

revista
CIDADES

volume 12 | número 21 | 2015

URBANIZAÇÃO DIFUSA

ISSN 1679-3625 (impressa) - ISSN 2448-1092 (online)

SUMÁRIO

PALAVRAS DO EDITOR.....1 <i>Silvana Maria Pintaudi</i>	1
DOSSIÊ: URBANIZAÇÃO DIFUSA E CIDADE DISPERSA	
APRESENTAÇÃO.....2 <i>Maria Encarnação Beltrão Spósito</i>	2
CONTRAURBANIZAÇÃO, PERIURBANIZAÇÃO, CIDADE DISPERSA E REDE DE CIDADES NA ITÁLIA14 Counter-urbanization, peri-urbanization, disperse city and city networks in Italy <i>GIUSEPPE DEMATTEIS</i>	14
CONTRO-URBANIZZAZIONE, PERIURBANIZZAZIONE, CITTA' DISPERSA E RETI DI CITTA' IN ITALIA.....35 Counter-urbanization, peri-urbanization, disperse city and city networks in Italy <i>GIUSEPPE DEMATTEIS</i>	35
MANIFESTACIONES DE LA DISPERSIÓN URBANA EN EL ENTORNO DE LAS CIUDADES MEDIAS: RESPUESTAS CONVERGENTES EN CONTEXTOS DIFERENTES.....55 Manifestations of the urban dispersion in the environment of the medium sized cities. Convergent answers in different contexts <i>FRANCISCO CEBRIÁN ABELLÁN</i>	55
DISPERSÃO URBANA E MODERNIZAÇÃO CAPITALISTA.....91 Urban dispersion and capitalist modernization <i>NESTOR GOULART REIS</i>	91
FORMA E EXPANSÃO URBANAS NO BRASIL: FATOS E HIPÓTESES. PRIMEIROS RESULTADOS DO BANCO DE DADOS BRASIPOLIS.....108 Shape of agglomeration and urban sprawl in brasil: facts and hypothesis first results from <i>brasipolis</i> database <i>CATHY CHATEL E MARIA ENCARNÇÃO BELTRÃO SPOSITO</i>	108
FORME ET ETALEMENT URBAIN AU BRESIL: FAITS ET HYPOTHESES PREMIERS ENSEIGNEMENTS DE LA BASE DE DONNEES BRASIPOLIS.....153 Shape of agglomeration and urban sprawl in brasil: facts and hypothesis first results from <i>brasipolis</i> database <i>CATHY CHATEL E MARIA ENCARNÇÃO BELTRÃO SPOSITO</i>	153
A DISPERSÃO URBANA É MESMO “URBANA”? DINÂMICAS ESPACIAIS E VALORES ANTROPOLÓGICOS NA FRANÇA.....197 L'étalement urbain est-il vraiment “urbain”? Dynamiques spatiales et valeurs anthropologiques en France <i>François Moriconi-Ebrard</i>	197

L'ETALEMENT URBAIN EST-IL VRAIMENT « URBAIN » ? DYNAMIQUES SPATIALES ET VALEURS ANTHROPOLOGIQUES EN FRANCE.....	225
A dispersão urbana é mesmo “urbana”? Dinâmicas espaciais e valores antropológicos na França	
<i>François Moriconi-Ebrard</i>	
DISPERSÃO URBANA: APONTAMENTOS PARA UM DEBATE.....	250
Dispersion urbaine: notes pour un débat	
<i>IGOR CATALÃO</i>	
CIDADES EXCÊNTRICAS OU NOVAS PERIFERIAS?.....	278
Eccentric cities or new peripheries?	
<i>ESTER LIMONAD E HELOISA SOARES DE MOURA COSTA</i>	
CIDADES E CENTRALIDADES NA AMAZÔNIA: DOS DIFERENTES ORDENAMENTOS TERRITORIAIS AO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DIFUSA.....	305
Cities and urban centralities in the amazon region: from the different territorial arrangements to the diffuse urbanization process	
<i>SAINT-CLAIR CORDEIRO DA TRINDADE JÚNIOR</i>	
NA BUSCA DE SIMILITUDES... A DIVERSIDADE NA URBANIZAÇÃO E NA DISPERSÃO URBANA SURGE NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO PÓS-1990.....	335
In seeking for similitudes... The diversity in urbanization and in urban dispersion arises in the state of Rio de Janeiro in post-1990	
<i>MARIA DE LOURDES PINTO MACHADO COSTA E TATIANA DE SOUZA GASPAR</i>	
ORIGENS E EVOLUÇÃO DO PROCESSO DE DISPERSÃO URBANA NO VALE DO PARAÍBA FLUMINENSE.....	359
The origins and evolution of urban sprawl process in the vale do paraíba fluminense (Rio de Janeiro-Brazil)	
<i>JÚLIO BENTES</i>	
TRANSFORMAÇÕES RECENTES NA ÁREA METROPOLITANA DE FORTALEZA – A EXPANSÃO NO EIXO SUDESTE.....	400
Recent changes in metropolitan area of Fortaleza-Ce, Brasil – expansion in southeast axis	
<i>BEATRIZ HELENA NOGUEIRA DIÓGENES</i>	
FORA DO DOSSIÊ	
O MUNDIAL E O PLANETÁRIO.....	441
<i>HENRI LEFEBVRE</i>	

CONTRO-URBANIZZAZIONE, PERIURBANIZZAZIONE, CITTA' DISPERSA E RETI DI CITTA' IN ITALIA¹

GIUSEPPE DEMATTEIS²

Politecnico e Università di Torino
Torino, Italia
giuseppe.dematteis@polito.it

SOMMARIO

Da una panoramica di come la geografia urbana, concettualmente, ha proposto la comprensione dei processi di allargamento e dispersione della città, le dinamiche recenti che gli caratterizzano vengono analizzati, prendendosi come riferimento l'Italia. I cambiamenti osservati nei processi dello schermo sono relative ai cambiamenti nelle forme di produzione capitalista e l'evoluzione demografico, che mostra anche le differenze tra le regioni del paese. In questo articolo, le città italiane di oggi vanno pensate come sistemi territoriali più o meno estesi, in cui le relazioni di prossimità, appartenenti a uno spazio continuo locale interagiscono con relazioni multiscalarari che appartengono a un altro tipo di spazio: quello discontinuo dei flussi e delle reti.

