



ROTARY INTERNATIONAL

2060° DISTRETTO ITALIA NORD EST

CLUB DI TREVISO NORD



Show Rotary Cares

BOLLETTINO N.14

pubblicazione

ROTARY INTERNATIONAL
2060° DISTRETTO - ITALIA NORD EST

Consiglio direttivo 1997/98

Presidente:

Dr. Mario Tonini

Past President:

Dr. Tito Ciani Bassetti

Presidente eletto 1998/99

Dr. Enrico Fumo

Vice Presidente:

Guido Bianchi D'Espinosa

Consigliere Segretario:

Avv. Carlo Mosca

Consigliere Tesoriere:

Bruno Loschi

Consigliere Prefetto:

Italo Varisco

Consiglieri:

Presidente Comm. Azione Interna

Dr. Alessandro Perolo

Presidente Comm. Azione Professionale

Dr. Umberto D'Andrea

Presidente Comm. Azione Interesse Pubblico

Ing. Mario Castellini

Presidente Comm. Azione Internazionale

Dr. Paolo Pat

RIUNIONE N. 25 del 23 gennaio 1998
4^ incontro pubblico organizzato dai ROTARY CLUB di
Treviso - Treviso Nord - Treviso Terraglio - Castelfranco Asolo - Montebelluna -
San Donà di Piave - Noale dei Tempesta

“Per restare in Europa. Le infrastrutture fisiche.”

a cura del prof. Ferruccio Bresolin - Direttore Dipartimento Scienze Economiche, Università
di Ca' Foscari (Venezia)

Presidente: Mario Tonini

Soci Presenti:

Percentuale di presenza:

Ca' dei Carraresi (g.c.)

Il prof. Milani, Presidente del Rotary Club Treviso Terraglio che ha organizzato la riunione, ricorda che nelle precedenti erano stati invitati a parlare il Giudice Nordio, lo storico prof. Alvisè Zorzi e l'ecologista arch. Pattaro. Sono stati trattati con ciascuno d'essi un problema di giustizia, un problema di storia, un problema di ecologia; ora è la volta di un problema di vita civile. Avrebbe dovuto essere presente il prof. Paolo Costa per parlare dei problemi inerenti all'entrata in Europa ma, trattenuto a Roma per motivi istituzionali, non potrà tenere la relazione. E' una brutta notizia ma come tutte le brutte notizie ha un riscontro positivo, noi avevamo già contattato il prof. Bresolin per farci una conferenza su un tema analogo e con estrema sensibilità e disponibilità ha accettato e per questo Milani ringrazia sentitamente e aggiunge: Il Rotary non è come molti credono solo un'associazione che fa della beneficenza o delle riunioni gastronomiche ma un'associazione di persone che uniscono le loro forze per indicare sulla vita sociale del paese. Oggi sono caduti alcuni tabù che appannavano la vita del Rotary come l'ostracismo all'ingresso alle donne nel Rotary che oggi non esiste più. I dogmi della unicità della persona per ogni categoria, il dogma della fisicità della residenza e soprattutto quell'atteggiamento a fare tutto da soli: or il Rotary lavora con gli altri Club service infatti sono 7 i Club service che organizzano queste riunioni aperte alla cittadinanza e in più gli altri Club Lions e i Soroptmist. Perché si può incidere nella società soltanto lavorando globalmente. Perciò noi vogliamo mandare un messaggio forte alla Società per dire che ci siamo anche noi e che intendiamo esercitare una influenza positiva sullo sviluppo sociale ed economico della Società.

Cede quindi la parola all'Avvocato Bazzoti che presenta il relatore con le seguenti parole:

“Professore ordinario di Politica Economica presso la facoltà di Economia dell’università degli Studi di Venezia, Direttore del Dipartimento di Scienze Economiche, è Presidente del Corso di Diploma Di Commercio Estero presso la sede di Treviso. Ha insegnato materie economiche nelle Università di Padova e Perugia, Udine. Responsabile del dottorato di ricerca in Economia e Diritto dell’Università di Bologna.

I suoi campi di studio prevalenti sono stati i sistemi economici comparati e i rapporti tra struttura finanziaria e sviluppo economico.

Attualmente si occupa dei problemi di fragilità e instabilità finanziaria e di economia di partecipazione. Già esperto per la programmazione economica della Regione Veneto, fa parte del Comitato Scientifico dell’Unione Regionale delle Camere di Commercio ed è membro della Giunta del Centro Studi e Ricerche dell’Istituto Internazionale “Jacques Maritain”, presso il quale ha diretto una ricerca su “Etica ambiente e sviluppo economico”. E’ consulente per la programmazione economica di diversi Enti territoriali.

