IL PAESAGGIO ABBANDONATO

STORIA E MANOMISSIONE DEL PROGETTO DELLA VALDASTICO DEI BBPR

di Fernando Lucato, urbanista, studio Architetti Urbanisti Associati (AUA Project), Vicenza

Il primo tratto di 36,4 km dell'autostrada A31 Valdastico[1] veniva inaugurato nell'agosto del 1976, soltanto tre anni dopo che alla Camera dei Deputati (febbraio 1973) l'onorevole Carri si faceva portavoce dell'opposizione alla realizzazione dell'autostrada, lunga 130 km, «Trento-Vicenza-Rovigo, l'autostrada definita la più inutile d'Italia, soprannominata la "Pirubi" da Piccoli, Rumor e Bisaglia, numi e tutori delle tre città». A quanti[2] ritenevano quell'infrastruttura indispensabile fattore di sviluppo e modernizzazione (al di là degli ovvi "effetti collaterali"), rimarcandone anche la qualità progettuale, si contrapponevano coloro che contestavano il modello di trasporto basato sulla gomma[3] e affermavano l'inutilità di quell'autostrada, evidenziandone i costi in termini di sottrazione di terreno coltivabile (oltre 400 ettari), di frammentazione fondiaria, di rilevante impatto ambientale e paesaggistico.
«Poco importa» scrive Antonio Cederna «che il paese vada sott'acqua alle prime piogge un po' consistenti: quel che conta, evidentemente, è soddisfare le esigenze di prestigio, elettoralistiche, clientelari, campanilistiche, paesane, di onorevoli, presidenti di province, sindaci ecc. Questa Pi. Ru. Bi. batte davvero ogni record di inutilità.»[4]
Quando di quella ormai remota vicenda restavano soltanto indistinti rumori di fondo e l'autostrada era stata "assorbita" nell'alta pianura vicentina giustificando una propria funzione,[5] il via libera dato dall'ANAS al completamento della Valdastico verso sud (13 maggio 2004) riportava indietro le lancette dell'orologio dello scontro, con analogie sorprendenti. Su un fronte, i ricorsi presentati al Tar del Veneto da alcuni privati, dalle associazioni Italia Nostra e dal WWF, dal Comitato intercomunale contro la realizzazione della Valdastico Sud e dalla Fondazione inglese The Landmark Trust, che cercavano di dimostrare come l'infrastruttura avrebbe deturpato il paesaggio dei Colli Berici, cancellato circa 900 aziende agricole e compromesso irrimediabilmente il patrimonio artistico sotto tutela UNESCO, costituito dalle ville venete poste lungo il tracciato.[6] Sull'altro fronte, le istituzioni ben rappresentate dalla Regione Veneto, dalle province, da quasi tutte le amministrazioni comunali e da alcune tra le principali categorie economiche e sindacali vicentine, secondo le quali la Valdastico Sud rappresentava, invece, un'opera indispensabile per accelerare la trasformazione già in corso della struttura economica e produttiva dell'area.
L'assessore regionale all'Urbanistica e politiche per il territorio Renzo Marangon, ricordando che «l'Italia e il Veneto stanno scontando un gap negativo delle infrastrutture, rispetto agli altri paesi europei, dovuto a fattori ideologici, che hanno portato a demonizzare le grandi opere pubbliche e a rallentare il processo di sviluppo del nostro paese», invitava gli amministratori locali a utilizzare la programmazione territoriale con una visione d'insieme,[7] allo scopo di definire quali aree sarebbero state destinate al commerciale, quali al produttivo e quali al residenziale, in una logica di cooperazione tra amministrazioni e di rispetto e di valorizzazione del territorio.
Di nuovo la grande infrastruttura, estranea al territorio, viene presentata come «fattore di sviluppo economico», che richiede la messa in opera di azioni volte a sfruttarne le potenzialità: il paesaggio risultante, «espressivo di identità, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni»,[8] ne sarebbe stato profondamente modificato. L'osservazione di come il paesaggio sia mutato in corrispondenza della realizzazione del primo tratto della Valdastico può costituire un'utile annotazione per «riconoscere, salvaguardare e, ove necessario, recuperare i valori culturali che esso esprime».[9]

