



**LIBRO BIANCO
SULLA
PEDEMONTANA
VENETA
IMPATTI FUTURI E
TEMI EMERGENTI**

Copyright (c) Post Editori Srl, 2021
Viale Codalunga 4L, 35138 Padova (Italy)
Tel. +390498757589
E-mail info@italypost.it

www.italypost.it

Tutti i diritti sono riservati a norma di legge e a norma delle convenzioni internazionali

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume/fascicolo di periodico dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633.

Le fotocopie effettuate per finalità di carattere professionale, economico o commerciale o comunque per uso diverso da quello personale possono essere effettuate a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da CLEARedi, Centro Licenze e Autorizzazioni per le Riproduzioni Editoriali, Corso di Porta Romana 108, 20122 Milano, e-mail: autorizzazioni@clearedi.org e sito web: www.clearedi.org.

ISBN 9-788894-556742

Maggio 2021,
È un'iniziativa di
Confartigianato Imprese Veneto
Confartigianato Imprese Belluno
Confartigianato Imprese Città Metropolitana di Venezia
Confartigianato Imprese Marca Trevigiana
Confartigianato Imprese Padova
Confartigianato Imprese Verona
Confartigianato Imprese Vicenza
Confartigianato Polesine

A cura della Direzione di Confartigianato Imprese Veneto

Impaginazione: Post Editori Srl
Stampa: Artigiana Grafica (VI)

Printed in Italy

9	Premessa
13	1. Introduzione
17	2. Il sistema socio-economico dell'area pedemontana
25	3. La Superstrada Pedemontana nei grandi sistemi di flussi
26	3.1 La Superstrada nel sistema dei flussi sovra-regionali
30	3.2 Nodi emergenti nella rete della mobilità regionale
39	4. Il ridisegno dello spazio pedemontano e delle sue funzioni
40	4.1 Le nuove funzioni delle aree ad alta accessibilità
48	4.2 Le geografie della produzione e il mercato del lavoro
52	4.3 I sistemi insediativi e le funzioni territoriali
59	5. Temi emergenti per la programmazione del corridoio
65	Bibliografia
68	Caratteristiche tecnico economiche dell'opera



Premessa

Il Veneto è coinvolto dalla più rilevante trasformazione del sistema della mobilità regionale: il completamento dell'asse viario di tipo autostradale Pedemontano. Presente nei documenti di programmazione regionale sin dagli anni '60, l'idea di un asse a scorrimento veloce che collegasse da est a ovest Treviso e Vicenza è arrivata a concretizzazione progettuale nel primo decennio degli anni 2000 e all'avvio dei cantieri nel 2011.

Dal 2019 vi è stata l'apertura di alcuni tratti della Superstrada per arrivare ad oggi - primavera 2021 - all'apertura al traffico del tratto Bassano del Grappa - Montebelluna, particolarmente significativo per estensione e perché collega due centri importanti dell'area coinvolgendo le due province. La realizzazione di un tassello così significativo dell'opera, proprio in questo momento, costituisce l'occasione irripetibile per guardare ai temi emergenti e agli impatti futuri della Pedemontana insieme agli interventi di rilancio economico e sociale come reazione alla crisi attuale. Anche considerando l'accelerazione e diffusione massiva dello smartworking e del commercio elettronico le persone e le merci continueranno a spostarsi sul territorio. Dunque più che immaginare un futuro a minore mobilità ci si deve preparare ad una evoluzione dei modelli di mobilità, verso veicoli a sempre minore impatto ambientale e nuove modalità di utilizzo dei mezzi, a partire dalla diffusione della sharing mobility e dei servizi a chiamata.

Il sistema Confartigianato del Veneto ha iniziato ad interrogarsi sugli effetti della Superstrada Pedemontana Veneta oltre un decennio fa

promuovendo una serie di studi e ricerche¹ oltre al confronto con le amministrazioni locali e con le altre associazioni. Le analisi hanno considerato più ambiti tematici - dalla mobilità al turismo, dalla programmazione territoriale al mercato del lavoro - inquadrando l'opera su più livelli territoriali. Si sono considerate le relazioni che il Veneto intrattiene con le altre aree rispetto alle grandi direttrici di traffico e al sistema degli scambi internazionali; i rapporti tra i principali sistemi produttivi e metropolitani in un ambito geoeconomico riferito al nord Italia; i flussi all'interno del contesto regionale e dell'area pedemontana stessa. La nuova infrastruttura si inserisce in un tessuto sociale ed economico altamente vitale. È difficile rintracciare un analogo progetto di nuova strada ad alto scorrimento che insista su un'area al contempo così lunga, così densamente rilevante in termini di addetti e attività economiche e altrettanto lontana da assi autostradali preesistenti. Il Veneto che troveremo una volta superata l'emergenza Covid sarà un territorio in cui dovrà essere più facile, più sicuro e più rapido far viaggiare persone e merci.

Questo libro bianco, a partire dall'esperienza e conoscenza maturata con le indagini svolte negli anni, porta all'evidenza gli impatti attesi dell'opera e le proposte di Confartigianato Imprese Veneto per il completamento della maglia infrastrutturale regionale, per uno sviluppo territoriale coordinato e sostenibile, per la fruibilità turistica e l'utilizzo dell'arteria da parte di residenti e imprese.

Roberto Boschetto, Marco Campion, Gianluca Cavion, Roberto Iraci Sarceri, Siro Martin, Vendemiano Sartor, Claudia Scarzanella

1. Feltrin P., Maset S., (2012), La Pedemontana Veneta e le nuove sfide del territorio, White Paper, Confartigianato AsoloMontebelluna, Confartigianato Vicenza, Confartigianato Veneto, Unicredit. Maset S., (2017), L'impatto della nuova Superstrada sulla rete viaria del territorio pedemontano, White Paper, Confartigianato Imprese Marca Trevigiana. Maset S., (2018) Infrastrutture e geografie del mercato del lavoro in provincia di Vicenza, Presentazione, Confartigianato Imprese Vicenza,

1. Introduzione

L'area pedemontana rappresenta un contesto emblematico della trasformazione sociale ed economica del Veneto: a partire dal dopoguerra, è passata dall'essere un territorio rurale e marginale allo sviluppo quasi miracoloso di una base industriale diffusa, costellata di distretti competitivi a livello internazionale e di grandi marchi del "Made in Italy", ed è in seguito stata investita dai processi di delocalizzazione produttiva che hanno modificato profondamente le filiere tradizionali e le forme della produzione. Oggi, chiuso definitivamente il ciclo narrativo delle 3 C – capannone, chiesa, campo - che in qualche modo rappresentava l'idea dell'evoluzione dal mondo rurale, il territorio si confronta con un nuovo paradigma, quello delle reti lunghe fondate sulle relazioni strategiche alla scala regionale e globale tra imprese, persone, conoscenze e mercati. Uno scenario che favorisce i grandi centri urbani, in cui si concentrano flussi e conoscenze, rispetto ai territori della produzione diffusa. In un territorio policentrico come quello pedemontano emerge quindi la necessità di governare la localizzazione dei centri di servizi scarsi, in particolare quelli della conoscenza; rispetto a questi diventa rilevante, più che la localizzazione, la possibilità, la facilità, la velocità di accesso. Il punto non è di essere centrali, ma di essere collegati.

In questo quadro, la Superstrada Pedemontana Veneta rappresenta un'occasione unica di ripensare il territorio e le sue condizioni di competitività. Intorno ai suoi caselli – entro un raggio di 10 minuti - vivono più di 330 mila persone, e le 35 mila imprese che vi hanno sede impiegano oltre 154 mila addetti, di cui 69 mila (il 44%) nel settore manifatturiero. Una popolazione residente che arriva a sfiorare il milione di abitanti (907 mila), un quinto della popolazione regionale,

se si allarga il raggio a 20 minuti dai caselli, un'area all'interno della quale vi sono 87 mila imprese e i loro 360 mila addetti che producono complessivamente un Pil di 34 miliardi di euro. (Tabella 1)

La nuova infrastruttura incide quindi su un territorio cruciale per l'intero Veneto, sia in senso demografico che in senso economico, incrementando radicalmente le condizioni di accessibilità dell'intera area pedemontana e dimezzando i tempi di percorrenza per lavoratori e merci.

Interrogarsi su quali saranno gli effetti della Pedemontana significa ragionare in parallelo su più tematiche e su più livelli territoriali: a livello locale si modificheranno le geografie dei mercati del lavoro e dei sistemi della formazione e dei saperi, così come le logiche che presiedono alle scelte del commercio e della residenzialità. Città medie e aree produttive che fino a oggi hanno operato in maniera indipendente si ritroveranno connesse in un sistema unico e policentrico, nel quale andranno ridisegnati i reciproci ruoli e le interrelazioni strategiche tra luoghi.

A un livello più ampio, la nuova infrastruttura modifica il quadro della mobilità e dei flussi regionali, e le relazioni che il Veneto intrattiene con le altre aree rispetto alle grandi direttrici di traffico e al sistema degli scambi nelle reti macroregionali e internazionali. Cambiano gli assetti e i confini interni della regione, dando vita a una rete riorganizzata in grado di svolgere, insieme a Milano e Bologna, un ruolo di vertice nel nuovo triangolo industriale in cui sono concentrate le conoscenze formali, i saperi produttivi e le reti relazionali necessarie per la competitività globale dell'intero sistema geoeconomico del Nord Italia. Non si tratta di pensare alla costruzione di un unico agglomerato metropolitano, che difficilmente troverebbe avvio se non pensando all'intero Veneto come sistema, quanto piuttosto di rafforzare la capacità di far agire in rete i diversi nodi regionali.

Distanza massima da un casello SPV	Valori Assoluti				Incidenza % manifattura
	Popolazione 2020	Unità Locali ind. e serv. 2018	Addetti ind. e serv. 2018	Addetti manifattura 2018	
5 minuti	72.098	8.018	46.155	24.198	52,4
10 minuti	331.132	34.907	154.484	69.043	44,7
15 minuti	619.002	62.295	269.839	117.257	43,5
20 minuti	907.230	87.178	360.517	149.308	41,4
25 minuti	1.275.551	126.436	510.858	196.772	38,5
30 minuti	1.523.240	147.609	593.965	229.986	38,7

Tabella 1. Popolazione, unità locali e addetti per distanza massima da un casello della Superstrada Pedemontana Veneta.
Fonte: elaborazione su dati Ista

La Pedemontana non costituisce quindi meramente un asse trasportistico: è piuttosto un servizio per l'innovazione, per collegare persone, interessi, formazione e lavoro tramite sia reti corte che reti lunghe, all'interno di un tessuto sociale ed economico che ha dimostrato negli scorsi decenni di essere altamente vitale. La consapevolezza di questo deve servire ad accompagnare responsabilmente l'evoluzione del territorio, e la regolazione delle nuove importanti funzioni che in esso si stanno sviluppando.

2. Il sistema socio-economico dell'area pedemontana

All'interno dell'area in cui sarà più marcato l'impatto della Superstrada Pedemontana (nei comuni il cui centro urbano si trova entro 10 minuti dai nuovi caselli) vive oggi poco più di mezzo milione di persone, ovvero circa un terzo dei residenti delle province di Vicenza e Treviso. Circa 385 mila persone risiedono nella porzione vicentina del corridoio pedemontano, vale a dire il 45% della provincia di Vicenza. Nella parte trevigiana, i residenti sono 175 mila, cioè poco meno del 20% della popolazione provinciale.

