



**VENEZIA METROPOLI
SCENARI E AZIONI
PER UN NUOVO CICLO DI SVILUPPO**

Paolo Feltrin

Venezia, 13 Maggio 2011

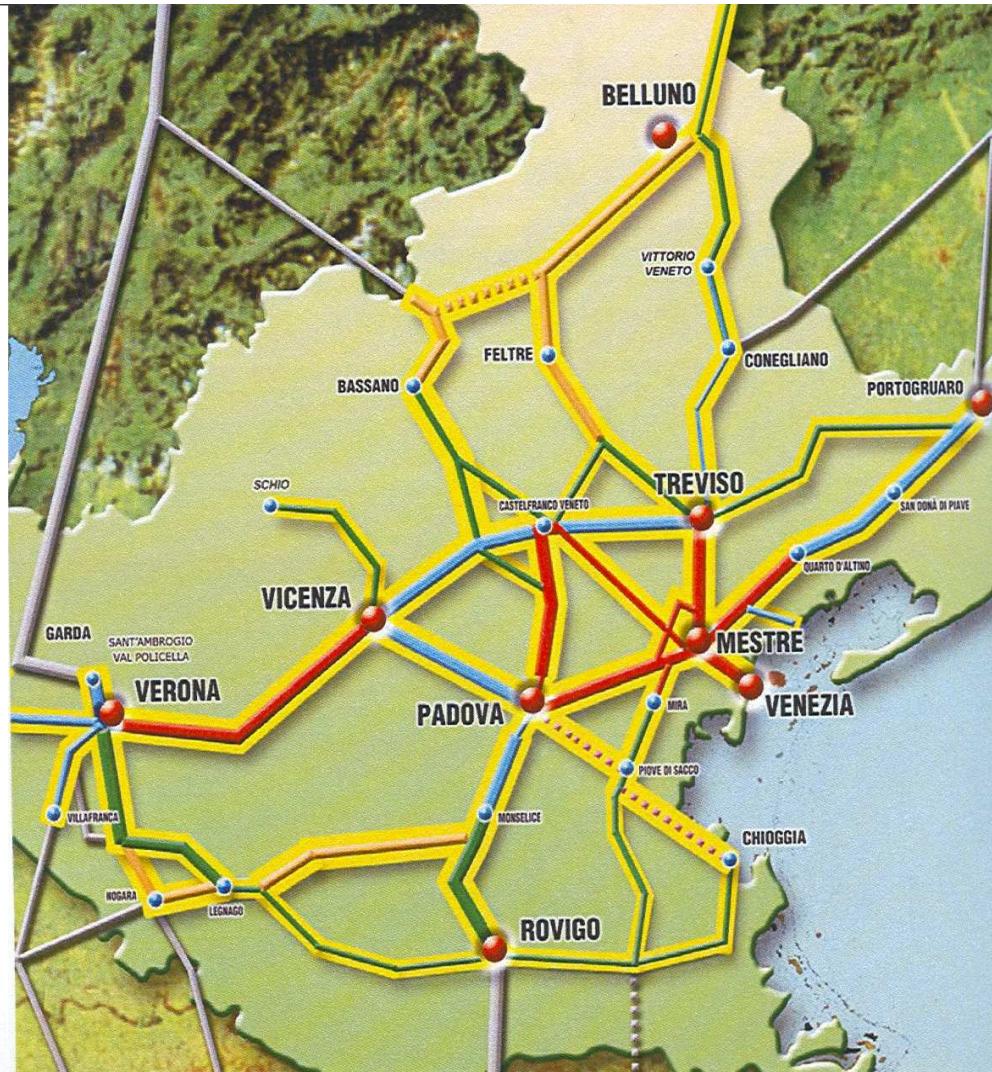
INDICE

- IL QUADRO CONGIUNTURALE INTERNAZIONALE E NAZIONALE 3
- LE PECULIARITA' DEL MODELLO PRODUTTIVO VENETO 16
- LA CRESCITA DIMENSIONALE 32
- POLARITA' CONSOLIDATE ED EMERGENTI NEL NORD ITALIA 39
- ASSETTO INFRASTRUTTURALE, RETI LUNGHE E ASSETTI LOCALI 47
- L'EVOLUZIONE DEMOGRAFICA DEL VENETO E IL RUOLO DELLE CITTA' 58
- IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ NELL'AREA CENTRALE VENETA 65
- DARE STRUTTURA ALL'AREA METROPOLITANA 72



