



Malessere territoriale e proteste dai cittadini: i perché di un Atlante

Laura Fregolent

Università IUAV di Venezia

Email: indirizzo@xyz.com

Tel. 041.2572114 - fax 041.2572424

Abstract

Università IUAV di Venezia e Legambiente Veneto hanno avviato un lavoro di ricognizione sul territorio regionale finalizzato alla rilevazione delle conflittualità legate ad interventi di trasformazione territoriale. Attività che ha portato alla costruzione di un Atlante del malessere territoriale, e cioè di una banca dati informatizzata dei progetti e delle scelte urbanistiche che hanno determinato forme diverse di conflittualità.

Il lavoro svolto ci permette di affermare che il numero di conflitti e di comitati attivi evidenziano un interesse permanente nei confronti delle questioni ambientali e di avere una qualche preoccupazione portandoci a pensare che le dinamiche di sviluppo territoriale e di uso del territorio hanno avuto un ruolo significativo nel fenomeno che va ora manifestandosi. Inoltre, la conflittualità va letta come una richiesta di coinvolgimento nei processi di trasformazione territoriale, di volontà di poter incidere sulle scelte che hanno ricadute dirette su cittadini e qualità del vivere.

Un inquadramento

Questo saggio restituisce il lavoro di ricerca condotto sul territorio regionale veneto finalizzato alla rilevazione del numero e delle forme di conflittualità esistenti, legate ad interventi di trasformazione territoriale. È stata avviata la mappatura dei casi rilevati che confluirà in una banca dati informatizzata, attraverso la quale si metteranno in evidenza da un lato le condizioni di malessere e conflittualità locale ma soprattutto i progetti e le scelte urbanistiche che hanno determinato tali azioni di protesta.

La mappa delle conflittualità è ampia e articolata sia per le motivazioni che per il coinvolgimento di soggetti diversi. I conflitti avvengono: tra cittadini e amministrazione pubblica (Comune, Provincia, Regione, Stato, ecc.) per progetti ed interventi che hanno un impatto significativo o che creano disagi e problemi ai cittadini (costruzioni di nuove infrastrutture, impianti di smaltimento rifiuti, ecc.); tra gruppi di cittadini, associazioni e soggetti privati, ad esempio, per interventi edificatori che mettono a rischio il paesaggio e l'ambiente; tra più amministrazioni pubbliche per scelte e decisioni operate ad un livello istituzionale che hanno però ricadute "negative" ad un altro livello istituzionale.

Va detto che il conflitto è un aspetto intrinseco e inevitabile del cambiamento sociale, è espressione dei diversi interessi in gioco, della diversità di posizioni, della ricchezza della composizione sociale.

Il conflitto però è anche espressione di malessere, di insofferenza, di una comunicazione interrotta tra soggetti decisori e detentori di potere politico e soggetti portatori di istanze di cambiamento. Si tratta in questo caso di un difetto che incorre nel processo democratico e che mette in guardia rispetto alla necessità di rivedere le scelte fatte e di individuate soluzioni alternative.

Quanto emerge ma anche già noto è che la causa di un conflitto non è mai unica, ma le motivazioni sono diverse e profondamente legate al contesto nel quale l'opera si inserisce talvolta a questioni specifiche che vanno dalla realizzazione dell'opera a come il processo decisionale è stato condotto e a quali fratture ha generato tra i diversi soggetti coinvolti. Inoltre ad una causa scatenante che è la ragione stessa del conflitto, vale a dire: la realizzazione dell'opera, lo stravolgimento del progetto esistente, i pericoli per la salute; si associano altre motivazioni concorrenti o effetti dannosi derivanti dalla realizzazione stessa, la cui individuazione contribuisce

ad un'analisi più attenta del fenomeno e soprattutto all'introduzione di eventuali opere correttive e di mitigazione dell'impatto (Bartolomeo, 2009).

I dati raccolti

Sono stati schedati complessivamente 52 conflitti distribuiti nel territorio provinciale di Venezia, Padova, Vicenza, Verona, Rovigo e Treviso.

Il primo dato significativo è, quindi, il numero sostenuto di conflitti presenti sul territorio regionale, inoltre la fase di rilevazione è tuttora in corso e all'oggi alcune delle mobilitazioni che nell'arco degli ultimi mesi si sono manifestate in maniera più evidente non sono state ancora mappate.

