	4.041	17.902

[(A) approvati dal Ministero – (IB) istruttoria bancaria conclusa]

4. QUADRO DI RIFERIMENTO DEI PROGRAMMI COMUNITARI

4.1. Gli assi d'intervento

Le linee d'intervento che la Regione ha definito nel Docup 2000-2006 sono orientate a sviluppare 4 assi d'intervento:

Asse 1 – Potenziamento alle imprese

L'Asse 1 è rivolto al potenziamento delle imprese. Riveste carattere orizzontale ed è finalizzato al sostegno dell'economia tramite interventi diversificati, rivolti alle piccole e medie imprese.

Asse 2 – Infrastrutture per la competitività del sistema produttivo regionale

L'asse 2 prevede misure destinate a superare le carenze infrastrutturali mediante una serie di interventi rivolti al sostegno indiretto dell'impresa, quali:

- Aree attrezzate per l'ubicazione di servizi alle imprese

Con la localizzazione e la rilocalizzazione di imprese in aree attrezzate dotate di qualificate infrastrutture di servizio si potrà consolidare e accrescere l'occupazione.

- Investimenti di carattere energetico

Il contenimento energetico riveste particolare importanza sia nell'ambito dei processi di produzione, con particolare riguardo alla concorrenza, che nell'ambito della salvaguardia dell'ambiente per produrre energia a basso impatto ambientale.

- Laboratori di ricerca, di prova, centri di innovazione e trasferimento di tecnologia

L'innovazione tecnologica per il miglioramento continuo del prodotto deve trovare idonei referenti in grado di soddisfare tali esigenze, in particolare nelle aree in ritardo di sviluppo.

- Intermodalità e logistica

Asse 3 – Turismo e valorizzazione del patrimonio culturale ed ambientale

L'asse 3 è incentrato sulla valorizzazione del patrimonio culturale ed ambientale il cui sostegno si rende sempre più necessario per rendere competitiva e dinamica l'offerta turistica. In questo ambito sono previste misure variamente articolate, intese a sviluppare i seguenti temi:

- Ricettività e strutture a supporto dell'attività turistica

Va migliorato lo standard di ricettività delle strutture turistico-alberghiere tramite una serie di azioni mirate alla qualificazione dell'offerta.

- Diversificazione dell'offerta turistica e prolungamento della stagionalità

La consapevolezza di disporre di un vasto patrimonio culturale, monumentale ed ambientale impone azioni rivolte ad una ottimizzazione del sistema ricettivo.

- Valorizzazione del patrimonio culturale e sviluppo tecnologico multimediale

La comunicazione multimediale come elemento di crescita culturale e quindi di promozione turistica. Tramite una serie di azioni viene avviata una esperienza innovativa con l'obiettivo dell'incremento occupazionale in un settore in forte evoluzione.

Asse 4 – Ambiente e territorio

L'asse 4 è incentrato sul miglioramento dell'ambiente prevedendo misure articolate in più azioni, quali:

- Potenziamento delle infrastrutture ambientali

Finalizzato al recupero della dotazione infrastrutturale fra aree disomogenee nel settore della gestione dei rifiuti e nella gestione delle acque per migliorare anche l'offerta turistica e la qualità dell'ambiente.

- Tutela dell'ambientale

Recupero dell'ambiente con interventi destinati alla bonifica dei siti degradati, di contrasto all'erosione e al degrado lagunare in termini economico-produttivi.

- Informazione, controllo ed educazione ambientale

Promozione culturale attraverso la ricerca, l'informazione, la formazione, la sensibilizzazione e l'educazione ambientale come fattore di crescita culturale sia degli operatori che della popolazione in generale.

- Aiuti alle imprese per incrementare gli investimenti ambientali

Miglioramento dei processi produttivi conseguendo sistemi di lavorazione che riducano l'impatto ambientale promovendo il recupero di siti inquinanti.

5. GLI OBIETTIVI PRIORITARI DELL'INTESA

La ricognizione effettuata riguarda lo stato della programmazione di settore, atteso che la Regione Veneto dal 1992 non ha aggiornato il PRS. E' stata quindi effettuata per linee generali una ricostruzione delle politiche regionali in atto e quelle previste sul territorio regionale. In alcuni settori la puntualità della ricognizione è rapportata al grado di priorità dei temi sul tappeto con l'intento di rendere evidenti i collegamenti stretti tra programmazione nazionale, regionale e quella comunitaria, quantomeno sul piano della condivisione del fabbisogno d'investimenti infrastrutturali e della definizione dei relativi obiettivi per risolverli.

