



31100 Treviso – Via Dandolo, 2/4d
Tel. 0422 4091 - Fax 0422 403731
treviso@veneto.cgil.it



31100 Treviso – Via Caccaiatori del Sile, 23
Tel. 0422 585811 - Fax 0422 410653
ust_treviso@cisl.it



31100 Treviso – Via Saccardo, 27
Tel. 0422 4099 - Fax 0422 409920
cspTreviso@uil.it

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale P.T.C.P.

Osservazioni e valutazioni di CGIL CISL UIL di Treviso

Premessa

Il sistema pubblico è chiamato in questa fase particolare di accentuata internazionalizzazione delle attività economiche ed industriali ad interventi finalizzati a riposizionare e ripensare lo sviluppo futuro delle nostre realtà su livelli di più alto profilo qualitativo ambientale e competitivo rispetto al passato.

Lo sviluppo del passato metteva insieme semplici elementi come:

- basso costo del lavoro e quantità di manodopera, flessibilità delle risorse umane;
- crescita e sviluppo prevalentemente quantitativi;
- il basso costo nell'uso del territorio e delle risorse naturali;
- le facili politiche del credito, l'indebitamento diffuso delle imprese;

A quarant'anni di distanza questi presupposti sono notevolmente cambiati.

Oggi è urgente e necessario che l'insieme del sistema pubblico e privato intervenga per governare ed indirizzare lo sviluppo futuro con progetti idonei a rendere competitivi e qualificati i sistemi economico-industriali delle nostre realtà.

La qualità dello sviluppo futuro e i livelli di competizione internazionale passano attraverso politiche di qualificazione, riqualificazione e specializzazione delle attività economiche e professionali quindi strettamente collegate alle politiche di pianificazione e riorganizzazione territoriale, nonché alla valorizzazione e salvaguardia delle caratteristiche ambientali e paesaggistiche della provincia.

La nuova legge urbanistica (Legge 11/2004 della Regione Veneto norme per il governo del territorio) con le sue luci ed ombre definisce ambiti e strumenti importanti per gestire il territorio attraverso azioni concertate tra i vari livelli istituzionali.

Questa nuova impostazione ed opportunità stabilita dalla legge permette agli stessi comuni di associare politiche concordate a livello territoriale in sintonia con strumenti importanti come il P.T.C.P. (piano territoriale di coordinamento provinciale). Il Piano pone al centro di ogni intervento il nodo legato all'uso del territorio e del rispetto delle risorse naturali ed ambientali definendo regole e modalità dello sviluppo compatibile con le caratteristiche economico-industriali, ambientali e paesaggistiche del territorio in ambito provinciale.

I complessi processi in atto legati alle politiche di industrializzazione e competizione globale, nonché la complessità dello sviluppo futuro richiedono scelte chiare e precise che vanno assunte prevalentemente con il coinvolgimento di tutte le parti sociali ed istituzionali attraverso politiche concertate ai vari livelli. Scelte e politiche che sappiano parlare e convincere le persone e le comunità locali.

Sistema di partecipazione e concertazione

CGIL-CISL-UIL di Treviso, partendo dalle considerazioni fin qui esposte, ritengono che la concertazione attiva tra le parti sociali e le istituzioni sia uno strumento importante per qualificare le scelte future, oltre che per garantire livelli di più alta democrazia e partecipazione nelle decisioni degli enti di governo istituzionale.

Un piano come quello del PTCP non può essere attuato senza la partecipazione di tutti i soggetti economici chiamati a concorrere alla qualificazione dello sviluppo futuro.

Per questo CGIL-CISL-UIL ritengono importante definire dei livelli di confronto in grado di cogliere l'aspetto policentrico della nostra provincia strutturando il territorio per zone, indicativamente:

- **Treviso e la sua cintura urbana,**
- **Conegliano ed il Quartier del Piave,**
- **Vittorio Veneto,**
- **Oderzo, Motta**
- **Montebelluna, Valdobbiadene**
- **Castelfranco, Asolano**

Un sistema così articolato potrebbe facilitare l'attuazione degli indirizzi del PTCP e stabilire un rapporto tra le varie realtà e lo stesso tavolo del piano strategico provinciale (*board*) a cominciare dai progetti sottoscritti nel board del 14 Luglio 2005.