Il numero di proteste, come ovvio, ci pone in una condizione di maggiore attenzione nei confronti di un fenomeno conflittuale che ha proporzioni rilevanti. Il numero di conflitti ed il numero di comitati attivi evidenziano di un interesse che continua ad essere presente nei confronti delle questioni ambientali, e sollevano una qualche preoccupazione di fronte ad un dato così significativo e fanno pensare che forse le dinamiche di sviluppo territoriale e di uso del territorio che il Veneto ha registrato nel corso degli ultimi decenni hanno avuto un peso rispetto al fenomeno che si sta segnalando¹.

L'elaborazione fatta sui dati e restituita è relativa ai conflitti aggregati per il tipo di intervento che ha prodotto forme di mobilitazione collettiva. Dei 52 conflitti schedati 44 sono ancora in atto e otto sono conclusi e possono essere così raggruppati:

- 13 sono relativi alla costruzione di strade o opere infrastrutturali quali la costruzione di un casello autostradale, la camionabile sul tracciato dell'idrovia Padova-Venezia, il Terminal gasifero al largo dell'area del Delta del Po. Tutte opere ad alto impatto, alcune inserite in contesti territoriali abitati: opere che con la loro realizzazione frammentano il tessuto urbano, disperso per forma e struttura, ma aggregato dal punto di vista delle relazioni sociali;
- 5 a fenomeni di inquinamento elettromagnetico, dell'aria, causato da scarichi industriali, ad esempio, delle industrie conciarie del vicentino e sversati in corsi d'acqua;
- 18 sono proteste legate ad espansioni di diverso tipo, residenziali, commerciali, produttive, aree portuali, sostanzialmente progetti (alcuni in fase di realizzazione) anche di grande dimensione che minacciano il paesaggio e consumano suolo libero. Operazioni ad alto impatto sia ambientale che sociale per la superficie libera interessata, per le implicazioni a livello di mobilità che i nuovi progetti determineranno, per la messa a rischio di alcune economie locali come nel caso degli interventi di carattere commerciale;
- 4 toccano in vario modo la questione rifiuti: si va dal trattamento degli stessi, alla bonifica dei suoli inquinati, all'ampliamento di una discarica esistente per rifiuti non pericolosi. Tema questo dei rifiuti che ha subito nell'arco degli ultimi due decenni alcuni cambiamenti; lentamente le proteste non hanno più interessato la costruzione di discariche o il loro ampliamento, ma da un lato la messa in sicurezza dei terreni, dall'altro e soprattutto le normative progressivamente applicate sul riciclaggio e il riuso dei materiali di scarto ha portato ad una soluzione, quasi definitiva, del problema del trattamento dei rifiuti solidi urbani (Fregolent, 2005). Ora la questione si sposta, infatti, sul trattamento dei rifiuti pericolosi e anche sull'insediamento di impianti di trattamento del rifiuto umido e di produzione di biogas;
- 3 sono legati ad attività di escavazione o di trattamento di materiali di scavo in aree ad alto valore ambientale. Parallelamente alla protesta nei confronti di un'attività che può produrre polvere e incrementare il livello di rumore e traffico è molto presente la questione dell'aggressione ai valori paesaggistici e ambientali che operazioni di scavo comprometterebbero irreparabilmente;
- 7 sono connessi a progetti che hanno un alto impatto su aree verdi già previste negli strumenti di pianificazione e destinate a parco pubblico urbano ma che nel tempo sono diventate appetibili per la loro localizzazione e per le loro potenzialità di trasformazione. Il tentativo è quello di trasformarle in aree urbanizzabili trascurando completamente l'importanza dello spazio verde all'interno di quartieri residenziali, il ruolo di polmone verde, il diritto dei cittadini ad una qualità del vivere che passa anche attraverso la qualità del verde pubblico;
- 2, infine, sono conflittualità legate ad esempi di pianificazione di scala vasta che coinvolgono diversi comuni: il primo in un progetto di piano d'area metropolitana, il secondo in una piano ambientale.

L'aver distinto i conflitti in base alle categorie dei progetti individuati restituisce la motivazione principale del conflitto connessa all'opera o alla trasformazione in atto (strade e infrastrutture; inquinamento; espansioni residenziali e non; rifiuti; cave; zone verdi; piani d'area), a queste si associano però altre motivazioni

¹ Sarebbe interessante analizzare anche altri contesti regionali per verificare l'affezione alle questioni ambientali. Si veda a questo proposito la ricostruzione fatta da della Porta e Diani (2004, p. 41 e seg.) sui movimenti ambientalisti nei diversi contesti territoriali del nostro paese.