In occasione della nomina a Ministro del Prof. Paolo Costa è stato tra i più autorevoli candidati alla carica di Rettore dell’Ateneo di Ca’ Foscari.

Siamo riconoscenti e grati al Prof. Bresolin per avere con slancio, cortesia e disponibilità accettato di intrattenerci questa sera, se pur invitato ad horas, permettendoci così di mantenere l’impegno del Rotary anche nei confronti delle Autorità e di quanti sono qui intervenuti””.

“”Autorità, Signori e Signore, Autorità rotariane mi è anche gradito porgere il saluto del Lions del quale Io faccio parte.

Devo solo dire che purtroppo io non dirò quello che il Ministro Costa e caro collega avrebbe potuto dire anche perché mi ha confermato la sua intenzione di venire a Treviso a parlare di aspetti infrastrutturali, anche della costruzione di un’autostrada, io Vi parlerò delle infrastrutture in modo più generale e sarà quindi quasi un’introduzione a quanto dirà successivamente il Ministro.

Vorrei cominciare questa mia breve conversazione parlando di sviluppo economico e del ruolo che hanno le infrastrutture nel ruolo economico.

Oggi distinguiamo tra due aspetti dello sviluppo, lo sviluppo economico e la crescita economica.

Crescita economica significa crescita del reddito, crescita del reddito pro-capite quindi sostanzialmente un elemento materiale di benessere. Per **sviluppo economico** intendiamo non solo la crescita materiale del reddito ma anche altri aspetti: la qualità del vivere, la qualità dell’ambiente, la redistribuzione del reddito. Quando si parla di crescita si intende fare riferimento ai paesi più avanzati, quando si parla di sviluppo di quelli più arretrati.

A mio avviso anche nell’affrontare i problemi della crescita economica questi elementi collaterali non materiali devono essere evidenziati. In Europa e nei paesi avanzati prende oggi piede questo concetto relativo allo sviluppo molto più ampio, di **sviluppo sostenibile o compatibile**: uno sviluppo economico in cui gli elementi ambientali siano tenuti in adeguata considerazione. Tradotto in termini di economisti vuol dire che l’ambiente, il capitale naturale, deve essere mantenuto integro e consegnato alle future generazioni nella sua integrità. Ma se lo sviluppo sostenibile è questo concetto, allora anche tutte le politiche che ruotano attorno allo sviluppo devono tener conto di questo elemento. La stessa Comunità Europea individua tre capitali fondamentali di cui noi dobbiamo disporre per affrontare seriamente il tema dello sviluppo sostenibile: Il primo è il **capitale umano**, perché non dimentichiamo che al centro dello sviluppo sostenibile, c’è sempre l’uomo e lo sviluppo sempre più dipende dalle risorse umane. Al secondo posto c’è il **capitale naturale**, quello che abbiamo ereditato dal passato e dalla storia e che quindi dobbiamo conservare; è il capitale che la nostra politica di infrastrutture crea per renderlo più vivibile. Il terzo è il cosiddetto **capitale sociale** dato da relazioni tra classi sociali, relazioni industriali che fanno sì che il sistema possa crescere. Non si dimentichi che un sistema per crescere ha bisogno di istituzioni e le istituzioni sono oltre alle leggi scritte anche le relazioni interpersonali, le relazioni interclassiste, le relazioni tra categorie. Non dimentichiamo perciò che se vogliamo far crescere un sistema dobbiamo far crescere queste interrelazioni.

In una Società moderna, che ha abbandonato le classi sociali e in cui si stano fortemente evidenziando i ceti medi, il dialogo con i ceti medi, che sono poi le categorie produttive, è fondamentale.

Lo sviluppo economico quindi non è solo un fatto puramente di capitale in senso finanziario o monetario ma è l'insieme di più capitali: da quello umano a quello naturale e a quello delle relazioni interpersonali e non dimentichiamo le Istituzioni.

Le Istituzioni sono fondatamente l'asse portante dello sviluppo.

Il premio Nobel Douglas Snorte alcuni anni fa già enfatizzava sul ruolo che hanno le Istituzioni, siano leggi siano le relazioni non scritte, per promuovere lo sviluppo; e nell'ambito delle Istituzioni ruolo principale ha la democrazia.

Si fa presto a dire che un paese è sottosviluppato perché non ha capitali finanziari: non è niente vero! La crisi del Sud America e spesso del Sud Est Asiatico non è basata sulla mancanza di capitale finanziario ma è dovuta all'assenza di Istituzioni portanti. Là non esistono democrazie esistono spesso cleptocrazie cioè forme di corruzione diffusa che evitano lo sviluppo economico.