Il quadro che si prospetta mette in luce le necessità da soddisfare, sia pur limitate ad ambiti territoriali delle aree depresse, per ridurre il grave deficit infrastrutturale del modello di sviluppo veneto, facendo leva anche sugli strumenti della concertazione di risorse pubbliche, e nel caso specifico su una Intesa istituzionale con il Governo centrale, cogliendo i presupposti innovativi della regionalizzazione in atto del bilancio dello Stato.

5.1. GLI ACCORDI DI PROGRAMMA QUADRO

La metodologia seguita nel proporre gli accordi di programma quadro si rifà ad una ricognizione generalizzata delle diverse tipologie di fabbisogno insoddisfatto.

Sulla base delle analisi svolte si è scelto di proporre una Intesa Istituzionale di Programma ordinata secondo quattro assi che sottendono altrettanti settori prioritari, al loro interno, secondo le tematiche maggiormente sensibili, sono stati definiti dei sottoassi ai quali sono riconducibili le misure d'intervento, ovvero i vari APQ.

L'impostazione dell'Intesa tiene conto degli indirizzi originari fissati dalla Giunta Regionale con una prima delibera, la DGR 1308 del 27.04.1999 che orientava le scelte prioritarie d'intervento su cinque settori; successivamente, con la recente DGR 4055 del 21.12.2000 che ha fissato gli indirizzi della presente Intesa, nel selezionare le priorità gli ambiti d'intervento sono stati razionalizzati per raccordarli metodologicamente all'evoluzione del disegno programmatico generale della Regione.

Gli assi che costituiscono le direttrici dell'Intesa sono quattro:

- **Asse 1 Risorse naturali.** In questo asse convergono i settori del ciclo dell'acqua, della difesa del suolo e della tutela dell'ambiente
- **Asse 2 Sistemi locali di sviluppo.** A questo asse è riconducibile il settore dello sviluppo locale.
- **Asse 3 Reti e nodi di servizio.** A questo asse è riferito il settore della mobilità, viabilità e trasporti.
- **Asse 4 Potenziamento delle infrastrutture socio sanitarie.** A questo asse è riferita la programmazione socio sanitaria.

I quattro assi vengono a loro volta suddivisi in una serie di sottoassi.

Gli APQ che attuano i sottoassi sono suddivisi tra quelli che sono firmati contestualmente all'intesa e quelli che essendo muniti di copertura finanziaria saranno istruiti entro la data indicata.

5.1.1 - ASSE 1: RISORSE NATURALI (Settore: ciclo dell'acqua, difesa del suolo, tutela dell'ambiente)

Sottoasse 1.1 Ciclo dell'acqua

Sottoasse 1.2 Difesa del suolo

Sottoasse 1.3 Tutela d'ambiente e del territorio

Obiettivi:

Sottoasse 1.1 “Ciclo dell'acqua”.

Va premesso che gli obiettivi del presente ambito d'intervento non possono prescindere dalla contestualizzazione del sistema di reti, così com'è attualmente organizzato nel Veneto: un sistema che è oggettivamente composito e insostenibile sotto il profilo degli equilibri economici di gestione di esercizio.

Fatte alcune eccezioni le diverse modalità di approvvigionamento e distributivo dell'acqua risentono della mancanza di efficaci interventi di riordino, in particolar modo nei contesti insediativi con ritmi di espansione molto veloci.

La novità importante introdotta dalla Regione nell'adottare il modello di riordino strutturale e gestionale, è la definizione di una modalità unica di esercizio: il “*ciclo integrato dell'acqua*”.

Con l'introduzione di questo concetto si è inteso definire un obiettivo intermedio del processo più complessivo, e non facile, di razionalizzazione delle reti, significativamente orientato a modificare anche la cultura della gestione, ovvero l'integrazione dei due sistemi di reti, l'approvvigionamento e la distribuzione della rete primaria energetica con il ciclo della depurazione.

Il sottoasse prevede la sottoscrizione di un unico APQ che prevede :

- progetti di completamento funzionale della rete acquedottistica
- completamenti funzionali della rete della depurazione.

Più precisamente con detto Accordo si prevede:

- per quanto attiene alla **rete acquedottistica**, la realizzazione di interventi di completamento funzionale di opere a suo tempo iniziate e non ancora concluse, finanziati a valere sui fondi disponibili delle delibere CIPE 142/1999 e 84/2000 per 13,608 miliardi e sul fondo regionale di cui alla L.R. 5/2000 per 1,395 miliardi;
- per quanto riguarda, invece, la **rete di depurazione** la realizzazione di interventi di completamento funzionale finanziati a valere sui fondi disponibili delle delibere CIPE 142/1999 e 84/2000 per 13,575 miliardi oltre a 6,525 miliardi a valere sul fondo regionale di cui alla L.R. 5/2000.

L'APQ 2 "Razionalizzazione della rete acquedottistica e della rete di disinquinamento e depurazione" è istruito nei tempi previsti dall'IIP.

