

OLTRE I MITI AL DI LA' DELLE PAURE: LE EVIDENZE DELLE TRASFORMAZIONI PRODUTTIVE, L'EMERGENZA DI UN DISEGNO INFRASTRUTTURALE

Prof. Paolo Feltrin

Premessa

Riflettere sulle traiettorie di sviluppo futuro del contesto provinciale significa affrontare alcune questioni che l'impetuosa crescita economica degli ultimi decenni e le più recenti trasformazioni del sistema produttivo hanno portato con sé. Verranno trattate di seguito, evidenziando sinteticamente, per ciascuna, caratteristiche principali, aspetti problematici e possibili scenari futuri. Obiettivo è quello di fornire elementi utili all'analisi di dinamiche di fronte alle quali si registra una certa propensione all'allarmismo: per il consumo di territorio, per i troppi capannoni, per le troppe case. D'altra parte, la costruzione di politiche territoriali capaci di tenere insieme la tutela del territorio e le esigenze imposte dallo sviluppo demografico ed economico richiede, innanzitutto, che si sgombri il campo da pregiudizi e da percezioni socio-culturali che si rivelano, da un punto di vista analitico, fuorvianti se non false.

Lo sviluppo economico: driver della crescita demografica.

Una prima chiave di lettura dei processi di trasformazione in atto a livello provinciale è data dall'analisi economica e dagli effetti che lo sviluppo economico ha avuto sulla dinamica demografica regionale e provinciale. Di questa si tornerà a parlare nei prossimi paragrafi. Valgano qui due considerazioni di fondo. La prima è che il Veneto, e con esso la provincia di Treviso, non è mai stato così popolato; la seconda è relativa alle ragioni di tale crescita: se, infatti, in territori poveri la demografia è frutto della sopravvivenza, in aree ricche essa è figlia dell'occupazione. Territori come quello della provincia di Treviso, contrassegnati da un'occupazione in costante aumento e da un tasso di disoccupazione vicino alla condizione di pieno impiego, attraggono flussi migratori sia dalle altre regioni italiane e soprattutto dall'estero. Stime approssimative su un arco di trent'anni indicano che, in media, per ogni due addetti in più la popolazione provinciale è aumentata di un nuovo residente.

I principali indicatori economici evidenziano che l'economia regionale e provinciale è in crescita e che tale percorso di sviluppo ha radici profonde e carattere strutturale, non legate a fenomeni di congiuntura favorevole. Già durante la "giornata dell'economia" svoltasi l'anno scorso si era osservato che anche risultati apparentemente contraddittori, nel senso di mettere in discussione la valenza strutturale della crescita economica, appaiono come il frutto di un'interpretazione parziale dei dati, che limita il campo visivo ad un semplice sguardo d'insieme e fatica ad analizzare le specificità dettate da tendenze settoriali, territoriali e così via. Un esempio sopra tutti: le statistiche più recenti su PIL e produttività sembrano condannare l'Italia ad una bassa crescita economica. Tuttavia le previsioni negative che si fanno sul nostro Paese appaiono eccessivamente pessimistiche e rappresentano l'estrapolazione di tendenze che mostrano vistose incongruenze già nei dati del passato.

Prima incongruenza:

rispetto ad un decennio fa, in Italia si è assistito ad una forte riduzione della crescita della produttività perché l'aumento dell'occupazione è stato uguale o superiore a quello del prodotto. Che l'Italia abbia ridotto negli anni il tasso di crescita della produttività, che era altissimo, è probabile dato che sono state condotte politiche di flessibilizzazione del mercato del lavoro che hanno ampliato la forza lavoro. Tuttavia la riduzione della crescita della produttività non si è accompagnata alla riduzione della redditività delle imprese tant'è vero che basta guardare i bilanci aziendali: nel 2007 hanno chiuso in larga maggioranza in modo positivo. Una possibile spiegazione di questi fenomeni risiede nella trasformazione delle imprese che è in parte sfociata anche nel cambio del mix di prodotti: la crescita delle loro produzioni mal si coglie dagli indici di produzione che misurano più le quantità che la qualità dei loro prodotti. Varie analisi (si veda, ad esempio, l'Isae) testimoniano che gran parte delle imprese italiane si sono spostate verso l'alta gamma delle loro produzioni pur restando spesso nello stesso settore di riferimento. Quando ci si sposta verso l'alto di gamma, in genere, si riducono le quantità mentre aumentano i valori delle produzioni e, in generale, i profitti.

