



Atti della XV Conferenza Nazionale SIU  
Società Italiana degli Urbanisti  
L'Urbanistica che cambia. Rischi e valori  
Pescara, 10-11 maggio 2012

Planum. The Journal of Urbanism, n.25, vol.2/2012  
www.planum.net | ISSN 1723-0993  
Proceedings published in October 2012

## **Nuove infrastrutture e governo degli interessi localizzativi: quale ruolo per la pianificazione? Il caso del Passante autostradale di Mestre, in Veneto**

**Matteo Basso**

Università IUAV di Venezia

Dottorando di ricerca in pianificazione territoriale e politiche pubbliche del territorio

Email: [mattbass@stud.iuav.it](mailto:mattbass@stud.iuav.it)

Tel. 349 6925669

---

### **Abstract**

*Nuove infrastrutture di trasporto possono rappresentare un potente fattore attrattivo per le attività economiche, capace di ridisegnare il tradizionale sistema di convenienze localizzative e di generare aspettative di sviluppo e investimento negli attori pubblici e privati. Per comprendere alcune dinamiche territoriali contemporanee, è allora importante studiare come la realizzazione di nuove opere si ripercuota sugli usi del suolo e sulle decisioni urbanistiche, con la previsione di nuove aree di espansione e la variazioni degli strumenti di pianificazione.*

*Il paper presenta alcuni risultati di uno studio condotto per mappare le trasformazioni urbanistiche in atto e potenziali lungo il Passante autostradale di Mestre (aperto al traffico nel 2009) e propone alcune riflessioni sul ruolo e sul senso della pianificazione nella gestione di tale tipo di effetti. In particolare, è ribadita l'assoluta necessità di un governo efficace a scala sovralocale, nonché di un attento monitoraggio delle trasformazioni territoriali.*

### **Il nesso infrastrutture/localizzazioni come possibile domanda di ricerca**

L'obiettivo di questo paper è di fornire alcuni spunti di riflessione sul ruolo e sull'efficacia della pianificazione nel governo degli interessi localizzativi generati da nuove infrastrutture di trasporto, partendo da un caso studio sul Passante autostradale di Mestre. La ricerca<sup>1</sup>, che si è prefissata di "mappare" le nuove trasformazioni urbanistiche e le operazioni immobiliari riconoscibili oggi lungo il tracciato, e desumibili dalla lettura degli strumenti di pianificazione, mette in evidenza le aspettative di sviluppo generate dall'opera negli attori pubblici e privati e la necessità di un coordinamento e di un disegno, a scala sovralocale, dell'assetto dei territori.

Fattori geografici e distribuzioni disomogenee di risorse naturali e fattori produttivi hanno storicamente determinato i modelli localizzativi della popolazione e delle imprese, influenzando sull'organizzazione spaziale di attività economiche e insediamenti. In tali processi, la realizzazione di nuove infrastrutture, in particolare nel campo dei trasporti, ha giocato un ruolo di assoluto rilievo, con effetti facilmente riconoscibili nei territori che ognuno di noi abita e/o attraversa. Capannoni, centri commerciali e direzionali, alberghi, discoteche e ristoranti si susseguono proprio lungo gli assi viari principali e, specie nelle aree caratterizzate da sviluppo diffuso, si frappongono a villette e a frammenti di paesaggio rurale. Le infrastrutture possono rappresentare infatti un potente fattore attrattivo per le attività economiche, capace di ridisegnare il tradizionale sistema di opportunità localizzative e di centralità e di creare aspettative di sviluppo e investimento negli attori pubblici e privati.