PAROLE CHIAVE: Città dispersa. Città diffusa. Rete di città. Meta-città. Italia.

COUNTER-URBANIZATION, PERI-URBANIZATION, DISPERSE CITY AND CITY NETWORKS
IN ITALY

ABSTRACT

From a synthesis as to how Urban Geography conceptually proposed the understanding of widening and dispersion processes of cities, recent dynamics which characterize those are analyzed, using Italy as a reference. The observed transformations of the processes at hand are in fact related to the changes in the way of capitalist production as well as demographic evolution, further displaying the differences between diverse areas in the country. In this article, contemporary Italian cities are viewed as more or less extended territorial systems, whose relations of proximity, belonging to a continuous local space,

¹ Questo articolo è la stesura adattata e rivista di una conferenza tenuta dall'autore all'Accademia delle Scienze di Torino il 14 marzo 2011.

² Professore emerito di Geografia Urbana e Regionale, Politecnico di Torino.

interact with multi-scale relations pertaining to yet another type of space: that which is discontinuous from the flows and the networks.

KEYWORDS: Disperse city. Diffuse city. City networks. Meta-city. Italy.

INTRODUZIONE

Le città sono molto cambiate, anche se nel pensare comune la loro immagine rimane ancora in gran parte quella del passato. Proverò qui a delineare, con riferimento all'Italia, i cambiamenti maggiori degli ultimi cinquant'anni, intrecciando la storia dei fatti con quella del modo in cui la Geografia urbana li ha descritti e interpretati e concluderò sostenendo che solo con un nuovo modo di vedere la città è possibile affrontare alcuni problemi rilevanti per la vita del paese³.

La trasformazione più evidente riguarda la forma fisica, che da nucleare e compatta è diventata sempre più estesa, diramata, dispersa. I cartografi, abituati a simboleggiare le città con cerchietti o con areole compatte si sono trovati in difficoltà di fronte al fatto che sul terreno le vecchie città si distinguono sempre meno dai tessuti insediativi diffusi e reticolari che le avvolgono e che rendono irriconoscibili gli antichi confini. Da tempo ormai le cartografie delle città devono servirsi di simbologie diverse, che fanno ricorso a figure areali e reticolari (DEMATTEIS, 1992), capaci di rappresentare la nuova geografia urbana che si è venuta sovrapponendo e in parte sostituendo a quella del passato. E' la geografia che qui di seguito si cercherà di descrivere e interpretare.

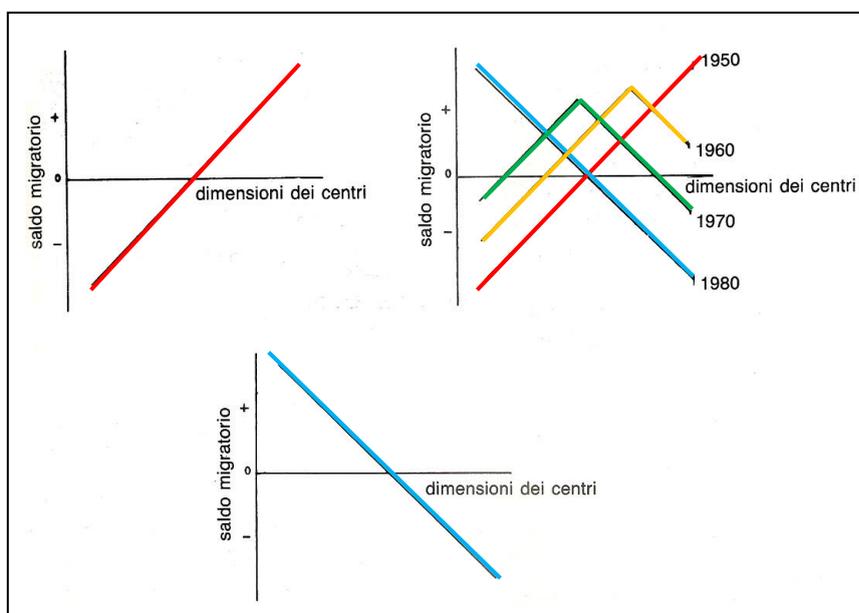
LA CONTRO-URBANIZZAZIONE

Il primo ad affermare che la città era alla vigilia di una svolta epocale fu il geografo americano Brian Berry (1973), che, esaminando le variazioni della popolazione delle città degli Stati Uniti nel decennio 1960-'70, si accorse di qualcosa che nella storia di quel paese non era mai accaduto, cioè che la popolazione delle città minori aveva cominciato a crescere più velocemente di quella delle città maggiori. Egli descrisse il fenomeno col termine di "contro-

³ Il mio discorso si inquadra in una tematica più vasta, largamente trattata anche di recente nella nostra letteratura geografica. Oltre a quelli citati più avanti, si veda: Bonora e Cervellati (2009), Dematteis (2008) Dematteis e Lanza (2011), De Spuches e Guarrasi (2002), Gaddoni (2010), Governa e Memoli (2011), Lanzani e Pasqui (2011), Rossi e Vanolo (2010), Sommella (2008).

urbanizzazione” (*counterurbanization*), perché in quegli anni non si concepiva l’ “urbanizzazione” se non come un processo di concentrazione della popolazione in grandi agglomerati urbani. La contro-urbanizzazione segnava l’inversione di questa tendenza. Lo si vede dalla Figura 1, dove le variazioni percentuali del saldo migratorio (asse verticale) sono rappresentate in funzione delle classi di dimensione dei centri (asse orizzontale). Il grafico di destra schematizza il processo con cui dal 1950 al 1980 si è passati da una variazione positiva direttamente proporzionale alla dimensione urbana – “urbanizzazione”: grafico in alto a sin. – a una di disegno contrario – “contro-urbanizzazione”: grafico in basso.