(individuate nelle schede di rilevazione) che definiamo “sottostanti” e che articolano ulteriormente i caratteri delle conflittualità indagate e che sono state interpretate da chi ha compilato le schede non solo come motivazioni del conflitto ma anche come effetti del progetto e dell’opera da realizzare o realizzata. Viene restituito, quindi, un quadro di cause molteplici ma interrelate che caratterizzano queste proteste con una ragione principale che identifica il conflitto, accompagnata da altre motivazioni.

Le connessioni cioè che i comitati stessi mettono in evidenza con l’ambiente ed il territorio sono molto articolate, ad esempio, l’insistenza (nelle schede) della scelta della voce “aggressione al paesaggio” dimostra da un lato l’aumento delle pressioni sul territorio e alle trasformazioni che i territori abitati spesso subiscono dall’altro una rinnovata sensibilità dei cittadini nei confronti dell’ambiente e del paesaggio.

Una considerazione che si può fare relativamente a ciò è l’interesse culturale che nel tempo si è manifestato proprio nei confronti delle questioni paesaggistiche e del fatto che l’aggressione al paesaggio, alle bellezze naturali, al territorio incontaminato che viene violato dall’opera sia essa un’infrastruttura, un’espansione industriale, la costruzione di un’antenna per emittenti radiofoniche o la costruzione di un distributore di benzina, danneggia il paesaggio e di conseguenza la collettività nel suo complesso.

Alle origini del conflitto: la mancata pianificazione

Spesso alla base delle proteste ci sono scelte urbanistiche discutibili, non compatibili con il contesto sociale ed ambientale, legate alla proposta e/o realizzazione di progetti all’origine non previsti dagli strumenti di pianificazione vigenti che però vengono prontamente modificati con varianti ad hoc al fine di rendere le realizzazioni possibili.

Gli esempi sono molteplici, avvengono alla scala territoriale, attraverso un piano regionale che destina funzioni ad alto impatto sul territorio, avvengono alla scala urbana, come nel caso di Padova dove una variante parziale al PRG nel 2003 (cfr. Ginestri, Passi, 2010) mette a rischio alcune zone verdi a ridosso di quartieri abitati, proponendo uno sviluppo urbano intensivo in aree ora libere.

Contro questa variante, le associazioni ambientaliste raccolsero migliaia di firme per la difesa dei “cunei verdi” residui e che costituivano la matrice verde del vecchio PRG, ed impedire una nuova edificazione proprio in quegli spazi, così come intorno ad alcuni progetti infrastrutturali che interessano la città.

Il caso di Padova è un caso interessante proprio perché siamo di fronte ad un progetto che interessa l’intera città e in parte anche il suo hinterland, si è cioè in presenza di un disegno più ampio che coinvolge soggetti politici ed istituzionali diversi, che interessa grandi interventi impattanti alla scala urbana e territoriale senza essere però alcuna forma di coinvolgimento e partecipazione della popolazione.

Le proteste intorno al Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI) dell’area metropolitana padovana hanno portato alla definizione di uno Studio sulle emissioni di CO₂ conseguenti agli interventi previsti nel piano (incremento del traffico e nuove lottizzazioni produttive e commerciali) e allegato al Rapporto Ambientale. Tale studio ha messo in evidenza come le emissioni aumenteranno nel prossimo decennio fornendo, quindi, alla protesta contro la realizzazione delle nuove infrastrutture viarie previste e delle nuove lottizzazioni ulteriori elementi di criticità.

Una delle critiche maggiori contenute nelle osservazioni al PATI è proprio l’incremento della nuova superficie edificabile in assenza di un progetto unitario di salvaguardia e riqualificazione ambientale e la mancata attivazione di meccanismi di partecipazione. Dalle elaborazioni fatte risulta che nel territorio metropolitano di Padova esistono oltre 3.000.000 mq di aree ancora inutilizzate ma destinate dai PRG dei diversi Comuni ad attività produttive, commerciali e direzionali, che il PATI conferma e aumenta prevedendo 1.446.315 mq di nuove aree di trasformazione.

Sono diversi i casi di interesse alla scala urbana che evidenziano un uso dello strumento della variante di piano per introdurre, seppur in mancanza di un disegno complessivo sulla città, interventi di trasformazione importanti e radicali, soprattutto di sottrazione di zone verdi.