Che cosa è un'infrastruttura? Le risposte sarebbero ovviamente molteplici e disomogenee, se si elencassero semplicemente le definizioni introdotte da discipline differenti, come ad esempio l'ingegneria, l'economia, l'urbanistica, le scienze ambientali. Tuttavia, per l'intento specifico di questo contributo, mi pare più interessante

---

<sup>1</sup> Realizzata, tra marzo 2010 e luglio 2011, per la tesi di laurea specialistica in pianificazione della città e del territorio: "Tracce di Passante? Nuove geografie localizzative delle attività economiche e delle aree produttive", Università IUAV di Venezia, facoltà di pianificazione del territorio, relatori Domenico Patassini, Margherita Turvani, Stefania Tonin, anno accademico 2010/11.

richiamare il senso comune del termine, il quale percepisce le infrastrutture come dei manufatti, costruiti artificialmente, che “sconvolgono”, una volta realizzate, equilibri insediativi pre-esistenti e paesaggi tradizionali, offrendo una diversa configurazione strutturale e relazionale al territorio. Una buona descrizione, che consente di cogliere da subito gli elementi di rilievo del concetto, è fornita da Hirschman (1968). Per l'autore, un'infrastruttura, o capitale fisso sociale, rappresenta un elemento che “supporta” in primis le attività produttive (primarie, secondarie, terziarie) e, in un'accezione più generale, le persone: una risorsa dunque fortemente localizzata sul territorio, in grado di generare vantaggi localizzativi, differenziali di produttività regionale e riduzione dei costi di produzione per le imprese. Esse rappresentano dunque una parte del complessivo stock di capitale fisso sociale di un paese, sono caratterizzate da una rilevante natura pubblica e il loro utilizzo è necessario per sostenere la crescita e lo sviluppo di un territorio. Pertanto, possono essere considerate un importante strumento (anche se naturalmente non sufficiente) delle politiche di sviluppo e di promozione territoriale ai diversi livelli amministrativi (Biehl, 1991) e la dotazione infrastrutturale è divenuta, negli anni, uno dei fattori chiave su cui si gioca la competitività territoriale stessa (Airoldi, 1994). La natura “pubblica” delle infrastrutture rimanda ovviamente ad una serie di caratteristiche connesse con i “fallimenti del mercato”, non tanto per le modalità di finanziamento e gestione, oggi quasi sempre affidate a soggetti privati (*project financing*).

Lo specifico rapporto tra infrastrutture e localizzazioni produttive è stato solo indirettamente trattato nei modelli di localizzazione d'impresa e di sviluppo regionale e non a caso alcuni autori lamentano uno scarso interesse da parte della letteratura economica (Eberts & McMillen, 1999). Ad ogni modo, le infrastrutture possono essere considerate parte di quell'insieme di fattori, sia interni che esterni all'impresa, definiti come “economie di agglomerazione” (Capello, 2004) e la loro rilevanza, quale fattore localizzativo per le attività economiche, è per certi versi ancora attuale. Infatti, alcune ricerche condotte di recente su campioni specifici di attività economiche (industriali, commerciali, terziarie), con mercati di diverse dimensioni (sia locali che sovralocali), hanno sostanzialmente riconfermato la rilevanza del fattore accessibilità nella determinazione delle strategie localizzative e di sviluppo delle imprese (Redecon, 2008). In uno scenario caratterizzato da una sovrapposizione di flussi di merci, persone e informazioni in attraversamento, una rapida e facile connessione alle infrastrutture è in definitiva garanzia di possibili riduzioni dei costi di trasporto, da non intendersi in senso letterale, ma come metafora di tutti gli elementi di frizione spaziale: costo di distribuzione delle merci, costo opportunità e psicologico del viaggio, costo della comunicazione, del marketing e dell'interazione a distanza (Camagni, 1993). Veniamo ora più nello specifico agli interessi localizzativi, che a mio avviso rappresentano degli effetti “indiretti” attribuibili ai progetti infrastrutturali. Essi si generano cioè pienamente, come esito eventuale, solo nella “intersezione” di queste politiche pubbliche settoriali con altre politiche, come quelle urbanistiche, finalizzate a definire usi, destinazioni e trasformazioni del suolo. Sono esiti eventuali perché la loro manifestazione dipende dalla congiuntura macroeconomica generale e dalla reattività dei diversi contesti locali, vale a dire degli attori, sia pubblici che privati, le cui decisioni si ripercuotono sull'uso del territorio. La previsione e il controllo ex-ante di tali effetti sono in definitiva particolarmente difficili, anche a causa della intrinseca difficoltà a condurre analisi efficienti ed efficaci in tale direzione.