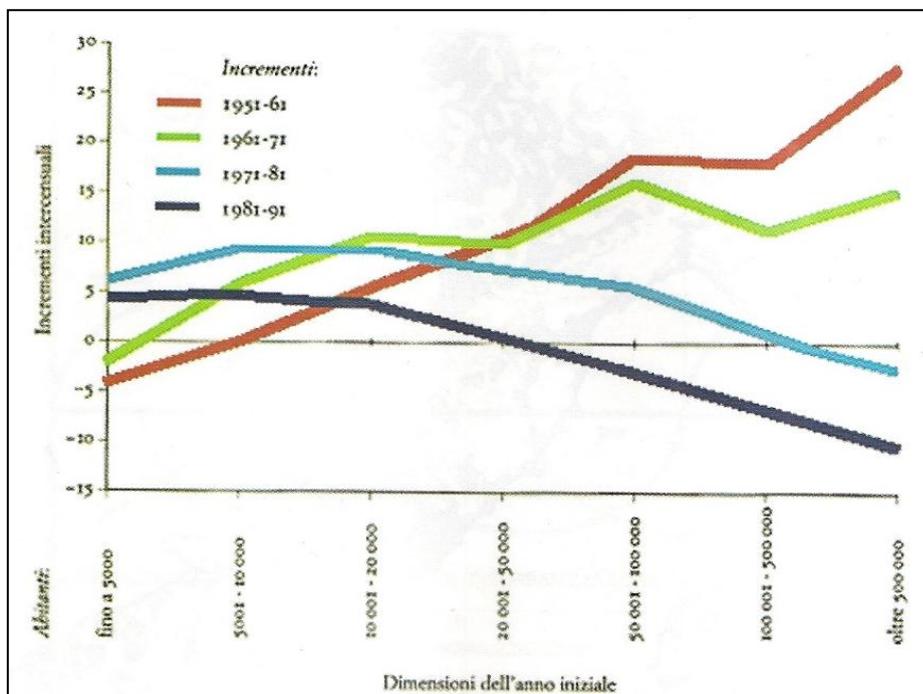
FIGURA 1: DALL'URBANIZZAZIONE ALLA CONTRO-URBANIZZAZIONE.



Brian Berry interpretò il fenomeno come risultato di un rifiuto della grande città da parte degli abitanti che ne pativano svantaggi e diseconomie in termini di maggiori costi, congestione del traffico, inquinamento, minor sicurezza ecc. Alcuni criticarono la sua spiegazione, sostenendo che era dettata da un pregiudizio ideologico anti-urbano e tentarono di invalidarla ipotizzando che le città minori in rapida crescita fossero in realtà soprattutto quelle vicine alle grandi agglomerazioni. In questo caso la presunta contro-urbanizzazione sarebbe stata

solo una crescita delle municipalità suburbane, perciò in definitiva una semplice espansione dell'urbanizzazione tradizionale. Ma non era così. Le rilevazioni dei due decenni successivi, sia negli Stati Uniti, sia negli altri paesi industrializzati, dimostrarono che la maggior crescita demografica non riguardava solo i centri urbani minori più vicini alle grandi città, ma anche gli altri, indipendentemente dalla loro posizione. La Figura 2, tratta da uno studio di G. Martinotti (1993, p. 100), dove sull'asse delle ordinate sono indicate le variazioni della popolazione, mostra come si è manifestato il fenomeno in Italia ai censimenti dal 1951 al 1991.

FIGURA 2: LA CONTRO-URBANIZZAZIONE IN ITALIA. 1951-1991.



DAL FORDISMO AL POST-FORDISMO. IL CASO DI TORINO

Il fatto che Italia la contro-urbanizzazione si fosse manifestata con un ritardo di circa un decennio rispetto agli Stati Uniti e ai paesi europei di più vecchia industrializzazione, indica che la ripresa dei centri minori era correlata a trasformazioni strutturali dell'economia e della società, come quelle appunto intervenute durante la relativamente tardiva industrializzazione italiana tra gli anni

1950 e '70. Partendo da un'ipotesi analoga e verificandola con l'analisi dei flussi migratori interregionali, il geografo inglese Antony Fielding (1989) interpretò la contro-urbanizzazione come effetto di una nuova divisione territoriale del lavoro. Questa espressione si riferisce al cambiamento che si manifestò a partire dagli anni '70 nei paesi industrializzati e che venne poi concettualizzato come effetto della transizione dall'economia fordista a quella post-fordista. Molti considerano questo passaggio come la principale trasformazione del capitalismo manifatturiero dopo la rivoluzione industriale ed esso è certamente tale per quanto riguarda le città. Dunque non aveva tutti torti Brian Berry a considerare la contro-urbanizzazione come una svolta epocale.

Di fatto negli anni '70 era venuta meno una tendenza alla concentrazione produttiva e demografica che durava da quasi due secoli. Com'è noto, nei lontani tempi della rivoluzione industriale il capitalismo delle manifatture si era imposto come produzione di serie, che richiedeva economie di scala e di agglomerazione; cioè grandi concentrazioni di impianti e di addetti. E ciò aveva favorito fin dall'inizio la crescita delle conurbazioni industriali a scapito dei villaggi e delle città minori. La fabbrica fordista della prima metà del Novecento rafforzò questa tendenza, accelerando ulteriormente la crescita dei maggiori agglomerati urbani, lo spopolamento delle campagne e il declino delle città minori.