Questa premessa si è resa necessaria per capire che se noi dobbiamo entrare in Europa dobbiamo assecondare uno sviluppo sostenibile o compatibile che tenga conto di questi elementi.

Che importanza hanno le infrastrutture? Quel capitale "fisico" che noi costruiamo con le nostre mani: cioè strade, autostrade, reti di comunicazione ma anche le reti di comunicazioni virtuali tipo internet o altre?

Siamo come tutti sapete nel mondo della globalizzazione. La competizione è globale il che significa che per esempio, la Fiat per fare un'automobile ne compra un pezzo in Corea, un pezzo in Germania, un pezzo in Francia e quindi il prodotto non è più frutto di una unica produzione centralizzata ma è frutto di una collaborazione a livello planetario.

Allora se è questa la scala a cui dobbiamo pensare e l'Europa è una dimensione di questa scala evidentemente che ruolo ha parlare di infrastrutture in un mondo globalizzato in un'Europa che deve affrontare questi sistemi competitivi.

Parlare di infrastrutture un tempo era facile: si pensava, con un'idea errata degli anni '50 che purtroppo ci è costato fior di milioni che ancor oggi paghiamo, bastasse fare delle autostrade, dei poli di industrializzazione e lo sviluppo veniva a seguire.

Era un'idea falsa che si è dimostrata falsa.

Le infrastrutture, se il sistema è sottosviluppato, possono non servire a niente. Avevano solo un effetto moltiplicatore della spesa che ha benefici effetti sul reddito. Ma sono benefici di tipo congiunturale e non strutturale.

Abbiamo fatto ottime autostrade al Sud abbiamo fatto dei porti e dei poli industriali che sono andati deserti. Abbiamo semplicemente dimenticato che all'origine doveva essere creato il capitale umano. Il capitale umano che in questo caso era formazione, era cultura: cultura dell'intraprendere, cultura del lavoro. e questo senza dare colpe al Sud, ma semplicemente per dire che la politica di sviluppo era stata affrontata con il piede sbagliato. Siamo tutti colpevoli perché, agli inizi degli anni '50, eravamo favorevoli ai poli di industrializzazione, abbiamo fatto i poli siderurgici; il mio maestro Saraceno era uno dei sostenitori. C'era anche chi andava dicendo che era meglio favorire una imprenditorialità diffusa, l'artigianato, le piccole iniziative perché il tessuto industriale avrebbe così potuto crescere.

Viceversa le infrastrutture, viarie, di trasporto, di comunicazione diventano relevantissime a partire dagli anni '60 e '70. Purtroppo quando lo è capito è cominciato il calo dell'investimento in queste infrastrutture.

Questo è il paradosso di una politica italiana nei riguardi delle infrastrutture che dapprima ha esaltato questo strumento come politica come strumento di sviluppo e di avanzamento per il Sud, poi ha cominciato anche a costruire delle strade e dei porti ma poi questo intento si è rallentato. Citando cifre che il Ministero mi ha fornito, ad esempio dal '90 al '97 il bilancio per opere pubbliche e relative spese la competenza passa da 35.000/miliardi a 21.000/miliardi, le spese autorizzate totali da 50.000/miliardi a 33.000/miliardi, investimenti in opere pubbliche da

30.000/miliardi a 27.000/miliardi. C'è da chiedersi come mai questa caduta di interesse per le infrastrutture.

Quella che andremo ad affrontare in Europa è una globalizzazione tra paesi o viceversa tra sistemi produttivi?

E' evidente che l'Europa che si formerà non è un'Europa delle nazioni. Le nazioni sono un'eredità storica; l'economia marcia con altre dimensioni; l'economia marcia con le dimensioni dei sistemi locali d'impresa.

Noi abbiamo dei sistemi locali d'impresa molto ristretti, addirittura chiamiamo questi: distretti; dal distretto dell'occhiale a Belluno, al distretto del mobile nel Basso Livenza, ebbene questi sono tutti subsistemi produttivi che fanno la forza al nostro Nord Est e che stanno facendo la forza anche del Centro Italia; ma non dimentichiamo che questi distretti prendono piede anche nella piana di Salerno e in alcune aree del Meridione.

Allora se la forza sta nei sistemi locali d'impresa e la competitività è di sistema e non di singola impresa le politiche di sostegno di questa competitività devono essere organizzate per sistemi locali d'impresa. Devono essere organizzate a livello di scala regionale o di sistemi economici limitati.

Invece noi abbiamo ereditato dalla tradizione francese una politica centralista.