IL PAESAGGIO DELL'ALTA PIANURA VICENTINA NEGLI ANNI SESSANTA

Nel 1963 Aldo Sestini aveva così descritto questo paesaggio: «Lo sguardo si posa dovunque su una campagna tutta coltivata e ripartita in modo assai regolare da allineamenti di gelsi e talora d'alberi da frutto, e più ancora da alberi cui si maritano le viti, e da filari meno vistosi di viti appoggiate a sostegni morti. Alternano nei campi le diverse gradazioni di verde del grano e del granturco, dei fagiuoli e delle leguminose foraggere, e anche spiccano qua e là, nei campi della parte veronese e vicentina, le ampie foglie del tabacco. Le abitazioni rurali sparse sono

1 Al momento l'unico tratto realizzato, dallo svincolo d'interconnessione con la A4 Milano-Venezia al casello di Piovene Rocchette, interamente nella provincia di Vicenza.

2 In prima fila i rappresentanti del governo locale – dal 7 luglio 1973 al 23 novembre 1974 il vicentino Mariano Rumor è stato presidente del Consiglio di due dei suoi cinque governi – e delle forze imprenditoriali.

3 Prevalentemente le organizzazioni ambientaliste e della partecipazione nonché della cultura. Tiepido l'appoggio delle organizzazioni sindacali. Si noti come la soppressione (1978) della linea ferroviaria Vicenza - Noventa Vicentina, a favore del trasporto su gomma, avesse ottenuto l'appoggio delle organizzazioni sindacali che intravedevano nuove opportunità occupazionali, a fronte della documentata ma solitaria opposizione del Comitato di Quartiere di Santa Caterina, promossa dal prof. Luigi Cappellari.

4 A. Cederna, "Corriere della Sera", 5 febbraio 1973.

5 Non solo come collegamento privilegiato alle località turistiche degli altipiani trentini e di Asiago, ma anche come connessione tra la pedemontana industrializzata e l'autostrada A4: la componente del traffico pesante si mantiene su valori prossimi al 25% in analogia a quelli registrati sulla Milano-Venezia. La funzione integrativa alla rete stradale svolta dal tronco autostradale è confermata dal contributo regionale concesso (su pressione degli enti locali, delle organizzazioni della partecipazione ecc.) in tranche di 500.000 euro a partire dal 2007, per finanziare il dirottamento del traffico pesante dalla SP46 del Pasubio sulla A31 Valdastico e A4 Milano-Venzia, al fine di evitare l'attraversamento dell'area urbana nord di Vicenza e dei comuni di cintura.

6 La decisione del Tar del Veneto, favorevole ai ricorrenti, è stata successivamente ribaltata alla fine del mese di agosto 2005 dal Consiglio di Stato. Quest'ultimo, accogliendo la richiesta di Regione Veneto, Autostrada Brescia-Padova e Provincia di Vicenza, contro la sospensione dei lavori decretata tre mesi prima, rendeva possibile l'inizio dei lavori tuttora in corso.

7 Con l'approvazione della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11, "Norme per il Governo del Territorio", veniva profondamente innovata la normativa regionale con la separazione, a scala comunale, del livello strategico (Piano di Assetto del Territorio) da quello operativo (Piano degli Interventi).

8 Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, "Codice dei beni culturali e del paesaggio", art. 131, Paesaggio (articolo così sostituito dall'art. 2 del D.Lgs. n. 63 del 2008).