Con riferimento alla realizzazione di nuove infrastrutture, il compito e gli interessi della pianificazione mi sembrano limitarsi prevalentemente all'individuazione delle alternative di tracciato, alla valutazione degli impatti ambientali, dei flussi di traffico e della fattibilità finanziaria delle opere, temi su cui esiste già un corpus di teorie e tecniche valutative (si pensi ad esempio all'analisi costi-benefici). Sono ancora pochi, forse, gli sforzi fatti per considerare realmente, in fase sia previsionale che di monitoraggio, gli effetti urbanistici generati dalle nuove infrastrutture di trasporto e credo che una futura domanda di ricerca debba andare nella direzione di tenere assieme, data la reciproca influenza, le politiche dei trasporti con quelle finalizzate a definire gli usi del suolo. Naturalmente, come sottolineato dalla metodologia di valutazione degli effetti territoriali delle infrastrutture di trasporto TRIPOD<sup>2</sup>, non esiste un vero e proprio automatismo nell'effetto tra infrastrutture di trasporto e territorio, dal momento che “i trasporti e la mobilità sono [...] due fattori importanti – ma non sufficienti – per spiegare una determinata evoluzione territoriale” (Ufficio federale dello sviluppo territoriale, 2007, p. 1) e dunque “l'infrastruttura di trasporto non è un fattore di sviluppo indipendente e da sola non permette di spiegare quando e con quale intensità si manifesterà un effetto” (Ufficio federale dello sviluppo territoriale, 2007, p. 5). Nei paesi industrializzati, dove il territorio è già fortemente strutturato e il suolo relativamente scarso, è dunque interessante studiare come nuove infrastrutture di trasporto si ripercuotano sugli usi del suolo e sulle strutture paesaggistico-ambientali, generando interessi immobiliari (anche conflittuali) nei pressi di svincoli e caselli. Gli effetti sulle dinamiche del mercato dei suoli possono essere infatti rilevanti e si traducono sia nella previsione (pubblica) di nuove espansioni produttivo-commerciali, sia nella domanda di variazione degli strumenti di pianificazione da parte di soggetti privati.

---

<sup>2</sup> Il modello analitico TRIPOD, elaborato dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale – Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni della Confederazione Svizzera, si prefigge di individuare le effettive relazioni tra investimenti nelle infrastrutture di trasporto e sviluppo territoriale.