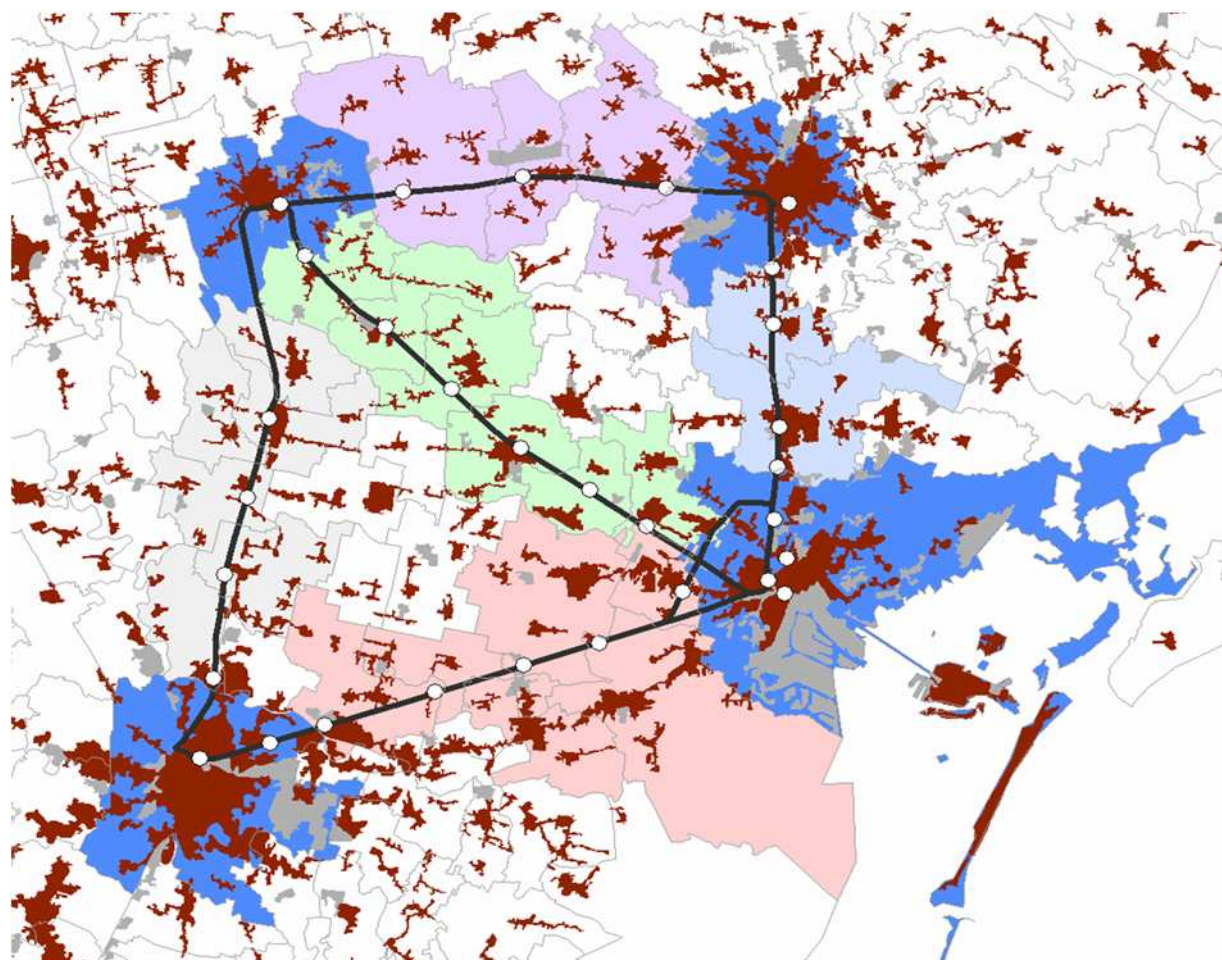
IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ NELL'AREA CENTRALE VENETA





Fonte: Regione Veneto – Piano Regionale dei Trasporti (giugno 2007), Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC, febbraio 2009)





- Zone urbanizzate
- Zone industriali, Commerciali e reti di comunicazione
- Stazioni del SFMR

Popolazione residente nei comuni polarità (2007):

Venezia:	268.934
Padova:	210.301
Treviso:	81.763
Castelfranco:	33.048

Per le tratte con destinazione Venezia la lunghezza della tratta è riferita alla stazione di Mestre e si considera come stazione capolinea la stazione di Venezia Mestre.