Il caso di Torino offre un buon esempio di questo gigantismo urbano-industriale. A fine Ottocento l'agglomerato urbano era ancora tutto compreso entro i confini del comune e contava nel 1881 circa 250.000 abitanti. Nel 1921, dopo una prima fase di industrializzazione moderna trainata dall'industria automobilistica, la popolazione era raddoppiata. Dopo altri quarant'anni, nel 1961 raddoppiò nuovamente, superando di poco il milione. A questo punto però Torino, grazie soprattutto alla crescita della Fiat, non si identificava più solo con il comune centrale, ma, con il riversamento della popolazione e delle attività economiche nei comuni limitrofi, era ormai diventata un'area metropolitana di 1.380.000 abitanti, destinati a crescere ancora fin intorno a 1,8 milioni tra i censimenti del 1971 e del

1981, per poi oscillare fin ad oggi attorno a questa dimensione, benché il comune centrale tra il censimento del 1971 e quello del 2001 perdesse circa 200.000 abitanti, per poi crescere di nuovo leggermente fin ai circa 910.000 residenti attuali.

Il motivo per cui il passaggio dal fordismo al post-fordismo ha favorito la rinascita dei centri minori è stato oggetto di molte ricerche in quegli anni. Come sempre, quando si parla di fenomeni complessi come le città, i fattori in gioco sono molti. In questo caso però una certa semplificazione è realistica, perché il sistema fordista aveva operato lui medesimo una grande semplificazione della complessità urbana, trasformando le città – e quelle industriali in particolare – in “macchine” per ridurre i costi unitari di produzione di beni e servizi, grazie alla concentrazione dei fattori produttivi e alle economie di scala che ne derivavano. Ovviamente una crescita urbana di questo tipo non poteva durare a lungo, sia per cause endogene, quali il costo crescente della vita che si ripercuoteva sulla conflittualità sindacale e urbana in genere – con fasi acute come quelle dell’ “autunno caldo” 1969 –, sia per fattori esogeni, come la crisi petrolifera dei primi anni '70 e l'evoluzione dei gusti dei consumatori, che non s'accontentavano più dei pochi modelli standard – di abiti, di elettrodomestici, di automobili e così via – offerti dalla produzione di massa.

GEOGRAFIA DELLA DECONCENTRAZIONE URBANA

Fu proprio negli anni '70 che questi problemi, che stavano mettendo in crisi le grandi industrie, si incontrarono con la loro soluzione, cioè con la possibilità di realizzare la nuova divisione territoriale del lavoro prospettata da A. Fielding (1989). Tale possibilità dipendeva da due ordini di fattori.

Primo: lo sviluppo delle tecniche tele-informatiche permetteva di distribuire geograficamente le filiere produttive, in controtendenza con le precedenti economie di scala e di agglomerazione che le obbligavano a concentrarsi. In tal modo i complessi come quello di Torino, formati da una grande impresa e dalle sue fornitrici si dividevano in tante parti, corrispondenti alle varie

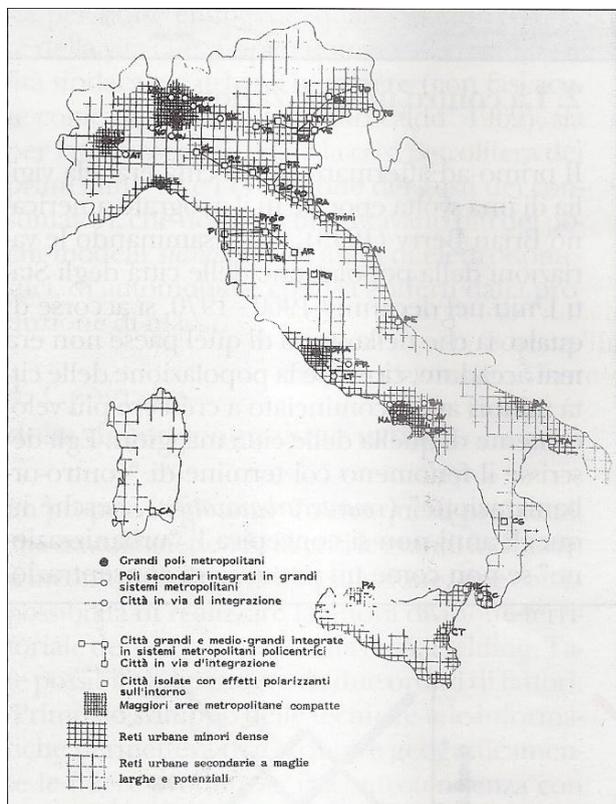
fasi della produzione, che si andavano poi a collocare, in base alle caratteristiche di ciascuna di esse, là dove i costi erano minori e maggiori i vantaggi. Si attuava così a scala regionale o anche nazionale quello che caratterizzava la nuova geografia industriale e che verrà poi chiamato in diversi modi: decentramento produttivo, specializzazione flessibile, accumulazione flessibile (PIORE; SABEL, 1984; SCOTT, 1988).

Secondo: per fuggire ai costi e alla congestione dei grandi agglomerati urbani occorreva trovare sul resto del territorio le localizzazioni alternative adeguate, cioè le condizioni di contesto che permettessero alle imprese di funzionare come nella grande città. Ad allargare il ventaglio di queste possibilità avevano provveduto le politiche di tipo keynesiano che in Italia, negli anni '50 e '60, avevano largamente diffuso infrastrutture fisiche e sociali – strade, acquedotti, elettricità, telefono, poste, scuole, ospedali ecc. Tale diffusione aveva dotato le piccole città e molte aree rurali delle condizioni necessarie per lo sviluppo di attività moderne, compresa la formazione sul posto di una forza-lavoro che poteva trovare occupazione nell'industria e nel terziario.

Nei primi anni Ottanta il gruppo di lavoro “Rivalorizzazione delle aree marginali” (GRAM) dell' Associazione dei Geografi Italiani (AGEI) condusse con la collaborazione di una ventina di istituti di geografia di diverse università italiane una ricerca che mostrò le grandi dimensioni della deconcentrazione urbana avvenuta in Italia negli anni Settanta. La Figura 3, tratta dal primo volume pubblicato da questo gruppo (CENCINI; DEMATTEIS; MENEGATTI, 1983, p. 123), illustra il fenomeno utilizzando l'indicatore, un po' grossolano, ma efficace, della variazione demografica. Le macchie scure corrispondono ai comuni italiani in crescita negli anni della massima concentrazione della popolazione, quelli del cosiddetto boom economico 1958-'63. Sono solo il 23%, ma comprendono tutte le maggiori città e perciò raggruppano il 64% della popolazione nazionale. In bianco è il 40% dei comuni in calo demografico continuo dal 1958 al 1979. In grigio chiaro

è invece quel 37% dei comuni che negli anni del boom economico si spopolavano e che hanno poi invertito questa tendenza tra il 1968 e il 1979.