Anche qualora ci si volesse soffermare sulla base di soli dati quantitativi, tuttavia, se ci si svincola dal concetto di media per analizzare l'andamento della produttività per settore, ci si accorge come l'unico comparto che è andato incontro ad un strutturale calo della produttività è quello dell'intermediazione monetaria e finanziaria, dei servizi immobiliari e alle imprese. Tale calo può essere spiegato con il forte aumento del

numero di addetti, prevalentemente concentrati in microimprese, con l'eccezione dei servizi di intermediazione monetaria. Questo fenomeno è perfettamente coerente con la progressiva terziarizzazione dell'economia, di cui si dirà dopo, infatti durante questo processo servizi che si espandono per primi sono quelli legati ai bisogni delle persone più che delle imprese, a basso valore aggiunto, fortemente *labour intensive*, e per queste ragioni sono tipicamente a bassa produttività, tra gli altri possiamo ricordare per esempio le lavanderie, stirerie, servizi di pulizie, il commercio al dettaglio... Settori che sono cresciuti in fretta negli ultimi dieci anni.

Seconda incongruenza:

cresciamo poco ma produciamo maggiore occupazione, a livello provinciale, regionale e nazionale. I dati Istat riferiti al 2007 riportano per la provincia di Treviso 392.000 occupati, circa 1.000 in più rispetto al 2006. Quanto ai tassi, quello di occupazione è rimasto pressoché stabile (67,5%), mentre sono aumentati sia quello di attività che quello di disoccupazione. In un contesto di quasi piena occupazione, come è quello della provincia di Treviso, tale andamento ha una valenza positiva in quanto l'aumentata disponibilità di forze lavoro è segnale di un'economia in crescita che spinge più persone alla partecipazione al mercato del lavoro locale. Relativamente ai tassi di occupazione vale la pena in questa sede chiarire subito un'altra questione controversa: il raggiungimento degli obiettivi di Lisbona al 2010. La Commissione europea ha fissato i seguenti tassi di occupazione obiettivo: 70% per la componente maschile e 60% per quella femminile. In provincia di Treviso tali tassi sono stati ampiamente raggiunti e superati per gli uomini, viceversa per le donne il tasso di occupazione medio del 2007 si attesta attorno al 55%, 5 punti percentuali sotto il livello obiettivo. Ma una volta disaggregato tale tasso in base alle fasce di età ci si accorge che in pratica l'obiettivo non è raggiunto pesantemente solo per la classe con più di 55 anni. La ragione più ovvia è legata all'assetto istituzionale: l'età pensionabile, fintanto che non si renderà compatibile questa età con i parametri di Lisbona sarà difficile raggiungere i relativi obiettivi. Concentrando quindi l'attenzione sulle classi di età ed elevata probabilità di lavoro (25-54 anni), un confronto internazionale mostra che il Veneto ha tassi di occupazione femminili superiori al 60% richiesto, ma inferiori alla media europea. Ciò in parte si spiega dal basso ricorso al part-time in paragone alla media europea: meno donne ma impiegate per un tempo maggiore.

Terza incongruenza:

i dati aggregati evidenziano una tendenza al calo progressivo delle dimensioni medie di impresa. Tale osservazione è tuttavia poco compatibile con le evidenze di un settore industriale in crescita, sempre più internazionale e aperto allo sviluppo dei mercati esteri. Infatti, anche dati "vecchi e noti" come quelli del censimento, se disaggregati per settore, ci restituiscono una lettura poco abituale della questione delle dimensioni medie. Dall'analisi della sottostante tabella, in effetti, emerge che sia nell'industria che nei servizi le dimensioni medie crescono nel tempo; inoltre, al 2001, il Veneto e Treviso hanno una dimensione media per l'industria in senso stretto superiore a quella italiana (10,5 in Veneto e 11,8 a Treviso contro 9,2 in Italia), con una tendenza alla crescita che risale già a metà anni '80.

Numero di addetti e di imprese in base al settore e all'area. Anni 1971 – 2001.

Settore	Anno	Italia			Veneto			Treviso		
		N. Imprese	N. addetti	Dim.media	N. Imprese	N. addetti	Dim.media	N. Imprese	N. addetti	Dim.media
Industria in senso stretto	1971	497.173	5.411.570	10,9	39.860	450.883	11,3	6.172	88.680	14,4
	1981	596.889	5.962.016	10,0	60.972	578.735	9,5	11.514	113.229	9,8
	1991	557.224	5.481.254	9,8	64.090	627.214	9,8	12.667	131.153	10,4
	2001	548.696	5.059.247	9,2	62.130	654.105	10,5	12.064	142.741	11,8
Edilizia	1971	123.032	938.422	7,6	13.073	93.159	7,1	2.761	17.609	6,4
	1981	290.105	1.193.356	4,1	35.630	125.835	3,5	7.287	23.958	3,3
	1991	332.995	1.337.725	4,0	37.451	131.361	3,5	7.886	23.691	3,0
	2001	515.777	1.529.146	3,0	52.912	149.843	2,8	9.833	28.474	2,9
Servizi Privati ¹	1971	1.435.393	4.265.090	3,0	109.263	309.509	2,8	16.057	40.688	2,5
	1981	1.739.857	5.206.716	3,0	151.104	434.332	2,9	25.319	62.258	2,5
	1991	2.048.066	6.838.684	3,3	171.003	530.418	3,1	31.282	85.932	2,7
	2001	2.561.049	8.025.517	3,1	223.429	684.801	3,1	39.212	103.990	2,7
Totale ²	1971	2.055.598	10.615.082	5,2	162.196	853.551	5,3	24.990	146.977	5,9
	1981	2.626.851	12.362.088	4,7	247.706	1.138.902	4,6	44.120	199.445	4,5
	1991	2.938.285	13.657.663	4,6	272.544	1.288.993	4,7	51.835	240.776	4,6
	2001	3.625.522	14.613.910	4,0	338.471	1.488.749	4,4	61.109	275.205	4,5