Dall'inizio degli anni '50 ad oggi la popolazione residente nell'area pedemontana è aumentata del 70%, con un tasso ancora maggiore nella porzione trevigiana (quasi +72%). Si è trattato di una crescita impetuosa, più che doppia rispetto alla regione nel suo complesso (+25%). Anche in anni più recenti (tra 2011 e 2020), in cui si è assistito a un rallentamento della crescita della popolazione, il dato dell'area pedemontana (+0,9%, maggiore anche in questo caso nella porzione trevigiana con un +1,8%) si è mantenuto su livelli più elevati che nel resto del territorio regionale (+0,5%). (Tabella 2) (Figura 1)

La Figura 1 mostra come siano cambiate le dinamiche demografiche in Veneto negli scorsi decenni, contribuendo a spiegare l'incremento demografico registrato nell'area pedemontana (e in misura minore nell'intera regione). Se infatti negli anni Cinquanta e Sessanta il binomio città-industria ha dato vita a una concentrazione della popolazione nelle aree urbane e all'emigrazione dalle campagne, a partire dagli anni Settanta si rafforza e cresce sempre più la diffusione della popolazione veneta sul territorio, parallela all'abbandono delle logiche della produzione fordista e al conseguente decentramento

Area	Popolazione 2020		Tasso di variazione %	
	v.a.	% su prov. appartenenza	1961-2020	2011-2020
Corridoio Pedemontano in Provincia di Vicenza	386.357	45,2	63,5	0,4
Corridoio Pedemontano in Provincia di Treviso	175.102	19,8	74,5	1,8
Totale Corridoio Pedemontano	561.459	32,3	66,8	0,9
Provincia di Vicenza	855.297	100,0	39,0	-0,5
Provincia di Treviso	883.522	100,0	45,4	0,8
Totale Province di Vicenza e Treviso	1.738.819	100,0	42,2	0,2
Veneto	4.879.133	-	26,9	0,5

Tabella 2. Popolazione ed evoluzione demografica dei comuni lungo l'asse della Superstrada Pedemontana Veneta

Fonte: elaborazione su dati Istat

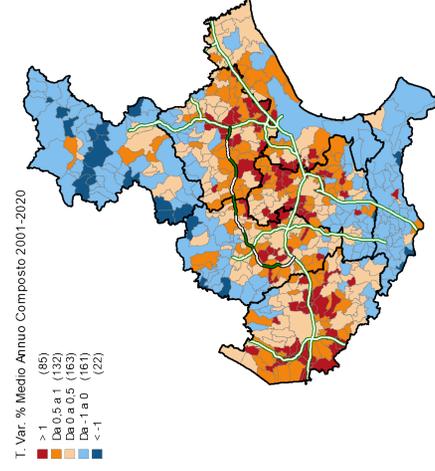
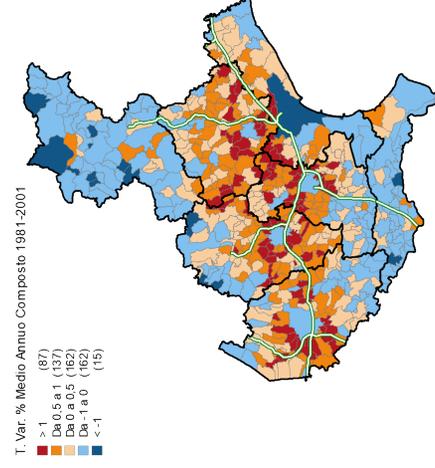
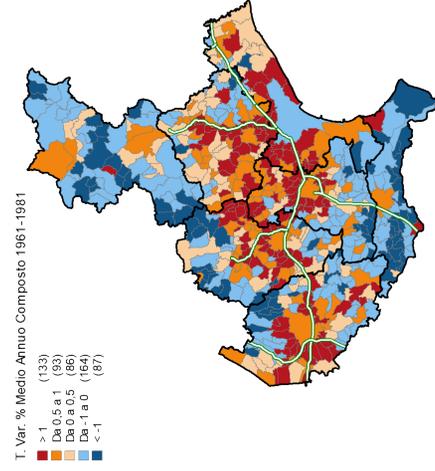


Figura 1. Tasso di variazione percentuale medio annuo composto della popolazione a livello comunale

Per ogni mappa è riportata la rete autostradale realizzata entro l'anno finale dell'intervallo (es. nella mappa 1961-1981 la rete esistente al 1981). La Superstrada Pedemontana Veneta è interamente indicata con tratto differente, pur essendone già percorribile una parte, per sottolineare lo scarto tra scenario pre/post entrata in funzione dell'intera nuova arteria.

Fonte: elaborazione su dati Istat

produttivo, che ha interessato molte aree distrettuali pedemontane comportando un forte aumento della domanda di manodopera. Questo trend è proseguito, accentuandosi in particolar modo negli anni Novanta e primi anni Duemila, fino ad un decennio fa, quando si è assistito a un nuovo cambio di scenario, che ha visto una stabilizzazione del numero dei residenti, con un maggiore vivacità delle città grandi e medie, e delle aree contigue ai principali assi infrastrutturali, rispetto ai piccoli centri meno connessi.

La geografia economica del Nord Italia negli anni duemila trova nella “Venice region” uno dei vertici del nuovo triangolo dello sviluppo, e al suo interno l’area Pedemontana conferma un ruolo di primo piano, con oggi circa 226 mila addetti, un dato più che doppio rispetto al 1971 e corrispondente a oltre un terzo degli addetti complessivamente presenti nelle province di Vicenza e Treviso (e addirittura alla metà per quanto riguarda la porzione vicentina sul totale della sua provincia). (Tabella 3)

Nonostante l’epoca d’oro dei distretti industriali sia giunta al termine, l’area ha mantenuto una fortissima caratterizzazione manifatturiera. I circa 100 mila addetti del settore corrispondono infatti a poco meno del 43% degli addetti complessivamente impiegati, peso maggiore di quello che si registra nel complesso delle province di Vicenza e Treviso (39%) e di quello regionale (30%). In particolare, è la porzione vicentina del corridoio pedemontano a manifestare una più forte presenza e propensione manifatturiera con circa 76 mila addetti, ovvero il 55% degli addetti manifatturieri della provincia, e con un peso settoriale pari al 46%. Anche se gli addetti alle attività manifatturiere nell’area pedemontana sono diminuiti rispetto a qualche anno fa (nel 2001 erano 120.000), il calo è stato in proporzione minore rispetto

Area	Addetti industria e servizi privati 2018		Tasso di variazione %	
	v.a.	% su prov. appartenenza	2001-2018	2012-2018
Corridoio Pedemontano in Provincia di Vicenza	164.717	50,2	5,3	8,0
Corridoio Pedemontano in Provincia di Treviso	62.221	19,3	1,2	4,9
Totale Corridoio Pedemontano	226.938	34,9	4,1	7,1
Provincia di Vicenza	328.311	100,0	1,9	4,2
Provincia di Treviso	322.740	100,0	5,4	5,0
Totale Province di Vicenza e Treviso	651.051	100,0	3,6	4,6
Veneto	1.759.794	-	7,8	3,8

Tabella 3. Addetti nei comuni lungo l’asse della Superstrada Pedemontana Veneta
Fonte: elaborazione su dati Istat

a quello regionale, e il tasso di variazione registrato nel periodo 2012-2018, grazie all'aumento di addetti nei territori afferenti alla provincia di Vicenza (+5,8%), è stato complessivamente del +4,5% a fronte di un dato regionale pari allo 0,4%.

Le attività manifatturiere dell'area pedemontana contribuiscono a collocare le province di Vicenza e Treviso nelle prime posizioni della classifica nazionale dei territori esportatori, e rivestono quindi un ruolo importante per l'intera competitività regionale sul piano internazionale. (Tabella 4)

Area	Addetti Manifattura 2018		Peso % Manifattura su Totale Addetti	Tasso di variazione % 2012-2018
	v.a.	% su prov. appartenenza		
Corridoio Pedemontano in Provincia di Vicenza	76.908	55,6	46,7	5,8
Corridoio Pedemontano in Provincia di Treviso	22.552	19,4	36,2	0,0
Totale Corridoio Pedemontano	99.460	39,0	43,8	4,5
Provincia di Vicenza	138.282	100	42,1	3,5
Provincia di Treviso	116.482	100	36,1	1,2
Totale Province di Vicenza e Treviso	254.764	100	39,1	2,4
Veneto	530.572	-	30,1	0,4

Tabella 4. Addetti manifatturieri nei comuni lungo l'asse della Superstrada Pedemontana Veneta*
Fonte: elaborazione su dati Istat

3. La Superstrada Pedemontana nei grandi sistemi di flussi

In un contesto economico caratterizzato da rilevantissimi scambi di flussi tra territori, alla scala macro-regionale, continentale e globale, sono cruciali le condizioni di accessibilità dei luoghi del consumo e della produzione, cioè la possibilità di movimentare merci e persone nello spazio agevolmente, rapidamente e in tempi certi.

Anche a fronte dell'esperienza del lockdown, con l'accelerazione e diffusione massiva dello smartworking e del commercio elettronico, persone e merci dovranno continuare a spostarsi sul territorio. Se osserviamo l'evolvere tecnologico dei mezzi di comunicazione negli ultimi 50 anni, lo sviluppo delle ICT non ha annullato gli spostamenti: anzi per molti versi ha aumentato la mobilità delle persone. Pensiamo solo a come il telefono cellulare ha consentito alle persone di spostarsi di più e più facilmente restando collegati al proprio ufficio. Dobbiamo prepararci ad assistere nel tempo ad una evoluzione dei modelli di mobilità, verso veicoli a sempre minore impatto ambientale e nuove modalità di utilizzo dei mezzi (a partire dalla diffusione dello sharing e dei servizi a chiamata), ma non verso una minore circolazione delle persone e delle merci.

Inquadrare l'asse della Superstrada Pedemontana Veneta rispetto all'accessibilità del territorio ai grandi assi di traffico e ai mercati di approvvigionamento e di vendita – di materie prime, manufatti finiti e semilavorati – permette di rendere evidenti gli effetti della nuova infrastruttura sulla competitività dell'intero territorio regionale, e di sottolineare l'accresciuta (in prospettiva) qualità delle relazioni che l'area pedemontana può intrattenere con le reti lunghe e le infrastrutture nodali (porti, interporti e

aeroporti) verso i mercati globali, con impatti diretti sulla competitività delle produzioni locali e sulle scelte localizzative di operatori logistici, imprese e persone.

3.1 La Superstrada nel sistema dei flussi sovra-regionali

Nell'attuale scenario geoeconomico hanno acquisito sempre maggiore importanza i grandi corridoi infrastrutturali come quelli del programma europeo TEN-T, che sono, è bene ricordarlo, non singoli assi ma fasci di infrastrutture stradali e ferroviarie tendenzialmente parallele e interconnesse, lungo i quali le merci possono facilmente cambiare modalità e attuare, in caso di bisogno, percorsi alternativi. La Pedemontana arricchisce la geografia delle reti autostradali in un tratto critico dell'A4, dove si incrociano i corridoi europei in direzione est-ovest e nord-sud e dove si concentrano importanti strutture logistiche, interportuali e portuali.