FIGURA 3: LA DECONCENTRAZIONE URBANA IN ITALIA. 1958-1979.



Questi ultimi sono i comuni della contro-urbanizzazione e la loro distribuzione a grandi macchie, anche molto lontane dai maggiori agglomerati urbani, mostra come in Italia il fenomeno abbia avuto in quegli anni dimensioni spaziali piuttosto eccezionali, combinandosi e sommandosi ad altri due, tipici del nostro paese. Nel N-E e nel Centro esso ha coinciso con la diffusione dei sistemi locali di piccola e media impresa specializzati nei vari settori del *made in Italy* (BECATTINI, 1998). Nel Mezzogiorno, in presenza di saldi demografici che allora erano ancora quasi ovunque positivi, era cessata l'emigrazione verso il Nord del paese e dell'Europa ed erano anche cominciati i rientri. Le condizioni di vita erano

notevolmente migliorate grazie alle politiche assistenziali, alla spesa in opere pubbliche e a sostegno dello sviluppo.

Nell'insieme questa crescita demografica periferica – accompagnata prima da un rallentamento e poi da un declino demografico delle grandi agglomerazioni – andava a vantaggio di un'urbanizzazione diffusa, cioè di un re-insediamento nelle campagne e nelle piccole città di una popolazione extra-agricola, che portava a disseminare sul territorio elementi tipicamente urbani: villette, capannoni, allineamenti commerciali lungo le strade e simili. Cominciava cioè a manifestarsi quella dispersione urbana che doveva cambiare radicalmente la forma fisica della città. Ma, per capire meglio questo passaggio decisivo, occorre esaminare che cosa era capitato alla scala dei singoli sistemi urbani durante la fase della contro-urbanizzazione.

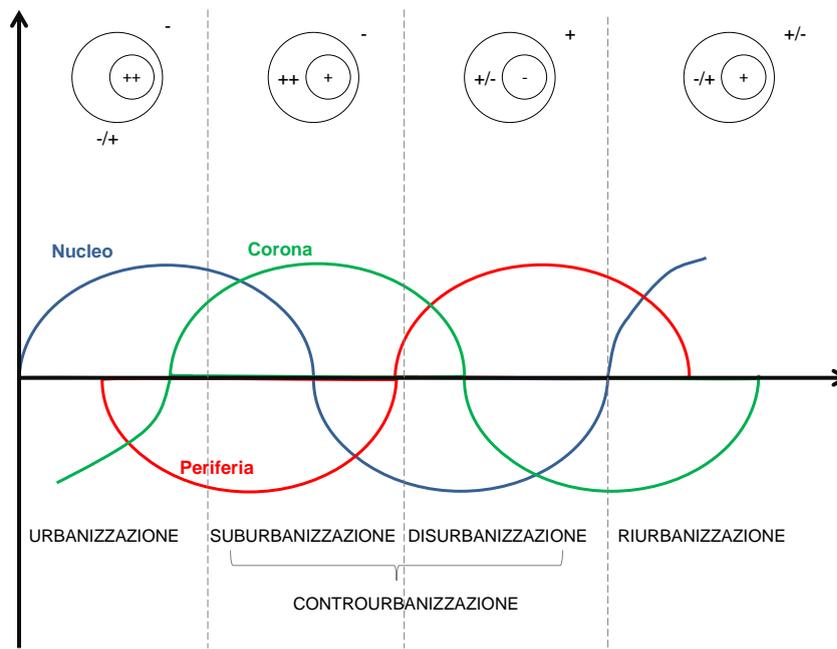
IL CICLO DI VITA DELLE CITTÀ E LA PERIURBANIZZAZIONE

All'inizio degli anni '80 il gruppo CURB (*Cost of Urban Growth*) di Vienna (VAN DEN BERG *et al.*, 1982) , propose un modello generale per descrivere la dinamica demografica dei sistemi urbani grandi e medio-grandi. Il modello, chiamato del ciclo di vita delle città, considera ogni sistema urbano diviso in due zone concentriche: un nucleo urbano centrale (*core*) e una corona suburbana (*ring*) e ne calcola separatamente la dinamica demografica assieme a quella di un'area periferica corrispondente al resto della regione considerata (Figura 4).

L'analisi dei dati relativi a diverse città europee suggerì la forma ciclica della Figura 4. Va notato che, a dispetto di questa sua traduzione geometrica regolare, il modello non ha nessun fondamento teorico. Esso rimane quindi puramente descrittivo e, come vedremo, non del tutto aderente ai fatti, specie per quanto riguarda la fase finale della ri-urbanizzazione. Esso prevede che ogni sistema urbano di dimensioni grandi o medio-grandi attraversi quattro fasi che gli autori chiamarono con i nomi riportati in basso nella figura, mentre in alto sono schematizzate con cerchi concentrici le dinamiche demografiche presenti nel

nucleo, nella corona e nella periferia regionale in ognuna delle 4 fasi (i segni + e - indicano rispettivamente crescita e declino). Secondo questo modello sarebbero le pulsazioni sincroniche dei vari sistemi urbani locali a generare la controurbanizzazione tra la fase due e la fase tre, quando il sistema urbano prima rallenta la sua crescita e poi entra in una fase di declino, mentre nel contempo crescono invece i centri periferici della regione.

FIGURA 4: IL CICLO DI VITA DELLE CITTÀ.