1 La voce Servizi Privati esclude le attività descritte dai codici L (pubblica amministrazione e difesa; assicurazione sociale obbligatoria) a Q (Organizzazioni e organismi extraterritoriali) dell'ATECO 91.

2 Esclusi i servizi non privati.

Le evoluzioni del sistema produttivo

Si è detto di tre tendenze di fondo – crescita dell'occupazione e delle imprese pur a fronte di una produttività stabile – che rendono l'immagine di un'economia in trasformazione che si sta adattando alle nuove regole di una partita competitiva giocata su una rete di relazioni mai così ampia e complessa. Quali sono i riflessi di tale trasformazione per la provincia di Treviso?

Uno dei più evidenti, sottolineato da tutti i dati a disposizione, è la progressiva terziarizzazione dell'economia provinciale, ma uguali e forse più marcate tendenze si riscontrano anche a livello regionale e nazionale. Il Censimento, ad esempio, indica che a Treviso la consistenza del settore dei servizi è passato da un 29% registrato nel 1971 ad un 40% nel 2001. I dati ASIA confermano anche per gli anni più recenti tale

tendenza alla crescita del settore dei servizi ed in particolare dei servizi alle imprese il cui peso sul totale addetti passa dal 16,3% del 2001 al 17,4% del 2004. Tale tendenza dell'economia, soprattutto se riferita alle componenti più avanzate, può essere interpretata come la risposta ad un settore manifatturiero in crescita, più evoluto e internazionale, che necessita di inglobare sempre più saperi terziari all'interno del processo produttivo. Non a caso tale terzizzazione si manifesta non solo con la crescente acquisizione di servizi dall'esterno, ma anche con lo sviluppo di processi e competenze terziarie all'interno delle imprese.

Analizzate le principali trasformazioni dell'economia, non resta che riflettere su quali sono i vettori di tale processo di trasformazione e sviluppo posto che, almeno negli anni più recenti, la crescita più o meno di tutti i Paesi industrializzati si è assestata su risultati modesti e che l'euro forte rallenta le esportazioni verso i mercati americani.

Per la provincia di Treviso la risposta risiede sicuramente nel riposizionamento di parte delle proprie esportazioni verso i mercati asiatici, medio orientali e, soprattutto dell'Europa dell'est.

Agevolate dalla contiguità geografica, le esportazioni verso i Paesi dell'Europa dell'est sono cresciute, nel periodo 1993-2006, di oltre il 600% (un po' meno per il Veneto mentre per l'Italia Nord-occidentale la crescita si ferma al 450%) e il loro peso sul totale delle esportazioni della provincia è salito dal 5,2 al 14%. Si tratta di andamenti favorevoli, sostenuti non solo dal tasso di crescita di questi Paesi emergenti ma anche dalla coerenza tra le specializzazioni produttive della provincia e la domanda espressa da tali economie. Non a caso, escludendo i prodotti del tessile e calzaturiero sul cui andamento incidono pesantemente le delocalizzazioni produttive delle aziende trevigiane, a partire dalla metà degli anni '90 sono aumentate le esportazioni nette di macchine e apparecchi meccanici. Di rilievo inoltre, a partire dal 2000, anche l'aumento delle esportazioni nette di articoli in gomma e materie plastiche.

Questi fenomeni sono il risultato di cambiamenti storici, che mettono in luce come la manifattura sia uno dei principali motori della crescita provinciale. Mentre in passato era il mercato interno ed i Paesi della Comunità Economica che costituivano le principali fonti della domanda di beni prodotti dall'industria, con la caduta del muro di Berlino, la costituzione del mercato unico (e successivamente della moneta unica europea) alla domanda interna e a quella degli stati membri si è affiancata, dalla fine degli anni novanta, la richiesta di beni da parte dei Paesi dell'Europa dell'est e più

recentemente della Cina. Come già detto la vicinanza geografica e la coerenza tra le specializzazioni produttive mette lo sviluppo del Veneto e di Treviso in parte al riparo dalla "tempesta" della tanto profetizzata crisi Statunitense, sotto l'ombrello della crescita dei Paesi emergenti.