	Lunghezza della tratta (km)	Stazioni intermedie sulla tratta	Dist. media tra le staz. intermedie (km)	Spostamenti complessivi sull'intera tratta	Spostamenti per lavoro sull'intera tratta	% spost. lavoro su totale spost.	Pop. res. sull'intera tratta (2007)	Pop. res. nei comuni intermedi
Tratta Padova - Venezia	29	5	5,8	39.971	29.981	75,0	614.828	135.593
Tratta Castelfranco - Venezia	30	7	4,3	21.668	17.439	80,5	404.233	102.251
Tratta Castelfranco - Padova	28	4	7,0	12.371	8.719	70,5	302.919	59.570
Tratta Treviso - Venezia	20	7	2,9	12.057	9.134	75,8	395.067	44.370
Tratta Castelfranco - Treviso	25	3	8,3	10.727	7.853	73,2	169.393	54.582

Incidenza % dei principali mezzi di trasporto negli spostamenti con destinazione una polarità

Spostamenti	Origine					
	Altro polo			Altro comune		
	Incidenza %			Incidenza %		
	Treno	TPL gomma	Auto/moto	Treno	TPL gomma	Auto/moto
verso Venezia	44-52	4-6	37-44	4-21	7-21	67-90
verso Padova	27-33	2-17	50-59	2-4	1-7	84-90
verso Treviso	14-18	6	71-73	1-7	6-9	81-82
verso Castelfranco	13	5	73	1-2	1-3	90-91

Incidenza % dei principali mezzi di trasporto negli spostamenti con destinazione diversa da una polarità

Spostamenti intermedi *	Incidenza %			% spostamenti intermedi su totale spost. sulla tratta
	Treno	TPL gomma	Auto/moto	
Tratta Padova - Venezia	0,3	5,5	87,2	32,0
Tratta Castelfranco - Venezia	0,6	3,3	89,1	37,3
Tratta Castelfranco - Padova	0,5	1,7	91,7	60,9
Tratta Treviso - Venezia	2,5	3,2	87,6	12,9
Tratta Castelfranco - Treviso	0,0	1,9	91,0	29,2

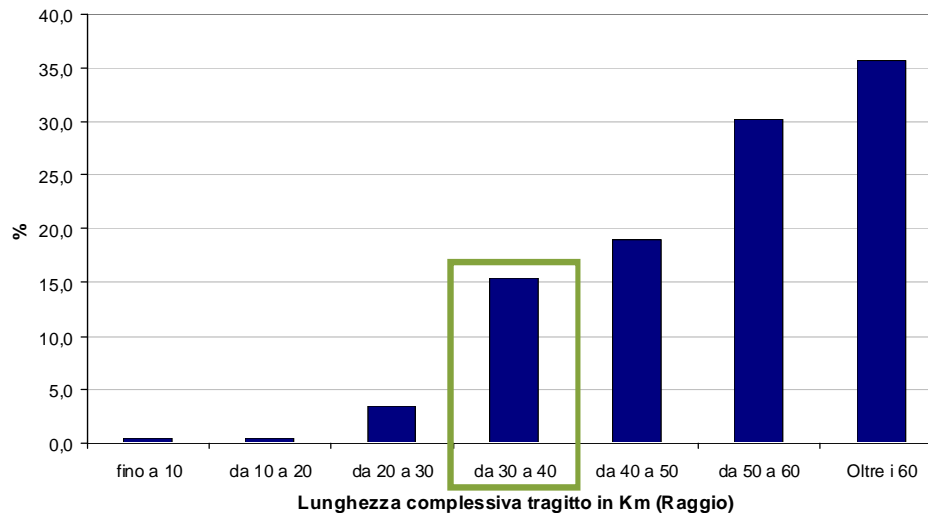
* Spostamenti con origine e destinazione diverse dai comuni polarità



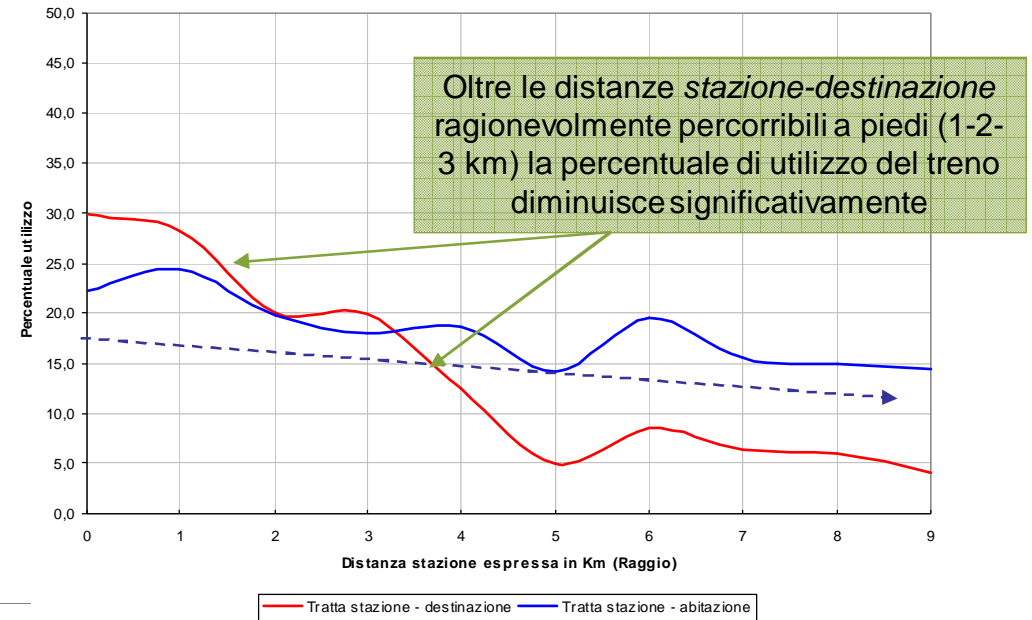
La **distanza stazione-destinazione** incide sulla scelta del **treno** in misura maggiore di quanto non faccia la distanza abitazione-stazione.