Dal punto di vista dell’uso e del consumo di suolo è esemplare anche quanto sta succedendo lungo la riviera del Brenta tra Venezia e Padova, area interessata da diversi progetti ad alto impatto contestati dalle associazioni locali. L’area fa parte di un sistema insediativo peculiare studiato e noto come “città diffusa” costruitosi grazie ad una serie molteplice di fattori di carattere economico e sociale che si sono manifestati con una certa rapidità a partire dagli anni ’70, e che hanno determinato un cambio abbastanza radicale della struttura produttiva esistente, evolutasi nella forma distrettuale della piccola e media impresa, e nei caratteri morfologici del territorio interessato ora da una progressiva forma di urbanizzazione a bassa densità insediativa. Forma che all’oggi mostra tutta la sua debolezza e criticità in termini di consumo di suolo, permeabilizzazione dei suoli, difficoltà di portare servizi adeguati negli insediamenti consolidatisi nel tempo.

Nell’area si concentrano una serie di opere infrastrutturali (Fregolent, Savino, 2011) profondamente contestate dai comitati locali ma anche i progetti di Veneto city e della Città della moda. Veneto city occupa la superficie di circa 2.000.000 mq con una cubatura prevista di circa 2.000.000 mc tra i comuni di Dolo e Pianiga. Ha una destinazione d’uso mista, infatti, oltre a quella commerciale, sono previste funzioni quali: ospedaliera,

direzionale regionale, polo fieristico, polo universitario, centro ricerche. Veneto City, nelle intenzioni dei suoi promotori, dovrebbe diventare un enorme centro polifunzionale ma le preoccupazioni dei paesi della Riviera si sono manifestate su vari aspetti, dalla qualità del vivere, all'incremento di traffico, al rischio per l'economia legata al commercio minuto questione quest'ultima più volte sollevata anche dalle Associazioni di categoria in particolare da Confesercenti.

In prossimità di Veneto city, anche se fuori dal corridoio infrastrutturale, troviamo un'area destinata all'espansione nota come Verve o Città della Moda. Un'area che è diventata oggetto di un Piano integrato di riqualificazione urbanistica edilizia e ambientale, cioè di uno strumento la cui finalità è il recupero urbano ed edilizio e che invece interviene in un'area ad uso agricolo completamente ineditata.

Verve propone edilizia residenziale, un centro commerciale con 70 negozi d'alta moda, ma anche uffici, hotel, ristoranti, centro congressi, museo, teatro, parco a tema e attracco sul Naviglio Brenta per imbarcazioni: 115.000 mq complessivi di cui 45.000 mq interessati dal progetto. Se non fosse per la presenza della quota residenziale e del potenziale di mobilità acqua data dalla presenza del Naviglio, potremmo pensare ad un'inutile duplicazione di funzioni.

Servizi e funzioni come quelle proposte e contenute nei due progetti vanno, non solo, calibrate su un territorio ampio, ma devono essere frutto di politiche che danno corso ad operazioni di scala territoriale, che riescano a far coagulare progetti ed interessi diversi, senza perdere di vista le valenze ambientali e paesaggistiche presenti e i diritti delle comunità insediate, che interpretano la "crescita" in chiave strategica e sostenibile e quindi incentivando al riuso dell'esistente e del suolo già compromesso anziché ad una nuova antropizzazione di suolo agricolo.

Considerazioni conclusive

L'operazione di schedatura e monitoraggio ha consentito la raccolta di osservazioni e commenti di comitati o soggetti rilevatori dei conflitti, relativamente ad altre dinamiche di intervento e trasformazione del territorio. Quello che è stato messo in evidenza è cioè un quadro molto più articolato di quanto non traspariva dalle schede raccolte, che è fatto di mobilitazioni, micro-conflitti non violenti, ma anche denunce, lettere, proteste forse più silenziose ma non meno importanti dal punto di vista della nostra rilevazione e riflessione, e che mettono in evidenza la costante aggressione al territorio sotto forma di lottizzazioni selvagge in aree di pregio piuttosto che progetti di campi fotovoltaici in aree agricole.

Questo rende necessario un intervento volto a catalizzare intorno a tutte queste proteste, conflittualità e malesseri un'azione propositiva di intervento rivolta ai soggetti istituzionali che, *in primis*, sono deputati al governo delle trasformazioni del territorio, attraverso proposte ed azioni che rendano indispensabile e imprescindibile il coinvolgimento attivo dei diversi soggetti coinvolti.