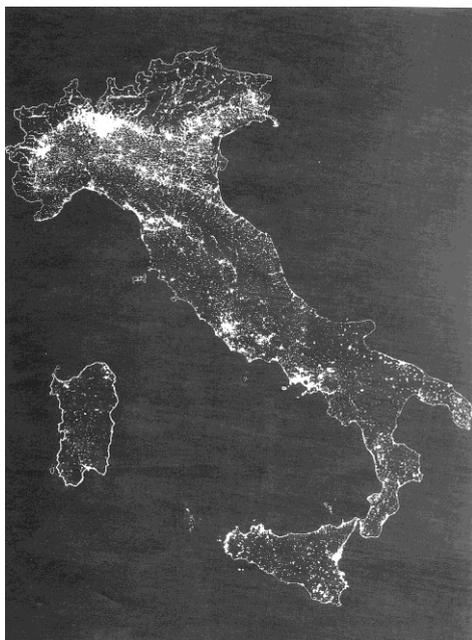
Quando il modello del ciclo di vita delle città venne proposto le prime tre fasi erano verificabili, mentre non esistevano evidenze empiriche relative alla fase della ri-urbanizzazione. Nei decenni successivi tuttavia questa ipotesi fu in parte verificata, in quanto a partire dagli anni '90 alcuni nuclei centrali di grandi agglomerati urbani ripresero effettivamente a crescere, mentre la zona della crescita demografica periferica subì un sensibile restringimento. A scala regionale è tuttora in corso un processo di concentrazione relativa – o di “addensamento deconcentrato” – che ha preso il nome di periurbanizzazione. Esso deriva da un

ridimensionamento della contro-urbanizzazione, per cui la crescita demografica si ritira dalle aree più periferiche e si addensa in zone intermedie tra queste e le corone suburbane delle maggiori città.

LA CITTÀ DIFFUSA E LA META-CITTÀ

Nel passaggio dalla fase della deconcentrazione molto estesa della contro-urbanizzazione a quella della periurbanizzazione prende forma quella che in Italia è stata chiamata “città diffusa”. Nel suo insieme essa risulta già ben evidente nel 1990 dall'immagine satellitare della Figura 5.

FIGURA 5: L'URBANIZZAZIONE ITALIANA NEL 1990. TELERILEVAMENTO DA SATELLITE.



Va notato che la città diffusa non è un sistema urbano a sé stante, separabile dal resto dell'urbanizzazione. Assieme ai nuclei storici centrali e alle corone suburbane che ingloba essa è la componente periferica – molto estesa e dispersa, ben diversa dalle periferie suburbane compatte dell'epoca fordista – di un sistema urbano di un tipo nuovo, che il sociologo Guido Martinotti (2011) ha proposto di chiamare meta-città, cioè una città che si estende fisicamente al di là

(*meta-*) di quella che siamo soliti considerare città e che va anche al di là delle possibilità di un efficace controllo amministrativo, dal momento che il suo territorio non corrisponde più a quello di un ente locale che possa governarla.

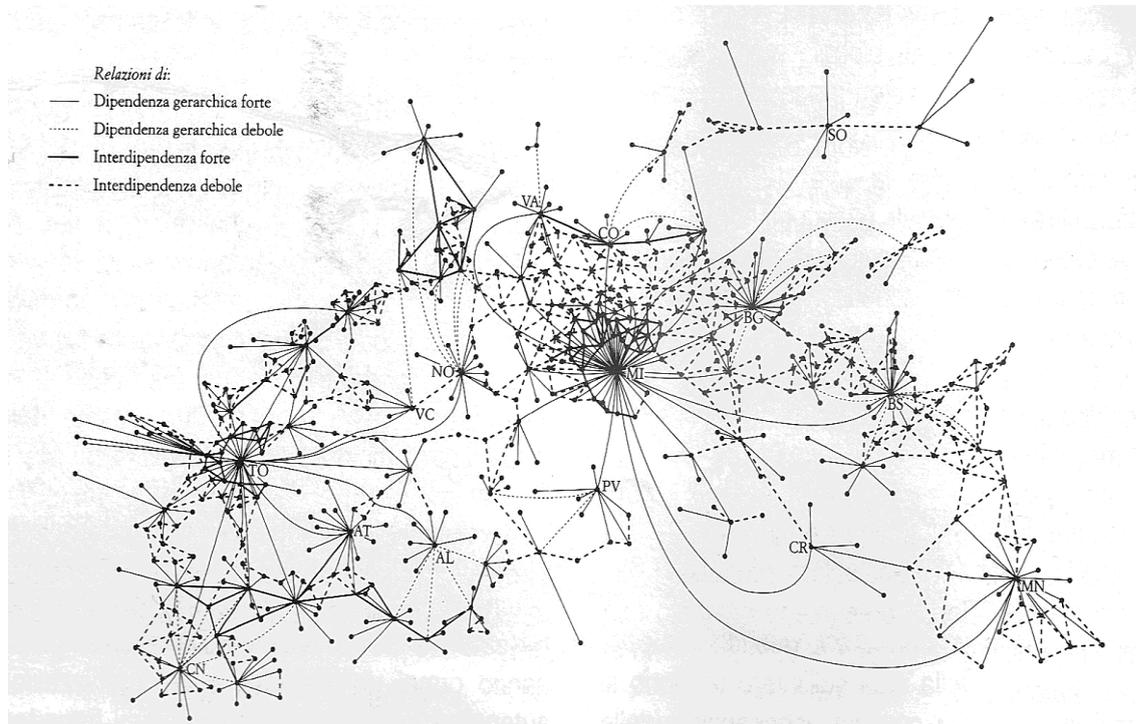
Possiamo già considerare come una meta-città quella descritta nel 1961 dal geografo Jean Gottmann nel Nord-est degli Stati Uniti tra Boston e Washington, una specie di nebulosa urbana a cui egli, in un'opera famosa, diede il nome di *megalopolis* (GOTTMANN, 1970). Egli la descrive come una “metropoli esplosa”, che occupa un fronte costiero di 500 miglia e penetra per altre 200 miglia nell'interno. La interpreta come una metropoli le cui funzioni, invece di essere concentrate in un'unica area urbana, si trovano distribuite tra i numerosi centri di una trama spaziale decine di volte più grande. In seguito vennero identificate varie altre “megalopoli”, nell'America del Nord, in Giappone, in Cina e in Europa, tra cui anche, nell'Italia settentrionale, una megalopoli padana (TURRI, 2000), ben visibile nella Figura 5.