Se il centralismo sta bene per la politica estera, nella difesa, nel governo della moneta, nel fisco, sta meno bene nella forma organizzata dei sistemi locali, sta meno bene la concentrazione in termini di infrastrutture di servizi reali alle imprese e perché no talvolta anche di formazione sia universitaria sia di altro tipo.

Ecco allora che si parla di federalismo, di organizzazione anche per regione, per sistemi della politica infrastrutturale o della politica industriale.

In questo senso è che lo Stato deve decentrare alcune sue funzioni perché queste funzioni per rendere competitivi i sistemi locali d'impresa devono conoscere le specificità locali e le specificità locali non sono ovviamente adeguatamente informate al centro.

Non dimentichiamo che noi dobbiamo competere con la Baviera, che già dalla sua costituzione ha competenze in materia di politiche industriali, ha competenza in materia di politica infrastrutturale. Siamo competitivi certo con la Francia, che ha come noi un governo centralista, ma ha qualcosa in più che noi non abbiamo, la politica della concertazione locale per cui il centro dialoga con la periferia attraverso forme integrate di concertazione fra categorie economiche ed enti locali ed enti pubblici. Quindi sostanzialmente valorizzando l'ente locale.

Questo sarebbe un primo passo ma chiaramente dietro il federalismo c'è un principio di diritto e direi anche dei valori della nostra Società: è il principio di sussidiarietà. Il principio di sussidiarietà sancito dai documenti europei, prevede che sostanzialmente lo Stato o l'Europa intervengono solo là dove non c'è un'entità o un'istituzione locale in grado di svolgere quel compito.

Questo fondamentale principio al quale spesso ci richiamiamo è stato troppo spesso disatteso. Dicevamo quindi competitività di sistema, competitività non più di azienda ma soprattutto di ciò che sta fuori dell'azienda, diciamo pure che nella competitività di prodotti o del processo che possiamo avere nella nostra Europa solo per la metà conto lo sforzo aziendale mentre l'altra metà è uno sforzo del sistema.

A chi compete di intervenire nel sistema con delle infrastrutture adeguate? E' il pubblico o il privato? E' lo Stato o il mercato? Anche qui si innesta un eterno dibattito fra Stato e mercato che ha diviso troppo spesso la vita politica italiana. Ci sono in economia due tipi di beni, i beni privati e i beni pubblici. Del bene privato ciascuno può appropriarsene, il bene pubblico appartiene a tutti. Sappiamo tutti e le teorie più moderne lo dimostrano, che l'individuo non è incentivato ad investire in un bene pubblico perché non può appropriarsene attraverso quel fondamentale diritto che si chiama diritto di proprietà che è alla base del capitalismo.

Ora se non esistono diritti di proprietà sui beni pubblici perché il bene pubblico per definizione indivisibile ed inappropriabile dal singolo è chiaro che sul bene pubblico deve intervenire lo Stato.

Si tratta di definire qual'è il bene pubblico. Bene pubblico può essere chiaramente la Sanità, l'Istruzione anche se può competere con il privato. Ma nel campo delle **infrastrutture bene pubblico sono evidentemente tutte le comunicazioni che mettono insieme sistemi produttivi estremamente specializzati.**

Uno dei motivi per cui si parla più specificamente e frequentemente di infrastrutture viarie è che la mobilità è aumentata di più. Si sono fatti questi conti: quando il prodotto nazionale cresce dell'1% l'esigenza di mobilità delle persone e delle cose, non parliamo delle informazioni, cresce del 4%.

Quindi quando noi ci vantiamo tanto che il nostro reddito crescerà nel prossimo anno dell'1,5% le nostre strade cresceranno di mobilità del 6% o del 7%, evidentemente con effetto ed impatto sull'ambiente e sulla qualità della vita enorme. Su questo effetto deve intervenire lo Stato perché si tratta della qualità della vita e di un sostegno dell'attività produttiva che è la comunicazione.

Perché questa comunicazione cresce così velocemente? Perché non siamo più in un sistema arcaico agricolo in cui ognuno produceva tutto ciò di cui aveva bisogno, oggi siamo in sistemi globalizzati ma estremamente specializzati per cui nel Basso Livenza si fanno solo mobili, probabilmente solo sedie, come in certe zone del Friuli; a Belluno si fanno occhiali, questa specializzazione esalta enormemente le necessità di interscambio mentre quando eravamo in una economia di autoconsumo ognuno faceva gli occhiali, le sedie, di cui aveva bisogno in casa e la mobilità era quasi nulla.

Allora in un sistema globalizzato, specializzato, in cui la competitività è di sistema e non di azienda, chiaramente la mobilità sta diventando un bene pubblico a cui bisogna dare sostegno con risorse pubbliche posto che il privato, a meno che non vedremo poi il caso delle autostrade, non può intervenire.