La nuova arteria si connette direttamente alla grande rete portante verso ovest, l'autostrada A4 in direzione Milano. Verso est la Pedemontana si innesta invece sull'A27 a Spresiano, per proseguire sulla A28 fino a Pordenone e da qui, in prospettiva, via autostrada al valico di Tarvisio e dunque a Vienna, con una riduzione di chilometraggio del 20-25% rispetto all'A4. Lungo questa direttrice è prevedibile un forte aumento del traffico sulla Pontebbana e nel nodo di Pordenone: acquista quindi rilevanza strategica l'opzione del completamento dell'asta pedemontana nel territorio friulano, dando compimento e attualizzando un disegno già ipotizzato dalla pianificazione regionale alla fine degli anni ottanta con il collegamento tra Pordenone e Gemona. Interlacciandosi con la Valdastico, la Pedemontana si

pone in rete anche con i collegamenti nord-sud diretti verso l'Emilia-Romagna e l'Italia centrale. L'ambito medio-padano è stato oggetto negli scorsi lustri di numerosi progetti di rafforzamento infrastrutturale, alcuni già attivati (la Valdastico Sud) e altri invece ancora in fase più o meno avanzata di approvazione o progettazione (la Cremona-Mantova, la Cispadana, la Nogara-Mare), che segnano la sua importanza strategica per la "chiusura" del nuovo triangolo industriale e per la connessione del sistema Veneto, attraverso il nodo di Bologna, all'asse del Corridoio I in direzione sud. (*Figura 2*) (*Figura 3*)

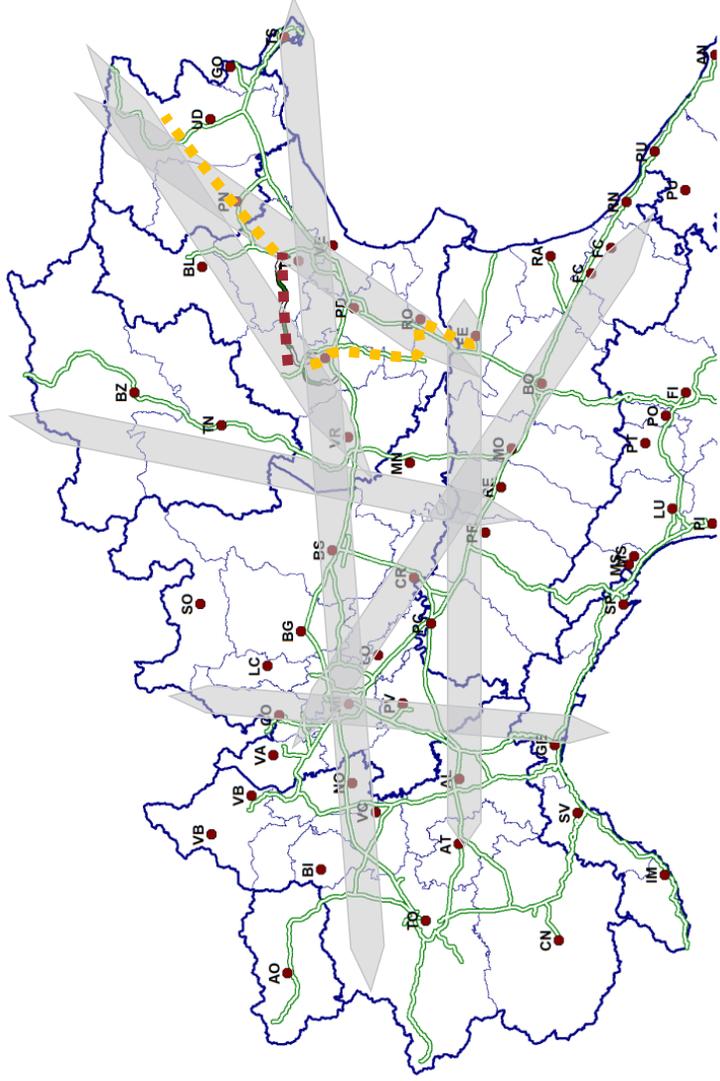


Figura 2: La Superstrada Pedemontana e le grandi direttrici infrastrutturali del Nord Italia

Legenda: Le frecce grigie rappresentano le principali direttrici di traffico della macro-regione del Nord. Il tracciato della Superstrada Pedemontana è tratteggiato in rosso. In tratteggio giallo sono evidenziati gli inserimenti della Pedemontana sulla direttrice nord-sud.

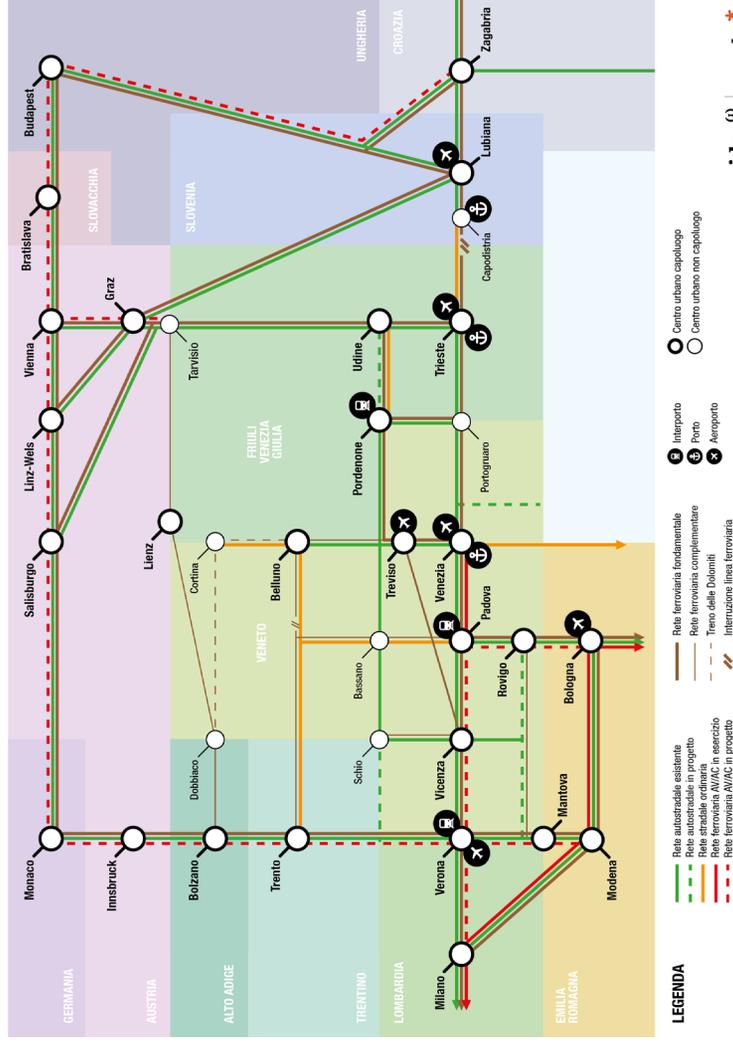


Figura 3: Rete infrastrutturale del Quadrante Nord Est

3.2 Nodi emergenti nella rete della mobilità regionale

L'attivazione della Superstrada Pedemontana prefigura una riorganizzazione dei flussi della mobilità regionale, interessando anche l'ampia area delimitata dal confine sud della fascia pedemontana (da Castelfranco a Cittadella) e dai confini nord delle aree urbane di Padova e Mestre. Lo scaricamento sulla nuova arteria di una parte del traffico diretto da questo quadrilatero sull'asse autostradale dell'A4 consente la separazione degli spostamenti di lunga percorrenza dalle relazioni locali, flussi che attualmente transitano in modo indifferenziato all'interno del territorio congestionando la rete viaria ordinaria. La minore pressione sulle arterie secondarie va misurata non solo in termini di traffico e tempi di attraversamento, ma anche guardando alla maggiore sicurezza, vivibilità e qualità ambientale dei centri abitati attraversati dalle strade. (Tabella 5) (Tabella 6) (Figura 4)

Oltre alla decongestione viaria, un ulteriore effetto immediato dell'apertura della Pedemontana consiste nella ridefinizione dell'accessibilità di cittadini e imprese ai principali nodi urbani e alle altre reti autostradali: l'alta permeabilità della nuova infrastruttura è testimoniata dal dato espresso nella Tabella 5, che indica come ben 4 tra i primi 10 caselli veneti per numero di addetti che lavorano entro un'isocrona di 10 minuti di percorso automobilistico appartengano al suo tracciato (i due caselli dell'area di Montecchio, il casello di Breganze e quello di Bassano Ovest). In generale, in Veneto la percentuale degli addetti a industria e servizi che lavora entro 10 minuti da un casello autostradale sale, grazie alla Pedemontana, dal 35% al 41% (l'aumento è ancora più rilevante se si considerano gli addetti alla sola manifattura: dal 31% al 40%). Nelle province di Treviso e Vicenza, 285 mila persone e 27 mila imprese (occupanti in totale

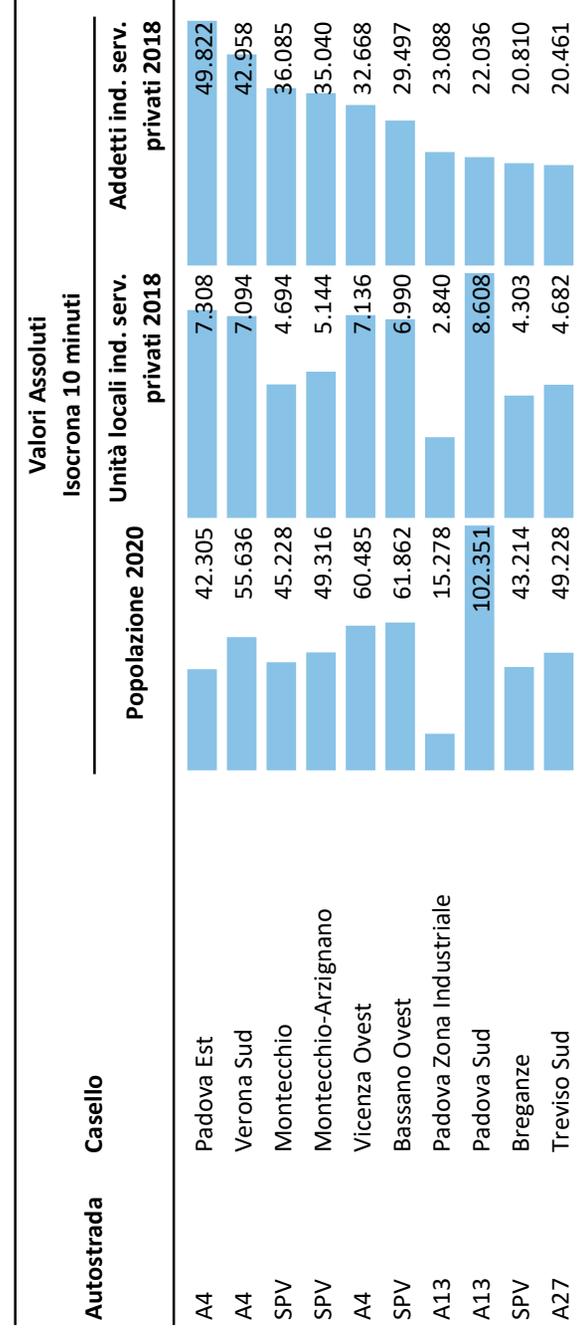


Tabella 5. Primi 10 caselli del Veneto per numero di addetti localizzati entro 10 minuti

Legenda: La tabella riporta i primi 10 caselli veneti per addetti (industria e servizi, imprese) localizzati entro 10 minuti di percorso automobilistico da ciascun casello del Veneto, inclusi i caselli della SPV (ed esclusa la A57 Tangenziale di Mestre).