Sviluppo sostenibile e aree industriali

La provincia di Treviso presenta numerose contraddizioni dovute ad uno sviluppo che è stato rapido e tumultuoso ma non attento e corretto nell'utilizzo del territorio, oltre che dalla carenza di infrastrutture e servizi a sostegno delle attività economiche. In quasi tutti i comuni della provincia l'attività economica prevalente è di carattere manifatturiero e artigianale; nei 95 comuni che la compongono si registrano oltre 300 aree industriali, senza contare gli insediamenti dispersi. Lo sviluppo industriale, basato sulla quantità e sulla compressione dei costi è oggi in crisi, questa crisi deve essere l'occasione per una sua riconversione sui terreni della qualità delle produzioni e dei servizi. Ciò richiede di investire in modo consistente rispetto al passato nel campo della ricerca, dell'innovazione di prodotto e nei sistemi produttivi tecnologicamente avanzati. La qualificazione delle attività economiche passa inoltre attraverso una più attenta politica di formazione della manodopera e di tutti gli operatori presenti nel sistema.

Non va però trascurato che l'insieme della provincia di Treviso dispone di alcune zone di interesse paesaggistico-architettonico rilevante ove insistono attività agricole altamente specializzate (vini doc e altri prodotti tipici). Queste particolari caratteristiche paesaggistico-ambientali ed agricole vanno ulteriormente potenziate e valorizzate poiché possono costituire una qualificata e valida integrazione alle attività economiche di carattere industriale, del terziario della provincia.

Alcuni comuni sono già impegnati nel campo progettuale per cogliere queste nuove opportunità. Vedi progetto *Lara* di Pieve di Soligo, o del Piano di Marketing territoriale per lo sviluppo di Roncade e altri progetti (PATI) dei comuni della provincia di Treviso che hanno questa finalità.

Le attività produttive vanno specializzate e qualificate puntando sulla caratteristica vocazionale di ogni singola realtà zonale. Le stesse politiche urbanistiche fin qui perseguite per le attività industriali vanno profondamente modificate. Nella provincia di Treviso sono stati individuati n. 9 distretti:

- Il distretto dello Sportsystem di Montebelluna,
- Il distretto trevigiano del legno-arredo,
- Il distretto veneto delle attrezzature alberghiere,

- Il distretto del Prosecco di Conegliano-Valdobbiadene,
- Il distretto trevigiano della bio-edilizia,
- Il distretto veneto lattiero-caseario,
- Il distretto veneto sistema-moda,
- Il distretto regionale della gomma e delle materie plastiche,
- Il distretto della bicicletta.

I distretti individuati raggruppano generalmente aziende che si distinguono per tipologia di prodotto in ogni singola zona:

- **Conegliano, Vittorio V.to, Castelfranco** *metalmecanico, Inox Valley, bicicletta*
- **Opitergino Mottense, Quartier del Piave Area Pedemontana** *legno-arredamento, stampaggio plastica, vini doc, prodotti agricoli lattiero-caseari*
- **Montebelluna** *calzaturiero, Sistema moda*

CGIL-CISL-UIL propongono che nelle singole zone i comuni, in sintonia con i vari livelli istituzionali e associativi, si impegnino a sostenere la riorganizzazione delle aree industriali per tipologia allo scopo di:

- a) facilitare le politiche di accorpamento delle aziende e delle aree industriali. Favorire le fasi di riconversione industriale verso attività di più alto valore aggiunto e profilo tecnologico. Liberare alcune porzioni del territorio, aree di particolare pregio ambientale, dalla presenza di insediamenti industriali, con particolare attenzione agli insediamenti dispersi;
- b) individuare, nell'ambito della riorganizzazione e accorpamento delle aree industriali, le strutture da adibire alle attività di ricerca, formazione e servizi all'impresa;
- c) definire all'interno delle aree industriali strutture adibite ai servizi alla persona come mense, spazi per tempo libero. Adeguare l'offerta di asili nido, di spazi culturali per i giovani, di spazi e servizi aggregativi per la terza età.
- d) monitorare il fabbisogno di nuovi insediamenti industriali stabilendo le modalità per l'utilizzo prioritario delle strutture esistenti e delle aree industriali già avviate;
- e) limitare eventuali nuovi insediamenti solo a fronte di giustificate politiche di alto profilo industriale. Non è più possibile pensare di utilizzare porzioni consistenti di territorio con le stesse modalità del passato;
- f) coinvolgere le parti sociali nelle scelte di politica industriale che si intendono perseguire;
- g) promuovere attività di carattere informativo e sistemi di incentivazione per la certificazione ambientale (EMAS-ISO14000) che non abbiano solo una valenza aziendale ma anche territoriale, possibilmente sovracomunale.