UNA “RADIOGRAFIA” DELLA CITTÀ DIFFUSA

Negli anni ottanta, con Cesare Emanuel (DEMATTEIS; EMANUEL, 1992), ho analizzato la struttura delle relazioni funzionali tra i centri della città diffusa e, più in generale, della meta-città come struttura reticolare della nuova “metropoli esplosa”. La Figura 6 fornisce una sorta di radiografia di questa esplosione di funzioni urbane su un campione di territorio, quello delle due regioni più sviluppate dell'Italia settentrionale (Piemonte e Lombardia), dove il fenomeno presenta caratteri esemplari. In essa i comuni che esercitano funzioni urbane sono collegati da linee continue (relazioni forti) o tratteggiate (relazioni deboli), che rappresentano gli spostamenti degli abitanti verso i centri più vicini per accedere ai servizi in essi presenti: commerciali, professionali, scolastici, sportivi, sanitari, culturali ecc⁴.

⁴ Queste gravitazioni non sono state rilevate direttamente, ma ricostruite con un buon grado di probabilità in base alla localizzazione dei servizi attrattori.

FIGURA 6: INTERDIPENDENZA E DIPENDENZA GERARCHICA FUNZIONALE DEI PRINCIPALI CENTRI DEL PIEMONTE E DELLA LOMBARDIA (ITALIA DI N-O).



Nelle parti meridionali delle due regioni, quelle rimaste più rurali, dove si è mantenuta la gerarchia urbana tradizionale descritta dal modello delle località centrali di Walter Christaller. Qui le gravitazioni per servizi danno origine a configurazioni ramificate ad albero: gli abitanti dei centri minori accedono ai servizi di rango più elevato spostandosi verso le più vicine città intermedie e gli abitanti di queste gravitano allo stesso modo sulle città maggiori per servizi ancora più rari e specializzati. Invece in tutta la fascia pedemontana urbanizzata in modo diffuso – con un massimo a nord di Milano – le gravitazioni per servizi si presentano come reti di flussi incrociati e interconnessi, perché servizi di diverso rango sono ormai presenti un po' dappertutto nella città diffusa, anche nei centri minori. Così chi abita in un centro accede ai servizi presenti in più centri vicini, ognuno specializzato in qualche funzione diversa.

Questa specie di “radiografia” della città diffusa mette in evidenza come la specializzazione di funzioni che in passato era normale riscontrare tra i quartieri di una città, cioè in uno spazio dell’ordine delle centinaia di metri, ora la troviamo tra i centri di un’area grande come una provincia o anche più. Inoltre, mentre nell’Italia delle “cento città” le gravitazioni su una città terminavano dove iniziavano quelle sulla città vicina, ora abbiamo uno sviluppo reticolare continuo, nel quale, come ad esempio a nord di Milano, non si distingue più un territorio esclusivo delle singole città (Milano, Varese, Como, di Busto Arsizio ecc.).

DALLA “RADIOGRAFIA” ALLA “TOMOGRAFIA”

Le analisi sulle diverse forme della meta-città che ho ora ricordato mettono in evidenza due cose. La prima è che il fenomeno della città diffusa italiana è la manifestazione matura ed evidente di una grande mutazione urbano-territoriale che, iniziata negli Stati Uniti verso la metà del secolo scorso, interessa ora tutti i paesi economicamente sviluppati e, in prospettiva, l’intero pianeta, come già nel 1974 aveva anticipato il visionario urbanista Konstantinos Doxiadis con la sua immagine dell’Ecumenopolis: una specie di grande città-rete con diramazioni su tutti i continenti. La seconda cosa importante è che i nodi della rete territoriale che risulta dall’esplosione metropolitana, entrano anch’essi, come la vecchia metropoli, a far parte di reti lunghe, sovra-locali, tendenzialmente globali. Ogni luogo della città diffusa può cioè legarsi, attraverso le attività che lo caratterizzano, con località anche molto distanti. Nello stesso tempo i legami di prossimità con le località vicine incidono sempre meno sui cammini di sviluppo che oggi, grazie ai nuovi mezzi di trasporto e di comunicazione – ogni parte della meta-città può seguire indipendentemente dalle altre.

Per questo motivo l’esame delle relazioni “orizzontali” che abbiamo visto nelle figure precedenti non è sufficiente. Per capire come funzionano questi spazi urbani esplosi e dilatati, dobbiamo introdurre una terza dimensione per così dire “verticale”. Occorre cioè pensare i singoli luoghi come spazi in cui si

sovrappongono nodi di reti che operano a diverse scale geografiche, da quella locale dei servizi di prossimità e della pendolarità per lavoro a quella globale, passando per le scale intermedie regionale, nazionale ed europea.

E' questa la nuova frontiera dell'analisi territoriale, corrispondente alle più recenti concezioni della territorialità (SAQUET, 2007, 2011). Dalla "radiografia" delle relazioni orizzontali appartenenti ad un'unica superficie bidimensionale si passa ora a una "tomografia", cioè a un esame tridimensionale, che considera più superfici sovrapposte. Dobbiamo immaginare più strati che interagiscono tra loro in ogni città, corrispondenti ciascuno a reti di relazioni appartenenti a una diversa scala geografica. In questo modo possiamo vedere ad esempio che un comune della città diffusa, oltre ad avere qualche legame "orizzontale" con quelli più vicini con cui ha delle complementarietà funzionali, può ospitare "nodi" appartenenti a reti che operano a scale superiori. Reti a scala regionale, se ad esempio il "nodo" ospitato è un ospedale; reti a scala nazionale se si tratta ad esempio della piattaforma della rete logistica nazionale; oppure, se consideriamo scale superiori, si può trattare di un ipermercato appartenente a una multinazionale della grande distribuzione, a un aeroporto internazionale e così via.