Fonte: elaborazione su dati Istat

Provincia	Entro 10 minuti dalla rete autostradale Aspetto attuale - Quota % su prov.				Entro 10 minuti dalla rete autostradale Aspetto attuale + SPV - Quota % su prov.			
	Popolazione 2020	Unità Locali ind. e serv. 2018	Addetti ind. e serv. 2018	Addetti manifattura 2018	Popolazione 2020	Unità Locali ind. e serv. 2018	Addetti ind. e serv. 2018	Addetti manifattura 2018
Verona	23	26	33	31	23	26	33	31
Vicenza	30	32	38	39	52	57	62	62
Belluno	7	8	14	24	7	8	14	24
Treviso	23	26	28	24	34	37	39	36
Venezia	40	40	43	41	40	40	43	41
Padova	30	31	35	26	30	31	35	26
Rovigo	32	36	34	32	32	36	34	32
Totale Veneto	28	30	35	31	34	37	41	40

Tabella 6. Quota di popolazione, unità locali e addetti sul totale provinciale per scenario infrastrutturale (rete attuale vs rete con SPV)

Fonte: elaborazione su dati Istat

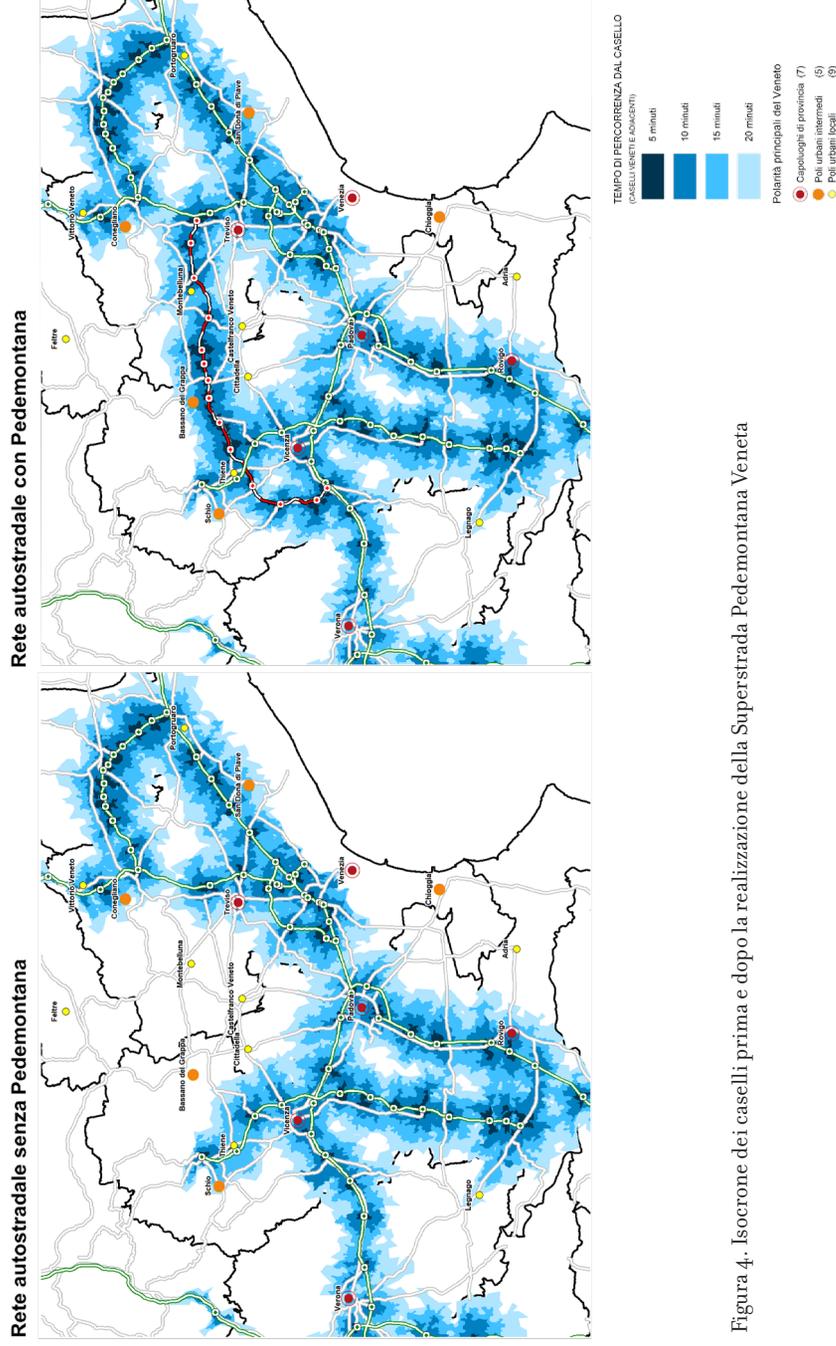


Figura 4. Isochrone dei caselli prima e dopo la realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta

114 mila addetti) rientrano nell'areale dei 10 minuti da un casello, con un miglioramento di circa il 30% rispetto alla situazione precedente all'apertura della Superstrada.

Concentrando l'attenzione sui soli territori dell'area pedemontana, il Bassanese, Schio, e tutti i centri più a est (Montebelluna e Asolano) vedono una significativa riduzione dei tempi di percorrenza o della lunghezza del tragitto per raggiungere il nodo di Vicenza (in particolare nella sua parte occidentale). Parimenti si riducono significativamente i tempi di collegamento per tutta l'area attraverso l'innesto sulla direttrice "Pedemontana Est" verso l'Austria. Forti riduzioni nei tempi di percorrenza si riscontrano anche nei collegamenti alla A4, per tutto il versante est della pedemontana, da Bassano sino a Montebelluna. Per quest'area si realizza inoltre un miglioramento dell'accessibilità a Mestre, attraverso la connessione Pedemontana-A27.

Se la Superstrada Pedemontana rappresenta una nuova dorsale importante della mobilità veneta, in un quadro regionale l'obiettivo della piena accessibilità del territorio richiede interventi ulteriori, nella direzione del completamento di una trama stradale veloce che ancora presenta dei buchi (l'area bianca evidente al centro della mappa di destra in Figura 4). Occorrerà in particolare intervenire per il rafforzamento delle connessioni nord-sud, a partire dall'upgrade della Statale del Santo tra Padova e la provincia di Treviso (la bretella di Loria per la connessione con la Pedemontana e il raddoppio dell'attuale tracciato sono stati previsti nel Piano Regionale dei Trasporti 2020 – 2030), della statale 47 della Valsugana per Trento e della Castellana verso Mestre, arterie attualmente soggette a forte congestione.

Oltre agli effetti sul sistema della mobilità, la

Pedemontana porterà, in un quadro temporale più ampio, alla definizione e al rafforzamento delle aree nodali di Vicenza e Treviso. E' stato infatti da tempo notato come, nei sistemi a trama urbana fitta e densi di scambi tra territori del Nord Italia, le aree di incrocio dei principali corridoi di flussi siano zone privilegiate per la crescita demografica e per l'insediamento di nuove funzioni: ne sono esempi il polo logistico di Verona, all'incrocio tra A4 e autostrada del Brennero e, in Piemonte, i poli commerciali/logistici/industriali di Serravalle Scrivia (incrocio tra autostrada Milano-Genova e A21) e Lambrate (incrocio tra A4 e A26). (Figura 5)

Per Vicenza, le innovazioni del sistema viario presagiscono una ridefinizione del contesto urbanistico e funzionale dell'intero spazio urbano: la Pedemontana, la Valdastico e la A4 danno luogo a un anello intorno alla città (evidenziato da una linea rossa nella Figura 5), anello ripreso nella forma ma a scala territoriale inferiore dalla realizzazione della tangenziale di Vicenza. Una visione strategica dello sviluppo del sistema urbano vicentino deve però considerare anche aree esterne alla tangenziale, con la localizzazione di nuove funzioni (residenziali, commerciali, produttive) nelle aree a maggiore accessibilità, soprattutto in direzione ovest dove già ora sono localizzate funzioni importanti come la Fiera e gli insediamenti produttivi che proseguono ininterrotti tra Altavilla, Montecchio (dove la Pedemontana si innesta sull'A4) e Montebello. E proprio nell'area industriale e fieristica a ovest del centro storico si insedierà una fermata della linea ferroviaria ad alta velocità. Con la Superstrada, la fermata a Vicenza si rafforza come nodo ferroviario per i collegamenti verso Milano a servizio del bacino pedemontano, con un'area di influenza di oltre 800 mila persone entro 30 minuti dalla nuova stazione.

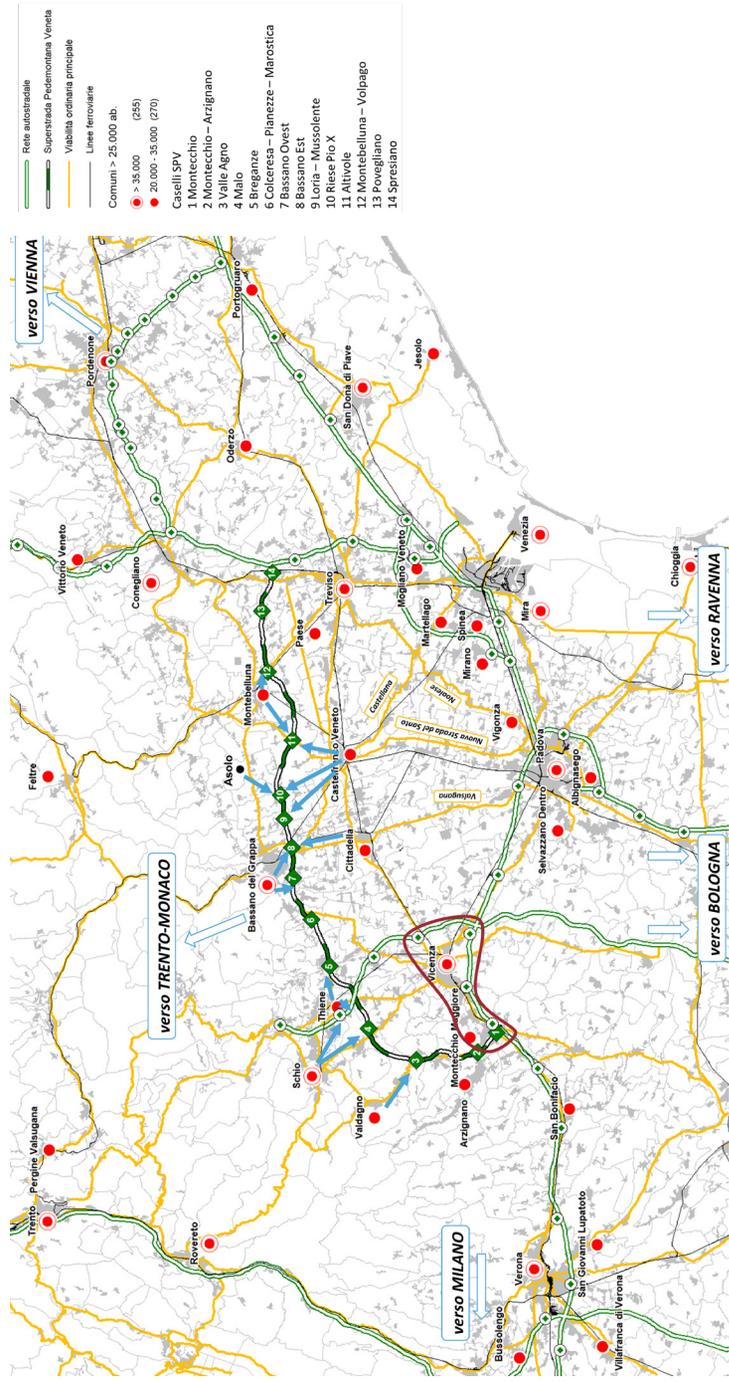


Figura 5. Sistema delle relazioni con la Superstrada Pedemontana Veneta

Aumenti dell'attrattività di aree ora periferiche rispetto alle direzioni dello sviluppo urbano, e di localizzazione in esse di nuove funzioni, interesseranno anche il polo di Treviso, in particolare verso Spresiano (zona di Villorba) e Montebelluna (lungo la SR Feltrina). Si tratta di fenomeni che dovranno essere compresi e governati per favorire una crescita armonica della città ed evitare concorrenza, congestione e consumo di suolo irrazionale.