A testimoniare l'importanza che riveste ad oggi il settore manifatturiero basti pensare che per Treviso le previsioni di assunzioni effettuate dal sistema Excelsior per il 2007 vedevano in testa l'industria, la quale principalmente richiedeva operai e tecnici specializzati e addetti alle macchine. Ciò fa capire come questo settore si stia riposizionando verso l'alto di gamma e che mai come in passato il capitale umano gioca un ruolo fondamentale nel supportare e rinvigorire l'ondata di crescita proveniente dai Paesi orientali. Sebbene l'opinione pubblica ha posto ormai uno stigma nei confronti delle occupazioni presso il settore manifatturiero, bisogna riconoscere che questa percezione è fuori luogo, infatti, le imprese si stanno riposizionando verso prodotti a maggiore valore aggiunto, con nuovi assetti produttivi internazionali, inoltre se è ritenuto importante agganciare lo sviluppo internazionale è prioritario fornire uno stimolo alle imprese in termini di capitale umano che agevoli e incentivi il salto che queste sono chiamate a fare nello sforzo della competizione internazionale.

Quanto descritto testimonia in che misura le imprese abbiano saputo affrontare la concorrenza mondiale, adattarsi e sviluppare comportamenti virtuosi. Permangono alcune sfide per l'immediato futuro, dal cui accoglimento dipende la capacità di garantire sostenibilità all'attuale crescita anche per il futuro. In sintesi: aprirsi alla concorrenza e accelerare sull'internazionalizzazione delle imprese, accrescere il valore aggiunto delle produzioni inglobandovi sempre più contenuti terziari e, come premessa per la realizzazione di tali percorsi, sostenere, anche attraverso processi di fusione e aggregazione, la crescita delle imprese.

Lo sviluppo demografico: concentrato nella fascia centrale del Veneto

La lettura della trasformazione economica in corso consente di chiarire le ragioni dell'andamento demografico cui stiamo assistendo in questi anni. Vediamone quindi le caratteristiche principali.

La prima, già anticipata, è che il Veneto non è mai stato, nella sua storia, così popolato. Con poco più di 2 milioni di abitanti alla fine dell'800, è cresciuto dagli inizi

del '900 di oltre 2 milioni e dal 1961 di circa 1 milione. Oggi, la popolazione del Veneto è di circa 4.700.000 unità ed è ormai prossima la soglia dei 5 milioni, sicuramente superata nell'arco dei prossimi 15 anni allorquando le stime indicano una popolazione vicina ai 5 milioni e mezzo. Si tratta di una crescita demografica che, tanto nel lungo (dal 1871) quanto nel medio (dal 1961) periodo non conosce uguali nelle regioni settentrionali ad esclusione della Lombardia (9,5 milioni di abitanti, +170% dal 1871 e +29% dal 1961).

La crescita demografica è stata accompagnata da un parallelo processo di concentrazione territoriale della popolazione nell'area centrale del territorio regionale delimitata a nord dalla fascia pedemontana e a sud dalla autostrada A4. All'interno di quest'area, i cui comuni conoscono in questi anni il loro massimo storico di popolazione, si distinguono le due polarità dello sviluppo regionale degli ultimi decenni: quella veronese e quella rappresentata dal quadrilatero Vicenza - Treviso - Padova - Venezia, la cosiddetta area metropolitana del Veneto centrale. Qui, in 2.500 kmq a cavallo tra le quattro province, dove si registrano densità superiori ai 500 kmq - simili a quelle delle aree europee più sviluppate - vive circa 1 milione e mezzo di abitanti.

A trainare ed indirizzare localmente la crescita demografica è stato - e sarà - lo sviluppo economico che garantisce occupazione ai veneti, inducendo spostamenti interni allo stesso territorio regionale, e la promette agli altri fungendo da fattore di richiamo. Non a caso la provincia di Treviso, quella che ha visto la maggiore crescita di addetti nel periodo 1981 - 2007 (+ 135.500, da 256.300 a 391.750) è anche quella che ha fatto registrare la più consistente crescita di popolazione.

Nel 1961 i residenti nel territorio provinciale erano circa 600.000, oggi sono 857.000. L'espansione demografica ha interessato tutte le sub-aree provinciali ma in particolare quelle pianeggianti centrali dove si sono verificati fenomeni di addensamento residenziale in continuità con le province di Padova, Vicenza e Venezia. Particolarmente significativa è la componente della crescita che deriva dalla mobilità residenziale: nel 2005, il movimento demografico provinciale ha visto un saldo positivo di 10.623 abitanti, contribuendo al 28% del saldo demografico regionale.

