

Cinque grandi aree urbane,
quasi metà della popolazione

Queste città senza confini

Venezia, Padova e Treviso da un lato, Vicenza e Verona dall'altro. In queste aree si è andata concentrando negli ultimi anni la popolazione, con una crescita sostenuta delle cinture urbane. Ridisegnando l'immagine tradizionale di un Veneto policentrico, e aprendo nuovi problemi di sostenibilità urbanistica e pianificazione territoriale

Nelle foto:
a centro
pagina,
l'area urbana
di Padova
vista dai colli
Euganei.
A fianco,
il centro
di Mestrino:
a 10 chilometri
da Padova
e 22
da Vicenza,
è parte
della grande
conurbazione
urbana che
occupa quasi
senza
soluzione
di continuità
l'area centrale
del Veneto.



VENETO OGGI Come e dove si sceglie di vivere Chi parte, chi si trasferisce, chi resta

▶ **Già alla fine** degli anni Novanta, c'era chi, guardando al Veneto, non trascurava di tentare una provvisoria sintesi di quanto era successo nei frenetici anni del secondo dopoguerra; quelli del boom, dello sviluppo economico e sociale, della crescita a doppia cifra, che hanno fatto di questa regione una delle più dinamiche e ricche del paese.

Per descrivere i tratti salienti di quello che allora si definì un "modello di sviluppo" si fece ricorso anche a suggestioni semantiche: la terra dei metalmezzadri, per indicare la contaminazione tra contadini e uomini di fabbrica; o di azienda, ma anche il luogo dei tavernicoli, prendendo spunto dal mito della taverna, in questo caso residenziale, emblema e riferimento di status acquisito o ricercato.

Soprattutto, fin dalle prime indagini e valutazioni, emergeva con evidente chiarezza come in poco tempo fosse radicalmente cambiato (tanto per essere buonisti) il paesaggio di casa, che ormai non distingueva più tra centro e periferie, tra città e campagna, tra paesi e spazi urbani. Città diffusa, policentrismo, ambiti metropolitani: gli appellativi si sprecavano; così come non mancavano critiche feroci alla mancanza di gestione del territorio, al consumo vorace di suolo, all'incuria ambientale, alla perdita di identità locale che aggregazioni imposte da piani urbanisti e lottizzazioni subdolamente imponevano in una sommatoria

incoscienza generalizzata. Comunque, un po' tutti, negli anni passati, hanno vissuto una sorta di frenesia da crescita illimitata, che ha portato a costruire un po' ovunque: case, villette, condomini, capannoni e zone industriali, centri commerciali.

Poi le cose sono cambiate, non per volontà di qualcuno, ma per gli effetti di una crisi che non sappiamo ancora dove ci porterà e che, al massimo, riusciamo a liquidare con un indefinibile «domani nulla sarà come prima», come se il futuro non ci appartenesse. Pur, anzi soprattutto, nella precarietà del momento, è comunque importante interrogarsi su cosa stia succedendo nelle scelte quotidiane di tanti, magari giovani, che comunque devono decidere dove vivere, che cosa fare, come comportarsi.

Ad esempio, salva la possibilità concreta, dove i veneti tendono oggi a mettere su casa? È vero che il fascino della città (se mai è esistito sul serio) è in netto declino? È ancora la periferia, più o meno immediata, ad avere la maggioranza delle preferenze? Oppure vi sono altri criteri che inducono alla scelta residenziale? Così come è indubbiamente interessante valutare motivazioni e criteri che sostengono chi decide di restare là dove è nato, magari sobbarcandosi il peso delle distanze, dei trasporti pubblici inadeguati, della carenze di servizi. Anche questo è Veneto, in continuità o rottura con il suo recente passato.



▶ **Dimenticate i confini** municipali (ma anche di frazione; per le parrocchie si vedrà...), le vecchie mura, i borghi: tutto è già cambiato o sta rapidamente mutando anche per quanto riguarda l'organizzazione del territorio.