4. Il ridisegno dello spazio pedemontano e delle sue funzioni

Se la nuova infrastruttura genera effetti sul quadro autostradale e sul sistema dei flussi d'area vasta, è alla dimensione locale che il suo impatto promette di essere più rilevante. Una volta completata, sarà possibile percorrere i suoi 95 chilometri in poco più di 45 minuti, riducendo in maniera significativa (fino al 50%) i tempi di interconnessione per i tragitti di media distanza rispetto alle attuali tratte sulle arterie della mobilità ordinaria. Questo soprattutto in virtù dell'elevato numero di caselli, posti a breve distanza gli uni dagli altri (in alcuni casi meno di 5km, con una distanza media tra caselli di 6,75km), che garantiscono un'altissima permeabilità al territorio: si tratta di una caratteristica costitutiva di un'infrastruttura concepita fin dall'inizio per alleggerire il traffico di un'area ad alta densità di popolazione e funzioni economiche. Il suo impatto alla scala locale non sarà limitato ai soli sistemi della mobilità e della logistica, ma comporterà forti conseguenze sugli assetti urbani, sociali ed economici del territorio: una così rilevante banalizzazione delle distanze tra luoghi, unita alla maggiore permeabilità ai flussi, cambierà la sostanza stessa delle dinamiche territoriali, saldando tra loro sistemi urbani e mercati del lavoro che fino ad oggi sono stati solo lasciamente interconnessi. Ciò avverrà più rapidamente e intensamente nelle aree a maggiore accessibilità, quelle contigue ai caselli, ma col tempo interesserà l'intera area pedemontana, modificando le abitudini di mobilità e le scelte localizzative delle persone e delle imprese, e moltiplicando le interdipendenze tra i sistemi locali, come è già avvenuto lungo altre arterie simili nel Nord Italia, ad esempio la statale del Sempione a nord-ovest di Milano o la Via Emilia. Si prospetta quindi l'assemblaggio di un sistema di "corridoio urbanizzato", i cui effetti sul tessuto socio-

economico dovranno essere compresi e governati per evitare che si traducano in disordine e concorrenze a somma zero tra territori. (Tabella 7)

4.1 Le nuove funzioni delle aree ad alta accessibilità

Le aree prossime ai caselli della Pedemontana sono quelle in cui si realizzeranno i più drastici aumenti di accessibilità, candidandole ad essere zone di localizzazione e addensamento di funzioni (commerciali, logistiche, industriali, insediative). In misura progressivamente minore tali fenomeni interesseranno anche le arterie stradali di adduzione ai caselli e le aree contigue al tracciato della Superstrada. Tutti questi spazi acquisiscono un ruolo strategico nei processi di ridisegno funzionale del territorio, e dovranno essere oggetto di attenta pianificazione, in considerazione dei molteplici interessi che su essi convergono: una localizzazione appetibile come quella in prossimità di un casello della Pedemontana dovrà essere considerata per quello che effettivamente è – un vantaggio competitivo – ed in quanto tale come leva di sviluppo per chi ha facoltà di regolazione su di essa e come privilegio per quanti avranno modo di avvalersene. (Figura 6)

Occorre dunque definire dei criteri di gerarchizzazione attraverso i quali individuare i caselli della Pedemontana più vocati a svilupparsi come nodi funzionali. Una simile operazione non può essere effettuata esaminando solamente le aree prospicienti ai caselli, ma richiede una visione territoriale più ampia, che consideri le caratteristiche del territorio, la popolazione e gli addetti localizzati nelle immediate vicinanze e le reti di adduzione. Il territorio pedemontano non è infatti omogeneo: né in termini morfologici, con l'alternarsi di aree di

Destinazione	Montecchio	Montecchio-Arignano	Valle Agno	Malo	Breganze	Colceresa-Pianezze-Marostica	Bassano Ovest	Bassano Est	Loria-Mussolente	Riese	Altirole	Montebelluna-Volpago	Povegliano	Spresiano
Montecchio	92,5	87,5	79,0	70,0	56,0	47,0	45,0	40,5	37,0	33,5	24,5	14,0	5,0	
Montecchio-Arignano		3	7	11	17	20	24	26	28	30	30	34	39	44
Valle Agno			4	9	15	18	21	24	25	27	32	37	41	44
Malo				5	11	14	17	19	21	23	27	33	37	40
Breganze					6	9	13	15	17	18	23	28	33	35
Colceresa-Pianezze-Mar						3	4	6	8	9	14	19	24	26
Bassano Ovest							4	2	4	6	10	16	20	23
Bassano Est								2	2	4	8	13	18	20
Loria-Mussolente									2	2	6	12	16	19
Riese										2	5	10	14	17
Altirole											5	10	15	18
Montebelluna-Volpago												5	10	12
Povegliano													5	7
Spresiano														3

Distanze (km)

Destinazione	Montecchio	Montecchio-Arignano	Valle Agno	Malo	Breganze	Colceresa-Pianezze-Marostica	Bassano Ovest	Bassano Est	Loria-Mussolente	Riese	Altirole	Montebelluna-Volpago	Povegliano	Spresiano
Montecchio		3	7	11	17	20	24	26	28	30	30	34	39	44
Montecchio-Arignano			4	9	15	18	21	24	25	27	32	37	41	44
Valle Agno				5	11	14	17	19	21	23	27	33	37	40
Malo					6	9	13	15	17	18	23	28	33	35
Breganze						3	4	6	8	9	14	19	24	26
Colceresa-Pianezze-Mar							4	2	4	6	10	16	20	23
Bassano Ovest								2	2	4	8	13	18	20
Bassano Est									2	2	6	12	16	19
Loria-Mussolente										2	5	10	14	17
Riese											5	10	15	18
Altirole												5	10	12
Montebelluna-Volpago													5	7
Povegliano														3
Spresiano														3

Tempi (mn)

Tabella 7. Distanze e tempi di spostamento tra i caselli della Pedemontana
Fonte: elaborazione su dati di progetto

Caselli SPV
(Tra parentesi la progressiva km)

- 1 Montecchio
- 2 Montecchio – Arzignano
- 3 Valle Agrio
- 4 Meolo
- 5 Braganze
- 6 Colceresa – Pianezze – Marostica
- 7 Bassano Ovest
- 8 Bassano Est
- 9 Loria – Mussolente
- 10 Riese Pio X
- 11 Altivole
- 12 Montebelluna – Volpago
- 13 Povegliano
- 14 Spresiano

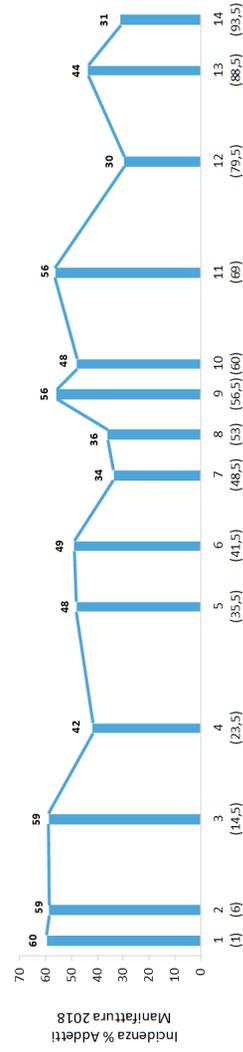
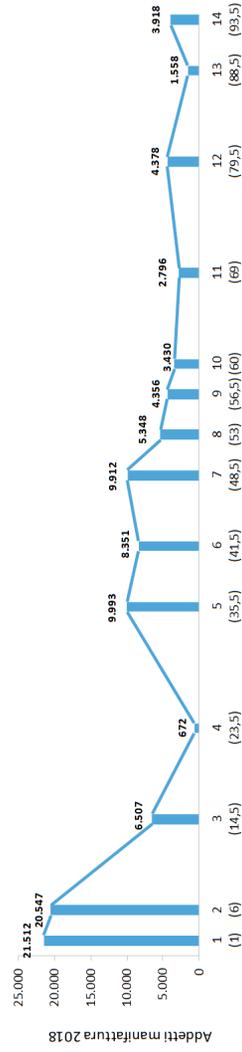
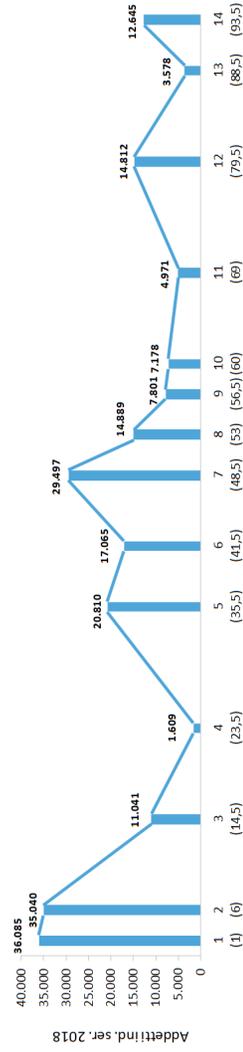
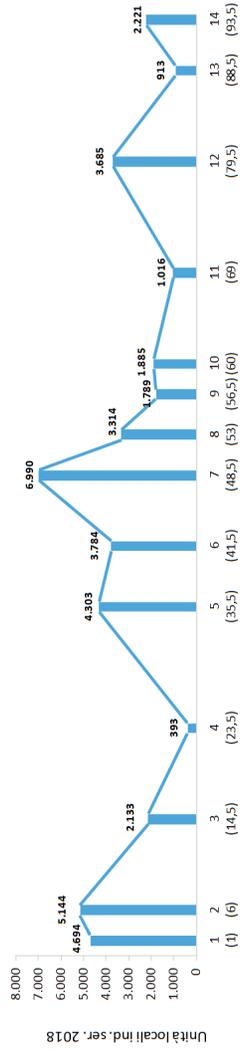
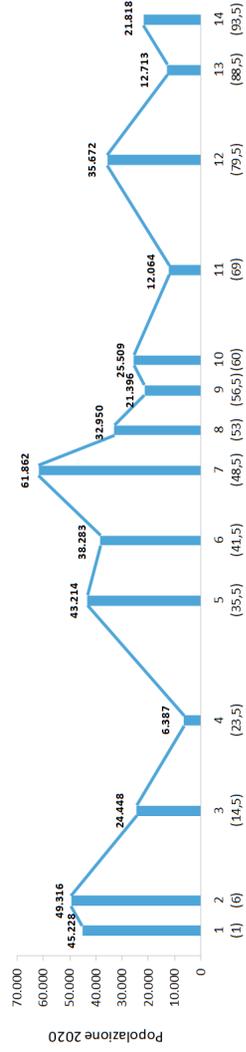


Figura 6. Popolazione, unità locali e addetti dei caselli della SPV (isocrone 10 minuti)

pianura e collinari, né un punto di vista demografico ed economico: regioni di minore addensamento di popolazione e addetti sono comprese tra Thiene e Bassano, nell'area dei Costi Vicentini, tra Bassano e Montebelluna, nei Colli Asolani. Un'altra area a minore densità si riscontra attorno a Povegliano, dove la pianura presenta un'alternanza di piccoli borghi, aree agricole e attività di cava. Si evidenzia, infine, un'area di densità intermedia nell'ambito collinare e prealpino compreso tra Castelgomberto e Malo. Tali caratteristiche morfologiche e socio-economiche del territorio si riflettono necessariamente in una diversità nei carichi potenziali dei diversi caselli, espressi, in prima approssimazione, proprio dalla popolazione che risiede o lavora a non più di 10 minuti dai caselli. Deve però essere considerata anche la capacità della rete di adduzione di incanalare in modo efficiente i flussi, nonché la presenza di colli di bottiglia e possibili criticità della viabilità locale sulla base dello scenario attuale e di quello in prospettiva.

La valutazione di questi fattori permette di avanzare alcune considerazioni sulle potenzialità funzionali dei caselli della Pedemontana:

- I caselli di Montecchio e Montecchio-Arzignano, nell'area a ovest di Vicenza in cui la Pedemontana si innesta sull'A4, presentano un'utenza potenziale particolarmente elevata (oltre 45.000 persone e 35.000 addetti, di cui 20 mila del manifatturiero, entro un'isocrona di 10 minuti), insistendo su un territorio densamente popolato e già ricco di funzioni.
- Sul casello Valle Agno, oltre al traffico locale (quasi 25 mila residenti entro 10 minuti) confluisce il traffico di Valdagno e del suo sistema produttivo.