9 Cfr. nota 7.

numerose, ma anche frequente è il caso di vederle ravvicinate in sciami (contrade), o addirittura, allinearsi più o meno distaccate l'una dall'altra, in lunghe serie a lato delle vie. Modeste o poco variate, esse ci richiamano, al pari delle molteplici colture, la prevalenza della conduzione familiare di piccoli poderi (a opera dei proprietari stessi del fondo, o di fittavoli o di mezzadri) e quindi anche la diffusione considerevole della piccola proprietà.[...] Tutt'altro che rara è poi la presenza di cittadine e di borghi manifatturieri e anche di opifici succedentisi in serie lungo le sponde dei maggiori corsi d'acqua, da cui, oltre al liquido elemento, traggono, o trassero in passato, l'energia motrice».[10]

In tale quadro, in lenta evoluzione fino ai primi anni settanta, ove al rimodellamento del paesaggio «[...] partecipano inoltre le strade, con reticoli di varia struttura, e in generale le cosiddette opere d'arte dell'ingegneria, relative alle vie di comunicazione e all'assestamento del suolo (terrapieni e viadotti, ponti, muraglioni, porti ecc.)», viene progettato e realizzato il primo tratto dell'autostrada Valdastico (fig.1).

Il progetto della Technital spa, con il decisivo apporto di Lodovico Barbiano di Belgiojoso (studio BBPR di Milano), si è attentamente confrontato con quel paesaggio pur senza rinunciare a un rapporto dialettico con le sue diverse componenti:

— si adatta, ove possibile, alla tessitura dei campi, il cui mutevole orientamento determina il caratteristico andamento sinuoso del tracciato[11] e, al contempo, suggerisce nuove prospettive visuali;

— l'andamento planialtimetrico compensa (parzialmente) i volumi di scavo tra le trincee nell'alto vicentino (sul potente materasso ghiaioso) e i rilevati nell'ambito delle risorgive (a nord di Vicenza), contenendo l'estensione di nuove cave;

— il rapporto con il territorio circostante, allora in gran parte ancora agricolo, viene risolto riprogettando i grandi spazi dei raccordi (architetture di terra, aree boscate, invasi d'acqua) ma, più generalmente, riproponendo e reinterpretando l'apparato vegetazionale tipico del paesaggio vicentino: i filari alberati, in quanto elementi importanti del paesaggio sia rurale che urbano[12] veneto, sono piegati dal tracciato ma proseguono nella campagna circostante; il sistematico mascheramento delle opere di ingegneria (pilastri dei viadotti) con gruppi arborei di essenze variate (dalle latifoglie a sud fino alle conifere più a nord) in stretta correlazione con l'habitat delle aree attraversate e con attenzione al cromatismo.

L'infrastruttura e le opere accessorie (si pensi ai caselli, con copertura leggera in tensostruttura) si inserivano nel paesaggio, quindi in modo pacato (recinzioni trasparenti e mascherate dal verde, spartitraffico in siepe, terrapieni e arginature con limitatissimi inserti murari), con la forza di una grande opera ma con la *pazienza* e la *perseveranza* della cultura veneta, producendo un nuovo paesaggio nei territori attraversati cosi come «percepiti dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni».[13] L'autostrada stessa si aggiungeva, così, ai campanili e alle colombaie per offrire sia nuovi punti di osservazione sul paesaggio circostante, con scorci sorprendenti (l'allineamento sul monte Summano dalla trincea di Marano, la corona delle Prealpi dal lungoviadotto di Zanè, le alberate e i prati stabili delle risorgive di Dueville ecc.) e diventando essa stessa nuovo scenario.

L'attenzione all'ambiente e al paesaggio non era affatto un approccio scontato: in quegli stessi anni (1973) e negli stessi luoghi (Piovene Rocchette) venivano demoliti parte del quartiere operaio Rossi (1869-1882) e il grandioso complesso della villa di Gaetano Rossi e del suo parco, progettati da Antonio Caregaro Negrin, per far posto all'ampliamento della possente filatura pettinata Lanerossi. Era un segnale dell'impetuoso sviluppo economico che avrebbe profondamente cambiato il paesaggio veneto, (s)travolgendone i caratteri tradizionali e i riferimenti che avevano guidato anche la progettazione dell'autostrada.