Le politiche della casa

In questi anni le politiche della casa e degli insediamenti urbani-abitativi nella provincia sono stati gestiti con la quasi totale assenza di interventi da parte del sistema pubblico per garantire al 'bene casa' un posto ed un valore sociale adeguato.

I P.R.G. (Piani Regolatori Generali) di molti dei nostri comuni prevedono un consistente incremento demografico e la quasi assenza di aree dedicate alla edilizia convenzionata. E così i costi degli affitti (ormai quasi per intero al sistema libero) e i costi di acquisto di una abitazione diventano sempre più proibitivi e non sono accessibili a tanti lavoratori, giovani coppie e famiglie. E' pertanto necessario intervenire per calmierare i costi e attivare progetti per lo sviluppo di piani di edilizia economico e popolare favorendo l'utilizzo degli appartamenti sfitti con azioni idonee e

condivise dagli stessi proprietari ampliando il sostegno al ricorso al credito con interventi diretti ed indiretti.

La stessa presenza di cittadini stranieri ormai intorno al 7% (il 12% dei lavoratori dipendenti nell'industria della nostra provincia sono extracomunitari) impongono alle amministrazioni pubbliche politiche di integrazione non più pensate sul piano dell'emergenza ma finalizzate ad interventi strutturali e qualificati, ivi compreso quello dell'alloggio.

A tal fine è necessario intervenire:

- con i P.R.G. per attuare politiche idonee allo sviluppo di progetti di edilizia economico e popolare e convenzionata;
- intervenire per l'abbattimento degli oneri gravanti sulle case ad uso sociale e popolare;
- attivare azioni positive per l'utilizzo degli alloggi sfitti.

Escavazione ed attività di cava

CGIL-CISL-UIL non sono pregiudizialmente contrarie alle attività di cava ma è preoccupante che una delle regioni più sviluppate d'Italia continui ad autorizzare nuove cave di ghiaia e nuove escavazioni, senza un preciso piano regionale. La provincia di Treviso è, fra le province del Veneto, quella con il più alto indice di escavazione (50% del totale regionale) e mancando ancora di un P.R.A.C. (piano regionale delle cave) deve affidarsi ad un legge dei primi anni '80 per regolamentare l'attività di questo settore. Per queste ragioni è ormai ineludibile stabilire nuove modalità di programmazione sull'escavazione per garantire un corretto utilizzo delle risorse esistenti in tutto il territorio Veneto.

Il sistema di sviluppo fin qui perseguito si basava sulla logica dell'utilizzo senza limite delle risorse naturali. La ghiaia e altri materiali di cava non sono beni inesauribili, il loro utilizzo va programmato ad usi specifici e specializzati.

La ghiaia e altri materiali di pregio scavati sono materie di prima qualità che vanno impiegati per attività ed interventi qualificanti. Non può valere come nel passato il fatto che i bassi costi determinano la propensione all'uso di queste risorse naturali esauribili, evitando così l'uso di altri materiali alternativi e siti alternativi (conoidi, regimazione degli alvei fluviali).

Il fatto stesso che si individuino i PIRUEA quali strumenti di bonifica delle attività di cava non significa che non si debba porre attenzione al momento delle autorizzazioni di queste attività e al dissesto ambientale ed idrogeologico che esse possono determinare.

E' secondo noi opportuno, proprio partendo dalle considerazioni sovraesposte, definire nuovi criteri riguardanti l'uso delle risorse naturali e del territorio. Per garantire ritorni utili sotto il profilo economico e sociale alle comunità locali e al sistema di ricerca di nuove tecnologie nel campo di utilizzo di nuovi materiali, noi riteniamo utile e necessario disciplinare le attività di cava attraverso appalto pubblico. Ciò significa trasformare il diritto di escavazione, attualmente rilasciato come autorizzazione ai privati proprietari del suolo, in concessione per pubblico appalto. Diventa quindi l'amministrazione pubblica titolare delle risorse strategiche del sottosuolo.