Partiamo, infatti, dalla considerazione che è necessario affrontare i processi di trasformazione territoriale in maniera diversa, più inclusiva e che il numero sostenuto di schede raccolte sui conflitti in atto o conclusi, restituiscono un quadro regionale di alta frammentazione e che ci spingono a ragionare su quali possano essere le strade da perseguire.

Anche se alla scala locale forse amministratori e sindaci godono ancora della fiducia dei loro elettori il numero di comitati spontanei² che nascono e che hanno carattere di manifestazione pacifica di interessi collettivi denunciano di un'insoddisfazione nei confronti di chi amministra. I cittadini non si fidano dei propri amministratori e questa mancanza di fiducia non è facilmente recuperabile se non attraverso l'utilizzo di forme di coinvolgimento e informazione, di valutazione e di trasparenza in fase di progettazione e di realizzazione delle opere che consentano al cittadino una verifica sui processi in corso ed un avvicinamento alla complessa macchina amministrativa.

La risposta del cittadino è stata quella di riappropriarsi degli spazi che la politica ha disertato, di dichiarare quali sono le mancanze, gli errori e le inefficienze dell'amministrazione e della gestione del territorio (cfr. Rosanvallon, 2006).

In una simile situazione sarebbero auspicabili forme consolidate di coinvolgimento allargato che invece risultano essere pratiche estemporanee di qualche municipalità o comune avveduto. I processi inclusivi sono certamente faticosi e richiedono tempo, risorse ed energie ma anche grandi capacità di coordinamento nonché disponibilità da parte dei soggetti in gioco alla ricerca e individuazione di scelte condivise anche in presenza di obiettivi non modificabili. Le associazioni ambientaliste, all'interno di un quadro così delineato, potrebbero svolgere un ruolo importante di cerniera tra cittadini e amministratori, diventando negoziatori di buone pratiche.

La politica cioè non sembra essere stata capace di cogliere la complessità dei fenomeni in atto e di rispondere alle istanze dei cittadini con scelte adeguate o strategiche – forse perché troppo presa dalla preoccupazione di catturare un consenso, sempre più difficilmente misurabile –, allontanando azioni di rinnovamento, di maggiore

² A questo proposito si vedano i lavori di ricognizione sui comitati veneti fatti da Zamparutti (2000) e Varotto e Visentin (2008).

consapevolezza dei limiti imposti dalle risorse, di maggiore attenzione all'uso degli strumenti attraverso i quali governare i processi di trasformazione territoriale.

A questo si affianca una responsabilità dei tecnici, Architetti, Urbanisti, professionisti in genere che si occupano di pianificazione e di trasformazione del territorio, che talvolta non usano le proprie capacità professionali e il proprio sapere per l'individuazione delle soluzioni migliori e che avvallano o supportano, in virtù delle loro conoscenze tecniche, scelte non sempre adeguate ai luoghi e ai caratteri fisici e sociali dei territori e alle esigenze delle comunità ivi insediate.

Il sapere tecnico o scientifico, la consulenza esperta «assume sempre più la forma di una merce venduta e comprata» (Pellizzoni, 2011, p. 23) poiché il livello di intersezione tra il decisore e le scelte che il decisore vuole fare ed il suo esperto tendono a coincidere indipendentemente dai vincoli imposti dal contesto e dalle reali possibilità di realizzazione dell'opera.

Il pianificatore ha, per sua natura, un ruolo diverso egli è un tecnico che affianca le decisioni politiche di un amministratore ma nel fare ciò non può prescindere dalla sua funzione che è quella di "orientare" alla scelta migliore sulla base di un'analisi ed una valutazione attenta dei vincoli, non solo fisici, imposti dal contesto, delle risorse disponibili, degli effetti potenziali di determinate scelte.