Sottoasse 1.2 Difesa del suolo.

I temi del precedente ambito sotto il profilo infrastrutturale non vanno disgiunti dall'assetto idrogeologico complessivo del territorio, perché sono spesso collegati alle discipline di salvaguardia delle risorse primarie.

La difesa idrogeologica e il ciclo integrato dell'acqua, sono due temi che con frequenza rientrano nelle note di attualità dell'agenda delle emergenze specie in quelle realtà locali inserite nei bacini interessati al rischio idrogeologico.

Il Veneto è una regione ad elevata fragilità: erosioni costiere, frane, esondazioni interessano il suo territorio e le innumerevoli occasioni di sviluppo economico corrono il rischio di essere penalizzate dagli eventi naturali più o meno critici che periodicamente la interessano.

I programmi di difesa del suolo possono costituire in talune realtà un'ulteriore occasione di sviluppo per l'area nell'ambito della quale si interviene; occorre una visione complessiva che non si limiti a separare le emergenze delle opere idrauliche e marittime dalla difesa degli abitati e degli insediamenti residenziali, oppure le frane, i fenomeni di esondazione o di erosione costiera dai dissesti di carattere idraulico o idrogeologico.

E' sempre più necessario predisporre programmi pianificati organici a valenza plurisettoriale, intesi a promuovere ma anche a salvaguardare lo sviluppo di quelle aree che in una qualche misura risultano penalizzate rispetto alle altre, proprio per la loro peculiare vulnerabilità territoriale.

Gli ambiti costieri delimitati dalle foci dei fiumi Livenza e Tagliamento e le aree deltizie del Po presentano diffuse, e talora preoccupanti, situazioni di sofferenza delle stesse difese realizzate a seguito della grande alluvione del '66.

Altra categoria di emergenze si registra nella fragilità del territorio montano, con particolare rilevanza per quello Agordino, in cui i dissesti di carattere idrogeologico, interessano con sempre più frequenza i centri abitati, gli insediamenti industriali, le infrastrutture viarie di primaria importanza che compromettono spesso per lunghi periodi i collegamenti stradali.

La materia della difesa e messa in sicurezza del suolo, necessita una chiara ripartizione e attribuzione di responsabilità fra i vari livelli amministrativi, nazionale-regionale-locale, secondo il principio di sussidiarietà. Tutti i livelli devono mostrarsi disponibili a sostenere le misure d'intervento per limitare la vulnerabilità del territorio; si devono definire azioni con effetto sinergico nonché provvedere a coordinare le rispettive politiche.

Questo implica l'adozione non più di misure tampone ma di interventi strutturali ordinari di mitigazione dei rischi, i cui oneri tendenzialmente pesano sempre più sul bilancio regionale.

Il sottoasse è articolato in programmi, previsti in un unico APQ, funzionali con le iniziative programmate dagli altri soggetti istituzionali coinvolti per competenza sulla materia della difesa del suolo:

- interventi più urgenti di difesa della costa orientale e di difesa di alcuni abitati localizzati lungo le aste del Po e dell'Adige,
- interventi di messa in sicurezza del regime idraulico di fiumi e scoli che presentano situazioni di emergenza in varie località della bassa pianura veronese e vicentina.

L'APQ prevede:

- interventi di **difesa della costa** finanziati con risorse a valere sui fondi disponibili delle delibere CIPE 142/1999 e 84/2000, sul fondo di cofinanziamento regionale di cui alla L.R. 5/2000.
- Interventi relativi alla **sicurezza idraulica** finanziati con risorse a valere sui fondi disponibili delle delibere CIPE 142/1999 e 84/2000 e sul fondo di cofinanziamento regionale di cui alla L.R. 5/2000

L'APQ 3 " Difesa del suolo" è istruito nei tempi previsti dall'IIP

Il Sottoasse 1.3, tutela dell'ambiente e del territorio.

Questo settore rappresenta l'ambito in cui si intendono ricondurre tutte le politiche della Regione e degli enti locali, oltre a quelle residuali di altri soggetti, pubblici e privati, che in vario modo operano sul territorio, al fine di promuovere azioni incisive di tutela e miglioramento dell'ecosistema, avendo fisso l'obiettivo della salvaguardia del territorio inteso come bene primario.

La Laguna di Venezia, il noto problema di Porto Marghera, il disinquinamento dei siti contaminati, la conservazione e protezione del patrimonio naturalistico, fanno parte di alcuni temi ricorrenti del dibattito istituzionale. La pianificazione regionale e nazionale si trovano in uno stadio avanzato di soluzioni, ma incontrano difficoltà metodologiche per essere portate compimento.