«La città – si legge nell'ultimo rapporto statistico 2016 della regione Veneto – assume un ruolo sempre più strategico nello scenario europeo, qui si concentrano le principali sfide in ambito ambientale, sociale ed economico, sia in termini di potenziali soluzioni innovative che di rischio di problemi di sostenibilità. Il modello di sviluppo urbano ipotizza una città del futuro, oltre i confini amministrativi e vista come funzionale a servizio del proprio territorio di riferimento, privilegiando una struttura compatta di insediamenti con una limitata proliferazione urbana e capace di essere polo attrattivo di persone che vi gravitano per lavoro o studio».

Quindi, giusto per essere in linea con le più generali tendenze europee, via al ridimensionamento delle province, maggior peso alle città metropolitane, un occhio di riguardo alle cinque aree urbane (Padova, Treviso, Venezia, Verona e Vicenza) e ad alcuni poli minori, dislocati lungo i principali assi viari. Cambiamenti ancora non compiuti, ma da tenere d'occhio, perché il futuro pare realmente andare in queste direzioni.

Oltre i confini amministrativi

L'Ocse, in accordo con la Commissione europea ed Eurostat, nel 2012 ha sviluppato una definizione "armonizzata" delle aree urbane, denominate Fua (*functional urban areas*), in cui i tradizionali confini municipali contano poco o nulla. Tali ambiti cittadini, infatti, sono caratterizzati da un nucleo urbano densamente abitato (*urban core*) e da un hinterland, il cui mercato del lavoro è fortemente integrato con il *core*. Tale definizione è applicata a 29 paesi Ocse e porta all'individuazione di 1.179 aree urbane europee di dimensioni diverse. Il *core* viene selezionato mediante l'aggregazione di piccole porzioni di territorio (di 1 chilometro quadrato) contigue (ma non solo), con una densità di almeno 1.500 abitanti per kmq.

In Veneto rientrano in questa definizione di area urbana funzionale cinque città capoluogo, con il loro circondario: Venezia come "metropolitana", Verona, Padova e Vicenza come "aree urbane di media dimensione", e Treviso come "piccola area"; queste sono di dimensioni più modeste e abbastanza ravvicinate: in particolare Venezia, Padova e Treviso sembrano costituire quasi un *continuum*. Le aree così individuate hanno tutte una dimensione demografica maggiore dei 200 mila abitanti e una densità di popolazione molto superiore alla media regionale (268 abitanti per kmq); coprono il 16 per cento della superficie del Veneto e concentrano il 40,3 per cento della popolazione.

Le nuove aree urbane

Quasi la metà della popolazione regionale risiede in aree urbane, ben il 19 per cento nei cinque comuni capoluogo. Vista l'attrattività dei *core* per la presenza di attività e di servizi, maggiore è la popolazione che gravita attorno ai capoluoghi: a chi vi risiede, si aggiunge chi giornalmente vi si reca per motivi di lavoro o studio. Negli ultimi dieci anni la popolazione urbanizzata è cresciuta di circa il 5 per cento, un valore in linea con la media regionale; però, ciò che vale la pena evidenziare sono le dinamiche: mentre nei capoluoghi la popolazione è rimasta mediamente stabile, con l'eccezione di Venezia che ha perso abitanti, i comuni degli hinterland hanno registrato mediamente un incremento di residenti superiore al 9 per cento, posizionandosi quindi come la più rilevante zona d'attrazione, dove le famiglie possono trovare abitazioni a costo inferiore a quelle dei centri cittadini, di costruzione più recente e collegate con i sistemi di trasporto locale.