Come si fa allora ad intervenire? Qui il punto è dolente! Con il trattato di Maastrich ci siamo impegnati a rispettare dei parametri che è il 3% sul PIL che abbiamo raggiunto con successo nel giro di pochi anni; stabilità dei prezzi o quasi perché la nostra inflazione è scesa all'1,8% mentre l'obiettivo di Maastrich era il 3%, abbiamo raggiunto l'abbassamento dei tassi perché ormai si stanno avvicinando a quelli Europei. Dove siamo un po' fuori è evidentemente nel debito pubblico. Questa convergenza che noi abbiamo fatto verso l'Europa è una convergenza che noi abbiamo raggiunto in tre anni con notevoli sacrifici, con una pressione fiscale che in pochi anni è aumentata di 10 punti e in troppo poco tempo, troppo rapidamente e da qui è stato l'impatto negativo con l'occupazione e sugli investimenti. Comunque questa convergenza di tipo congiunturale noi l'abbiamo raggiunta quella che ci manca è la convergenza strutturale.

Che cosa vuol dire convergenza strutturale? Essere in Europa nelle strutture di contorno ai sistemi produttivi; che sono : la funzionalità delle infrastrutture, cioè delle infrastrutture di trasporto, di salvaguardia dell'ambiente, del patrimonio artistico e le infrastrutture legate alla formazione di capitale umano. Qui noi siamo in modo preoccupante lontani da una convergenza strutturale.

Secondo aspetto preoccupante che ha sollevato l'Olanda è quello del debito pubblico, 2.400.000/miliardi di debito rappresentano il 25% circa del debito pubblico di tutta la comunità; basterebbe una crisi di fiducia sull'Italia (crisi di fiducia e di sfiducia purtroppo nel mondo ne vediamo ogni giorno; nel Sud Est Asiatico, pare che il dollaro sia sceso per alcune scappatelle extraconiugali del Presidente Clinton) e, dicono gli olandesi e i tedeschi, se c'è una crisi di fiducia nel Governo o nell'economia italiana che cosa succede del debito pubblico? Succede quello che normalmente qualsiasi operatore fa: vende titoli e se vende titoli immediatamente per una legge matematica i tassi di interesse immediatamente schizzano al rialzo e se schizzano al rialzo i tassi italiani un domani in Europa si alzano tutti i tassi di interesse europei. Se si alzano i tassi di interesse europei diventa più costoso l'investimento e si frena lo sviluppo.

Questo è il timore dell'Olanda, della Germania all'ingresso dell'Italia in Europa con una convergenza non strutturale. Ma è anche il timore di noi tutti che se l'Italia ha raggiunto i parametri di Maastrich, questa convergenza strutturale ancora non c'è, e non esiste; basti vedere i livelli della nostra istruzione superiore, basti vedere alcuni livelli delle infrastrutture fisiche quelle di cui appunto Costa avrebbe dovuto parlare.

Noi siamo in arretrato, abbiamo formato gli assi principali della viabilità ma non siamo in grado di affrontare seriamente e serenamente il problema dello sviluppo delle comunicazioni.

Alcune statistiche recenti hanno dimostrato che l'Italia ha un numero di automobili per chilometro di strade superiore al doppio di quello della Francia, ma non perché noi abbiamo più automobili perché pro-capite ne abbiamo quanto i francesi; ma perché sono carenti le strade.

In questo quadro si colloca la legge che vieta di costruire altre autostrade, l'impatto che alcuni progetti autostradali hanno trovato in una legislazione purtroppo farraginosa.

Nell'impatto che le leggi di spesa hanno trovato per investire, e spendere, gli stessi fondi strutturali che la CEE ci dava. Notate bene che i fondi strutturali, le priorità che la Comunità Europea che l'Europa anzi ci dà sono queste: comunicazioni, industria e artigianato, servizi alle imprese, turismo, valorizzazione e diversificazione delle risorse agricole e sviluppo rurale, pesca, infrastrutture alle attività economiche, valorizzazione delle risorse umane. L'Europa stessa ci dice che le priorità per la convergenza strutturale sono queste.

Noi abbiamo visto i lavori pubblici come calano nella loro spesa e abbiamo visto le difficoltà.

Ma quali sono queste infrastrutture essenziali.

Forse vale la pena di fare un distinguo.

Dobbiamo puntare a tre tipi di infrastrutture: **l'infrastrutturazione per la difesa del suolo.**

Sull'alluvione di Firenze del 1966 il documento di Costa dice che ancora non sono stati spesi i fondi stanziati, l'alluvione del Piemonte non ha ancora esaurito gli stanziamenti. Cioè noi siamo estremamente carenti nella capacità di spendere adeguatamente in campo di difesa del suolo.

