

Edifici vuoti per i costi di riqualificazione

Il racconto dei dati

Nei centri maggiori prezzi inaccessibili. In quelli minori troppo cemento

Che conclusioni trarre dalla mappatura del tasso di utilizzo del patrimonio abitativo italiano? La classifica dei capoluoghi sollecita riflessioni sul successo o meno di alcune città, sulle politiche abitative nazionali, di cui è diventato pressante un rilancio, e sulla necessità di fermare il consumo di suolo e rigenerare l'esistente, non da ultimo per l'incombente direttiva europea sulle case green (obbligo per gli edifici residenziali di raggiungere la classe energetica E entro il 1° gennaio 2030).

«Spicca il successo dei capoluoghi con più popolazione come Milano, Roma, Firenze, Bologna, che attirano per opportunità di lavoro e servizi e trattengono la popolazione più giovane», esordisce Carlo Giordano, board member di Immobiliare.it. «Non penso che a Milano circa il 15% di immobili non utilizzati rifletta la situazione attuale. Valutiamo che nei maggiori capoluoghi circa un 5/7% di vuoto sia fisiologico per la rotazione delle persone all'interno degli immobili. Analizzando Milano, abbiamo meno del 2% di immobili in vendita, a riprova della dinamicità del mercato immobiliare. Difficile che quasi il 10% siano tenuti vuoti e quindi improduttivi, anzi con i costi dei tributi. Ragionevole pensare che una quota significativa sia dedicata a offerte di locazione di breve periodo, soprattutto nell'area centrale della

città o comunque come affitti transitori a persone che non hanno preso la residenza a Milano», spiega Giordano. Percentuali a parte, si tratta di città che saranno sempre più attrattive, ma sempre meno accessibili. «In assenza di politiche abitative, vince la legge di mercato. La soluzione non è chiedere al proprietario di ridurre il canone, ma affrontare il problema dal punto di vista istituzionale, sostenendo l'housing sociale e recuperando il patrimonio di edilizia pubblica in abbandono. Quasi nessuna di queste ultime è stata riqualificata tramite il superbonus».

Il tasso di utilizzo

Dietro alle percentuali di vuoto si celano potenzialmente affitti non registrati e, in centri minori, immobili non occupati abitualmente (secondo case) e altri con bassa rendita catastale, troppo costosi da riqualificare. Incide anche il declino demografico, che l'immigrazione non compensa. In generale, però, il patrimonio abitativo si conferma in crescita. La lettura di Giordano è duplice: «Nei grandi capoluoghi, dove gli abitanti crescono, si costruisce meno di quanto richiesto e i nuclei familiari si dividono con più frequenza, per cui serve un abitare più frammentato. Da qui la direzione di crescita dei prezzi degli immobili. Oltretutto chi non potrà permettersi di acquistare il nuovo, ripiegherà su case di bassa classe energetica, che perderanno valore nei prossimi anni a causa dell'obiettivo europeo di "casa green". Fuori dalle grandi città la domanda si riduce, portando così a una riduzione del valore immobiliare. Questo frenerà iniziative di nuovi sviluppi, rendendo ancora meno aggiornate le case in cui viviamo». Ci sono poi comuni che non mettono limiti al-

le costruzioni e all'allargamento delle periferie, per ottenere gli oneri di urbanizzazione. Il risultato è un abitato migliore e più efficiente, ma che aggiunge cemento in zone dove la popolazione si riduce. Il caso di Frosinone è emblematico. Secondo il rapporto Ispra 2022 sul consumo di suolo, il capoluogo ciociaro è settimo nel Lazio e 16o esimo su 7.901 comuni nella classifica del consumo di suolo. Eppure è uno dei pochi in cui il tasso di utilizzo degli immobili scende. «Frosinone non è attrattiva, ma ha una forte cultura del costruire. Si costruiscono e si abitano le case nuove; quelle vecchie rimangono vuote, perché il costo di riqualificazione è più alto dell'acquisto del nuovo. Ciò non succede nei centri maggiori».

Luci e ombre

Sul podio della classifica si trova Prato – «un polo industriale di successo, dove la comunità cinese ha sviluppato una sua economia, ha acquistato ed è diventata residente», commenta Giordano – a ruota segue l'Emilia Romagna: Reggio Emilia, Bologna, «ma anche Modena, che sta beneficiando della vicinanza con Bologna per intercettare gli studenti che, oltre a essere fuori sede (600mila su 1,8 milioni) sono diventati anche pendolari».

Giordano ha una lettura stratificata sulla città ultima in classifica: L'Aquila. «Oggi non ha più veramente 56mila appartamenti, nel conteggio viene considerato anche il non recuperato,

quindi il non occupabile. Invece concordo sulla risalita dell'occupazione (+4,1%), è una città che si sta ripopolando». Al Sud le case sono più vuote che al Nord e la traiettoria non sembra rallentare. Con alcune eccezioni: il +12,5% di Lecce, esemplificativo di una regione che negli ultimi dieci anni ha cambiato il suo corso grazie al turismo, è stata capace di trattenerne i suoi giovani o farli ritornare. Poi, Sondrio, nella parte bassa della classifica, una città che – secondo Giordano – ha difficoltà a trattenerne i giovani». La scommessa del futuro? «Genova: il progetto del treno ad alta velocità, che la collegherà a Milano in meno di 50 minuti, potrebbe farle riconquistare occupazione abitativa, anche grazie alla crescita dello smart working, e a soluzioni immobiliari di qualità oggi a basso costo. Il primo test positivo è stato il Waterfront di Levante, firmato da Renzo Piano: gli appartamenti sono stati venduti in quota significativa a compratori milanesi».

La strada della riqualificazione

Come uscire allora dall'impasse? «Con legislazioni nazionali che mettano un confine vero, come ha fatto la regione Veneto con la sua legge del 2017 sul consumo di suolo zero (nel 2021 il Veneto è stata la seconda regione per consumo di suolo dopo la Lombardia, ma inizia a vedersi una direttrice di contenimento, ndr)», continua Giordano. «Bisogna smettere di costruire e allargare le periferie, e obbligare alla rigenerazione dell'esistente attraverso incentivi corretti: penso alla politica sulla casa di Fanfani. La riqualificazione non può essere interamente a carico delle famiglie».

—Ax.P.



La scommessa del futuro è Genova: l'alta velocità per Milano potrebbe farle riconquistare appeal