Le previsioni demografiche stimano per la provincia di Treviso un incremento medio annuo di circa 13.000 unità da qui al 2021 (+170.000 nell'intero arco di tempo). Ciò significa superare il milione di abitanti (1.027.000) e diventare la provincia più popolata della regione, davanti a Padova (1.019.000), Verona (1.013.000) e Vicenza (990.000).

Popolazione residente in Veneto. Anni 1871 – 2007 e proiezioni al 2021.

Provincia	Popolazione residente														Tasso di Variazione			
	1871	1881	1901	1911	1921	1931	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2007	2021	1871/ 2007	1961/ 2007	2007/ 2021	1871/ 2021
Verona	371.005	398.742	431.586	491.389	538.815	571.686	645.536	667.517	733.595	775.745	788.343	826.582	880.230	1.013.888	137,3	31,9	15,2	173,3
Vicenza	359.593	398.776	449.053	515.120	560.676	548.042	608.002	615.507	677.884	726.418	747.957	794.317	844.111	989.716	134,7	37,1	17,2	175,2
Belluno	175.282	195.419	214.803	235.328	259.275	236.823	238.269	234.921	221.155	220.335	212.085	209.550	212.365	226.154	21,2	-9,6	6,5	29,0
Treviso	352.538	381.082	416.945	508.161	561.759	581.674	612.800	607.616	668.620	720.580	744.038	795.264	857.359	1.027.028	143,2	41,1	19,8	191,3
Venezia	337.538	356.273	399.823	467.157	516.017	591.642	740.450	749.173	807.251	838.794	820.052	809.586	836.596	899.621	147,9	11,7	7,5	166,5
Padova	364.430	397.421	444.360	528.970	592.611	639.469	715.039	694.017	762.998	809.667	820.318	849.857	897.999	1.019.376	146,4	29,4	13,5	179,7
Rovigo	204.709	223.124	227.305	268.088	296.435	317.773	357.963	277.811	251.908	253.508	248.004	242.538	244.894	257.574	19,6	-11,8	5,2	25,8
Veneto	2.165.095	2.350.837	2.583.875	3.014.213	3.325.588	3.487.109	3.918.059	3.846.562	4.123.411	4.345.047	4.380.797	4.527.694	4.773.554	5.433.357	120,5	24,1	13,8	151,0

La distribuzione della popolazione: favorita da politiche di riequilibrio

La crescita demografica genera in primo luogo una domanda di abitazioni sostenuta in modo significativo dalla mobilità residenziale di quanti giungono da altre parti del territorio regionale e da fuori regione (nord Italia, Meridione, altri paesi europei), dall'arrivo - anche in misura più consistente rispetto a quanto previsto - di immigrati provenienti da paesi extra-europei (dell'est, dell'estremo oriente, del nord africa), dal consolidarsi di nuove configurazioni familiari e personali (più famiglie con separazioni e divorzi, più single, più anziani).

L'incremento dell'edilizia residenziale non è dunque il frutto di speculazioni immobiliari, ma la risposta ad una domanda reale. Allo stesso modo non trova riscontro l'idea di una saturazione del territorio che, osservando i dati, appare frutto di una percezione indotta dal disordine insediativo piuttosto che dall'effettivo consumo di suolo. Solo il 10% del territorio della provincia di Treviso è infatti modellato artificialmente: le zone urbanizzate pesano per il 7,8%, le zone industriali per il 2,5%. Il restante 90% non è edificato: il 73% del territorio provinciale è ancora terreno agricolo, il 16% terreno boscato e naturale..

A ben guardare il punto problematico non è dunque il quanto si è costruito ma il come si è costruito, ovvero la logica pianificatoria seguita. I dati, anche in questo caso, aiutano a comprendere meglio il fenomeno. Se si osserva lo sviluppo demografico delle sub-aree (o mandamenti) della provincia di Treviso si coglie un aspetto curioso. Dal 1871 al 1971 la crescita demografica nei mandamenti è stata caratterizzata da una concentrazione della popolazione nei capoluoghi di mandamento: questi vedevano aumentare la popolazione con tassi di crescita maggiori rispetto ai comuni limitrofi e il loro peso rispetto al totale dei residenti dell'area cresceva. A partire dal 1971 si assiste al rovesciamento di queste dinamiche: i territori circostanti crescono di più rispetto ai centri principali. Treviso (37%), Castelfranco (41%), Vittorio Veneto (52%) raggiungono la massima percentuale di popolazione sul totale del mandamento nel 1971, Conegliano (36%) e Oderzo (25%) nel 1981. Solo Montebelluna raggiunge il massimo nel 2001. Di fatto, a partire dagli anni '70, i centri intermedi non fungono più da poli di concentrazione dello sviluppo demografico e l'incremento si spalma in modo indifferenziato tra una pluralità di comuni minori. Il risultato è quello della diffusione della popolazione sul territorio, accentuato dalla preferenza per il modello abitativo ad uno o due piani.