- Il casello di Malo si colloca pochi chilometri a sud di un'ampia area di sviluppo industriale comprendente, tra gli altri, i sistemi produttivi di Marano Vicentino, Piovene Rocchette, Schio, Thiene, Zanè, oltre che di Malo stesso. Costituisce inoltre il punto di connessione tra la Pedemontana e la SP46 per Schio e Rovereto.
- Il casello di Breganze è uno di quelli con il più alto carico potenziale, ed è inoltre il punto di accesso alla Superstrada per Thiene, attraverso la SP111 Nuova Gasparona.
- Il casello di Colceresa-Pianezze-Marostica esprime un carico potenziale medio-alto (38 mila abitanti e 17 mila addetti nell'isocrona dei 10 minuti), e costituisce l'incrocio con la SP248 Schiavonesca Marosticana e con la SP60.
- L'uscita di Bassano Ovest è, sull'intera Pedemontana, quella che presenta il più alto numero di residenti (61 mila) e di unità locali delle imprese (7 mila) entro l'isocrona dei 10 minuti; per numero di addetti entro 10 minuti è seconda solo ai caselli dell'area di Montecchio. Il casello è inoltre direttamente connesso con Cittadella tramite la SP97.
- Il casello di Bassano Est costituisce il punto di collegamento tra Pedemontana e Valsugana, e rappresenta quindi un nodo infrastrutturale di potenziale rilevanza strategica (anche se di rango minore rispetto alle intersezioni con l'A4 presso Vicenza e con l'A27 presso Treviso, di cui si è discusso nel par.3.2).
- Il casello di Loria-Mussolente si colloca in

un'area prevalentemente agricola, e presenta un carico potenziale medio-basso; potrebbe però acquisire rilevanza strategica con il rafforzamento della Statale del Santo e la realizzazione della bretella tra il casello e Castelfranco Veneto per la connessione rapida tra le direttrici est-ovest e nord-sud.

- Il casello di Riese esprime un carico potenziale solo di poco superiore al casello di Loria-Mussolente, ma costituisce il nodo di accesso alla Pedemontana del sistema Asolano, attraverso la SP6 e la SS248 Schiavonesca Marosticana (con un'area critica a Onè di Fonte), e per i flussi in direzione ovest da Castelfranco.
- Il casello di Altivole si colloca in un'area prevalentemente agricola nei pressi degli abitati di Altivole e della sua frazione di Caselle, in intersezione con la SP 667. La sua posizione è baricentrica tra Montebelluna e Castelfranco, fungendo da casello per l'uno e l'altro centro urbano per gli spostamenti rispettivamente verso ovest e verso est. Su questo svincolo convergono anche i flussi in direzione est da Asolo.
- Il casello di Montebelluna si pone in prossimità di un'area a forte densità insediativa a sud dell'agglomerato urbano di Montebelluna (35 mila abitanti nel raggio di 10 minuti), ed inoltre in corrispondenza dell'intersezione con la SR348 Feltrina, raccogliendo il traffico proveniente da nord (Valdobbiadene e Pieve di Soligo, con un potenziale collo di bottiglia presso il ponte sul Piave a Vidor-Cornuda) e da sud (compresa l'area occidentale dell'hinterland di Treviso) su questa arteria. A circa

un chilometro dallo svincolo è stata prevista dal progetto definitivo della Pedemontana una variante alla SR348 che supera ad est l'area fortemente urbanizzata e densa di attività industriali e commerciali di Signoressa.

- Il casello di Povegliano si situa in un'area a scarsa densità insediativa nei pressi di un piccolo agglomerato industriale tra la SP90 ad ovest e la SP56 ad est. Serve anche la fascia nord-nordovest della città di Treviso, tramite la SP55 - SP56 che presenta in alcuni punti (Ponzano) criticità di saturazione.
- Il casello di Spresiano si colloca in un'importante area prevalentemente terziaria, caratterizzata dalla presenza del complesso industriale Benetton di Castrette e di altre strutture industriali/commerciali. Il casello costituisce l'accesso alla pedemontana per la fascia nord dell'area urbana di Treviso (Villorba), attraverso una viabilità caratterizzata da alcune criticità (ad esempio presso Castrette), e il punto di connessione tra la Pedemontana e la SS 13 Pontebbana.
- L'analisi del rango dei bacini e delle direttrici di adduzione che insistono territorialmente sui singoli caselli e delle intersezioni della Pedemontana con la rete viabilistica ordinaria, di cui si è dato un sintetico abbozzo, costituisce un primo quadro informativo da cui partire per definire un disegno funzionale del corridoio e per integrare pienamente la nuova infrastruttura con la trama stradale esistente.

4.2 Le geografie della produzione e il mercato del lavoro

La riduzione dei tempi di percorrenza tra i territori dell'asse pedemontano determinata dalla nuova arteria ridisegnerà gli assetti geoeconomici locali: non solo riducendo le distanze tra luoghi della produzione e mercati (nazionali e globali), ma anche modificando gli areali del pendolarismo e le opzioni di reclutamento del personale disponibili alle imprese.

Gli areali del pendolarismo risultano fortemente influenzati dall'accessibilità: nell'area interessata dalla nuova Superstrada le persone impiegano in media circa 15-20 minuti per raggiungere il proprio luogo di lavoro. I lavoratori diretti a Montebelluna, Castelfranco Veneto o Arzignano impiegano circa 15 minuti per tragitti di 15km, viaggiando prevalentemente a velocità basse. L'attivazione della nuova arteria Pedemontana, che consente una velocità fino a 120km/h, aumenta sensibilmente il numero delle destinazioni raggiungibili con spostamenti pendolari di 20 minuti (si vedano a riguardo la Tabella 1 e la Tabella 7), modificando i mercati del lavoro accessibili alla popolazione locale. Un corollario interessante in un'epoca in cui sempre maggiore valore assume il lavoro delle donne è che l'ampliamento delle destinazioni raggiungibili a parità di tempo avrà conseguenze positive per le opzioni occupazionali della popolazione femminile, che esprime in media areali del pendolarismo più ristretti rispetto a quella maschile a causa degli impegni extralavorativi (familiari, di cura, etc.) di cui si fa spesso carico. Nel tempo, è presumibile che i cambiamenti nelle scelte individuali delle persone porteranno a un'estensione dei sistemi locali del lavoro, a partire da quelli dei centri urbani più grandi dell'area pedemontana ma non esclusi quelli minori.

Si ridurranno inoltre le distanze tra i sistemi produttivi (a partire da quelli distrettuali) e i centri urbani produttori dei servizi di rango elevato che sono necessari alle imprese dei settori di espansione, ed in particolare della manifattura, per innovare e creare nuovo valore, per competere nelle filiere e nei mercati globali, per attrarre talenti e stimolare nuova occupazione. Tali servizi ad alto contenuto di conoscenze (finanza, soluzioni digitali, attività di consulenza, pubblicità e ricerche di mercato, design, ricerca e sviluppo, etc.) sono disponibili soprattutto nei poli urbani e metropolitani in cui sono presenti i loro fattori riproduttivi: università, centri di ricerca e reti professionali. In Veneto i maggiori centri fornitori di tali servizi sono Padova, Vicenza, Treviso; nel Nord spicca invece il ruolo di Milano, che ha assunto un ruolo di "piattaforma" per la globalizzazione e l'innovazione dell'intera macro-regione. Anche le città medie e i territori distrettuali però offrono spesso pacchetti di servizi avanzati, specializzati in base alle esigenze delle imprese locali, soprattutto in attività di progettazione, design, servizi gestionali, marketing. Inoltre, le città medie ospitano gli istituti superiori in cui si formano i lavoratori e i quadri dei sistemi manifatturieri locali, svolgendo un ruolo cruciale nei processi di rinnovamento e innovazione delle imprese del territorio. In questo quadro, la nuova arteria Pedemontana rende più agevole l'accesso delle imprese ai grandi centri produttori di servizi, in Veneto e nella macro-regione del Nord, ma offre anche nuove possibilità di espansione al terziario avanzato locale: come già evidenziato nel position paper di Confartigianato Veneto "Per una nuova stagione di sviluppo", il forte policentrismo urbano e produttivo che è tipico del Nord-Est (il cui allineamento con i principali assi infrastrutturali è evidente nella mappatura riportata in Figura 7) deve essere valorizzato e governato con la messa in rete

delle capacità esistenti, scoraggiando le tendenze dei territori a “fare tutto da soli” e incentivando la specializzazione delle offerte locali di servizi per le imprese e di formazione superiore. Una simile strategia permetterebbe di concentrare le risorse sui punti di forza di ciascun sistema locale, riducendo allo stesso tempo le duplicazioni di offerta per i servizi rari, e consentirebbe alle città dell’area pedemontana di ritagliarsi un ruolo nei sistemi regionali del terziario avanzato e delle competenze, in un’ottica di integrazione e non di competizione con i poli metropolitani.

Anche dal punto di vista delle politiche di sviluppo economico, l’area pedemontana, divisa tra due province ma unita da una forte base industriale, dalla presenza diffusa di saperi produttivi e dall’attenzione alla qualità, ha le dimensioni e la massa critica adatte a formulare programmi che stimolino l’economia locale: sostenendo l’internalizzazione e digitalizzazione, ma soprattutto incoraggiando le reti tra imprese (anche di differenti settori) fondate su un comune progetto di innovazione per realizzare nuovi prodotti e nuove tecnologie.

Una progettualità di tale portata richiede agli attori istituzionali e associativi di collaborare a una scala definita non dai confini amministrativi, ma dagli ambiti funzionali e dai mercati del lavoro, intervenendo in maniera integrata su un sistema, quello pedemontano, in rapida saldatura attorno alla nuova “spina dorsale” della Superstrada. (Figura 7)

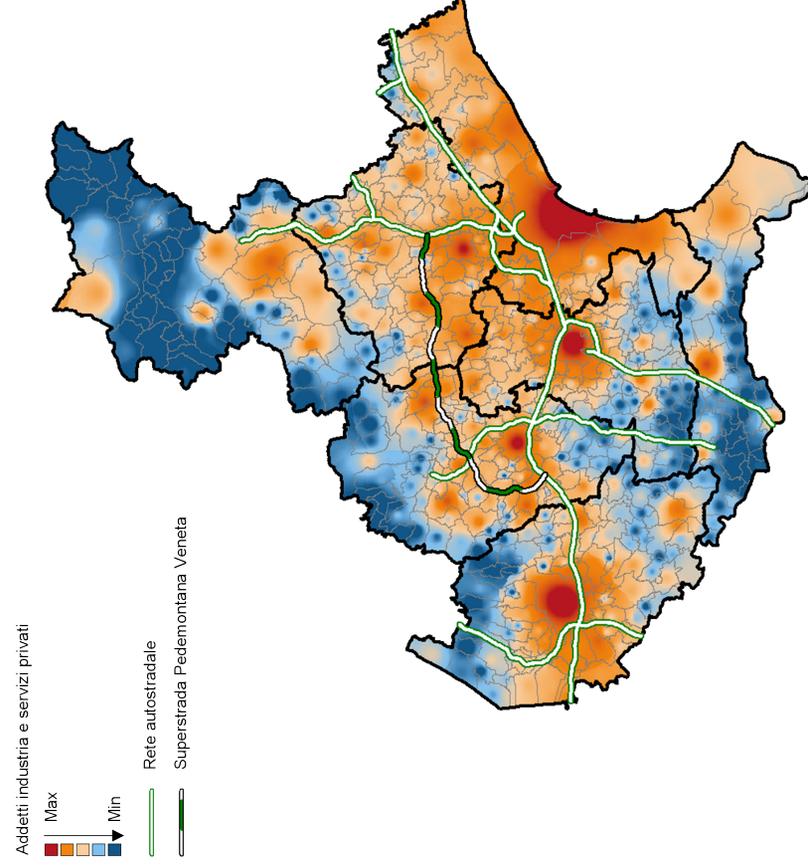


Figura 7. Il sistema produttivo policentrico veneto: distribuzione territoriale degli addetti dell’industria e servizi privati

La mappatura è stata effettuata facendo ricorso a una tecnica di interpolazione su griglia dei dati sugli addetti presenti in ogni comune che consente di dare risalto alle parti di territorio in cui sono presenti concentrazioni di addetti (e, per converso, a quelle con minor concentrazione).