## Trasformazioni urbanistiche in atto e potenziali lungo il Passante di Mestre

In Veneto, nonostante la crescente attenzione ai temi della sostenibilità ambientale e del contenimento del consumo di suolo, si possono riconoscere alcune importanti trasformazioni urbanistiche<sup>3</sup> connesse a nuove infrastrutture autostradali in costruzione, che stanno generando un forte dibattito sugli specifici modelli di sviluppo territoriale da perseguire. Come si può ben intuire, queste operazioni immobiliari (tutte al di fuori dei centri abitati propriamente detti e che insistono su aree ad uso agricolo) hanno iniziato a manifestarsi ancor prima dell'effettiva realizzazione delle opere, vale a dire come "effetto annuncio" delle nuove infrastrutture. Ad esempio, lungo la nuova autostrada A31 Valdastico Sud (in costruzione tra Vicenza e Rovigo), è in corso di realizzazione il Park Valdastico Sud<sup>4</sup>, un parco logistico, produttivo e commerciale nei pressi del casello di Santa Margherita d'Adige, in provincia di Padova, gestito dalla Società di Trasformazione Urbana "Parco Produttivo del Fiumicello spa". La trasformazione è notevole: interessa un'area di circa 250 mila mq, a ridosso del casello, e un'area di circa 130 mila mq nel comune limitrofo di Montagnana, con la previsione di un futuro ampliamento del parco fino a 2,5 milioni di mq. In provincia di Treviso, nei pressi di un possibile futuro casello della nuova Superstrada Pedemontana Veneta (asse che congiunge Vicenza con Treviso), un progetto presentato da due imprese (Colomberotto e Roto-Cart) prevede la realizzazione di un insediamento agro-industriale (un macello, una cartiera, un'area commerciale) da 865 mila mq nel comune di Veduggio<sup>5</sup>. Il Passante di Mestre è forse il *test* più significativo per discutere oggi del nesso infrastrutture/localizzazioni in Veneto, ovvero per comprendere gli effetti che un'opera di rango sovralocale (porzione di rete multimodale prevista a livello comunitario, assimilabile al corridoio V) sta generando nei contesti locali specifici, in corrispondenza della attivazione di soggetti interessati ad operazioni immobiliari connesse alle nuove dotazioni infrastrutturali. L'infrastruttura, aperta al traffico nel 2009, rappresenta un by-pass autostradale finalizzato a ridurre la congestione della tangenziale di Mestre, in comune di Venezia, per separare cioè i flussi di traffico di attraversamento, accresciuti con particolare intensità dopo l'apertura dell'Europa verso l'Est, da quelli locali afferenti il sistema urbano della terraferma veneziana. Il tracciato si sviluppa per una lunghezza complessiva di 32,3 km, dal comune di Dolo (A4 Milano-Venezia) a quello di Quarto d'Altino (A4 Venezia-Trieste), interessando dodici comuni appartenenti alle province di Venezia e Treviso, con tre caselli e tre svincoli (figura 1). Oltre al tracciato principale, il territorio è poi innervato da una serie di opere complementari che, nel loro insieme, formano il sistema di adduzione al Passante: per tal motivo, lo studio qui brevemente presentato ha preso in considerazione anche gli otto comuni non direttamente attraversati dall'infrastruttura, ma serviti dalle opere secondarie.



Figura 1. Il tracciato del Passante autostradale di Mestre<sup>6</sup>

<sup>3</sup> "Così si saccheggia il territorio", *Tribuna di Treviso*, 22 marzo 2012.

<sup>4</sup> Per ulteriori informazioni, si veda il sito [www.parcofiumicello.it](http://www.parcofiumicello.it).

<sup>5</sup> "Barcon, i residenti si appellano a Muraro", *Tribuna di Treviso*, 20 novembre 2011.

<sup>6</sup> Elaborazione su "Carta della Copertura del Suolo edizione 2009" (Regione Veneto) e "Quadro Conoscitivo PTRC 2009" (Regione Veneto).

Ricostruendo la dinamica demografica e delle attività economiche dal 1993, anno in cui trovano concretizzazione le prime idee di un Passante nel tracciato simile a quello effettivamente realizzato, al 2011, si può facilmente intuire come i territori interessati dall'infrastruttura siano molto vivaci. Le attività oggi prevalenti, e che si sono rafforzate in tutto il periodo di indagine, sono quelle legate al terziario, in particolar modo le attività commerciali, i servizi di alloggio e ristorazione, i servizi alle imprese, le attività legate ai trasporti e alla logistica. Sorprendentemente, proprio i comuni in cui sono localizzati (o sono in previsione) i caselli d'accesso e gli svincoli mostrano una più marcata vivacità e una maggiore specializzazione nelle attività dei trasporti e della logistica, verosimilmente le più influenzate dalla presenza della nuova infrastruttura sul territorio.

Dunque, in linea con quanto sostenuto dall'Ocse (2010), l'opera è stata inserita in un contesto dalle caratteristiche fortemente metropolitane e non potrà che favorire un suo consolidamento futuro, generando nuove opportunità localizzative per le imprese. I territori della terraferma veneziana, trasformati dalla nuova infrastruttura, possono cioè “[...] ambire a ricoprire un nuovo ruolo e non solamente essere la cassa di espansione residenziale e anonima dei capoluoghi stessi in un decentramento senza fine apparente” (Fondazione Gianni Pellicani, 2011 – conferenza stampa).