Ricordo che quando si parlava di agricoltura e difesa del suolo ero con alcuni colleghi dell'idea di affidare all'agricoltura un compito di commutatore ambientale, cioè l'agricoltore doveva essere al tempo stesso un operatore economico ed un operatore ecologico.

Se fosse stata seguita questa politica, pagando gli agricoltori perché rimanessero sulle colline a falciare i prati, a fare le canalette di irrigazione o altro, a questo punto non avremmo l'Appennino che scende a valle e non avremmo dovuto spendere quello che spendiamo ora. Fatto il bilancio tra il pagare gli agricoltori perché stiano a coltivare le campagne e il sanare il degrado che l'ambiente subisce per l'abbandono, a conti fatti era più conveniente pagare gli agricoltori.

Al di là di questo significa che noi dobbiamo riscoprire l'agricoltura come fonte di tutela ambientale.

Quanto alle **comunicazioni** ci sono dei punti fondamentali:

1) nello sviluppo economico abbiamo un patrimonio che è fisico e naturale insieme e che si chiama **città**. Le città sono un patrimonio inestinguibile per lo sviluppo del futuro perché la città sarà luogo di formazione di quei capitali immateriali, cioè delle idee, delle innovazioni che servono allo sviluppo.

Ebbene noi soffriamo di cui una **carente comunicazione tra aree urbane**. Se voi vedete l'Europa, su una carta geografica fate conto di vedere nel bacino della Rur che va da Amburgo fino alle Alpi tutta una grande losanga che è un sistema urbano, poi avete il sistema di Londra, altri poli, il sistema di Parigi, il sistema di Napoli e Roma e il sistema padano.

Ricordo nel '78-'79 quando si parlava di aree metropolitane mi scontravo con Paolo Costa perché io ero contrario; era facile essere contrari alle aree metropolitane anche per un solo motivo: fare un'autorità nuova, l'istituzione metropolitana, in un complesso istituzionale che ha già Stato, Regione, Provincia, Comune e Quartieri significava appesantire la già complicata vita istituzionale del nostro paese.

Così le aree metropolitane non si sono fatte. Al di là della polemica ero contrario a fare un'area metropolitana a Venezia perché ritengo che il Veneto è fatto di un policentrismo che di per sé è metropolitano, perché le nostre città hanno, guardate qui un caso della storia, questa grande fortuna di aver anticipato i tempi. Londra si sta decentralizzando, Parigi sta cercando poli funzionalmente specializzati nei suoi dintorni: ebbene noi abbiamo un patrimonio di piccole città che potrebbero essere funzionalmente organizzate in un sistema, il sistema reticolare.

Automaticamente sarebbero un'area metropolitana, solo che questo sistema reticolare va servito con adeguate reti di comunicazione. Ed è qui che cadiamo ancora nel difetto principale.

Valorizzare quindi i sistemi di città, valorizzare le vie di comunicazione con le città cablate, con i sistemi di comunicazione.

Adesso siamo costretti a fare la Udine-Pordenone-Vicenza per fare una pedemontana alta i romani quando costruivano le strade forse erano più lungimiranti di noi; hanno fatto la Postumia romana che corre come un rettilineo sulla linea delle risorgive privilegiando i terreni solidi a quelli malati, per esempio, quando si è fatta l'autostrada Venezia-Trieste bastava aver fatto una grande autostrada che ripercorresse la pianura padana secondo le direttrici della Postumia, magari a sei a otto corsie, come avviene nelle autostrade americane, e probabilmente non occorre fare due autostrade che oggi siamo costretti a fare, con delle bretelle di unione dei vari centri.

2) Altro errore a mio avviso di tipo urbanistico e territoriale: la cultura del passato era una cultura come dire, polarizzante; Venezia era il centro della nostra regione, e naturalmente tutte le strade confluivano a raggiera su Venezia; ora qualsiasi ingegnere è in grado di dimostrare che il sistema di comunicazione più efficiente non è quello a raggiera ma è quello ortogonale cioè un reticolo. Non a caso i romani quando facevano le loro strade le facevano in senso ortogonale.

Un'altra cosa forse non abbiamo capito ed è che infrastrutture di trasporto devono essere gerarchizzate: ci sono le infrastrutture di grande distanza, quello di livello regionale e quelle di livello locale. Abbiamo delle strade e fino a poco tempo fa le cosiddette superstrade in cui ci sono villette che hanno l'ingresso sulla superstrada. Cose di una pericolosità inaudita.

Studiare questi aspetti dello sviluppo territoriale del Veneto evidentemente diventa fatto prioritario.

