

La città dispersa

FRANCO MIGLIORINI

La nebulosa veneta centrale

Nell'ambito dell'alta pianura lombardo-veneta-friulana, che presenta analogie produttive, insediative e morfologiche non effimere, l'area di pianura centro-veneta offre un esempio di dispersione insediativa che, per intensità e dilatazione spaziale dell'area coinvolta, costituisce una fattispecie particolare.

Questa fattispecie offre due opportunità di approccio: a livello macro, per comprendere il destino di questo processo, la configurazione spaziale che assumerà nel prossimo futuro; a livello micro, per indagare le fenomenologie che la hanno promossa e continuano a sostenerla.

Il processo molecolare che ha prodotto la formazione di questa trama dispersa e minuta di insediamenti abitativi e produttivi, nel corso degli ultimi tre decenni del XX secolo, ha una forte radice nel sistema di interessi singoli, localmente soddisfatti, ma anche in una idea di vivere e di produrre che fuoriesce dai canoni consueti alle moderne teorie dell'urbanizzazione e, ancor più, alla percezione del paesaggio così prodotto.

Il quesito che ci si pone è se, dopo che il principio della massima utilità individua ha influenzato la grande trasformazione del nuovo paesaggio del benessere diffuso, non possa ritrovarsi un nuovo ordine del fare che, ispirandosi proprio alla qualità dell'ambiente di vita, introduca un nuovo valore riconosciuto, capace di retroagire – come indirizzo e vincolo - sulla costruzione del paesaggio quale effetto di un progetto condiviso.

Una "idea di città" che funga da regolatore dei tanti interessi autoreferenziali oggi esistenti anziché esserne l'inconsapevole esito finale.

La dispersione in Veneto

La dispersione in Veneto è frutto di due fattori concomitanti: da un lato il decentramento sub-urbano della popolazione dei centri maggiori della pianura; dall'altro la crescita demografica indotta nelle aree dei distretti industriali dalla forte domanda di lavoro da questi generata.

I due fenomeni coesistono, giungendo a sovrapporsi in alcune zone, con l'effetto di delineare una grande area centro-veneta di crescita demografica che presenta caratteri di mobilità di tipo metropolitano, dove i movimenti sistematici scendono al di sotto del 50% del totale della mobilità.

L'idea del tradizionale policentrismo evolve in una nuova organizzazione a rete, assai meno gerarchica, che stempera molto la distinzione città-campagna, nella percezione visiva stessa.

I distretti interpretano una idea di fabbrica orizzontale, fortemente integrata a società e territorio, che gode di alto consenso e fruisce ampiamente delle esternalità (sociali e ambientali) diffusamente presenti.

L'abbattimento dei costi insediativi individuali - suoli, reti tecnologiche, strade, servizi, costi di costruzione - , tanto per la produzione che per la residenza, rende del tutto accettabile una elevata socializzazione dei costi esterni, i cui effetti cumulativi si percepiscono solo nel lungo periodo, con grande separazione tra cause ed effetti.

I valori immobiliari dei suoli si attestano su quotazioni dove si dissolve la distinzione netta tra urbano e rurale, in una aspettativa generalizzata di edificabilità praticabile ovunque che fa lievitare i prezzi.

L'urbanistica procede su due tendenze parallele.

Da un lato, la tradizionale politica di "contenimento" di residenze, servizi e industrie, entro i canoni ortodossi della "forma urbana programmata" secondo procedure esplicite.

Dall'altro, una politica di dispersione insediativa di abitazioni e aziende tutta in ambiente rurale che, a partire dagli anni '80, si giova di una legislazione propria, consentendo alla domanda individuale di precedere l'offerta insediativa organizzata, *bypassando* così la preventiva costruzione dell'ambiente "urbano" destinato ad accogliere le nuove costruzioni, il quale diviene l'esito finale del cumulo di opzioni individuali, preventivamente legittimate da una legislazione flessibile, di ispirazione ruralista e dall'effetto cumulativo.