Questo ci consente di aprire una riflessione sugli strumenti di piano e sul ruolo che la pianificazione ha o ha avuto in molti dei progetti che hanno originato i conflitti raccolti. Le scelte localizzative sono spesso connesse ad interessi particolari, mancano di respiro collettivo, sono dettate da logiche di profitto che indeboliscono lo strumento di piano. Di qui l'uso di varianti parziali o generali degli strumenti vigenti finalizzate alla realizzazione degli interventi in mancanza però di una valutazione complessiva sugli effetti territoriali delle scelte, ad esempio, Veneto City; in altri casi siamo in presenza di strumenti "orfani" approntati e redatti per obbligo di legge ma non voluti e scomodi, ad esempio, il Piano di Gestione delle ZPS del Delta del Po, strumento con un carattere molto specifico di tutela e salvaguardia di zone fragilissime ma visto da amministratori e cittadini interessati come ostacolo allo sviluppo quando invece la sua applicazione garantirebbe un regime di tutela delle risorse territoriali e ambientali evitando conflitti futuri. A questo proposito è esemplare il caso della darsena di 700 posti barca con alberghi e spazi per il commercio a Porto Caleri in comune di Rosolina in piena ZPS – reso possibile da una variazione al Piano d'Area che ha visto togliere il limite al numero dei posti barca – e il cui iter è stato bloccato nel 2007 da una denuncia alla Commissione Europea per la mancata applicazione della Direttiva Habitat.

Vi è, quindi, in alcuni dei conflitti che abbiamo osservato una componente che potremmo ascrivere agli errori della progettazione e della pianificazione; errori che nel tempo si sono resi più evidenti, si sono acuiti a causa di fattori molteplici spesso legati all'uso che di quei territori si è fatto ma che possono trovare soluzione o essere migliorati solo attraverso pratiche di pianificazione che vanno giocate alle diverse scale dell'intervento e cioè combinando contemporaneamente uno sguardo sul quadro d'insieme e l'intervento minuto.

Attraverso i diversi esempi raccolti e riportati pare evidente che i conflitti possono essere almeno in parte evitati poiché possono essere previsti, grazie ad un intervento sul territorio più consapevole ma anche attraverso pratiche di coinvolgimento attivo delle popolazioni interessate.

Inoltre non va dimenticato che la sfida futura verrà posta anche dai problemi ambientali connessi ai cambiamenti climatici e con i quali le scelte politiche e la pianificazione territoriale auspicabilmente integrata dovranno sempre più fare i conti.

Bibliografia

Bartolomeo M., et al. (2009), *Libro Bianco su Conflitti Territoriali e Infrastrutture di Trasporto*. Disponibile su: <http://www.conflittiambientali.it/ricerche2.html>.

Della Porta D., Diani M. (2004), *Movimenti senza protesta? L'ambientalismo in Italia*, il Mulino, Bologna.

Fregolent, L (2005), Quattro "R" per non litigare. *AreaVasta*, 10, pp. 67-71.

Fregolent L., Savino, M., in Pezzagno M., Docchio S (a cura di, 2011), "Quando la soluzione diventa un nuovo problema. Prospettive della dispersione veneta tra politiche infrastrutturali e consumo di suolo", Atti della XVII Conferenza Internazionale From metropolitan city to metropolitan corridor: *the case of the Po Valley Corridor*, Egaf edizioni, Forlì.

Ginestri S., Passi L. (a cura di, 2010), *Il danno. Padova: verde, speculazione e cemento nella seconda Repubblica*, Legambiente, Padova.

Pellizzoni L. (a cura di, 2011), *Introduzione. La politica di fatti. I conflitti ambientali. Esperti, politica, istituzioni nelle controversie ecologiche*, il Mulino, Bologna, pp. 7-38.

Rosanvallon P. (2006). *La contro-democrazia. La democrazia nell'era della differenza*, *Ricerche di Storia Politica*, 3, pp. 289-301.

Varotto M., Visentin L. F. (2008), *Comitati locali e criticità ambientali in Veneto. L'evoluzione del fenomeno negli ultimi 10 anni*», *ARS*, n. 116, pp. 9-17.

Zamparutti A. (a cura di, 2000), *Difendere l'ambiente nel Veneto: conflitti e comitati locali*, Quaderno 3, Osservatorio Veneto, Verona.

Riconoscimenti

Il lavoro restituisce i risultati di una fase della ricerca frutto della collaborazione tra Università IUAV di Venezia e Legambiente Veneto e finalizzata alla costruzione dell'Atlante del malessere territoriale, attraverso la schedatura e mappatura delle opere e dei progetti che generano proteste sul territorio. Le schede sono state compilate dai diversi circoli di Legambiente Veneto e dai Comitati spontanei coinvolti direttamente nelle proteste. Grazie al loro lavoro è stato possibile raccogliere i dati restituiti.