Fonte: elaborazione su dati di progetto

4.3 I sistemi insediativi e le funzioni territoriali

Dal punto di vista urbanistico, il sistema territoriale toccato dalla Pedemontana presenta uno scenario complesso e in parte frammentato. Sia a sud che a nord dell'arteria stradale si ritrovano numerosi centri urbani e produttivi di rango medio-alto nel panorama regionale: Castelfranco, Montebelluna, Asolo e Paese nella parte trevigiana, Arzignano, Valdagno, Schio, Thiene, Montecchio e Bassano nella parte vicentina, a cui va aggiunta anche Cittadella in provincia di Padova,. Al di fuori di Vicenza e Treviso, lungo l'arco della Pedemontana non vi sono centri urbani medio-grandi: si ha invece una rete di piccole città che sono cresciute dal punto di vista demografico in tempi piuttosto recenti, soprattutto nel periodo dell'industrializzazione diffusa del territorio, parallelamente al moltiplicarsi delle imprese e delle aree industriali, al fianco delle quali, soprattutto nell'area prealpina, permangono aree scarsamente antropizzate caratterizzate da paesaggi ameni e alta biodiversità.

Un tessuto socio-economico solo apparentemente sconnesso, perché condivide storia, cultura e valori, che nell'apertura della Pedemontana trova un'occasione unica di saldatura: la nuova arteria modificherà le opzioni residenziali disponibili per gli abitanti, e attirerà nel territorio nuove popolazioni, anche in risposta ai mutamenti generati dalla pandemia di covid-19 che hanno spinto molti cittadini delle aree più dense a ricercare soluzioni abitative diverse, spostandosi fuori dai grandi centri dove è possibile avere case più ampie e maggiore contatto con la natura, mantenendo però facile accesso a servizi di rango urbano (commercio, attività per il tempo libero, banda larga). La aumentata accessibilità dei territori pedemontani e la loro vitalità economica li candidano

a ricevere una parte rilevante di questi flussi, sia nelle città medie che nei borghi minori.

La sfida che la nuova infrastruttura pone al territorio (e più in generale al sistema regionale, come già evidenziato nel position paper di Confartigianato Veneto "Per una nuova stagione di sviluppo – 15 linee di intervento per il Veneto") è quella di abbandonare una visione locale dello sviluppo, rafforzando le reti orizzontali tra le istituzioni locali per "pensare da grandi" riconoscendosi come parti di un unico sistema policentrico e interconnesso: sia per fornire servizi adeguati ai residenti vecchi e nuovi, valorizzando la varietà del tessuto urbano esistente e le eccellenze locali, sia per governare insieme le interdipendenze e le questioni comuni, a partire dal rischio di crescita di insediamenti produttivi e residenziali dispersi ovunque, e dalle politiche per la qualità e sostenibilità ambientale (riconoscendo il ruolo delle aree verdi come fornitrici di servizi ecosistemici - qualità dell'aria e delle acque, biodiversità, etc. all'intero territorio, e prevedendo compensazioni per tale ruolo a fronte della concentrazione di nuove funzioni in altre aree).

Città medie e centri minori sono chiamati a costruire insieme una visione condivisa dello sviluppo del sistema pedemontano che, nel rispetto delle peculiarità dei singoli luoghi, rafforzi l'attrattività e la qualità della vita puntando contemporaneamente alla riduzione della competizione tra comuni e al riequilibrio territoriale.

Oltre alle funzioni residenziali, il territorio pedemontano presenta dotazioni e potenzialità importanti anche per quanto riguarda le funzioni ambientali e i sistemi turistici e culturali.

Tra le principali aree naturalistiche di pregio si contano i Colli Berici, le grave del Brenta e del Piave,

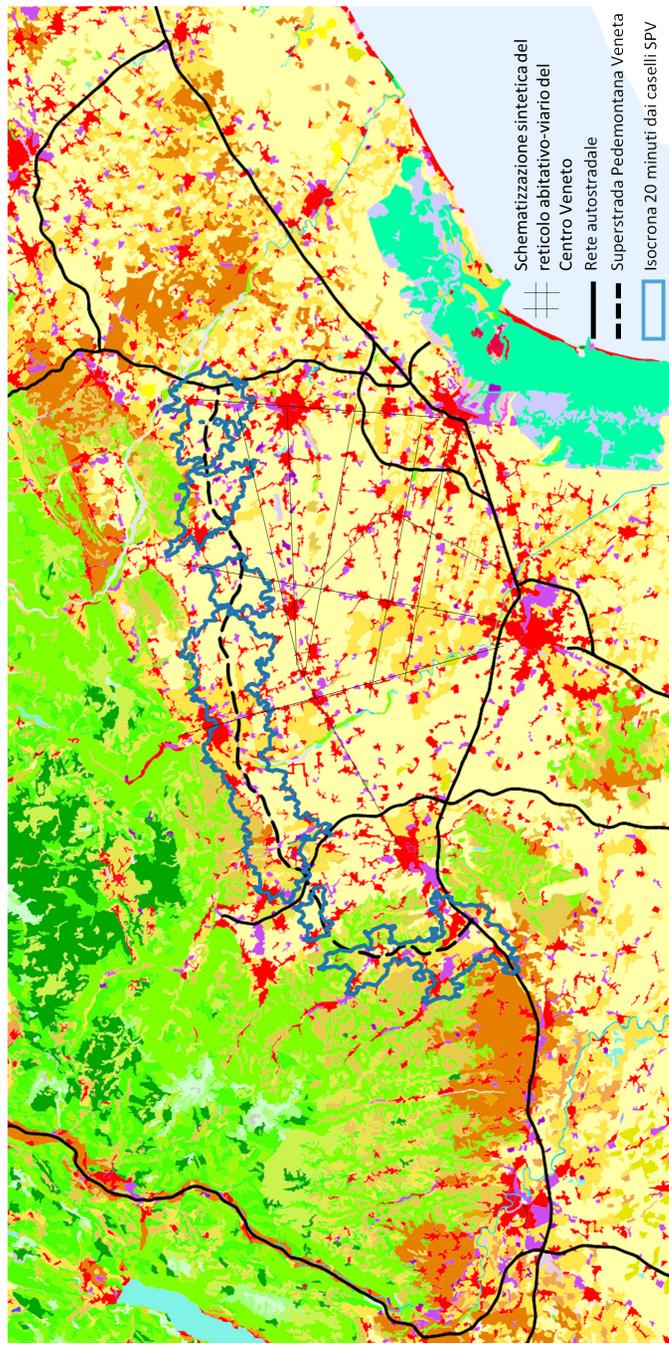
l'Altopiano di Asiago, il Massiccio del Grappa, i Colli Asolani e il Montello: la mappatura espressa nella Figura 8 consente di distinguere le aree agricole (dipinte nei toni del giallo) da quelle non coltivate e boschive (dipinte in verde) situate soprattutto a nord del tracciato della Superstrada Pedemontana. Ancora più numerose sono le polarità di tipo storico e culturale: ambiti di produzione tipica e attività tradizionali, città murate e borghi storici, patrimoni artistici, luoghi della memoria.

Si tratta di ambiti – tanto quelli di tipo storico-culturale quanto quelli naturalistici – che nella realizzazione della nuova infrastruttura trovano nuove opportunità di valorizzazione. In primo luogo, la Superstrada Pedemontana rende questi luoghi più accessibili ai flussi turistici, sia quelli di breve raggio generati nel contesto regionale (il c.d. “turismo di prossimità”), sia quelli nazionali e internazionali che affollano il Veneto (prima regione in Italia e sesta in Europa per ricettività, prima della grave interruzione determinata dalla pandemia sull'intero sistema turistico). Ma non solo: la Pedemontana realizza un territorio più connesso al suo interno, punto di forza per un sistema turistico i cui elementi di pregio sono distribuiti su di un'area ampia.

Certo, cogliere le opportunità rese possibili dal nuovo scenario richiede da parte degli operatori locali, pubblici e privati, la capacità di riposizionare e integrare l'offerta, ridisegnando i percorsi e la promozione per mettersi in rete sia alla scala locale che con i grandi poli attrattori regionali (Venezia, Verona, le Dolomiti, le reti del turismo food e sportivo, etc.).

In una prospettiva di sviluppo dell'attrattività del territorio, un ulteriore aspetto deve essere preso in considerazione: i caselli di adduzione alle zone maggiormente vocate al turismo assumeranno un

ruolo di “porta” del sistema pedemontano per i visitatori. La pianificazione urbanistica di queste aree dovrà quindi tenere conto non solo delle loro potenzialità come spazi di concentrazione di funzioni, ma altresì, e soprattutto, del loro essere vetrine di un territorio di eccellenza anche estetica. (Figura 8)



Corine 2018

- | | | | |
|---|---|---|---|
| ■ | 1.1.1. Tessuto urbano continuo | ■ | 3.1.1. Boschi di latifoglie |
| ■ | 1.1.2. Tessuto urbano discontinuo | ■ | 3.1.2. Boschi di conifere |
| ■ | 1.2.1. Aree industriali o commerciali | ■ | 3.1.3. Boschi misti |
| ■ | 1.2.2. Reti stradali e ferroviarie | ■ | 3.2.1. Aree a pascolo naturale |
| ■ | 1.2.3. Aree portuali | ■ | 3.2.2. Brughiere e cespuglieti |
| ■ | 1.2.4. Aeroporti | ■ | 3.2.3. Aree a vegetazione sclerofilla |
| ■ | 1.3.1. Aree estrattive | ■ | 3.2.4. Aree a vegetazione boschiva ed arbustiva in evoluzione |
| ■ | 1.3.2. Discariche | ■ | 3.3.1. Spiagge, dune e sabbie |
| ■ | 1.3.3. Cantieri | ■ | 3.3.2. Rocce nude, falesie, rupi e affioramenti |
| ■ | 1.4.1. Aree verdi urbane | ■ | 3.3.3. Aree con vegetazione rada |
| ■ | 1.4.2. Aree sportive e ricreative | ■ | 3.3.4. Aree percorse da incendi |
| ■ | 2.1.1. Seminativi in aree non irrigue | ■ | 3.3.5. Ghiacciai e nevi perenni |
| ■ | 2.1.2. Seminativi in aree irrigue | ■ | 4.1.1. Paludi interne |
| ■ | 2.1.3. Risaie | ■ | 4.1.2. Torbiere |
| ■ | 2.2.1. Vigneti | ■ | 4.2.1. Paludi salmastre |
| ■ | 2.2.2. Frutteti e frutti minori | ■ | 4.2.2. Saline |
| ■ | 2.2.3. Oliveti | ■ | 4.2.3. Zone intertidali |
| ■ | 2.3.1. Prati stabili | ■ | 5.1.1. Corsi d'acqua, canali e idrovie |
| ■ | 2.4.1. Colture annuali associate a colture permanenti | ■ | 5.1.2. Bacini d'acqua |
| ■ | 2.4.2. Sistemi culturali e particellari complessi | ■ | 5.2.1. Lagune |
| ■ | 2.4.3. Aree prevalentemente occupate da colture agrarie | ■ | 5.2.2. Estuari |
| ■ | 2.4.4. Aree agroforestali | ■ | 5.2.3. Mari e oceani |

Figura 8. Uso del suolo (Corine 2018)
 Fonte: elaborazione su dati Corine Land Cover 2018

5. Temi emergenti per la programmazione del corridoio

Nei capitoli precedenti si è voluto dare ragione dei molteplici effetti, economici e sociali, locali e sovra-regionali, che l'attivazione della Superstrada Pedemontana genera sui luoghi che attraversa e lambisce. L'impatto di una simile infrastruttura, che insiste su un territorio complesso e che è stata originariamente pensata in un periodo in cui gli assetti territoriali erano ben diversi da quelli attuali, difficilmente può essere previsto ex ante, prima che gli attori sociali disegnino sull'asfalto delle sue corsie le proprie traiettorie. E il dibattito relativo alla Pedemontana presenta già una lunga storia di strategie, aspettative e ambizioni, che nei prossimi anni troveranno conferme o smentite. Emergono però dei temi forti sui quali una discussione approfondita e aperta tra le parti sociali dovrà opportunamente soffermarsi per evitare che l'occasione rappresentata da questa nuova "spina dorsale" del Veneto produttivo venga sprecata o ritardata, e per governare gli effetti di breve e di lungo periodo che ricadranno sul territorio:

1. La Superstrada Pedemontana Veneta si inserisce all'interno della rete infrastrutturale esistente in un'ottica di stretta integrazione tra reti lunghe, e costituisce un importante arricchimento della tramalinea del Corridoio V, migliorando la sua permeabilità rispetto al territorio veneto e aumentando le opzioni per i flussi, con conseguenti benefici per la regolarità degli spostamenti soprattutto nei periodi di picco del traffico e in caso di criticità per incidenti o lavori. Per l'ampio e variegato sistema produttivo lungo il suo asse, la nuova arteria consente una più rapida connessione alle filiere trans-territoriali, ai nodi logistici

e ai mercati, generando effetti immediati sulla competitività delle imprese.