Per la distanza *abitazione-stazione* si osserva una minor incidenza della distanza sulla percentuale di utilizzo.

Tassi di utilizzo treno in relazione alla lunghezza complessiva del tragitto



Tassi di utilizzo treno in relazione alla distanza dalla stazione - spostamenti oltre i 14 km per lavoro o studio



La **distanza minima di utilizzo** oltre la quale diviene rilevante l'utilizzo del treno è di **30 chilometri**.



A parità di infrastrutture (treno e trasporto pubblico locale su gomma), al **diminuire dell'accessibilità** della zona di destinazione, si osserva l'incremento nell'utilizzo del mezzo pubblico.

L'utilizzo del mezzo pubblico aumenta anche al **diminuire della distanza** tra la stazione e la destinazione.

Tasso di utilizzo del treno in comuni superiori ai 40.000 abitanti dotati di stazione ferroviaria e servizio di trasporto pubblico locale su gomma

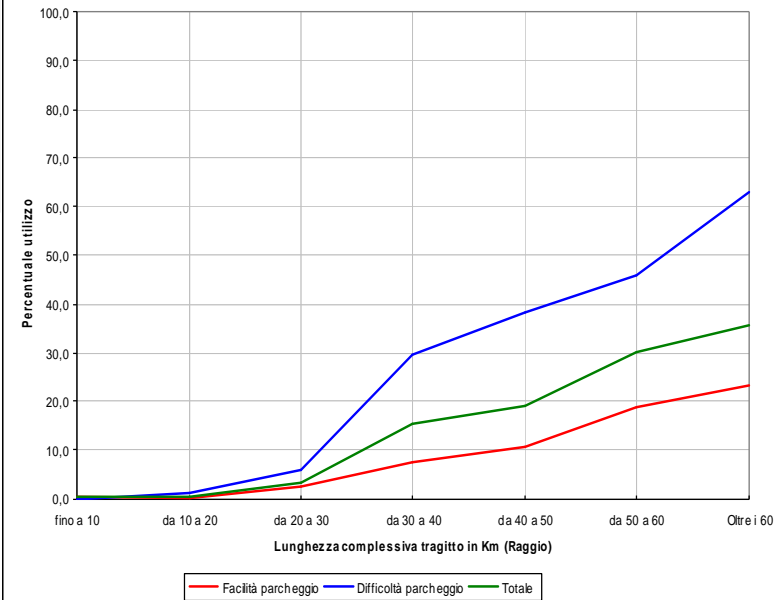
	Grado accessibilità		
Distanza stazione – dest.	Facilità di parcheggio	Difficoltà parcheggio senza limitazioni all'accesso	Difficoltà parcheggio e limitazioni all'accesso
Meno di 2 chilometri	↑ 6% esclusivo 19% combinato	→ 10% esclusivo 26% combinato	→ 20% esclusivo 32% combinato ↑
Oltre i 2 chilometri	2% esclusivo 8,5% combinato	5 - 7% esclusivo 14 -18% combinato	



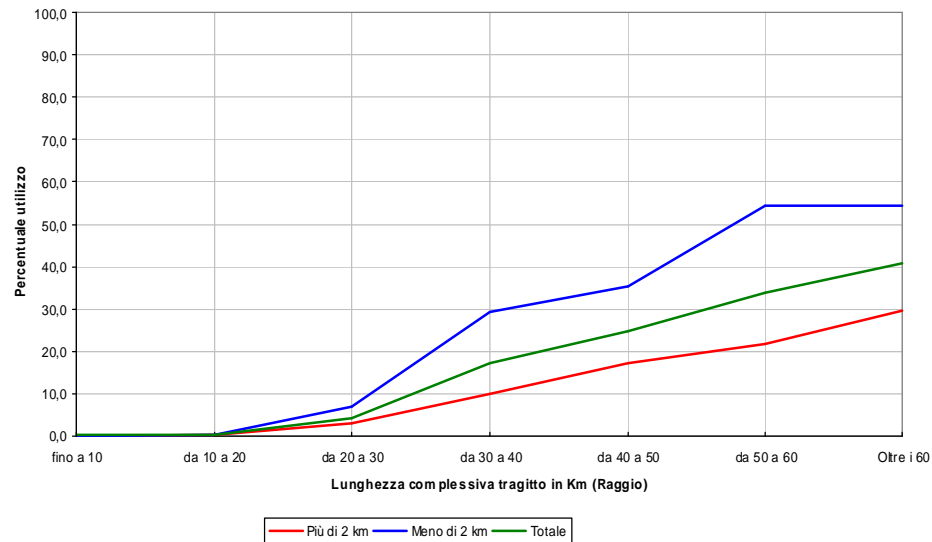
Misure limitanti l'utilizzo dell'auto nella zona di destinazione comportano un effetto incrementale di utilizzo del treno.