Incidenza della popolazione residente nel capoluogo di mandamento sul totale della popolazione. Anni 1871-2001.

Mandamento	% DI RESIDENTI NEL CAPOLUOGO DI MANDAMENTO SUL TOTALE DELLA POPOLAZIONE							
	1871	1911	1931	1951	1971	1981	1991	2001
Asolano	20,6	19,3	19,6	21,5	20,7	19,8	19,8	19,6
Castellana	31,1	29,9	30,7	33,0	41,2	40,1	38,9	38,1
Coneglianese	19,2	21,9	23,6	24,8	33,6	35,6	34,6	32,5
Montebellunese	22,7	22,0	24,4	25,7	31,1	31,5	31,1	31,6
Trevigiano	28,8	27,2	29,4	31,4	37,2	33,1	30,5	27,4
Vittoriese	40,2	41,6	43,1	44,8	52,3	51,3	50,2	48,9
Opitergino Mottense	16,7	16,0	16,4	16,8	23,3	24,7	24,1	23,1
Quartier del Piave	11,5	11,8	13,0	13,4	17,9	18,8	19,2	20,6

Ciò è l'esito delle logiche errate cui si è ispirata fino ad oggi la pianificazione territoriale, per anni improntata su un principio distributivo che vedeva nel riequilibrio territoriale la parola d'ordine. Tutti i comuni, se non addirittura le frazioni, dovevano essere uguali: ognuno con la propria area residenziale, industriale, commerciale,

senza tenere in considerazione la localizzazione rispetto alla grandi infrastrutture, le direttrici di mobilità, i servizi principali alle persone e alle imprese.

Questo è stato reso possibile anche dal ricorso sempre maggiore all'utilizzo dell'auto privata quale mezzo preferenziale di spostamento. Dal secondo dopo guerra essa diventa uno dei principali fattori di strutturazione dello spazio urbano contemporaneo contribuendo tanto alla vita quanto alla trasformazione della città. Da un lato l'auto fa prosperare la città, incrementandone la centralità per le relazioni e le attività economiche, sociali, culturali, del tempo libero, in quanto le permette di essere raggiunta quotidianamente anche da chi abita più lontano in breve tempo. Dall'altro lato, necessità di parcheggi e di spazi che le parti centrali del territorio urbano non possiedono più e stimola, di conseguenza, la conquista di sempre nuovi spazi esterni, facendo dipendere da sé stessa l'accessibilità. Di fatto, la città tradizionale, quella che conoscevamo si è andata modificando. Attenzione: ciò di per sé non è un problema; la forma della città è da sempre in modificazione. La questione riguarda il come decidiamo di accompagnare tale trasformazione: pensiamo che sia più facile modificare le preferenze modali per gli spostamenti (ovvero ridurre il numero di auto, fare tramvie, autobus, sistemi metropolitani...) o sostenere il processo di ridefinizione della città, strutturando la città diffusa in città metropolitana? La sensazione è che la prima strada sia, se non utopica, quantomeno inattuabile nel breve – medio periodo. La seconda, invece, molto più possibile.

La necessità di concentrare: la domanda guidata dall'offerta

Accompagnare il processo di ridefinizione della città implica un rovesciamento delle logiche pianificatorie. Rispondere alla domanda abitativa del futuro secondo gli schemi tradizionali si può, ma nella consapevolezza che ciò richiede anche l'accettazione delle conosciute conseguenze in termini di insoddisfazione per l'utilizzo del suolo e di percezione di saturazione e intasamento. Rispondere in modo innovativo – perseguendo gli obiettivi della salvaguardia del territorio del contenimento della dispersione – significa invece procedere con politiche territoriali fortemente squilibrate volte a favorire la concentrazione: di residenza nei poli urbani intermedi e di funzioni ed attività produttive, commerciali, terziarie in prossimità dei nodi infrastrutturali.