La nebulosa insediativa e le sue regole

Le modifiche all'assetto del territorio indotte dal considerevole sviluppo economico degli ultimi trent'anni[14] sono il prodotto della "pianificazione" attuata dai nuovi piani regolatori introdotti a partire dalla L.r. 2 maggio 1980 ("Norme per l'assetto e l'uso del territorio"), emanata a seguito del D.pr. 616/77 che trasferiva alle regioni le competenze in materia urbanistica.[15] I due obiettivi di quella legge si sintetizzano nella salvaguardia delle componenti ambientali, culturali, economiche e sociali del territorio, e nell'equilibrato sviluppo della comunità regionale attraverso il controllo pubblico degli insediamenti produttivi e residenziali, secondo criteri di economia nell'utilizzazione del suolo e delle sue risorse.[16] Gli esiti formali dell'applicazione dei piani, e soprattutto delle continue varianti e deroghe di quel processo, la *nebulosa insediativa veneta*,[17] sono noti: vengono meno indagati i maggiori oneri di urbanizzazione in rapporto al contributo offerto allo sviluppo regionale.

Per quanto riguarda, in particolare, le "perturbazioni" indotte dal nuovo tronco autostradale – anche

10 A. Sestini, "Il Paesaggio. L'alta pianura veneta", in *Conosci l'Italia*, vol. VII, Touring Club Italiano, Milano 1963, p. 64.

11 Quasi contrapponendosi ai lunghi rettilinei della via Postumia, da Vicenza a Oderzo.

12 Le alberature che fiancheggiano le strade comunali, provinciali e statali sono per le province del Veneto elementi importanti del paesaggio sia rurale che urbano. Accade che comuni e province richiedano il taglio di alberature, e talvolta di filari interi, per l'apertura o l'allargamento di sedi o innesti stradali, per il tombinamento di fossi o per altre opere. «Si invitano pertanto i Comuni e le Province ad evitare tagli di alberature stradali non assolutamente necessari [...] richiedendo, se del caso, suppletive informazioni e documentazioni; in tal modo già in sede di parere le Commissioni provinciali e regionali potranno considerare la convenienza o meno di eventuali abbattimenti nel contesto sia progettuale che ambientale». GRV, circolare n. 65, 18 ottobre 1978.

13 Definizione di Paesaggio nella Convenzione europea del paesaggio, Firenze 20 ottobre 2000.

14 Nei sedici comuni toccati dall'autostrada, esclusa Vicenza (Piovene Rocchette, Zanè, Thiene, Marano Vicentino, Villaverla, Dueville, Montecchio Prec., Bolzano Vicentino, Quinto Vicentino, Torri di Quartesolo, Malo, Chiuppano, Carrè, Sarcedo, Sandrigo, Monticello Conte Otto), nel trentennio 1971-2001 si è registrato un incremento del 30% della popolazione, del 66% delle famiglie e di oltre il 77% delle unità locali.

15 L'art. 106 della legge impone (e imponeva) a tutti i comuni la sostituzione dei Programmi di fabbricazione con i PRG.

16 Obiettivi costantemente perseguiti e ampliati fino all'ultima L.r. 23 aprile 2004, n. 11, "Norme per il governo del territorio", il cui art. 2 indica le seguenti finalità: a) promozione e realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole, finalizzato a soddisfare le necessità di crescita e di benessere dei cittadini, senza pregiudizio per la qualità della vita delle generazioni future, nel rispetto delle risorse naturali; b) tutela delle identità storico-culturali e della qualità degli insediamenti urbani ed extraurbani, attraverso la riqualificazione e il recupero edilizio e ambientale degli aggregati esistenti, con particolare riferimento alla salvaguardia e alla valorizzazione dei centri storici; c) tutela del paesaggio rurale, montano e delle aree di importanza naturalistica; d) utilizzo di nuove risorse territoriali solo quando non esistano alternative alla riorganizzazione e alla riqualificazione del tessuto insediativo esistente; e) messa in sicurezza degli abitati e del territorio dai rischi sismici e di dissesto idrogeologico; f) coordinamento delle dinamiche del territorio regionale con le politiche di sviluppo nazionali ed europee.