Per distanze comprese fra i 30 ed i 40 chilometri il tasso di utilizzo passa da meno del 10% al 30%.

Tassi di utilizzo treno in relazione alla lunghezza complessiva del tragitto al variare delle condizioni di accessibilità della zona di destinazione



Tassi di utilizzo treno in relazione alla lunghezza complessiva del tragitto al variare della distanza stazione - destinazione



La presenza di destinazioni prossime alla stazione fa aumentare l'utilizzo del treno.

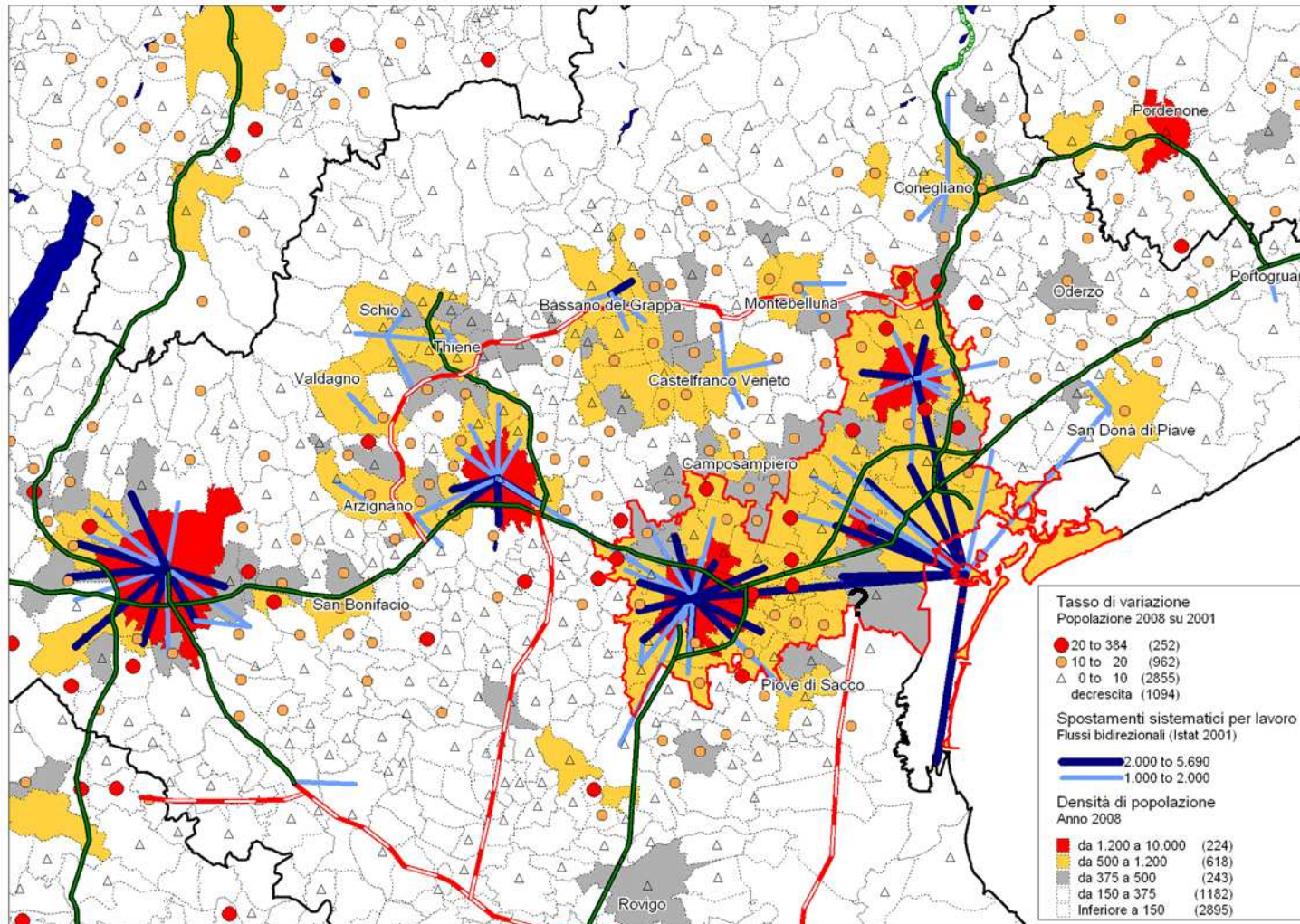
Per tragitti compresi fra i 30 ed i 40 chilometri, il tasso di utilizzo del treno passa dal 10% - qualora la distanza fra stazione e destinazione sia superiore ai 2 chilometri - al 30% per distanze inferiori.