Le polemiche sulla continuità della Pedemontana da Sacile a Godego e poi il proseguimento verso San Vendemiano sembrano risolti ma è chiaro che per un certo periodo di tempo l'ambiente non lo si è curato abbastanza; da cui una sorta di reazione, una forma di radicalismo ambientalista che si è opposto ad ogni forma di intervento sul territorio. Paghiamo anche lo scotto di questo radicalismo ambientalista che spesso è anche giustificato dagli errori del passato ma che **frena questo sviluppo sostenibile.**

Tutto questo fa parte del capitale sociale di una comunità. C'è poi anche un aspetto molto curioso da tenere conto; noi pensiamo nel Veneto tutto va bene, programiamo questo sviluppo delle infrastrutture ma, se osservate bene, c'è una asimmetria di interessi tra chi vive in città e vuole mantenere la montagna che in quella montagna ci deve vivere tutti i giorni. Quindi l'abitante ha bisogno di strade e noi non gliel'abbiamo costruite perché ci rovinavano il paesaggio. Vedete **questa asimmetria di interessi tra chi vive nel centro urbano e chi vive fuori, spesso si manifesta in una paralisi politica, in una paralisi decisionale.**

Priorità da dare quindi alla tutela dell'ambiente, alla diffusione del sistema di città e al loro sostegno, perché sostenere i sistemi di città e anche sostenere i sistemi produttivi locali, con criteri adeguati che non sono quelli della concentrazione nei grandi poli perché ormai la tendenza è al decentramento produttivo. Anche la città compie quindi un suo ciclo di vita.; la città medievale è la città dell'amministrazione, del commercio, dei piccoli traffici e della decisione politica, la città della rivoluzione industriale è diventata città industriale; la città della cosiddetta disindustrializzazione è la città che si riappropria del comando, dei centri decisionali, dei servizi e l'industria va fuori.

Certo non bisogna espellere dalla città la popolazione, questo è fondamentale.

3) Pensiamo infine alle fonti di energia; come membro del Comitato Scientifico dell'Autorità di Bacino, che è una autorità legata alla conservazione dei fiumi, dal Piave all'Adige, sono venute per caso a mettere le mani sulle tariffe dell'acqua: l'acqua sta diventando un bene prezioso, noi ne abbiamo abbastanza in abbondanza ma è un bene preziosissimo. Ebbene ci sono bacini svizzeri che fanno pagare l'acqua 100/lire al mq. altri che ne fanno pagare 1000/lire al mq. ma non per una distanza come da qui a Napoli, ma per distanze come da Pieve di Soligo a Sacile, questo perché

non c'è coordinamento nell'uso di questa fondamentale risorsa, sia nella sua gestione, che nel suo utilizzo.

Ecco che allora le reti di diffusione vanno unificate.

Passando a considerare i mezzi di trasporto, le ferrovie, queste consumavano il 5% dell'energia, oggi consumano il 33%. Avanti di questo passo i trasporti consumeranno il 30%-50% dell'energia e sappiamo che l'energia dall'85% al 90 noi l'importiamo dall'estero.

Razionalizzare l'uso dell'energia. Dobbiamo valorizzare i trasporti integrati, non più fare integrato: integrato dal trasporto ferroviario, integrato con la portualità, con l'aeroportualità, con le vie di navigazione.

Solo in questo senso, cioè con sistemi di trasporto integrati, potremo affrontare in un'ottica di limitatezza delle risorse, la sfida competitiva dell'Europa. Ed è anche questa la raccomandazione, solo che purtroppo noi siamo il fanalino di coda perché delle nostre merci solo l'8% viaggia in ferrovia contro il 12-14 o 15% delle altre nazioni.

E con le ferrovie dello Stato che ci troviamo evidentemente la cosa diventa ancora più difficile.

Abbiamo due canali di navigazione naturali che sono eccezionali. L'Adriatico ormai è un canale di penetrazione, e su questo noi dovremmo poter contare per fare un sistema di navi traghetto che evitino di veder camion che percorrono longitudinalmente tutta la nostra penisola.

Queste vie di comunicazione d'acqua vanno valorizzate ecco il significato di sistemi integrati. Come aeroporti noi abbiamo la Malpensa e Fiumicino in via di allargamento e tutto sommato la capacità di traffico non è esaurita. Però voi stessi sapete che se volete fare un volo intercontinentale da Venezia andate a Monaco, o a Vienna o a Francoforte, molti meno sono i voli da Malpensa o Fiumicino.

Ecco necessita un sistema integrato di aeroporti che sia in grado di affrontare la competitività di questo nostro sistema.