Emerge infatti la necessità di definire una cornice complessiva di orientamenti stabili e condivisi – il PTRC e il suo aggiornamento per quanto riguarda la Regione, l'efficacia di piani operativi di settore sostenuti dallo Stato – che pongano al centro del modello di sviluppo regionale la consapevolezza che infrastrutture, produzione, competizione e ambiente si possono coniugare tra loro senza ingenerare conflitti d'interessi associando obiettivi di sviluppo sostenibile con le politiche d'investimento.

Il sottoasse è articolato in tre programmi di grande impatto socio-economico per l'intera regione: due di questi programmi si riconducono alle problematiche di risanamento dell'atmosfera e di alcune emergenze ambientali oltre alla ben nota questione di Porto Marghera, il terzo interessa la problematica della distruzione dei rifiuti urbani, nell'ordine:

- la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera, che significa l'attivazione del più generale Accordo sulla Chimica di Porto Marghera siglato tra Regione, Ministeri e parti sociali il 21 ottobre 1998 e il recente accordo integrativo del 15 dicembre 2000 che dà l'avvio alla redazione del *Master Plan* ;
- la realizzazione di alcuni impianti di termodistruzione dei rifiuti solidi urbani con tecnologie sperimentali di ultima generazione, compresi nel Piano Regionale di gestione dei RSU;
- bonifica di siti abusivi di rifiuti speciali i cui progetti esecutivi sono inseriti nel Piano regionale di gestione dei Rifiuti Speciali;
- progetto di conversione dei motori dei mezzi di trasporto pubblico per la riduzione delle emissioni in atmosfera a valere sul Piano regionale di tutela e risanamento dell'atmosfera.

5.1.2 - ASSE 2: SISTEMI LOCALI DI SVILUPPO (Settore: sviluppo locale)

Sottoasse 2.1 Sviluppo locale

Sottoasse 2.2 Valorizzazione turistica e del patrimonio culturale

Obiettivi:

L'obiettivo del sottoasse 2.1 è indirizzato a sostenere importanti azioni di sviluppo economico collegate agli strumenti della programmazione negoziata mediante l'assunzione da parte della Regione e della Provincia interessata dell'onere del finanziamento di rilevanti infrastrutture dei patti territoriali: due in

particolare, quello del Veneto Orientale e del Basso Veronese-Colognese sono oggetto di un separato APQ compreso nell'Intesa.

Il sottoasse 2.2 si pone l'obiettivo di promuovere iniziative funzionalmente riconducibili alle esigenze di conservare significative emergenze sia archeologiche che quelle monumentali a rischio quali uniche testimonianze del patrimonio da salvaguardare in alcune località non interessate dai circuiti turistici.

L'esistenza, inoltre, di numerosi distretti produttivi sparsi sul territorio regionale testimonia la saldatura, avvenuta da alcune generazioni, di una pluralità di tipologie imprenditoriali che traggono origine principalmente dall'evoluzione di culture materiali autosufficienti, che ancora oggi rappresentano la vera risorsa del Veneto. L'obiettivo dei programmi inseriti in questo ambito è lo sviluppo di progetti che conservino le testimonianze sulla nascita e l'evoluzione del sistema industriale regionale con tutte le sue peculiarità tra cui quelle etnografiche.

- Sottoasse 2.1 – Prevede l'APQ 5 per finanziare la dotazione infrastrutturale pubblica dei precitati Patti Territoriali, a completamento del quadro degli impegni giuridicamente vincolanti sottoscritti dalle parti nei rispettivi programmi. Nell'ambito di tale sotto asse, inoltre, si prevede un accordo per promuovere un'azione comune con le Università venete in tema di miglioramento dell'assistenza e dei servizi all'utenza universitaria con misure riguardanti l'avanzamento tecnologico e la residenza. Esso, inoltre, prevede la messa in essere di interventi di coordinamento fra le Amministrazioni centrali e locali per la ottimizzazione delle procedure di inserimento degli immigrati nel mercato del lavoro; interventi per garantire l'accoglienza residenziale e sociale; miglioramento della sicurezza; azioni mirate a favore della famiglia, dei minori non accompagnati e delle donne; coordinamento e sostegno delle attività formative per la professionalità e la comprensione linguistica e culturale.
- Sottoasse 2.2 – Prevede il completamento di alcuni interventi in atto di recupero di emergenze monumentali assai significative sotto il profilo storico e con forti implicazioni per il contesto dell'economia locale; interventi previsti nel programma sottoscritto anche dal Trentino e Friuli di interventi finalizzati a realizzare dei percorsi tematici e repertizzare le tracce degli assi della viabilità romana di cui permangono vive testimonianze in alcune località del veneto orientale (Via Claudia Augusta).