DARE STRUTTURA ALL'AREA METROPOLITANA



Tra Padova, Venezia e Treviso è individuabile un'area metropolitana comprendente comuni con una elevata densità di popolazione (da 500 a 1.200 ab*kmq) e una forte crescita demografica anche nel recente periodo.



**IL PROBLEMA:
COME CRESCERE
ANCORA?**

□ Il Veneto centrale è soggetto ad una nuova ondata insediativa

□ Si tratta della nuova generazione di spazi terziari, direzionali e di loisir (multisala, centri congressi, alberghi)

**E' NECESSARIO
ELABORARE UN
DISEGNO
METROPOLITANO
REGIONALE AL
QUALE ISPIRARE
LE POLITICHE
PUBBLICHE
TERRITORIALI.**

A partire dal 2001 gli addetti crescono nei capoluoghi dell'area metropolitana e a Verona con maggiore intensità rispetto ai loro comuni di cintura.
Per la prima volta le aree urbane principali e l'area metropolitana crescono più del resto dell'area centrale.

Aree	Valori assoluti				Var. 1981-91		Var. 1991-2001		Var. 2001-2007	
	1981	1991	2001	2007	V.a.	%	V.a.	%	V.a.	%
Area metropolitana	363.731	399.468	443.383	491.671	35.737	10	43.915	11	48.288	11
di cui capoluoghi (Tv, Pd, Ve)	223.046	220.146	235.748	263.845	-2.900	-1	15.602	7	28.097	12
di cui resto	140.685	179.322	207.635	227.826	38.637	27	28.313	16	20.191	10
Area di Verona (buffer)	152.418	166.669	193.855	216.382	14.251	9	27.186	16	22.527	12
di cui Verona	85.602	86.594	97.728	110.681	992	1	11.134	13	12.953	13
di cui resto	66.816	80.075	96.127	105.701	13.259	20	16.052	20	9.574	10
Area di Vicenza (buffer)	101.867	117.613	136.713	144.327	15.746	15	19.100	16	7.614	6
di cui Vicenza	40.621	43.675	47.529	51.479	3.054	8	3.854	9	3.950	8
di cui resto	61.246	73.938	89.184	92.848	12.692	21	15.246	21	3.664	4
Area centrale	1.028.434	1.154.388	1.333.002	1.469.826	125.954	12	178.614	15	136.824	10
Aree esterne	274.599	287.081	299.664	330.450	12.482	5	12.583	4	30.786	10
Area centrale senza area metr., area VR e area VI	418.715	478.254	567.687	626.778	59.539	14	89.433	19	59.091	10
Veneto	1.303.033	1.441.469	1.632.666	1.800.276	138.436	11	191.197	13	167.610	10



La popolazione in Veneto segue una dinamica simile, anche se meno accentuata: dal 2001 le città riprendono a crescere e riducono il gap con l'area centrale che, però, continua a segnare incrementi maggiori.

Aree	Valori assoluti				Var. 1981-91		Var. 1991-2001		Var. 2001-2010	
	1981	1991	2001	2010	V.a.	%	V.a.	%	V.a.	%
Area metropolitana	1.178.200	1.164.763	1.173.264	1.267.267	-13.437	-1	8.501	1	94.003	8
<i>di cui capoluoghi (Tv, Pd, Ve)</i>	668.520	608.157	567.911	579.406	-60.363	-9	-40.246	-7	11.495	2
<i>di cui resto</i>	509.680	556.606	605.353	687.861	46.926	9	48.747	9	82.508	14
Area di Verona (buffer)	498.211	509.194	535.945	588.098	10.983	2	26.751	5	52.153	10
<i>di cui Verona</i>	265.932	255.824	253.208	264.475	-10.108	-4	-2.616	-1	11.267	4
<i>di cui resto</i>	232.279	253.370	282.737	323.623	21.091	9	29.367	12	40.886	14
Area di Vicenza (buffer)	295.626	305.549	325.796	361.884	9.923	3	20.247	7	36.088	11
<i>di cui Vicenza</i>	114.598	107.454	107.223	115.550	-7.144	-6	-231	0	8.327	8
<i>di cui resto</i>	181.028	198.095	218.573	246.334	17.067	9	20.478	10	27.761	13
Area centrale	3.280.961	3.338.302	3.491.542	3.840.597	57.341	2	153.240	5	349.055	10
Aree esterne	1.064.086	1.042.495	1.036.152	1.071.841	-21.591	-2	-6.343	-1	35.689	3
Area centrale senza area metr., area VR e area VI	1.336.549	1.386.889	1.485.666	1.655.730	50.340	4	98.777	7	170.064	11
Veneto	4.345.047	4.380.797	4.527.694	4.912.438	35.750	1	146.897	3	384.744	8



La questione della mobilità nell'area metropolitana veneta

- I flussi di spostamento sistematici non sono diretti unicamente verso il centro delle città, ma anche nelle zone interstiziali dove negli anni si sono insediate aziende, uffici amministrativi.
- La rete del trasporto pubblico è però ancora fortemente attestata nel nucleo dei centri principali.