Le relazioni di mobilità per studio e lavoro evidenziano chiaramente quali siano i centri e le direttrici di spostamento significative per le attività delle persone: in provincia Oderzo, Conegliano, Montebelluna, Castelfranco, Treviso, Mogliano e tutti i corridoi di collegamento tra loro; fuori provincia l'asse Padova - Venezia. Indirizzare l'insediamento di abitazioni, attività produttive, servizi avanzati lungo queste direttrici e in questi centri intermedi: questa la strada per ridurre la frammentazione. Ciò richiede tuttavia un nuovo approccio alla pianificazione, in primo luogo da parte delle polarità di secondo livello: è necessario che gli ex - capoluoghi di mandamento, quelli che negli anni '70 hanno smesso di esercitare la loro forza centripeta, recuperino la propria centralità. L'esperienza di questi decenni ha mostrato la discrasia tra le scale dimensionali dei problemi di natura territoriale e dei livelli amministrativi. Se da un lato Regione e province sono troppo distanti dalle problematiche concrete e mancano del potere di incidere realmente sulle scelte localizzative, dall'altro la maggior parte dei comuni ha dimensioni troppo ridotte rispetto alle questioni insediative di carattere più strategico. In mezzo tra questi livelli ci sono proprio i centri intermedi con il territorio che gravita loro intorno, i cui confini sono disegnati dalle relazioni di mobilità. Sono questi i soggetti che devono recuperare un ruolo guida, non più inseguendo la domanda ma governandola: i piani regolatori non vanno dimensionati sulle previsioni demografiche ma ponendosi dei traguardi di crescita e prevedendo un'offerta abitativa congruente. Concentrare implica strutturare l'offerta in modo tale da guidare la domanda: nei centri storici (rivitalizzandoli e calmierando così i prezzi), aumentando le volumetrie, incentivando quartieri di rango intercomunale. Con tutto ciò che ne deriva in termini di offerta di servizi ma anche di possibilità di sviluppo, di benessere, di attrazione di investimenti per infrastrutture sociali, culturali, di servizio. Allora si innesterebbe un circolo virtuoso: la concentrazione funge da traino a servizi avanzati ed imprese il cui insediamento contribuisce ad indirizzare ulteriormente la domanda in alcuni luoghi.

Rete infrastrutturale primaria regionale: un'estensione insufficiente aggravata da scarsa permeabilità

Il Veneto vede crescere in modo sempre più rilevante la mobilità, di persone e merci, interna e di attraversamento. I fattori che ne inducono l'aumento sono molteplici: la diffusione territoriale degli insediamenti residenziali e produttivi, la nuova geografia degli scambi internazionali disegnata dall'apertura di importanti mercati ad est (il traffico pesante sulla Venezia - Trieste è aumentato del 230% tra il 1990 e il 2005),

l'affermarsi di comportamenti sociali già oggi visibili e riassumibili nell'uso metropolitano dell'area veneta centrale: una persona vive a Treviso, lavora a Padova, fa la spesa all'Auchan di Mestre.

A fronte delle aumentate esigenze di spostamento, la rete infrastrutturale regionale (e provinciale) è rimasta sostanzialmente invariata nel corso degli ultimi decenni, in particolar modo quella a scorrimento veloce. Il Veneto nel 2000 aveva 478 km di autostrade, nel 1978 i km erano 430. In poco più di 20, la rete autostradale regionale è cresciuta di soli 50 km. Il rapporto tra rete autostradale e superficie è di 2,6 km/100 kmq; quello su abitanti di 1,1 km/10.000 ab. La Baviera nello stesso periodo ha realizzato oltre 800 km (2283 km pari a 3,2 km/100 kmq, 1,2 km/10.000 abitanti) e la Catalogna tra il 1990 e il 2000 è passata da 700 a 1.300 km (4 km/100kmq; 2,1 km/10.000 ab.).

Un'analisi dell'infrastrutturazione dell'area veneta centrale a cavallo tra le province di Treviso – Venezia – Padova e Vicenza evidenzia anche carenze nella permeabilità della rete a scorrimento veloce. Se paragonato ad altre aree metropolitane europee, questo territorio ha una rete secondaria superiore maggiore ed una rete primaria caratterizzata non solo da una minore estensione ma da un numero nettamente inferiore di accessi (l'area metropolitana di Copenaghen e quella centrale veneta hanno rispettivamente 290 km e 105 km di autostrade, 175 accessi contro 13, per una popolazione sostanzialmente uguale).

La Pedemontana Veneta e il nuovo quadro infrastrutturale regionale

Storicamente lo sviluppo del Veneto è avvenuto lungo due assi. Il primo longitudinale, est – ovest, lungo la direttrice Venezia – Padova – Vicenza – Verona segnato dall'autostrada A4. Il secondo verticale, nord – sud, rappresentato dalla direttrice del Brennero. Nel corso degli anni accanto a questi se ne sono affermati degli altri. Due orizzontali a nord - quello tra Portogruaro – Oderzo – Treviso – Castelfranco – Cittadella – Vicenza e quello lungo la fascia pedemontana – che strutturano per la prima volta il Veneto lungo tre fasce longitudinali parallele. E due verticali: lungo la direttrice Treviso – Conegliano – Pordenone e lungo la Padova – Bassano – Trento. Allo sviluppo di questi corridoi non è fino ad oggi corrisposto alcuno sviluppo infrastrutturale ed il nuovo assetto delle relazioni reticolari metropolitane si poggia su

una rete superata perché rimasta strutturata secondo la logica del collegamento di borghi e centri isolati. Particolarmente grave è la carenza di assi a scorrimento veloce alternativi alla A4. La loro mancanza comporta la necessità di immettersi su questa per chiunque debba spostarsi velocemente da est ad ovest e viceversa. Il risultato è costituito dall'intasamento tanto della A4 quanto delle viabilità regionale e provinciale di collegamento in senso verticale che funziona da rete di adduzione all'autostrada. Da una struttura a spina di pesce centrata sulla A4 è auspicabile passare ad una struttura a maglia potenziata sia in direzione nord-sud che est-ovest.