Per questo sottoasse si prevede, altresì, la stipula dell'APQ 6 che comprende studi di fattibilità (SDF) promossi dalla Regione per approfondire le potenzialità di sviluppo economico, verificando *ex-ante* l'efficacia di progetti d'intervento in alcune aree e situazioni che sin'ora hanno presentato oggettive difficoltà di fattibilità (per esempio Arsenale di Venezia, Bosco del Cansiglio, circuito delle Abbazie, Delta del Po). Inoltre, è previsto lo sviluppo di un programma di attività, sottoscritto con il Trentino e la Lombardia, rivolto a realizzare interventi diffusi di conservazione fisica e museografia, e con altre modalità, delle varie culture materiali che hanno costituito le basi della industrializzazione della regione

A questo Asse sono abbinati 3 APQ rispettivamente:

APQ 4 “ Interventi di valorizzazione turistica e ambientale”. Gli interventi saranno finanziati con risorse a valere sui fondi disponibili delle delibere CIPE 142/199 e 84/2000 per un importo di 10,450 miliardi. La restante spesa viene coperta dalle Amministrazioni interessate.

APQ 5 “Infrastrutture per lo sviluppo locale ”. Comprende infrastrutture del **Patto Territoriale della Bassa Veronese e Colognese**, del costo complessivo di **30,806 miliardi**, in cui sono inseriti 2 interventi (ponte sull'Adige, banchina fluviale del porto di Legnago). Gli interventi sono finanziati con risorse a valere sui fondi disponibili delle delibere CIPE 142/199 e 84/2000 per un importo di 10,000 miliardi. La restante copertura di spesa, pari a 16,806, è così definita: per il ponte sull'Adige, 13,806 miliardi vengono garantiti dalla Provincia di Verona mediante esperimento di gara con la modalità del *project financing*; per la banchina di Legnago, 3,000 miliardi a valere sulle risorse proprie della citata amministrazione provinciale.

L'APQ 5 comprende anche le infrastrutture previste nel **Patto Territoriale del Veneto Orientale**, del costo complessivo di **5,240 miliardi**, in cui è inserito l'intervento del sistema informativo territoriale (SIT). L'intervento è finanziato con risorse a valere sui fondi disponibili delle delibere CIPE 142/199 e 84/2000 per l'intero importo.

APQ 6 "Studi di fattibilità". Gli interventi saranno finanziati al 50% con risorse a valere sui fondi disponibili delle delibere CIPE 142/199 e 84/2000 per un importo di 675 milioni e per la restante quota dalla Regione Veneto, pari a 675 milioni, a valere sui fondi di cui alla L.R.5/2000 destinati all'Intesa. Gli SDF saranno realizzati sulla base dell' "Indice dei requisiti minimi degli studi" di cui all'allegato C della deliberazione CIPE 135/99.

5.1.3 - ASSE 3: RETI E NODI DI SERVIZIO (Settore: mobilità)

Sottoasse 3.1 Infrastrutture del sistema viario regionale

Sottoasse 3.2 Infrastrutture ferroviarie

Sottoasse 3.3 Altre modalità di collegamento e comunicazione

Obiettivi:

La continua crescita economica del Veneto sta mettendo a dura prova l'intero apparato delle reti di comunicazione, è un fenomeno che in taluni casi è persino problematico dimensionare se non collocandolo in una logica di tipo metropolitano. Alcuni aspetti escono persino dai corollari della pianificazione regionale.

La riqualificazione in termini d'esercizio del trasporto stradale e ferroviario, dell'intermodalità e dei servizi plurifunzionali, è una componente essenziale per sostenere il livello dello sviluppo della regione. E' altrettanto determinante mantenere la vivibilità del sistema insediativo ed il grado di competitività dell'apparato produttivo delle PMI nel contesto internazionale ed europeo in particolare.

E' necessario, tuttavia, distinguere tra gli obiettivi prioritari le "strategie" dalle "emergenze", con la consapevolezza che quest'ultime, oltre a richiedere soluzioni a breve termine, si intrecciano con sempre più frequenza con le prime, mano a mano che aumenta la domanda di mobilità. Ne è un esempio il congestionamento quotidiano, nei comprensori densamente insediati dell'area pedemontana ed attorno allo snodo passante della prima terraferma lagunare.

La grande mobilità resta comunque il punto di partenza della gerarchia delle strategie d'intervento per ridurre il gap infrastrutturale veneto.

Obiettivo principale di questi interventi è l'integrazione a sistema di nuovi segmenti negli assi principali di attraversamento veloce, sia esso verticale che orizzontale della regione, per espandere i collegamenti attuali e snodare la rete primaria esistente.