**PER RAGGIUNGERE TALI AREE UTILIZZANDO IL TRENO È NECESSARIO
PRIMA ENTRARE NEL CENTRO E POI RI-USCIRNE CON TRAM O AUTOBUS**

Attualmente, mezzo pubblico con percorsi oltre i 20 Km

dal 60-65% di cui 30% treno	per il centro di Padova
al 20-24% di cui 10% treno	per le zone produttive periferiche



È necessario creare dei punti di attestazione del trasporto pubblico locale nei pressi delle stazioni periferiche e dei caselli delle città di Padova, Mestre, Treviso.

SFMR?

Non può funzionare senza una crescita di ruolo di fermate, diverse dalle stazioni centrali, più periferiche rispetto al centro città, ma più baricentriche rispetto ai nuovi nodi di addensamento e alla rete autostradale

**Es. San Lazzaro (?) a Padova, Porta Ovest (?) e Ospedale dell'Angelo (?):
VANNO PENSATE COME STAZIONI DI ARRIVO PER PENDOLARI CHE LAVORANO IN ZONE LIMITROFE NON FACILMENTE RAGGIUNGIBILI A PIEDI, non solo come stazioni di accesso al flusso ferroviario per il centro di Padova e di Venezia**

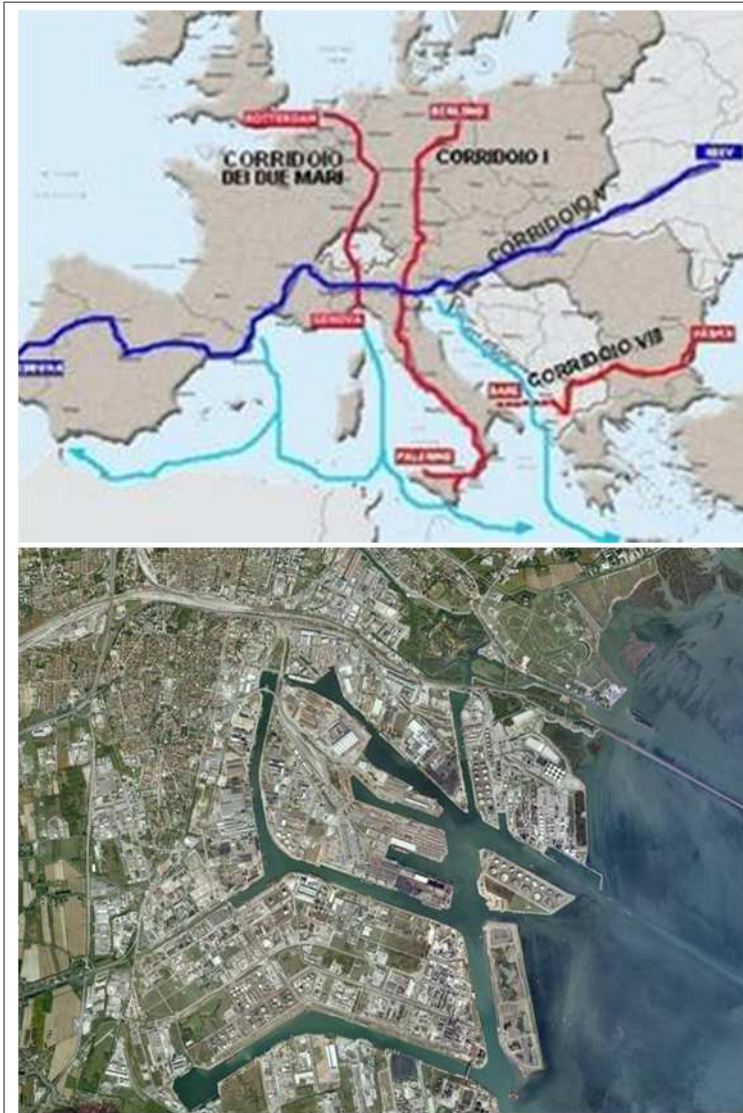


La selezione dei nodi metropolitani

- ❑ Il nodo può essere definito come il risultato dell'interazione tra le risorse di un territorio - l'accesso ad un'autostrada, un porto, un aeroporto, un polo artistico, culturale, scientifico riconosciuto a livello internazionale o un polo turistico di grande valore -, le relazioni che intorno a questa risorsa si instaurano con sistemi più ampi (flussi) e la capacità progettuale di sviluppare, secondo una logica di opportunità, gli altri due fattori.
- ❑ Un nodo prende forma e si manifesta dove sono presenti un'insieme di potenzialità di sviluppo (alta accessibilità infrastrutturale, mercato del lavoro ampio e rispondente alle richieste, collegamenti con le reti lunghe, presenza di funzioni rare e di eccellenza) riconosciute dagli operatori economici e messe a valore.
- ❑ Saper riconoscere dove sono presenti alcune di queste caratteristiche e cogliere i segnali degli operatori economici circa la possibile vocazione "nodale" di alcune aree rappresenta un prerequisito per la programmazione strategica del territorio.
- ❑ La necessità di individuare gli asset strategici del territorio è funzionale alla definizione di interventi efficaci per far fronte alla competizione globale. Nel processo di definizione degli interventi strategici per lo sviluppo vanno perseguiti due macro-criteri:
 - ✓ efficienza: per guidare la selezione degli asset, definire le vocazioni ed evitare la dispersione di risorse;
 - ✓ efficacia: per promuovere interventi, progettualità od opere che consentano di conseguire economie di scala e livelli qualitativi competitivi.



L'area veneziana può diventare un vero e proprio nodo



Il corridoio marittimo definisce le potenzialità dell'area veneziana come nodo di intersezione tra direttrici internazionali.

L'infrastruttura portuale sostanzia il ruolo nodale insieme ad Aeroporto ed innesto della Romena Commerciale sul Corridoio V



La necessità di adeguati standard qualitativi