CGIL-CISL-UIL rivendica l'urgenza di una nuova legge regionale e di un Piano Regionale sull'Escavazione che regolamenti l'attività superando le logiche attuali e del passato. Proponiamo:

- l'attuazione in tempi rapidi del PRAC;
- la riformulazione dell'attuale legge regionale portando a termine il PRAC secondo criteri che salvaguardino l'ambiente e progetti concordati con l'ente locale e vincolanti per le imprese;
- i PIRUEA (piani di recupero ambientale), disposti per le bonifiche delle cave non devono eludere le attenzioni e preoccupazioni legate al dissesto idrogeologico ed ambientale rappresentate da una forzata politica di escavazione; i piani di bonifica devono prevedere centri adibiti alla ricerca per lo sviluppo di nuove tecnologie capaci di contenere l'impiego di risorse naturali puntando sull'uso di altre risorse esistenti e di materiali alternativi nelle costruzioni infrastrutturali o di grandi opere ove questo e' possibile.

- disciplinare le attività di cava attraverso appalto pubblico. E' altresì necessario definire nella concessione le modalità degli importi economici, da indirizzare:
 - al campo della ricerca per l'uso di materiali e tecnologie alternative nel settore delle costruzioni e delle opere infrastrutturali;
 - quantificare l'ammontare delle risorse economiche da destinare alle politiche sociali delle comunità dove persiste l'attività di cava.

Le infrastrutture viarie

La crescita della provincia di Treviso non è stata accompagnata da interventi infrastrutturali adeguati sia dal punto di vista viario che dei servizi. La carenza del sistema viario è sotto gli occhi di tutti: l'inadeguatezza e l'insufficienza di queste infrastrutture è evidente e non garantisce un sicuro e veloce sistema di trasporto delle persone e delle merci.

La provincia vive ora alcune emergenze sul piano del trasporto e dei sistemi viari che vanno velocemente affrontate onde evitare una perdita di competitività dell'intero sistema economico a livello provinciale, con conseguenze pesanti sul piano dello sviluppo futuro.

CGIL-CISL-UIL di Treviso hanno sempre ribadito che le priorità stradali della provincia passano attraverso il completamento delle reti viarie di *rapida* e lunga *percorrenza*. Condividiamo la parte del PTCP che individua gli interventi di collegamento stradale e ferroviario di potenziamento del trasporto merci e delle persone, tramite il rafforzamento delle linee ferroviarie dell'alta velocità e della rete stradale che attraversa l'Europa da Lisbona a Kiev (Corridoio 5).

Crediamo che prima di pensare ad altri progetti stradali sia necessario ultimare e realizzare gli interventi già progettati e finanziati sulle infrastrutture di lunga e rapida percorrenza.

CGIL-CISL-UIL di Treviso ritengono prioritario affrontare alcuni nodi del sistema viario provinciale:

1. Attuazione e completamento del passante di Mestre.
2. Completamento della A28.
3. Liberalizzazione della A27 e collegamenti con i punti di maggior interesse viario dell'intera provincia. La A27 può diventare, se liberalizzata, una arteria importante per collegamenti locali capaci di alleggerire il carico di traffico sulla Pontebbana e in tutto il territorio, evitando così il ricorso ad altre soluzioni come la costruzione di nuove strade; chiediamo pertanto la costruzione del nuovo casello a Santa Maria di Piave. Questo intervento potrebbe alleggerire il carico di traffico sulla Pontebbana e mettere in collegamento il Quartier del Piave con la A27. In questo modo si costruirebbe una valida alternativa di attraversamento del Piave (nel caso di problemi agli attuali ponti, in particolare al ponte sulla Pontebbana). La richiesta di liberalizzare la A27, pur non trovando riscontro tra le parti interessate al raggiungimento di questo obiettivo, la riproponiamo perché è nostro impegno sostenere questa soluzione che riteniamo sia la più giusta.
4. Va realizzata la Pedemontana veneta (Montebello Spresiano) collegandola con il Quartier del Piave.
5. A questi interventi ne vanno aggiunti altri, come la metropolitana di superficie Vittorio Veneto - Conegliano - Treviso - Mestre - Venezia - Castelfranco Padova e il potenziamento del trasporto delle merci su ferrovia utilizzando, oltre alla linea ferroviaria Portogruaro-Padova anche le linee della Provincia dove sorgono gli Scali merci;
6. Attuazione degli interporti di Vittorio Veneto, Conegliano e Castelfranco, così come previsto dal Piano Regionale dei Trasporti; mantenendo lo scalo di Cornuda-Montebelluna e scegliendo definitivamente tra lo Scalo Motta e l'Area di Treviso Servizi;
7. Elaborazione di un Piano provinciale della mobilità (persone e merci) e della logistica, in modo da favorire l'intermodalità dei vari servizi di trasporto, supportato da un'Agenzia provinciale degli orari per coniugare le esigenze delle persone e delle merci;Completare,

attraverso il coinvolgimento degli enti Locali la viabilità esistente favorendo una maggiore sicurezza, meno intasamento e corsie preferenziali per i mezzi di trasporto collettivo, migliorando i collegamenti con le aree industriali e le realtà di maggior interesse economico-sociale;