Anche per questo, nei capoluoghi la composizione per età dei residenti è sbilanciata in favore degli anziani (quasi il 26 per cento ha più di 64 anni), che spesso possiedono la casa da anni, mentre il peso della popolazione giovane è maggiore negli hinterland: qui il 19,2 per cento ha meno di 20 anni, contro il 16,8 dei capoluoghi; in questi ultimi la dimensione media delle famiglie è più piccola per l'elevata presenza sia di giovani single, che di anziani; basti pensare che Padova ha una quota dell'11,5 per cento di giovani soli, contro una media regionale del 2,3, e che gli anziani soli nei capoluoghi sono circa il 30 per cento contro un valore medio regionale del 20,9.

La vulnerabilità cittadina

La concentrazione di migliaia di persone in aree urbane può acuire il rischio di forme di "vulnerabilità" (la definizione è dell'Istat) e disagio abitativo o di marginalità sociale. Questi fenomeni si devono sia all'attrattività delle grandi città per persone in cerca di occupazione, spesso immigrati, con condizioni sociali e abitative talvolta precarie, sia ai più recenti squilibri indotti dalla crisi economica.

Rispetto alla situazione italiana, nel 1991 il 39 per cento dei comuni non evidenziava particolari problemi di inclusione sociale, mentre circa il 41 risultava avere un rischio di vulnerabilità medio-alto, specie nel Polesine, nel Veneziano e nelle zone montane; nessuno comunque rientrava fra i comuni italiani con le più alte criticità; dopo 20 anni la fotografia del Veneto è completamente trasformata e la quasi totalità dei comuni risulta star bene (84 per cento). Dunque per i centri veneti si assiste a un netto miglioramento delle condizioni di potenziale vulnerabilità, anche in quelli prima più in difficoltà; ma la dinamica che desta maggiore



Stefano Munarin.

Nelle foto qui sotto, una delle linee ferroviarie periferiche del Veneto servita dai treni di Servizi territoriali e un quartiere residenziale cresciuto ai bordi dei campi, secondo una modalità che ha segnato lo sviluppo urbanistico del Veneto per decenni.

L'ANALISI Stefano Munarin, docente di architettura all'univ di Venezia «Il monopolio urbano? Segno di un'epoca ormai finita»

► **«Ma chi l'ha detto** che ai veneti interessano le città?». Stefano Munarin, docente di architettura all'università di Venezia (luav), si pone la domanda al di fuori dei luoghi comuni e con un po' di spregiudicatezza intellettuale. «Se guardiamo allo sviluppo insediativo, al modello di crescita del tessuto regionale almeno tra gli anni Settanta e Duemila – aggiunge – notiamo alcune peculiarità che portano a conclusioni abbastanza codificabili: questa terra è stata caratterizzata, almeno fino alla crisi che stiamo ancora vivendo, da una crescita diffusa, che quindi non ha privilegiato soltanto i centri urbani, che molto spesso è stata sostenuta da investimenti di origine familiare, piccole lottizzazioni, che hanno riempito il territorio. Poi tutto questo si è fermato».

► E adesso, cosa sta succedendo?

«Non si costruisce più, in buona misura per la congiuntura negativa che ha fermato il mercato immobiliare, con la conseguenza di avere un numero molto rilevante di abitazioni, uffici, capannoni, che sono vuoti, in attesa di acquirenti. Per quel che riguarda il rapporto tra periferie e città possiamo tranquillamente dire che proprio quello che si è verificato negli anni precedenti, come lo sviluppo diffuso dell'abitare, ha indebolito da questo punto di vista il ruolo dei tradizionali centri urbani. Oggi stanno assumendo sempre più valore e apprezzamento altri elementi che

determinano le aggregazioni e i luoghi dell'abitare».

► Ad esempio?

«Pensiamo alle grandi direttrici di traffico che collegano gli ambiti produttivi, agli snodi autostradali, alle tangenziali, ma anche alla presenza di servizi. Il monopolio della città, ammesso che sia mai esistito in Veneto, è finito, diciamo chiaramente. Molti veneti, anzi un numero crescente, non sanno proprio che farsene dei centri urbani, a meno che non siano costretti a fare riferimento alle "vecchie" città per motivi particolari, come lo studio o il lavoro. Ma dovendo scegliere dove vivere, la maggior parte degli abitanti di questi luoghi non guarda ai grandi agglomerati. Certo, questo presuppone che si diano risposte su altri fronti».