Noi dimentichiamo che la Padania, questa nostra regione del Nord Est è al centro di una crocevia, un crocevia nord-sud e est-ovest. Sostanzialmente se noi non valorizziamo questa infrastruttura, questa capacità di competere con altri sistemi territoriali, questa nostra funzione fondamentale di crocevia ma con noi la perderà anche L'Europa .'''

PROSSIMI INCONTRI

Lunedì 16 febbraio 1998 (29)

ore 19,30 Caminetto
Parliamo di "Illuminazione di Piazza dei Signori"
introduce brevemente Paolo Bandiera

Venerdì 20 febbraio 1998 (30)

ore 20,00 Caminetto
Hotel Fior - Castelfranco Veneto
Festeggiamo il Carnevale assieme agli amici di : Treviso - Treviso Terraglio -
Castelfranco Asolo - Montebelluna - Noale dei Tempesta - San Donà di Piave
Serve prenotazione in segreteria

Lunedì 23 febbraio 1998 (31)

ore 20,00 Ca' del Galletto
In occasione della 93^a giornata della comprensione mondiale "Parliamo di Rotary".
Relazione del PDG Guglielmo Pellegrini

Venerdì 27 febbraio 1998 (32)

Partenza per KITZBUEL per l'incontro sulla neve con il Club contatto

Venerdì 06 Marzo 1998 (33)

ore 21,00 Mirano- Chiesa Parrocchiale
6^o incontro pubblico nell'ambito dell'organizzazione di tutti i Club del Gruppo di Treviso
Coro Polifonico di Treviso

Lunedì 09 Marzo 1998 (34)

L'amico Beppo Zanini ci intratterrà sui problemi di Treviso visti dalla Camera di
Commercio

Domenica 15 Marzo 1998 (35)

ore 09.30 PIAZZALE BURCHIELLATI
Partenza in pulmann per il Cantiere Navale di Marghera per visitare, accompagnati
dal Socio Gianni Romano, la nave da crociera "MAGIC" commissionata da Walt
Disney.
Segue colazione Ristorante Venezia-Mestre

Precisazione: lo spostamento della visita alla nave MAGIC deriva esclusivamente da motivazioni
tecniche

Lunedì 16 Marzo 1998 (36)

ore 20,00 Ca' del Galletto
Il gioielliere Roberto Callegari di Padova intratterrà le Signore su :
"I Diamanti sono i migliori amici delle Donne".

Venerdì 20 Marzo 1998 (37)

ore 19,00 Castelfranco veneto - Teatro Accademico
7^o incontro pubblico nell'ambito dell'organizzazione di tutti i Club del Gruppo di Treviso
Padre Bartolomeo Sorge
"Dall'Euro al cittadino Europeo"



Rotary Club: VENEZIA
VENEZIA-MESTRE
VENEZIA-MESTRE DUE
VENEZIA-RIVIERA DEL BRENTA



SCUOLA GRANDE
SAN ROCCO
VENEZIA

“Le radici ritrovate”

L'emigrazione dal Nord-Est: passato, presente, futuro

(nell'ambito del programma “Il sogno delle radici”)

Sabato 28 marzo 1998
ore 9.45

SCUOLA GRANDE
DI “SAN ROCCO”

Patrocino de **IL GAZZETTINO**

PROGRAMMA

- ore 09.45 indirizzi di saluto: Guardian Grando ing. Ermes Farina
Rotary di Venezia, prof. Giampaolo Borserto, autorità
- ore 10.00 introduzione:
Il sogno delle radici
ing. Vincenzo Barcelloni Corte, Governatore Distretto 2060
- ore 10.10 *Caratteri storici, economici e sociologici dell'emigrazione dal Nord-Est*
prof. Ulderico Bernardi, Università di Venezia
- ore 10.40 *Una realtà in cammino*
avv. Dino De Poli, Presidente Unione Triveneti nel mondo
- ore 10.55 *Le radici dello spirito*
S.E. mons. Pietro Brollo, Vescovo di Belluno e Feltre
- ore 11.10 *Eredi dell'umanesimo latino*
prof. Sergio Maria Gilardino, Università di Montreal
- ore 11.25 *Guardare al futuro*
dott. Franco Kettmeir, rapp. distrettuale R.I. Trentino-Alto Adige
- ore 11.40 *I “nostri” lontani da casa: valori e prospettive*
prof. mons. Franco Frilli, Università di Udine, R.C. Udine Nord
- ore 11.55 presentazione della brochure:
Per una geografia dell'emigrazione dal Nord-Est
prof. Renato Zaffalon, Università di Venezia, R.C. Venezia-Mestre
- ore 12.05 interventi
- ore 12.50 conclusioni