I riflessi sugli usi del suolo e sulle destinazioni di piano comunali sono altrettanto evidenti (figura 2). Tra il 1993 e il 2011, infatti, sono state previste, nei pressi dei caselli d'accesso (realizzati o in previsione), ma anche lungo le opere complementari di adduzione, una serie di polarità produttivo-commerciali, su cui insistono importanti operazioni immobiliari che stanno generando diverse conflittualità. Mi sento dunque di poter sostenere che l'effetto Passante si stia già traducendo in un'attrazione di investimenti immobiliari e in un incremento dell'*appeal* delle aree più prossime all'infrastruttura, nonostante la congiuntura economica non sia al momento di certo favorevole e il tempo trascorso dall'entrata in funzione dell'opera sia ancora poco significativo. Questi investimenti, molto diversi tra loro rispetto al loro stato di attuazione, dipendono sia dal “pubblico”, come nuova offerta di aree a destinazione produttiva, che dal privato, vale a dire come trasformazioni in deroga alla strumentazione urbanistica generale, in base all'accordo di programma previsto dall'art. 32 della LR 35/2001.

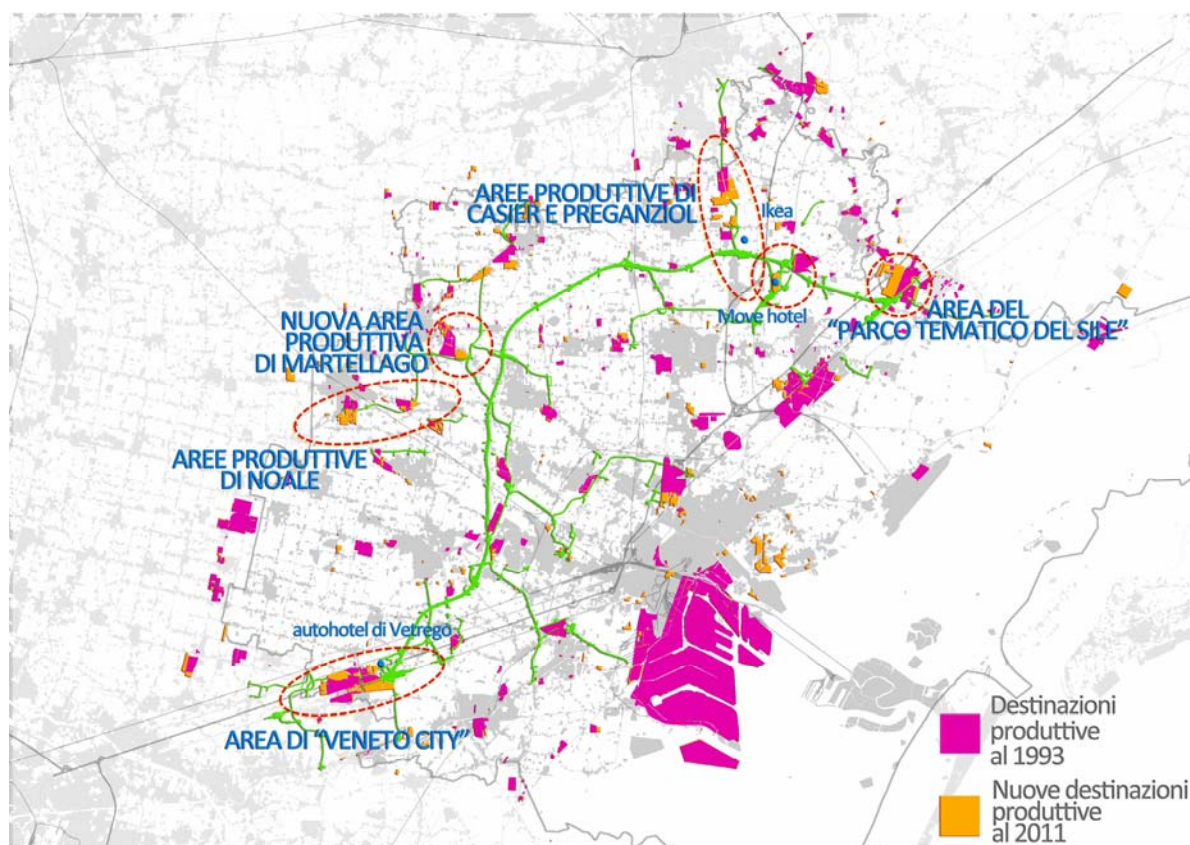


Figura 2. Confronto tra destinazioni produttive 1993-2011 - 1991 per i comuni della provincia di Treviso - e alcune trasformazioni urbanistiche in atto e potenziali lungo il tracciato<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Elaborazione su “Carta della Copertura del Suolo edizione 2009” (Regione Veneto), “Quadro Conoscitivo PTRC 2009” (Regione Veneto), “Mosaico dei PRG 1991 e 2011 - Provincia di Treviso, 1993 e 2011 - Provincia di Venezia”.