► Quello dei trasporti, tanto per andare al concreto?

«La mobilità è decisiva e da questo punto di vista siamo molto indietro. Il nostro riferimento principe è ancora l'auto privata; quasi tutti gli investimenti sono sempre in funzione dello spostamento su quattro ruote; costruiamo strade, sottopassi, cavalcavia, ma non andiamo mai oltre, pensando a una mobilità pubblica, sostenibile, funzionale».

► Le città non interessano, meglio abitare in periferia o nei paesi, magari restando nei posti di origine: è il tramonto del mattone?

«Come lo abbiamo inteso fino a ora probabilmente sì, a meno che non si cambi».

► Il modo di costruire?

«Non solo; il discorso è un po' più articolato. Negli anni passati, quelli della grande crescita, ci siamo riempiti di cianfrusaglie, di cose e strutture di poco conto, che ora non ci servono più; allora, perché non cominciare a dare valore a tutti questi beni? Perché non inventare una politica abitativa che valorizzi luoghi e spazi che oramai sono inutilizzabili per altri scopi? Ciò presuppone un cambiamento netto di paradigma e l'avviamento anche di un diverso modo di esprimersi dal punto di vista edilizio. A chi può interessare in questo momento un'impresa che sa soltanto tirar su un condominio? Meglio avere bravi progettisti e operai che sanno adattare, ristrutturare, rivitalizzare. Certo, bisogna che qualcuno indichi la strada e la renda percorribile».

► A chi tocca?

«La risposta è ovvia: a chi governa, alla politica. Tocca alle scelte della comunità dare l'indirizzo, cambiare quello che ho definito il paradigma. Vogliamo smetterla di pensare soltanto a costruire e cominciare a dare valore alle cianfrusaglie? Allora partiamo con opzioni politicamente in linea con questi obiettivi. Magari con il tempo ci accorgeremo che anche le città diventeranno a portata di mano e nuovamente pregiate e appetibili».

attenzione riguarda i capoluoghi: se in vent'anni l'indice migliora nell'hinterland, per le città propriamente dette si registra un leggero peggioramento (da basso rischio di vulnerabilità a medio-basso).

Inoltre, nelle aree urbane in espansione si possono riscontrare situazioni delicate per quanto riguarda il disagio abitativo. In questi anni le ricadute della crisi economica e, quindi, le conseguenze in termini lavorativi e reddituali hanno generato situazioni di potenziale disagio sul tema della casa. Nelle città tale disagio è più sentito, tanto che rientrano fra i municipi definiti ad alta tensione abitativa (ata). In totale in Veneto i comuni ata sono 29 e di questi quasi la metà appartengono all'hinterland delle aree urbane considerate, nello specifico cinque nell'hinterland di Venezia (Chioggia, Jesolo, Mira, Mogliano Veneto e Spinea), tre a Verona, due a Padova (Abano e Selvazzano Dentro) e uno di Treviso.

C'è da evidenziare tra l'altro che, rispetto all'hinterland, nei capoluoghi è più bassa la percentuale di alloggi occupati, quindi permane una quota di unità immobiliari sfite, in alcuni casi anche del 20 per cento. Il fenomeno riguarda i capoluoghi ma anche l'hinterland, anzi la quota di edifici non utilizzati in generale aumenta man mano che ci si allontana proprio dal comune capoluogo, interessando in misura maggiore addirittura i comuni al di fuori dell'area urbana, non solo per la presenza di strutture in costruzione, ma anche per un maggior numero di edifici non curati e ormai in rovina (2,8 per cento non sono in uso nei cinque capoluoghi rispetto al 4,5 per cento nei comuni non appartenenti all'area urbana).