A partire dal 1992, la riforma dell'ICI e la forte espansione produttiva delle imprese venete a seguito della svalutazione competitiva della lira, rendono totalmente obsoleto il quadro normativo prodotto dall'urbanistica degli anni '80, senza che intervengano nuovi indirizzi: i nuovi fenomeni finiscono così col piegare una normativa concepita in epoca precedente, allontanando dalla realtà dei processi reali il sistema normativo disegnato per governarli.

Quale giudizio sulla dispersione?

In termini empirici, il processo dispersivo coincide con aree segnate da un indebolimento strutturale della funzione di produzione agricola, dove la piccola proprietà da tempo integra le proprie entrate con redditi provenienti dagli altri settori, e si candida egregiamente ad abbattere il costo delle nuove residenze per la famiglia "rurale" tramite la valorizzazione del proprio patrimonio fondiario.

La chiara funzione sociale svolta dal fondo rurale sopravanza nei fatti ogni altra considerazione, per il forte consenso che la circonda e per quell'aspetto cumulativo di un agire adattivo e diffuso che altera la percezione stessa del senso che termini come "territorio" e "paesaggio" assumono nel vissuto locale, rispetto alla definizione normativa di carattere generale di queste parole, percepita come esterna ed estranea al contesto della dispersione insediativa cui viene normativamente applicata.

L'"utile" prevale sul "bello" e sul "razionale" con la forza di una emancipazione dal bisogno che, in quanto autogestita, sostituisce e annulla il valore convenzionale di carattere universale che la legislazione attribuisce al territorio e/o al paesaggio in quanto beni comuni.

Questa condizione-convinzione, né rurale né urbana, ben corrisponde alla soggettività dei protagonisti del processo, propensi a far coesistere ruralità e urbanità in funzione primaria del reddito, senza alcuna considerazione o percezione di altri valori in campo, fidando nella inesauribilità del prelievo ambientale e spaziale autogestito.

Ma la gestione “rurale e locale” di un processo che è in realtà “urbano e industriale” tende ad accantonare ogni aspetto non riconducibile al piccolo ambito autogestito, come invece è la crescita esponenziale della mobilità, l’inquinamento, il costo delle reti diffuse, la riserva di spazi per usi “futuri”, il paesaggio stesso come bene potenziale per una “domanda” considerata invece inesistente.

Per contro, da parte dei sistemi che operano su scala sovralocale (Stato, Regioni, Agenzie infrastrutturali di settore, etc) il processo cumulativo dell’insediamento disperso costituisce un fattore di incertezza previsionale, di ostacolo progettuale e di aggravio dei costi attuativi, che si distribuisce tra le molte, parallele e frammentarie procedure di finanziamento delle opere di infrastrutturazione ex post della dispersione insediativa, senza mai dar luogo ad una riflessione unitaria sulle tendenze evolutive del sistema nel suo insieme, e soprattutto sulla valutazione dei costi connessi, regolarmente spalmati sull’intera comunità.

In assenza di un approccio integrato e quantificato ai vantaggi e ai costi di questo sistema, permane la possibilità di trarne giudizi opposti sulla sola base di considerazioni parziali, e anche pregiudiziali.

Da un lato, l’assoluto ottimismo per le performance economiche di questo “modello”; dall’altro, preoccupazioni e lamenti per i disservizi derivati (mobilità e ambiente in primo luogo).

Un giudizio spesso dissociato, al livello stesso dei cittadini utenti, tra percezione dei vantaggi individuali e denuncia degli svantaggi collettivi del modello, con ridotta percezione dell’intrinseco legame tra i due aspetti del problema da parte dei suoi diretti protagonisti.

In effetti, il tema della corretta valutazione dei costi e dei benefici di sistema, oltre che delle singole voci componenti, appare largamente inesplorato e scarsamente percepito come argomento di interesse generale.

Costi interni e costi esterni, costi diretti e costi indiretti, costi a breve e costi a lungo, soggetti beneficiari e soggetti penalizzati: un intero campo di conoscenze necessarie, quantomeno a muoversi con uno spirito di *governance*, risultano assenti.