Altro obiettivo rilevante resta quello di alleggerire la mobilità persone-merci e ridurre l'attuale squilibrio modale, l'avvio dei lavori del sistema ferroviario metropolitano (SFMR) regionale va in questa direzione.

Nel quadro prioritario delle strategie va associato anche il completamento funzionale del sistema idroviario padano-veneto che, pressoché ultimato nella tratta polesana, necessita di interventi integrativi per aprire definitivamente l'esercizio del corridoio fluviale della parte veneta, nella più ampia prospettiva di offrire un collegamento all'asse commerciale Mantova - Quadrante Europa-Mare.

Nel complesso sistema della mobilità regionale, lo scenario delle priorità venete si completa con l'emergenza rappresentata dai "punti neri" della viabilità ordinaria che costituiscono causa di gravi disagi e di forti diseconomie sia nel trasporto privato che del trasporto merci a distanza ridotta.

L'asse 3 si articola in tre tipologie di misure: programmi per la rete stradale e autostradale d'interesse nazionale, regionale e locale, programmi per la rete del trasporto ferroviario metropolitano ed un programma per il sistema idroviario, nel seguente ordine:

- Sottoasse 3.1 – Prevede interventi differenziati come il completamento funzionale di alcuni nodi strategici della viabilità.
- Sottoasse 3.2 – Prevede l'ampliamento del raggio di azione del piano generale del sistema ferroviario metropolitano meglio noto come SFMR, in corso di attuazione, per estendere gli interventi nelle aree del veneto centrale e del veronese.
- Sottoasse 3.3 – Prevede un programma di sviluppo e completamento del sistema idroviario padano-veneto con interventi puntuali di adeguamento nella logica della portualità mediterranea e con le modalità di trasporto interne infraregionali.

A questo asse è riferito un accordo:

APQ1 " Completamenti funzionali rete stradale", in cui sono compresi interventi da finanziarsi secondo i piani di spesa contenuti nel disciplinare dell'accordo, ovvero: fino all'importo di 34 miliardi a valere con le risorse disponibili assegnate al Veneto dalle delibere CIPE 142/1999 e 84/2000, per 13 miliardi con il fondo di cofinanziamento regionale di cui alla L.R. 5/2000; la copertura dei restanti 29,750 miliardi con fondi regionali previsti nel Bilancio annuale di previsione per l'esercizio 2001 (L.R. 6/2001), ed in parte con cofinanziamenti delle amministrazioni interessate.

L'APQ 1 " Completamenti funzionali alla rete stradale" è istruito nei tempi previsti dall'IIP.

5.2. Punti di forza e di debolezza**Asse 3 - Reti e nodi di servizio (Mobilità)**

Punti di forza	Punti di debolezza
- Prossimità delle reti di trasporto alla maggior parte dell'utenza - Aumento della sensibilità per il trasporto su ferro - Maggiore consapevolezza del danno ambientale e dei rischi derivanti da una mobilità inefficiente e congestionata - L'attivazione del piano di trasporto ferroviario metropolitano consentirà di collegare con facilità tutti i maggiori poli regionali ed in futuro anche quelli intermedi - E' in forte aumento la richiesta di logistica integrata con nodi importanti di riferimento nel Veneto (Padova e Verona)	- Dotazione infrastrutturale inadeguata al modello di sviluppo e conseguente riduzione della competitività della base produttiva - Scarsa manutenzione delle reti di grande traffico - Effetti sull'ambiente del congestionamento da traffico urbano e veicolare di transito - Insufficiente integrazione tra le modalità logistiche di trasporto - Sistema idroviario inefficiente e non inserito nel modello di sviluppo - Le infrastrutture dei nodi di transito del traffico transnazionale sono al collasso e si decono adottare misure intermedie in attesa di quelle definitive

Asse 1 - Risorse naturali (ciclo dell'acqua, difesa del suolo, tutela dell'ambiente)

Punti di forza	Punti di debolezza
- Aumentano le azioni in difesa delle fonti di approvvigionamento delle risorse primarie (acqua) - Buone le misure adottate dalla Regione di operare con interventi per bacini d'utenza (ciclo integrato) - Efficacia degli interventi strutturali operati dalla Regione nei dissesti idrogeologici montani in relazione alle risorse disponibili	- Le condizioni idrogeologiche presentano rischi di vulnerabilità nelle zone maggiormente coinvolte da interessi contrapposti - Ancora scarsa la integrazione tra i sistemi di distribuzione delle energie in una condizione di uso diffuso del territorio (luce, acqua, gas, tlc, depurazione) con conseguenti diseconomie di scala - Mancanza di una mappatura aggiornata in cui si evidenzino i rischi nell'assetto futuro del territorio - Presenza di siti inquinati da rifiuti speciali (discariche) e di interi ambiti da bonificare (Porto Marghera) con conseguenti alti costi a carico della collettività - Ritardi nella attivazione di interventi di difesa della costa e delle acque (coste orientali, laguna)