17 Definizione di Domenico Luciani, Fondazione Benetton.

se non sembra rilevabile una diversa intensità di sviluppo tra i comuni attraversati dalla nuova arteria e gli altri –, si può osservare (fig.2) come, soprattutto in corrispondenza dei caselli, si siano effettivamente addensati alcuni tra gli insediamenti produttivi di maggior rilevanza: il polo industriale/commerciale di Thiene e della Molina (Malo-Marano), in corrispondenza del casello di Thiene; il polo della logistica, in corrispondenza del casello di Dueville; la zona industriale di Chiuppano, in corrispondenza del casello di Piovene Rocchette. Tali localizzazioni, tuttavia, non hanno affatto il carattere di esclusività neppure per i contesti comunali direttamente interessati, ma rappresentano solo una parte (spesso neppure prevalente) di quella diffusione insediativa che è manifestazione tra le più visibili dell'urbanistica "adattativa", che ratifica cioè opzioni localizzative altrimenti esercitate.
Si badi bene, non casuali, ma sintesi dinamica e spesso efficiente, anche se spontanea,[18] delle reali opportunità e degli interessi presenti sul territorio:
— per la facilità di accesso garantita ai percorsi di corto raggio (di gran lunga predominanti anche nel trasporto merci della provincia), coincidenti con il denso reticolo stradale, i quali, pur determinando una diffusa frammistione di traffico (ma senza fenomeni di congestione concentrata), hanno consentito un pendolarismo di "prossimità" che permetteva di "pranzare a casa";
— per l'integrazione tra attività diverse che, utilizzando una diffusa "conoscenza di base", ha valorizzato le capacità individuali che hanno alimentato la piccola impresa;
— per la flessibilità negli usi dei fabbricati, prima consentendo l'inserimento di attività artigianali nei vecchi annessi agricoli, poi incentivandone l'ampliamento;[19]
— per i costi insediativi relativamente bassi (o ripagati dalla plusvalenza generata), sia per l'efficace controllo della rendita fondiaria da parte degli attori del potere locale sia per la produzione di esternalità (soprattutto costi di urbanizzazione) poste a carico della fiscalità generale;
— per la dotazione diffusa di servizi pubblici e privati, garantita da un territorio senza gerarchie apparenti;
— per un più efficace controllo sociale e una maggiore flessibilità nella distribuzione (e sfruttamento) della forza lavoro nell'ambito dei distretti produttivi.
Non sorprende, pertanto, che i potenti succhi gastrici di quel modello di sviluppo abbiano consentito di digerire facilmente anche la nuova infrastruttura: i viadotti si scompongono nella copertura di depositi, ovviamente provvisori, e diventano il supporto per manifesti pubblicitari; la fascia di rispetto stradale, inedificabile, è proficuamente utilizzata come piazzale per la movimentazione dei mezzi e il deposito all'aperto, indifferente a qualsiasi ipotesi di mitigazione paesaggistica; persino qualche zona di espansione residenziale sembra trarre un qualche misterioso vantaggio dalla vicinanza all'autostrada.
Vengono ridefiniti nuovi rapporti tra l'infrastruttura e il paesaggio circostante, rapporti prevalentemente di tipo funzionale e contingente, senza regole

18 In realtà apparentemente spontanea, in quanto esito di un sistema di governo fortemente radicato sul territorio, sostanzialmente omogeneo e con un significativo grado di autonomia locale.