Rimane così indefinito sullo sfondo il tema della configurazione futura del Veneto centrale, in quanto area metropolitana policentrica affidata al casuale gioco delle sue diverse componenti: città e centri maggiori, cinture suburbane, distretti produttivi, comprensori rural-urbani etc, nella prospettiva implicita di una pianura che si fa città, senza saperlo e senza volerlo.

Che fare?

La condizione contemporanea indica senza dubbio come i fattori dello sviluppo

competitivo dell'epoca attuale si generino a partire dalle aree urbane, in particolare da quelle più grandi, dove la concentrazione consente di realizzare economie di scala e conglomerati di servizi avanzati (finanza, ricerca, comunicazione, design, pubblicità etc), mentre la funzione produttiva dei beni materiali tende ad allontanarsi verso aree meno congestionate.

Il Veneto si trova nella condizione di grande produttore-esportatore di beni materiali, essendo diventato un diffuso milieu innovatore di prodotti e creatore di imprese.

La internazionalizzazione-globalizzazione oggi in atto indica come il ciclo dello sviluppo locale stia evolvendo, attraverso processi di delocalizzazione produttiva, dalle relazioni produttive di breve raggio a quelle di medio-lungo raggio (da reti corte a reti lunghe).

Questo sposta l'accento sulla capacità di governo di filiere produttive multilocalizzate, che sfruttino i fattori competitivi di aree diverse e distanti, mantenendo ben salda, nell'impresa madre, la visione del mercato e la programmazione dei prodotti (es.: Benetton).

In prospettiva è lo sviluppo dei servizi che prevarrà su quello dei prodotti, anche attraverso il presidio dei punti nevralgici delle reti distributive, cioè dei nodi infrastrutturali e delle zone più accessibili dalle infrastrutture.

Tutto ciò induce a pensare un futuro processo di polarizzazione dei centri direzionali delle imprese, che si riorganizzano e si rilocalizzano nell'ambito della regione, alla ricerca di vantaggi posizionali legati alla accessibilità piuttosto che a scelte determinate da bassi costi insediativi assoluti (dispersione rurale).

Attorno a questo assunto generato dalla logica produttiva si può pensare a misure di indirizzo per una diversa evoluzione del sistema insediativo del Veneto, soprattutto della sua nebulosa urbana centrale.

Spazio economico e spazio fisico

Come descrivere in termini economico-funzionali la struttura spaziale e la organizzazione produttiva del Veneto oggi?

Probabilmente la nozione di distretto, mutuata dall'industria, aiuta a fissare le relazioni tra l'uso dello spazio, la organizzazione delle produzioni e il ruolo che esse rivestono nell'economia.

Anzitutto i distretti produttivi specializzati del made in Italy veneto, distribuiti tra alta e media pianura, che hanno svolto le funzioni trainanti della emancipazione economica della regione.

In secondo luogo i distretti turistici diffusi – costa, lago e montagna – e quelli concentrati – città d'arte, termalismo e religione – che sostengono la immagine internazionale della regione.

In terzo luogo i distretti agricoli specializzati (vite, frutta, ortaggi, etc) che testimoniano la vitalità di alcune aree agricole presidiate da aziende produttive moderne e capitalizzate.

In quarto luogo i distretti terziari, le città maggiori con il loro sistema di servizi

alle imprese e alla popolazione, all'interno dei quali si distinguono tre nodi infrastrutturali con alcune specializzazioni logistiche: Venezia, Padova e Verona. Esulano da questi processi di specializzazione, ormai compiuti, alcune vallate alpine e alcune aree di bassa pianura fluviale.

Con questo stesso ordine di importanza si può anche valutare il grado di esposizione gerarchica delle produzioni venete a livello internazionale.

Fatte salve le funzioni distributive delle merci svolte da alcune aree urbane, è proprio il settore terziario delle città venete a risultare relativamente meno evoluto e internazionalizzato, soprattutto rispetto a quello industriale e a quello turistico. Sotto il profilo spaziale, si nota come la dorsale Venezia-Verona, con le cinture urbane delle città maggiori che si dilatano verso la nebulosa urbano-industriale centrale fino a lambire le propaggini collinari, costituisca un conglomerato di insediamenti, di produzioni e di servizi in cui non c'è vera soluzione di continuità fisica tra una funzione e l'altra, né autentica variazione della percezione visiva tra zona e zona, se non al variare delle densità insediative incontrate, in un grande paesaggio semi rurale e semi urbano, esito di un coacervo di nuovi manufatti edilizi e infrastrutturali.