Asse 2 - Sistemi locali di sviluppo (sviluppo locale)

Punti di forza	Punti di debolezza
----------------	--------------------

- Presenza di un importante e diffuso patrimonio culturale da valorizzare in funzione anche della crescita economica locale - Generalmente buono lo stato di conservazione del patrimonio e dei programmi di recupero	- La diffusa presenza di aree produttive suggerisce una limitazione delle nuove iniziative senza una valutazione d'impatto
--	--

Asse 4 - Potenziamento delle strutture socio sanitarie (programmazione socio sanitaria)

Punti di Forza	Punti di debolezza
- Ottimo stato organizzativo delle prestazioni ospedaliere - Diffusa specializzazione nelle strutture e competitiva con gli standard europei - Integrazione tra le eccellenze del ricovero e l'assistenza domiciliare - L'attuale modello territoriale della assistenza sanitaria risponde alle esigenze della popolazione	- Difficoltà nel rideterminare la riduzione della rete ospedaliera in relazione al fabbisogno complessivo programmato - Carenza di strutture di assistenza agli anziani nelle aree interessate al fenomeno dello spopolamento

5.3. Sintesi degli obiettivi degli Accordi di programma Quadro muniti di copertura finanziaria.

ASSI	APQ	SINTESI DEGLI OBIETTIVI
Asse 3: RETI E NODI DI SERVIZIO <u>Sottoasse 3.1</u> Infrastrutture del sistema viario regionale	APQ1 Mobilità – completamenti funzionali rete stradale	Interventi sul nuovo assetto viario dello snodo di Mestre e sui completamenti funzionali dei collegamenti stradali d'interesse nazionale e a difesa dei centri abitati, soggetti a gravi dissesti idrogeologici, in località montane ad alta concentrazione produttiva e turistica, di cui garantire la funzionalità e la sicurezza. Realizzare il completamento funzionale dei tratti mancanti della direttrice transpolesana e di collegamento di quest'ultima con il sistema portuale fluviale.
Asse 1: RISORSE NATURALI <u>Sottoasse 1.1</u> Ciclo dell'acqua	APQ2 Ciclo dell'acqua - Completamenti funzionali rete acquedottistica, rete disinquinamento e depurazione	Interventi prioritari di razionalizzazione della rete adduttrice nelle aree a maggior rischio di vulnerabilità in sintonia con gli schemi previsti nel Modello strutturale degli acquedotti del Veneto, promossi nell'ottica di una gestione unitaria del "ciclo integrato dell'acqua" che comprende tutta la rete acquedottistica, fognaria e della depurazione. Interventi prioritari di razionalizzazione dello schema fognario-depurativo in situazioni di particolare emergenza ambientale.
Asse 1: RISORSE NATURALI <u>Sottoasse 1.2</u> Difesa del suolo	APQ3 Difesa del Suolo - Difesa della Costa e Sicurezza idraulica	Affrontare strutturalmente alcune situazioni di assoluta emergenza di ricomposizione delle difese costiere alle foci dei grandi fiumi veneti, sui vari fronti d'intervento a prevalente destinazione turistica, nonché azioni integrate di difesa e manutenzione nei sistemi che regolano gli equilibri del territorio del Delta del Po, lagune, argini e disinquinamento delle acque. Azioni integrate di difesa e manutenzione nei sistemi fluviali.
Asse 2: SISTEMI LOCALI DI SVILUPPO <u>Sottoasse 2.2</u> Azioni di valorizzazione turistica e conservazione dell'ambiente	APQ4 Sviluppo locale - Interventi di valorizzazione turistica e del patrimonio culturale	Recupero a fini turistici e culturali di importanti episodi della storia locale, in relazione alle oggettive necessità di adottare misure di messa in sicurezza degli stessi siti.
Asse 2: SISTEMI LOCALI DI SVILUPPO <u>Sottoasse 2.1</u> Infrastrutture dei patti territoriali	APQ5 Sviluppo locale – Infrastrutture del Patto Territoriale Bassa Veronese	Realizzazione di due infrastrutture pubbliche di importante collegamento viario e sulla portualità fluviale, a sostegno della programmazione prevista nei rispettivi Patti. Completamento di una rete informatica, a sostegno della programmazione prevista nei rispettivi Patti.
Asse 2: SISTEMI LOCALI DI SVILUPPO <u>Sottoasse 2.2</u> Azioni di valorizzazione turistica e conservazione dell'ambiente	APQ6 Sviluppo locale - Studi di Fattibilità	Individuare le azioni ottimali per valorizzare e economicamente importanti contenitori architettonici abbandonati, recupero produttivo de patrimonio forestale regionale, tutti riconducibili al rafforzamento dello sviluppo locale.