► servizio di Toni Grossi



Sotto, il centro di Valdobbiadene, una delle poche aree della Pedemontana che non ha conosciuto gravi fenomeni di spopolamento.



GIOVANI Prezzi e servizi spingono verso l'hinterland

In città per lavorare, poi però si vive altrove

► **Per Luca Romano** direttore di Local area network, una società con sede a Padova che da oltre un decennio si interessa delle trasformazioni territoriali del Veneto, la situazione è abbastanza complicata.

«Sull'attrattività delle città, ad esempio, ci sono pareri, ma anche dati di fatto, abbastanza contrastanti, che tendono a sminuirle o a considerarle ancora intatte e forte. Dal mio punto di vista tuttavia è innegabile che vi sono alcune aree urbane, ma anche dei centri storici, che continuano a rappresentare un forte richiamo per tanti veneti».

Questo è verificabile soprattutto in due realtà, come quella di Padova e di Verona. Le motivazioni? Sono abbastanza semplici: si tratta di contesti che offrono molto, magari più di altri centri, in tema di mercato del lavoro, di opportunità di trovare o cambiare occupazione; non dimentichiamo poi che la città del Santo e il centro scaligero hanno le due più consistenti università della regione, poli sanitari molto rilevanti, gli interporti, un terziario ricco e di tradizione. Insomma, sono zone fertili di occasioni, che si traducono concretamente nella potenzialità di coinvolgere molti cittadini».

► Che però vivono la città soltanto

a ore, marginalmente, insomma sono soltanto dei pendolari...

«Questo è altrettanto vero; si sta confermando sempre di più una tendenza, ormai in atto da decenni, di rottura del rapporto, del legame, tra luogo in cui si lavora e quello in cui si abita. Anche perché lo sviluppo della mobilità ha indubbiamente favorito, e continua a farlo, questo processo».

► Nonostante le difficoltà nei trasporti?

«Sicuramente la possibilità di spostarsi agevolmente e in tempi rapidi è un dato di criticità per alcune aree della regione, anche se in questo settore qualcosa è stato fatto, ma essenzialmente nella logica del trasporto in auto e dei privati. Dai dati che abbiamo raccolto, tanto per fare un esempio, nel Veronese soltanto il 5 per cento dei pendolari raggiungono la città con mezzi pubblici, nel Padovano tale percentuale sale al 20, ma siamo ancora su livelli bassi».

Tra l'altro, il problema riguarda anche gli spostamenti nei centri urbani. Secondo la regione, nel periodo 2011-14, l'offerta del trasporto pubblico si è ridotta in cinque capoluoghi su sette; questa diminuzione è stata accompagnata da una flessione anche della domanda a Belluno, Padova e Rovigo e si

è associata invece a un aumento della stessa a Vicenza e a Venezia (queste due città sono peraltro in linea col quadro complessivo nazionale che contempla un calo dell'offerta e, nel 2014, una ripresa della domanda). In controtendenza Treviso e Verona, nelle quali sono contestuali l'aumento dei posti-chilometro e il calo dell'utenza».

► Comunque, dovendo scegliere, una coppia giovane che deve mettere su casa, dove indirizza il proprio sguardo?

«I dati da questo punto di vista sono abbastanza unanimi: le periferie sono quelle che godono delle maggiori preferenze. I motivi sono abbastanza scontati: gli immobili costano meno, si possono trovare abitazioni abbastanza recenti, i servizi ormai sono livellati. Ma non escludo che molti ragazzi potrebbero ancora ambire a vivere stabilmente in un centro cittadino».

► Che cosa lo impedisce?

«Al di là dei dati a cui facevo riferimento prima, come i costi delle abitazioni, vi è una situazione sociale che blocca questo processo. In città risiede un numero elevatissimo di anziani, che spesso hanno un'abitazione del tutto sovradimensionata rispetto alle loro esigenze. Tale situazione blocca il mercato o quanto meno il ricambio».



Luca Romano.