8. Costruire ed adeguare agli standard europei piste ciclabili in tutta la provincia.

Il trasporto pubblico

Una particolare attenzione va posta al potenziamento del trasporto pubblico su gomma e rotaia. Esso può diventare, se sviluppato adeguatamente, una leva importante per alleggerire l'intasamento da traffico sulle strade urbane e nei centri città, oltre che garantire una maggiore sicurezza stradale e l'abbattimento del livello di inquinamento atmosferico.

La provincia di Treviso negli anni si è trasformata profondamente sul piano urbanistico ed economico. In questi ultimi 20 anni c'è stata un'espansione dei centri urbani, delle stesse attività economiche di tipo manifatturiero, commerciale e di altre attività di servizio di numerosi comuni.

Alcuni studi fatti di recente congiuntamente ai piani di trasporto urbano adottati da alcuni comuni hanno evidenziato che la cittadinanza potrebbe utilizzare il mezzo pubblico in maniera molto più consistente se il servizio fosse più rispondente alle esigenze dell'utenza in merito agli orari e alle corse delle linee. Un salto di qualità ai vari livelli va assunto per migliorare e potenziare questo importante servizio:

- è necessario, al fine di contenere il livello di inquinamento atmosferico e garantire più sicurezza stradale, potenziare il sistema di trasporto pubblico urbano ed extraurbano incrementando gli investimenti;
- armonizzare e definire congiuntamente ai vari livelli di responsabilità istituzionale ed aziendale (aziende del trasporto pubblico della provincia) gli interventi utili a rendere efficiente e funzionale il servizio alle esigenze dell'utenza;
- potenziare il sistema del trasporto urbano attraverso il sostegno ed il miglioramento dei piani di trasporto urbano adottati dai comuni con più di 30.000 abitanti
- rendere vantaggioso l'utilizzo del trasporto pubblico intervenendo sul contenimento delle tariffe e sulla creazione di parcheggi scambiatori all'ingresso dei centri urbani maggiori.

Rifiuti urbani e rifiuti industriali

Rifiuti urbani: in questi anni si è lavorato molto e i risultati non si sono fatti attendere anche se molto resta ancora da fare. Per il rifiuto urbano abbiamo registrato importanti risultati nella raccolta differenziata sia quantitativa (60%-80%) che qualitativa. Ora serve una regia provinciale che consenta di ottimizzare il sistema nella raccolta, nell'impiego, nella trasformazione e smaltimento. Per questo serve più tecnologia e ricerca finalizzata al recupero dei rifiuti come alternativa ai pericoli di inquinamento ambientale e in particolare delle falde acquifere (insito nelle discariche).

Rifiuti industriali: è il problema più spinoso, oggi interamente a gestione privata, disponiamo solo di indicatori sulle quantità prodotte e sulla qualità. Serve un piano regionale che, partendo dall'analisi della produzione dei rifiuti e degli attuali sistemi di gestione, dia indicazioni precise sulle strategie di raccolta e di smaltimento. Non sarebbero accettabili differenze di strategie tra la gestione dei rifiuti urbani e degli industriali. Crediamo che oggi ci siano le condizioni perché i successi ottenuti nella raccolta differenziata dei rifiuti urbani si ripetano anche nel mondo della produzione. Questo con il sostegno agli investimenti che le imprese dedicano alle innovazioni nel processo produttivo per il recupero interno dei rifiuti industriali.

Assetto idrogeologico

In 50 anni il nostro territorio ha subito delle enormi trasformazioni ed è stato sempre più cementificato (si parla di percentuali vicine al 50%) ne consegue che l'equilibrio idrogeologico è sempre più a rischio, come si constata ogni volta che piove! La nostra pedemontana, sempre più abbandonata, abbisogna di costanti interventi idraulico forestali, oggi carenti. Altro nodo è il deflusso delle acque piovane, la loro regimazione nel territorio di pianura e l'utilizzo delle stesse per il sistema. Le competenze sono diverse e spesso scoordinate, serve una forte volontà di coordinamento e di programmazione, finalizzata alla prevenzione ed anche alla protezione.

CGIL Treviso

CISL Treviso

UIL Treviso

P. Barbiero

M. Cecchetto

A Confortin