Tra i territori di Dolo, Mirano e Pianiga, è previsto lo sviluppo dell'area di Veneto City (572 mila mq) e di Pianiga Commerciale (243 mila mq), nuove polarità legate ai servizi, al tempo libero e al commercio<sup>8</sup>, mentre più a Nord, nei pressi dell'interconnessione tra il Passante e la A4 Venezia-Trieste, il PAT<sup>9</sup> del comune di Casale sul Sile prevede un'area di espansione (confermata anche nel PI), di circa 50 ettari, da destinare a parco tematico produttivo e commerciale (figura 3). L'art. 27 delle Norme Tecniche Operative del PI sostiene infatti che sia necessario “[...] valorizzare la posizione strategica di questa parte del territorio rispetto alle grandi arterie di comunicazione, anche con la realizzazione di strutture ricettive e di servizio per le suddette attività”. Sempre nello stesso comune, ma nei pressi di un altro casello del Passante (Preganzio), il gruppo svedese dell'arredamento Ikea ha chiesto di recente di poter sviluppare un polo produttivo che prevede la variazione del piano regolatore e la trasformazione di circa 40 ettari di area ancora oggi ad uso e destinazione agricola<sup>10</sup>. A Martellago, nei pressi di un casello ancora in previsione (località Cappella), è prevista un'espansione produttiva, di circa 15 ettari (figura 3), con destinazione di tipo logistico, e si affida al PAT il compito “[...] di governare le aree intorno al casello di progetto, verso il quale si chiede di orientare nuove attività produttive o direzionali/terziarie” (Relazione di Progetto al PAT di Martellago, 2010).

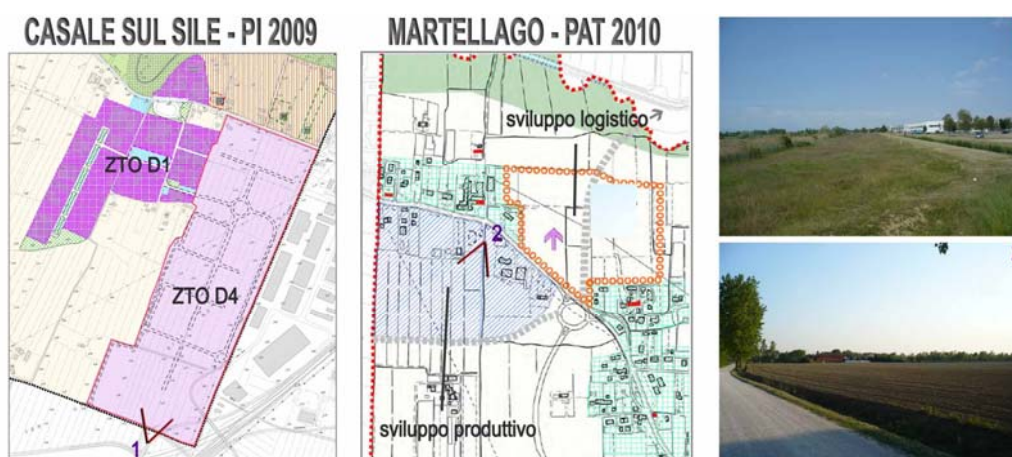


Figura 3. Previsioni di espansione produttiva a Casale sul Sile e Martellago<sup>11</sup>

Ci sono poi nuove attività ricettive, già realizzate, la cui localizzazione è fortemente dipendente dall'infrastruttura, come ad esempio il Motel di Vetrego di Mirano (38.000 mq, 215 camere, ristorante e parcheggio da 600 posti auto) o il Move Hotel di Mogliano Veneto (27 mila mc a destinazione direzionale e 30 mila a destinazione commerciale), proprio nel nuovo svincolo tra A27 e Passante (figura 4).