In questa direzione muovono gli interventi infrastrutturali in corso di realizzazione o programmati, Superstrada Pedemontana Veneta e Passante di Mestre in primis. Due le principali conseguenze delle nuove opere. Primo, la banalizzazione delle distanze: l'incidenza del fattore distanza sulla decisione di compiere uno spostamento diminuisce per effetto della riduzione dei tempi di viaggio. A Passante realizzato si stima che il tempo per andare da Treviso a Padova passerà dagli attuali 45 minuti a 20 (da 60 a 30 per andare a Vicenza). Secondo effetto: i cambiamenti nelle scelte di viaggio indotti da percorsi alternativi creati dalle nuove infrastrutture e dalle maggiori velocità di scorrimento sulle pre-esistenti come conseguenza del decongestionamento. La Pedemontana, ad esempio, consentirà di "stare alti" a tutti coloro che non devono andare a Padova o a Venezia ma solo muoversi lungo l'asse Vicenza - Treviso per proseguire poi verso est. Ciò comporterà il decongestionamento della A4 e della Castellana ma anche, in parte, della rete di strade provinciali oggi utilizzate per andare a prendere l'autostrada da chi abita "in mezzo".

I nuovi nodi infrastrutturali: opportunità di densificazione e creazione di un'area metropolitana

L'esperienza mostra che lo sviluppo di ogni tracciato infrastrutturale viario è accompagnato da un naturale processo di urbanizzazione dei territori limitrofi quanto dei punti di accesso alla rete. Se prese a riferimento per le future scelte localizzative, Pedemontana e Passante possono rappresentare sotto questo profilo importanti occasioni di riordino territoriale. Affinché ciò accada è necessario che ci si ponga per tempo la questione dei nodi infrastrutturali. Affinché i nodi funzionino da addensatori è necessario che in essi si collochino funzioni, servizi, attività che funzionano da grandi attrattori di traffico e che per questo richiedono una elevata accessibilità: grandi poli terziari, strutture sanitarie, auditorium, centri congressi, grandi complessi

commerciali, grandi centri direzionali, grandi aree produttive per imprese che, crescendo, abbisognano di spazi maggiori.

Ragionare in termini di milioni di metri quadri/cubi oggi suscita vespai, opposizioni, proteste. Eppure ci sarebbe da riflettere se siano meglio 2,3,4 grandi aree mono o multifunzionali da 1,2,3 milioni di metri quadri nelle quale collocare tutto ciò di cui c'è bisogno (uffici, outlet, multisala, cittadelle del tempo libero, aziende...), collocate strategicamente, o tanti puntolini sparsi. Di nuovo: in questo caso basta essere consapevoli che le conseguenze saranno quelle prodotte fino ad oggi. Nel primo caso invece, si devono individuare i nodi, gerarchizzarli e progettarli adeguatamente per evitare il rischio dissipativo rappresentato da una loro occupazione disordinata e la creazione di tanti piccoli nodini (la sensazione è che stia succedendo proprio questo, ovvero centri direzionali, alberghi, centri congressi presso tutti i caselli autostradali esattamente come accaduto per le aree industriali).

Utilizzare in modo razionale i nodi per ri-strutturare il territorio richiede tuttavia che le tre città capoluogo del Veneto centrale affrontino la questione relativa ai loro rapporti funzionali. Date le distanze e i futuri tempi di spostamento dall'una all'altra, la logica consiglia di operare in direzione di una complementarietà di funzioni e ruoli all'interno dell'insieme di relazioni metropolitane. Ciò è tanto più necessario nel caso di Treviso che tra le tre è, per collocazione geografica e dimensioni, la meno indipendente. Se l'esperienza ha mostrato che le alleanze a tre difficilmente portano a risultati concreti, va fatta una scelta per l'attivazione di un dialogo privilegiato con Padova o con Venezia. La discussione è aperta. Non vi sono motivi che precludono a priori una scelta, la quale tuttavia andrà presa nella consapevolezza di due elementi. Il primo. Occorre farla velocemente: i cambiamenti sono rapidi, ben più delle istituzioni e dei loro tempi decisionali. Il secondo. Che tanto nell'uno quanto nell'altro caso, il futuro sviluppo della provincia è verso la parte meridionale e di questo bisognerà tenere conto nelle scelte localizzative di funzioni, attività e servizi di rango metropolitano.

9 maggio 2008