19 La L.r. 29 dicembre 1978, n. 73, consentiva l'ampliamento dei fabbricati adibiti a attività di produzione artigianale e industriale anche ricadenti in zone non destinate dagli strumenti urbanistici a insediamenti produttivi.

data la persistente assenza del governo pubblico (inteso come capacità di attuare scenari condivisi), com'è appunto distintivo della nebulosa insediativa (non solo veneta).
Si deve registrare così un paradossale capovolgimento di prospettiva: l'autostrada, esito di una progettazione (necessariamente) unitaria che ha assunto regole esplicite per integrarsi in maniera armoniosa nel paesaggio percepito negli anni settanta (esempio significativo della cultura del progetto), ne resta testimone in un contesto profondamente cambiato e, per molti aspetti, divenutole estraneo.
Siamo lontani dalla visione integrata e di insieme sia del paesaggio sia dei soggetti (cittadini, operatori economici, autorità locali, organizzazioni sociali) attuata dal programma Beautiful Netherlands per «the promotion of spatial quality in the vicinity of motorways and the safeguarding of motorway views [...]».
Anche l'infrastruttura autostradale è stata aggiornata e modificata. Gli interventi di messa in sicurezza effettuati negli ultimi anni (oltre all'inserimento di tratti di barriera fonoassorbente per proteggere insediamenti anche recenti e il prolungamento delle reti di protezione antigetto sui cavalcavia) consistono, essenzialmente, nella sostituzione del vecchio spartitraffico centrale, composto da una siepe affiancata su entrambi i lati da guardrail a doppia onda con altezza di 1 m, con un guardrail a tripla onda su pali alti 1,60 m, e nell'eliminazione pressoché totale della siepe (che, comunque, anche dove ripristinata, non riesce a emergere dalle barriere); sono altresì sostituiti i vecchi guardrail laterali (0,80-1 m di altezza) con altri a tripla onda (1,30 m) e corrente inferiore.
Le opere precedentemente descritte, motivate appunto dal conseguimento di maggiori standard di sicurezza, hanno tuttavia profondamente alterato le modalità di percezione, in primo luogo da parte dell'utente stradale, sia del paesaggio circostante sia dell'infrastruttura. Infatti, osservando che il punto di vista dell'automobilista è mediamente posto a una quota di circa 1,20 m dal suolo, si deve riconoscere che, mentre nel progetto originario le barriere non ostacolavano lo sguardo verso lo spazio circostante, le nuove quote dei guardrail lo limitano in modo significativo e sgradevole (perché a filo sguardo). In secondo luogo, il materiale utilizzato (acciaio zincato), la maggiore consistenza delle barriere (sempre con corrente inferiore) e la sostanziale continuità delle stesse creano una sorta di "effetto tunnel" anche laddove l'apparato vegetale (spesso conservato) dissimulava la stessa infrastruttura (fig.3)

Conclusioni

L'evoluzione delle forme dell'ambiente ove è stato realizzato l'unico tronco della A31 fa comprendere come il rapporto tra l'infrastruttura e il paesaggio costituisca soltanto un aspetto particolare della questione più generale, riassumibile nelle seguenti domande: la tutela del paesaggio, volta a riconoscere, salvaguardare e, ove necessario, recuperare i valori culturali che esso esprime, è perseguibile in assenza di un progetto collettivo e pubblico? Se la sommatoria di singole scelte ha prodotto la città degli interessi diffusi,[20] specchio fedele delle trasformazioni

20 Nell'ambito della produzione dei nuovi strumenti di pianificazione locale (piani di assetto del territorio) si sta pericolosamente affermando la prassi della pubblicazione di bandi di interessi diffusi, attraverso i quali il potere cerca di recuperare consenso allestendo progetti che, in quanto sommatoria di singoli interessi, perpetuano il vecchio modello "adattativo".