Sintesi degli obiettivi di azioni per lo sviluppo di rilevanza strategica e prioritaria.

ASSI	Azioni prioritarie	SINTESI DEGLI OBIETTIVI
Asse 1: RISORSE NATURALI Sottoasse 1.2 Difesa del suolo	Infrastr. Porto Marghera	Realizzare la integrazione degli interventi infrastrutturali previsti nell'Accordo S/R su P. Marghera a supporto degli investimenti privati programmati nel comparto della Chimica. Obiettivo che si collega con quello relativo agli interventi di bonifica dei siti contaminati, oggetto di un accordo già concluso
Asse 1: RISORSE NATURALI Sottoasse 1.3 Tutela ambiente e territorio	Termodistruzione rsu	Operare con processi tecnologici di distruzione e rigenerazione di ultima generazione in un settore che nell'ambito regionale sconta alcuni ritardi
Asse 1: RISORSE NATURALI Sottoasse 1.3 Tutela ambiente e territorio	Bonifiche siti e aria pulita	Riduzione dell'alto rischio ambientale di alcuni siti contaminati e attenuazione dell'impatto atmosferico degli agenti inquinanti in situazioni e condizioni mirate, nell'ambito di un programma regionale.
Asse 2: SISTEMI LOCALI DI SVILUPPO Sottoasse 2.2 Azioni di valorizzazione turistica e del patrimonio culturale	Recupero patrimonio culturale locale – Asse romano “Claudia Augusta”	Intervenire con studi ed interventi mirati di recupero su temi di particolare interesse della storia locale con l'intento di ricomporre il quadro del sistema viabilistico delle grandi comunicazioni nel periodo romano e tardo medievale.
Asse 2: SISTEMI LOCALI DI SVILUPPO Sottoasse 2.2 Azioni di valorizzazione Turistica e del patrimonio culturale	Sistema museale regionale etnografico e civiltà industriale	Realizzare una rete di contenitori museali che raccolgano le testimonianze sulla formazione ed evoluzione del sistema produttivo veneto a partire dalle origini preindustriali.
Asse 2: SISTEMI LOCALI DI SVILUPPO Sottoasse 2.1 Sviluppo locale	Inserimento nel mercato del lavoro degli immigrati ed interventi di accoglienza	Messa in essere di interventi di coordinamento fra le Amministrazioni centrali e locali per la ottimizzazione delle procedure di inserimento degli immigrati nel mercato del lavoro; interventi per garantire l'accoglienza residenziale e sociale; miglioramento della sicurezza; azioni mirate a favore della famiglia, dei minori non accompagnati e delle donne; coordinamento e sostegno delle attività formative per la professionalità e la comprensione linguistica e culturale.
Asse 3: RETI E NODI DI SERVIZIO Sottoasse 3.1 Infrastrutture del sistema viario regionale	Accordo S/R 1.8.97 – Grande Viabilità	Completare il quadro d'interventi previsti nell'Accordo S/R sulle grandi infrastrutture d'interesse nazionale a sostegno del modello di sviluppo regionale e delle relazioni economiche con il resto d'Europa.
Asse 3: RETI E NODI DI SERVIZIO Sottoasse 3.1 Infrastrutture del sistema viario regionale	Sistema autostradale di grande viabilità	Ridurre il grave deficit infrastrutturale della rete autostradale sulle direttrici di maggiore traffico
Asse 3: RETI E NODI DI SERVIZIO Sottoasse 3.1 Infrastrutture del sistema viario regionale	Eliminazione “punti neri” viabilità ordinaria	Ridurre le numerose strozzature presenti nel sistema del traffico ordinario stradale nelle località di maggior interscambio economico infraregionale e superare il livello di congestionamento esistente.
Asse 3: RETI E NODI DI SERVIZIO Sottoasse 3.2 Infrastrutture ferroviarie	SFMR - estensione area centrale	Completare le dotazioni previste della rete di mobilità ferroviaria metropolitana, da poco appaltata, per ridurre e razionalizzare il traffico passeggeri su gomma.
Asse 3: RETI E NODI DI SERVIZIO Sottoasse 3.2 Infrastrutture ferroviarie	SFMR – estensione area veronese	Estendere le intersezioni della rete metropolitana centrale sui bacini d'utenza nei distretti più sviluppati del Veneto Occidentale.
Asse 3: RETI E NODI DI SERVIZIO Sottoasse 3.3 Altre modalità di collegamento e comunicazione	Completamento sistema idroviario padano veneto	Completare le opere mancanti per rendere funzionale l'idrovia nel tratto polesano che potrebbe entrare in esercizio in tempi brevi.