Morfologie naturali e preesistenze antropiche di rilievo sono immerse entro una trama edilizia dispersa, connessa da un fitto reticolo stradale, dentro cui la crescita delle opportunità è andata a scapito dei riferimenti e della riconoscibilità dei luoghi, in altre parole della identità pregressa di un paesaggio antropico tradizionale, fortemente connotato di chiare relazioni tra campagne e centri abitati.

Riordinare lo spazio pensando al paesaggio

Collocare il presente tra passato e futuro, per ritrovare il senso degli insiemi e gli indirizzi da perseguire.

Fondere le idee con gli interessi, definendo un senso comune che inglobi la qualità, dopo aver rincorso a lungo la quantità.

Pensare alla costruzione di luoghi piuttosto che alla occupazione di spazi.

Usare il passato per costruire un futuro diverso dal presente.

In altri termini, lavorare su obiettivi di lungo periodo per meglio definire le azioni di breve, restituendo identità ai luoghi e qualità al vivere. Potrebbero essere questi gli slogan di un programma per il futuro.

L'evidente prevalere dei comportamenti utilitaristici, rispetto alla frammentarietà amministrativa dello spazio, deve indurre a ritrovare un senso condiviso dei processi auspicati e di quelli deprecati.

Operare congiuntamente per componenti spaziali e per assunti tematici, alla ricerca di ambiti funzionali appropriati e di siti individuati da ridefinire, assegnando ai contenitori amministrativi comunali il ruolo di garanti di progetti condivisi sulla base di obiettivi generali predeterminati, piuttosto che di interpreti di astratte procedure insediative senza più contenuti o riferimenti ai processi reali.

Il concetto di "distretto" (industriale, turistico, agricolo, etc) aiuta a individuare tematiche unificanti e mobilitanti a livello funzionale, mentre quello di "sito"

assiste nel processo di ridefinizione della identità paesistica dei luoghi di cui è fatto un territorio.

Al tempo stesso, una seria riflessione sul paradigma spazio-tempo che regola una mobilità sempre più viscosa e lenta dentro un territorio scarsamente gerarchizzato, cui neppure il faticoso innesto di nuove protesi infrastrutturali pare garantire sufficiente certezza.

Una nuova gerarchia di accessibilità regionale che operi dentro la dispersione urbana attuale sulla base di un progetto integrato di infrastrutture, trasporti e servizi – alle imprese e alle persone – si rende necessaria per trasformare la nebulosa urbana della pianura centrale in una struttura territoriale metropolitana, capace di garantire qualità ed efficienza alle sue diverse parti e alle attività destinate a sostenere la concorrenza esterna e la internazionalizzazione delle produzioni locali.

Non si potrà, per altro, operare in modo competitivo a livello europeo nel campo dei servizi senza offrire standard di vita adeguati ad una comunità di operatori integrati nei circuiti internazionali dei processi decisionali che contano in Europa. Tutto ciò comporta misure di autocontenimento dei costi insediativi piuttosto che una loro continua esternalizzazione e socializzazione, tutta concepita in funzione dei processi insediativi locali.

Alla fine, due grandi reti materiali dovranno poter coesistere: quella di una mobilità che garantisca standard di accessibilità commisurati a tempi e modi europei, e quella di una “qualità di vita” fondata sul rispetto dei parametri ecologico-ambientali e sulla valorizzazione delle preesistenze storico-culturali, entrambi riferibili a patrimoni consistenti di risorse proprie della regione.

A queste condizioni sembra realistico attendere ad un processo di ricongiungimento della “forma urbis” con il “genius loci” che restituisca identità a quanto prodotto in un periodo di crescita tumultuosa e spontanea.