Figura 4. Autohotel di Vetrego di Mirano e Move Hotel di Mogliano Veneto – foto personali primavera 2011

<sup>8</sup> “Da Dolo a Quarto d’Altino è scoppiata la speculazione”, *Corriere del Veneto*, 31 marzo 2006; “Una colata di cemento attorno al Passante”, *Il Gazzettino Venezia*, 31 marzo 2006.

<sup>9</sup> Secondo la LR 11/2004, il Piano Regolatore Comunale si compone del Piano d’Assetto del Territorio (PAT), a valenza strutturale, e del Piano degli Interventi (PI), a valenza operativa e di durata quinquennale.

<sup>10</sup> “Nuovo polo Ikea. Il progetto guida è quello di Villesse”, *Tribuna di Treviso*, 23 ottobre 2011.

<sup>11</sup> Elaborazione su “TAV. 4.3 – PI 2009” (Casale sul Sile) e “TAV. 4a – PAT (2010)” (Martellago); foto personali primavera 2011.

## E la pianificazione?

Come si può facilmente comprendere, le dinamiche territoriali in corso nei territori serviti dal Passante di Mestre, seppur per certi versi in una fase ancora “iniziale” (ma forse proprio per questo), necessitano di una gestione e di un indirizzo, al fine di ridurre, quanto più possibile, la frammentazione del sistema delle aree produttive e gli inevitabili impatti incrementali sul consumo di suolo.

In conclusione, vorrei allora proporre alcune considerazioni che, a partire dal caso del Passante, credo potranno essere utili per una più generale riflessione sul ruolo e sul senso della pianificazione nella gestione degli interessi localizzativi generati dalle nuove infrastrutture di trasporto.

Mancando un coordinamento efficace di area vasta (gli stessi piani provinciali sembrano essere ancora “deboli”), il governo di tale tipo di effetti è in sostanza relegato ai soli piani di scala comunale, anche se una gestione intercomunale del sistema produttivo-commerciale viene retoricamente invocata nella maggior parte dei documenti di pianificazione consultati.

La pianificazione non può limitarsi a selezionare e/o recepire il tracciato di un’infrastruttura, ma deve altresì attrezzarsi di una serie di strumenti finalizzati a monitorare e a indirizzare le trasformazioni urbanistiche che essa andrà inevitabilmente a generare e questo sulla base di un qualche disegno territoriale che risponda ad una scala di governo di area vasta. Nel dibattito disciplinare, la centralità di un livello intermedio di pianificazione (tra Regione e Comune) non è una novità e questa non è la sede più opportuna per una sua riproposizione. È sufficiente però ricordare la rilevanza e l’attualità del tema, anche alla luce delle recenti disposizioni legislative che prevedono la riorganizzazione delle Province e delle loro funzioni.

Per quest’area - che il Passante andrà ulteriormente a strutturare, come sostenuto dall’Ocse (2010) - è imprescindibile una diversa e matura modalità di governo territoriale, senza comunque intricare, con l’introduzione di nuovi soggetti come ad esempio le Città Metropolitane, il già articolato e complesso panorama amministrativo italiano. Dunque, una *governance* dei territori definiti dall’infrastruttura, che riesca a coordinare tutti i soggetti (pubblici e privati) che “producono” le trasformazioni territoriali, dando un nuovo senso e significato al rapporto tra piano e progetto, tra scelte strutturali di lungo periodo e interessi puntuali.

Gli strumenti per governare le dinamiche territoriali sono a questo fine molteplici, sia di tipo regolativo, che strategico. Tra i primi, si possono ricordare il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e i Piani d’Assetto del Territorio Intercomunale; tra i secondi, i piani d’area o l’insieme dei programmi e delle politiche di sviluppo locale (patti territoriali, intese programmatiche d’area), che potrebbero tra l’altro accompagnare e indirizzare le variazioni strutturali della complessiva base economica territoriale.