2. Nel quadro di una revisione complessiva della governance autostradale del Nord-Est, la Pedemontana pone i presupposti per una articolazione alta del Corridoio V, in diretta continuità con la Pedemontana friulana verso il valico del Tarvisio e l'Austria: il collegamento con caratteri autostradali da Cimpello (Pordenone) in direzione Nord costituirebbe un ulteriore beneficio logistico per i flussi locali e sovra-locali transitanti lungo l'asse est-ovest.
3. Nel sistema viario del Veneto centrale e pedemontano, rimane irrisolta la questione del completamento della trama con connessioni rapide nord-sud. Interventi di upgrade della SR308 - Statale del Santo e della SS47 - Valsugana consentirebbero di fluidificare la mobilità dal nodo di Padova verso Cittadella e Castelfranco e da questi alla Superstrada garantendo la permeabilità del territorio, limitando fenomeni di sviluppo insediativo frammentato e rafforzando i collegamenti con la provincia di Trento (già impegnata nel completamento della Valsugana come arteria a scorrimento veloce). Un terzo asse verticale è rappresentato SR348 Feltrina quale collegamento della Pedemontana con la Valbelluna e il Cadore anche attraverso il rafforzamento della direttrice A27 - Belluno - Feltre - Primolano con il conseguente miglioramento dello sbocco a Ovest verso la Valsugana e da qui a Nord verso il Brennero.
4. A livello locale, l'effetto sulla qualità delle relazioni insensolato sulla qualità del territorio

sarà determinato dalla capacità della rete di adduzione di incanalare in modo efficiente i flussi. In una situazione di ridefinizioni anche radicali delle scelte di spostamento, è necessario osservare attentamente gli effetti attesi sulla viabilità locale, procedendo in tempi brevi ad una verifica degli interventi di potenziamento della viabilità complementare e di adduzione ai caselli che si rendessero necessari. Sarà inoltre importante, al fine di massimizzare le possibilità di utilizzo della nuova infrastruttura, prevedere forme di riduzione dei pedaggi dedicate all'utenza locale (pass, abbonamenti o sconti): in tal modo si incentiverebbero i flussi di merci e quelli pendolari a preferire i vantaggi in termini di tempo garantiti dalla Pedemontana rispetto ai tragitti chilometricamente più brevi sulla viabilità ordinaria.

5. La Pedemontana genera un corridoio ad alta accessibilità, in un territorio in cui è presente una fitta trama urbana ma anche numerose zone naturali e rurali. Le aree lungo l'arteria stradale, i suoi snodi e le principali direttrici di adduzione, i principali centri urbani dell'area (Bassano, Montebelluna, Thiene) sono soggetti a rischi di congestione, di sprawl, di consumo di suolo e di degrado ambientale. La pianificazione dei flussi e la pianificazione territoriale e urbanistica devono essere impostate sulla base di una logica di corridoio, e non di singoli punti, guardando allo scenario e alle ripercussioni d'area vasta. Una regolazione effettuata alla sola dimensione comunale, tramite i Pat, non potrà risolvere efficacemente le questioni di governance legate agli effetti della Pedemontana. Più rispondente a queste

necessità è una programmazione urbanistica innanzi tutto a livello regionale, non fosse altro perché il tracciato è sovra provinciale, oppure tramite un coordinamento urbanistico di corridoio tra le due province anche tramite un ricorso più estensivo a strumenti di tipo perequativo tra comuni, riconoscendo i benefici collettivi (misurati in termini di servizi ecosistemici: qualità dell'aria e delle acque, reti agroalimentari corte, aree verdi, biodiversità, etc.) che le aree non antropizzate e non densificate generano sull'intero sistema. Tutto ciò anche nell'ottica di preservare i caratteri di pregio da un punto di vista paesaggistico del sistema territoriale posto immediatamente a nord della Superstrada e garantire l'attrattività turistica dell'area.

6. Un'immediata evidenza della necessità di adottare un'ottica di area vasta è resa dall'esigenza di governare le aree gravitanti sui caselli. In primo luogo, dato l'elevato e sostanzialmente indifferenziato potenziale localizzativo presso ciascuno di questi, si pone la necessità di una gerarchizzazione – che non può evidentemente essere condotta a livello del singolo comune – che individui i caselli sui cui concentrare l'addensamento di funzioni: commerciali, produttive, logistiche, insediative o di “porta” dei sistemi turistici. In secondo luogo, per ragioni maggiormente contingenti di localizzazione di alcuni caselli nei pressi dei confini municipali, tale addensamento interesserà giocoforza più ambiti comunali. Le scelte di destinazione di aree ambite come quelle dei caselli dovranno altresì ponderare il vantaggio competitivo garantito da tali localizzazioni, equilibrando

i benefici privati e quelli collettivi, in un'ottica di sviluppo armonico e ordinato del territorio. Questo vale in particolare per le aree di intersezione degli assi principali, nodi naturali di incrocio dei flussi: l'innesto sulla A4 a Montecchio, quello sulla A27 a Spresiano, quelli tra la Pedemontana e la A31 - Valdastico, la SS47 - Valsugana e la SS348 – Feltrina.

7. Gli effetti sull'accessibilità interna all'area pedemontana e tra questa e il territorio circostante, generando riduzioni dei tempi di percorrenza che potranno arrivare fino al dimezzamento, determineranno un radicale mutamento nelle abitudini di mobilità e nelle scelte localizzative delle persone e delle imprese, con necessità di governare la (re) distribuzione territoriale delle aree industriali, commerciali e direzionali, e l'ampliamento dei mercati del lavoro locali. Le offerte urbane di servizi per i residenti, le imprese e i city user dovranno essere ripensate puntando a valorizzare il policentrismo, rafforzando le specializzazioni locali e riducendo duplicazioni e concorrenza a somma zero tra i territori. La Superstrada sarà anche l'occasione per rafforzare le interconnessioni tra filiere produttive, sistemi della formazione e delle conoscenze, servizi avanzati per l'espansione e l'innovazione, ricostruendo a una scala d'area vasta le condizioni locali di competitività che hanno portato, nell'area pedemontana, allo sviluppo di imprese e distretti industriali orientati all'export e alla qualità.

Bibliografia

Balducci, A., Fedeli, V. e Curci, F. (a cura di), (2017), *Oltre la metropoli. L'urbanizzazione regionale in Italia*, Milano, Guerini e Associati.

Brenner N., (a cura di), (2014), *Implosions/explosions: towards a study of planetary urbanization*. Berlino: Jovis Verlag.

Camagni, R. e Dotti, N., (2010), *Il sistema urbano*, in *La crisi italiana nel mondo globale. Economia e società del Nord*, a cura di P. Perulli, e A. Pichierri, Torino, Einaudi.

Feltrin, P., Maset, S., Dalla Torre, R. e Valentini, M., (2010), *Crescita economica, infrastrutture e mobilità: la scala sovra regionale e quella regionale*, in *Nord Regione Globale. Il Veneto*, a cura di P. Perulli, Milano, Bruno Mondadori.

Feltrin P., Maset S., Dalla Torre R. (2010), *Crescita demografica e sviluppo infrastrutturale nel sistema metropolitano del Nord*, *Economia e Società Regionale*, 109 (1).

Feltrin P., Maset S. (2012), *Le onde lunghe dello sviluppo territoriale del Nord*, in Perulli P. (a cura di), *Nord. Una città-regione globale*, Il Mulino, Bologna.

Feltrin P., Maset S., (2012), *La Pedemontana Veneta e le nuove sfide del territorio*, White Paper, Confartigianato AsoloMontebelluna, Confartigianato Vicenza, Confartigianato Veneto, Unicredit.

Feltrin P., Maset S., Zanta M., (2014), *La sfida della modernità negli ambienti alpini*, Il Poligrafo, Padova.

Garavaglia, L., (2017), *Città dei flussi. I corridoi territoriali in Italia*, Torino, Rosenberg & Sellier.

Giacomin F. Maset S., (a cura di), (2019), *Ripartire dalle comunità per una crescita sostenibile*, White Paper, Confartigianato Imprese Veneto.

Maset S., (2014), *Opportunità e resistenze nei nuovi contesti economici e produttivi*, in Quaderni della Fondazione Francesco Fabbri, 2.

Maset S., (a cura di), (2015), *Le densità inattese. Piattaforme produttive implicite nella provincia di* ,

Maset S., (2017), *L'impatto della nuova Superstrada sulla rete viaria del territorio pedemontano*, White Paper, Confartigianato Imprese Marca Trevigiana.

Pennati D., (2014), *Sul Corridoio, territori alla prova dell'alta velocità*, Tesi di Dottorato in Urbanistica, IUAV, Venezia.

Perulli P., (a cura di), (2012), *Nord. Una città-regione globale*, Bologna, Il Mulino.

Sap H., (2002), "Corridors and/or linear cities; a historic contribution to the contemporary discussion on corridor development", paper della Eindhoven University of Technology, Faculty of Building and Architecture and Planning, Eindhoven.

Scott, A.J., (2011), *Città e regioni nel nuovo capitalismo. L'economia sociale delle metropoli*, Bologna, Il Mulino.

Servillo, L., Atkinson, R., Smith, I., Russo, A., Sýkora, L., Demazière, C. e Hamdouch, A., (2014), *TOWN, small and medium sized towns in their functional territorial context. Final report*, Luxembourg, Espon.

Soja E.W., (2000), *Postmetropolis: Critical Studies of*

Cities and Regions, Oxford, Blackwell.

Turri E., (2000), *La megalopoli padana*, Venezia, Marsilio.

Whebell, C.F.J., (1969), *Corridors: a theory of urban system*, in «Annals of the Association of American Geographers», 59, pp. 1-26.

Caratteristiche Tecnico Economiche dell'Opera

Lunghezza complessiva Km. 94,557

Lunghezza tracciato in Provincia di Treviso

Lunghezza complessiva Km. 37,990
 tratti in trincea gallerie naturali/artificiali Km. 28,535
 tratti in rilievo, viadotti e ponti Km. 9,455

Lunghezza tracciato in Provincia di Vicenza

Lunghezza complessiva Km. 56,567
 tratti in trincea gallerie naturali/artificiali Km. 39,888
 tratti in rilievo, viadotti e ponti Km. 16,679

Opere principali

Viadotti e ponti n. 16
 Gallerie naturali n. 2
 Gallerie artificiali n. 36
 Cavalcavia n. 65
 Opere idrauliche n. 135

Sezione Tipo

Corse di marcia 2+2
 Larghezza corsie di marcia m. 3,75
 Spartitraffico centrale m. 3,00
 Banchina (sinistra) m. 0,75
 Banchina (destra) m.3,00

Opere a Verde

Opere lineari (filari alberati, siepi e masse vegetali) Km. 58,61
 Mitigazione a verde superficie mq. 1.333,410

Costo dell'Opera

Lavori e costi per la sicurezza (euro) 1.685.402.910,41
 Somme a disposizione (indagini, esporpri spese generali (euro) 572.597.089,59
IMPORTO TOTALE COMPLESSIVO 2.258.000.000,00

Finanziamento dell'Opera

Contributo privato - project bond (euro) 1.571.000.000,00
 Contributo pubblico statale (euro) 614.910.000,00
 Contributo pubblico regionale (euro) 300.000.000,00

Fonte: <https://www.regione.veneto.it/web/superstrada-pedemontana-veneta/l-opera>