economiche, sociali, culturali e degli stili di vita che si sono affermati nel Nord-est, come è ipotizzabile che quella stessa "città" negando i propri presupposti, possa evolvere verso forme organizzative e valori culturali che le sono estranei?
«La qualità dello spazio è una responsabilità comune e il governo è solo una delle pratiche che esercita una sua influenza. Le attività dei cittadini e delle aziende determinano o hanno determinato in misura considerevole l'aspetto dell'Olanda. Il governo e i suoi vari ambiti svolgono un ruolo cruciale nell'organizzazione e nel controllo di una buona pianificazione degli spazi. Per quanto riguarda il disegno complessivo – l'aspetto culturale della pianificazione degli spazi – il ruolo del governo è più limitato ma non per questo meno importante.»[21]
Il passaggio dal concetto di pianificazione a quello di governo del territorio,[22] la riforma di molte legislazioni regionali in materia, la produzione di una nuova generazione di piani che cercano di superare i limiti amministrativi comunali per definire regole condivise sembrano segnali della volontà di aprire una nuova fase dello sviluppo veneto, nelle quale le opportunità di crescita economica, sociale e collettiva siano finalmente indirizzate verso l'attuazione di un "progetto" che sia sintesi consapevole delle istanze di una società in trasformazione. O almeno così sembra. Infatti, dalla "sperimentazione"[23] fin qui condotta con grande dispendio di energie e di convegni, si riconosce una iperproduzione cartografica e documentale che enfatizza costantemente gli obiettivi della legge cui corrispondono, con preoccupante frequenza, contenuti sfumati e mancanza di efficacia.[24] Quasi a gattopardescamente rassicurare che, se vogliamo che tutto rimanga come è, bisogna che tutto cambi!
Governo del territorio, pianificazione strategica, valutazione ambientale strategica, tutela, sostenibilità definiscono un quadro normativo profondamente innovato: «practise what you preach».[25]

21 Presidente della House of Rapresentatives of the State General, *A Culture of Design-vision on Architecture and Spatial Design*, 8 luglio 2008. La grande attenzione del governo olandese per la progettazione di un paesaggio di qualità è testimoniata dai programmi attivati negli ultimi ventanni: *Space for Architecture* (1991); *The Architecture of Space* (1997); *Belvedere Policy Document* (1999); *Designing the Netherlands* (2001); *The Space and Culture Action* (2005).

22 A seguito della modifica dell'art. 117 della Costituzione, con legge costituzionale n. 3 del 2001.

23 Si continua a usare il termine "sperimentazione" per l'attuazione della legge regionale promulgata nell'aprile 2004. All'agosto 2009, dei 581 comuni del Veneto, 58 avevano approvato il Piano di assetto del territorio e altri 234 ne avevano ormai completato la predisposizione.

24 Sembra una condizione non estranea all'esperienza lombarda, letto lo sconsolato commento apparso sul sito dello Studio Bosetti & Gatti srl (Brescia): «Né pare che la maggior parte dei PGT oggi in vigore possano dirsi meritevoli di apprezzamento. In tanti, troppi casi, sembrano un polpettone indigeribile di filosofia urbanistica e ambientale da bar sport, dilagante su alcuni metri cubi di carte colorate, con un potente effetto lassativo e, in conclusione, un passo indietro rispetto ai vecchi PRG (e due passi indietro rispetto ai vecchissimi PdF)».

25 Programma *Designing the Netherlands* (2001).

Fig.1 – Ortofoto 1967 – Il tracciato autostradale rispetta i segni ordinatori della campagna

Fig.2 – Ortofoto 2003 – Si osservi il contrasto tra l'orientamento dello schema organizzativo della zona industriale di Thiene e quello della campagna circostante

Fig.3 – Foto 2009 – Si osservi il peso delle nuove barriere rispetto alla leggerezza delle mitigazioni (apparato vegetale e movimenti terra) del progetto originario