- ❑ L'assetto insediativo tipico del “modello economico del Nordest” ha comportato l'uso estensivo del territorio ed un elevato impatto ambientale, ma anche l'indebolirsi delle funzioni complesse caratteristiche delle polarità urbane ed il depotenziamento della capacità attrattiva del territorio.
- ❑ Considerando l'attuale tendenza alla selezione degli “hub” ottimali è evidente che sia giunto il momento di superare un modello di programmazione del territorio fondato sulla logica incrementale e distributiva, in quanto non rispondente alle attuali logiche di sviluppo economico.
- ❑ Il primo fattore che guida il mercato nelle regioni più avanzate del mondo è il livello di qualità garantito dal territorio agli operatori economici: vengono infatti richiesti standard raggiungibili solo attraverso economie di scala che conseguentemente impongono logiche di selezione anche nella destinazione delle risorse.
- ❑ La fase attuale, dunque, richiede una visione strategica di area vasta, in grado di riconoscere gli interventi funzionali allo sviluppo del territorio, tenuto conto delle esigenze qualitative degli interventi che a loro volta impongono di commisurare costi e benefici ad un livello complessivo, non limitatamente all'area entro il quale opere ed interventi insistono.



Nuovi assetti ed opportunità per le imprese

- ❑ Gli elementi richiamati concorrono a realizzare un quadro di opportunità che per essere effettivamente sviluppate richiedono un'attenta lettura da parte degli attori economici locali e la capacità di governo delle trasformazioni da parte delle amministrazioni.
- ❑ Si tratta di riconoscere come queste trasformazioni nell'assetto infrastrutturale consentano alle aziende di operare con maggiore competitività sulle reti lunghe delle catene di fornitura e distribuzione.
- ❑ Si possono creare le condizioni strutturali perché le aziende manifatturiere, dalle più grandi a quelle artigiane, chiamate a confrontarsi a livello globale, traggano dalla dotazione infrastrutturale locale un vantaggio competitivo.
- ❑ I possibili effetti riguardano anche il settore terziario: oltre le funzioni più direttamente connesse alle attività logistiche, un rafforzamento dei nodi regionali crea le opportunità per uno sviluppo dei servizi alla manifattura, del commercio, dei settori assicurativi e finanziari e del turismo.
- ❑ La rilevanza delle trasformazioni in atto negli asset infrastrutturali contribuisce quindi a delineare un contesto di assoluto interesse per tutti gli attori chiamati a tradurre queste opportunità in fattori competitivi per lo sviluppo territoriale.



Elaborare un disegno metropolitano significa:

- Favorire una gerarchizzazione della struttura urbana della regione
- Scegliere delle priorità di localizzazione delle funzioni e delle attività
- Differenziare e specializzare le polarità urbane
- Favorire la localizzazione concentrata delle funzioni e delle attività dove più opportuna (nei centri urbani e in prossimità dei nodi infrastrutturali)
- Ragionare in termini di area vasta
- Favorire la complementarità di funzioni e ruoli nello spazio metropolitano centrale

Solo in questo modo si potrà favorire il passaggio dalla città diffusa ad uno spazio metropolitano.