Oltre agli strumenti, è però di fondamentale importanza un complessivo *reframing* della cultura pianificatoria, un cambiamento delle metafore generative e dei quadri cognitivi che, implicitamente, stanno guidando gli attori locali nella costruzione delle politiche territoriali (Schön & Rein, 1994). In definitiva, solamente una piena percezione dell’opera quale “dispositivo ordinatore” del territorio (Belli, De Luca, Fabbro, Mesolella, Ombuen, Properzi, 2008) piuttosto che come “calamita” verso cui semplicemente piazzare nuovi investimenti immobiliari, potrà favorire la costruzione di un’area metropolitana realmente integrata, efficiente e sostenibile.

## Bibliografia

### Libri

- Belli A., De Luca G., Fabbro S., Mesolella A., Ombuen S., Properzi P. (a cura di, 2008), *Territori regionali e infrastrutture. La possibile alleanza*, FrancoAngeli, Milano.
- Biehl D. (1991), “Il ruolo delle infrastrutture nello sviluppo regionale”, in Boscacci F. & Gorla G. (a cura di). *Economie locali in ambiente competitivo*, FrancoAngeli, Milano, pp. 219-253
- Camagni R. (1993), *Principi di economia urbana e territoriale*, La Nuova Italia Scientifica, Roma.
- Capello R. (2004), *Economia regionale. Localizzazione, crescita regionale e sviluppo locale*, il Mulino, Bologna.
- Eberts R. W. & McMillen D. P. (1999), “Agglomeration economies and urban public infrastructure”, in *Handbook of Regional and Urban Economics*, 4, Chapter 38, pp. 1455-1496
- Hirschman A. O. (1968), *La strategia dello sviluppo economico*, La Nuova Italia, Firenze.
- Ocse, (2010). OECD Territorial Reviews. Venice, Italy, Paris
- Schön D. A. & Rein M. (1994), *Frame reflection. Toward the resolution of intractable policy controversies*, Basic Books, New York.

### Articoli:

- Airoldi A. (1994), “Le infrastrutture come fattore di competitività”, *Impresa & Stato*, n.27

*Siti web*

Fondazione Gianni Pellicani, (2011). La Metropoli del Passante due anni dopo – materiale conferenza stampa febbraio 2011 [Online]. Disponibile su: <http://www.fondazionegiannipellicani.it/?q=node/2238>

Redecon, (2008). A spatial planning tool for economic development. Uno strumento di pianificazione territoriale per lo sviluppo economico [Online]. Disponibile su:  
<http://www.eurosportelloveneto.it/eichome.asp?ref=pubblicazioni>

Ufficio federale dello sviluppo territoriale, (2007). Effetti territoriali delle infrastrutture di trasporto. Imparare dal passato...per il futuro. Sintesi [Online]. Disponibile su:  
<http://www.are.admin.ch/themen/raumplanung/00238/00424/index.html?lang=it>

## **Materiali**

Barcon, I residenti si appellano a Muraro. Tribuna di Treviso, 20 novembre 2011

Carta della Copertura del Suolo edizione 2009 (Regione Veneto)

Così si saccheggia il territorio. Tribuna di Treviso, 22 marzo 2012

Da Dolo a Quarto d'Altino è scoppiata la speculazione. Corriere del Veneto, 31 marzo 2006

Legge regionale Veneto 29 novembre 2001 n. 35, Nuove norme sulla programmazione

Legge regionale Veneto 23 aprile 2004 n. 11, Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio

Mosaico dei PRG 1991 e 2011 (Provincia di Treviso), 1993 e 2011 (Provincia di Venezia)

Nuovo polo Ikea. Il progetto guida è quello di Villesse. Tribuna di Treviso, 23 ottobre 2011

Piano d'Assetto del Territorio 2005 e Piano degli Interventi 2009 (Casale Sul Sile)

Piano d'Assetto del Territorio 2010 (Martellago)

Quadro Conoscitivo PTRC 2009 (Regione Veneto)

Una colata di cemento attorno al Passante. Il Gazzettino Venezia, 31 marzo 2006