In conclusione le città oggi le città italiane – come ormai tutte quelle del mondo – vanno pensate come sistemi territoriali più o meno estesi, in cui le relazioni di prossimità, appartenenti a uno spazio continuo locale interagiscono con relazioni multiscalari che appartengono a un altro tipo di spazio: quello discontinuo dei flussi e delle reti. Ma la nostra immagine concettuale di città continua a riferirsi soltanto al primo tipo di spazio. Questo poteva bastare in passato, quando le relazioni di prossimità non solo erano prevalenti, ma le città erano in grado di esercitare un controllo sui flussi e sulle reti che facevano capo ad essa. Oggi invece questi flussi e queste reti attraversano le città, le strutturano, sovente le scompongono. Perciò è diventato difficile immaginare e concettualizzare il fenomeno urbano nella sua realtà effettiva.

LA SCOMPOSIZIONE URBANA E LE POLITICHE PUBBLICHE.

Tutto ciò ha conseguenze rilevanti sulle politiche pubbliche urbane, un tema assai vasto, che non potrò qui sviluppare, ma a cui dedicherò solo qualche cenno per mostrare come la geografia urbana che ho illustrato si leghi a problemi che toccano da vicino la vita di tutti i giorni.

Oggi in Italia, chi elegge il sindaco di un grande comune urbano, non elegge affatto – come ancora comunemente si crede – il sindaco di una città, perché la città vera è quella estesa, che comprende alcune decine di comuni circostanti i quali fanno sistema con il comune centrale. Inoltre, all'interno di tale sistema, la città comprende un gran numero di nodi che appartengono a reti di scale diverse, le cui logiche e i cui interessi di solito non corrispondono a quelli della città e dei suoi abitanti. In altre parole la scomposizione “orizzontale” e “verticale” della città, fa sì che i rappresentanti eletti non siano in grado di governarla come si dovrebbe. Ma allora chi la governa? Nel suo insieme oggi, in Italia, nessuno. Nei suoi frammenti la governa chi ha il potere istituzionale o economico di farlo, perseguendo però obiettivi particolaristici, che vanno dal localismo di molti governi municipali a quelli speculativi dei grandi operatori immobiliari, passando per quelli dei grandi gestori delle reti dei trasporti, dell'energia, della grande distribuzione ecc. E questo capita non solo perché la città è diventata un sistema complesso e difficile da governare, ma soprattutto perché nel nostro paese non c'è stato di fatto – a differenza di altri in Europa e nel mondo – un adeguamento istituzionale e normativo alla nuova realtà che ho cercato qui di descrivere. Non solo ma, salvo qualche tentativo sporadico, non c'è mai stata una politica urbana nazionale.

In verità per rimediare alla scomposizione orizzontale della città negli ultimi decenni sono state emanate diverse leggi, che prevedevano la creazione di un governo metropolitano dei grandi sistemi urbani, ma esse non hanno mai trovato applicazione. Nel 1999 nella riforma del titolo V della Costituzione italiana è stata introdotta la figura della “città metropolitana”, come ente autonomo territoriale.

Dopo molti rinvii sembra che una dozzina di città metropolitane cominceranno a funzionare a partire dall'anno prossimo. Ma non sono esclusi ulteriori rinvii dovuti alla revisione in corso del tutto l'assetto amministrativo territoriale formato dalle province e dai comuni.

L'assenza di strumenti normativi e istituzionali capaci di governare "orizzontalmente" i grandi sistemi urbani, non solo impedisce di rispondere adeguatamente alle loro esigenze urbanistiche, trasportistiche, ambientali e sociali, ma rende anche particolarmente difficile far fronte alla scomposizione verticale della città. Le logiche settoriali che sezionano le realtà urbane nelle loro componenti – il mercato immobiliare, la logistica, la grande distribuzione commerciale, le reti dei trasporti e degli altri servizi –, portano ciascuna di esse a sfruttare l'intrinseca debolezza delle singole municipalità che formano i sistemi metropolitani, anche mettendole in competizione tra loro, al fine di imporre le proprie decisioni. In tal modo i portatori di logiche settoriali riconducibili a grandi interessi particolari (privati e non) che operano soprattutto a scala sovra-locale (nazionale, transnazionale) tendono a sostituirsi al governo eletto democraticamente nello svolgere attività strumentali e di servizio, fin a configurare nei fatti un governo privato di funzioni spettanti all'amministrazione pubblica, come l'urbanistica e la gestione dei servizi collettivi e dei beni comuni.

La gravità di questa situazione ha indotto il Consiglio Italiano per le Scienze Sociali ad affidarne lo studio a un gruppo di lavoro, che ho avuto il piacere e l'onore di coordinare. Ad esso hanno partecipato giuristi, economisti, sociologi, urbanisti e geografi (Fabio Amato, Matteo Bolocan Goldstein, Francesca Governa e chi scrive). I risultati del lavoro, svolto tra il 2008 e il 2011, sono stati pubblicati in un volume (DEMATTEIS, 2011), il cui ultimo capitolo contiene una sintesi analitica e propositiva sotto forma di "libro bianco". Questo appello è stato accolto da una settantina di senatori e deputati che nel 2012 hanno formato un intergruppo parlamentare per l'agenda urbana. Grazie alla pressione di questo gruppo e all'attivazione di alcuni ministri si è poi istituito un Comitato Interministeriale per

le Politiche Urbane (CIPU). Questa è la premessa perché anche in Italia si abbia una politica urbana capace di adeguare il paese alle trasformazioni illustrate in questo articolo.

BIBLIOGRAFIA

BECATTINI, Giacomo. *Distretti industriali e made in Italy*. Torino: Bollati Boringhieri, 1998.

BERRY, Brian J. L. *Growth centers in the American urban system*. Cambridge: Ballinger, 1973.

BONORA, Paola; CERVELLATI, Pier L. (Ed.). *Per una nuova urbanità. Dopo l'alluvione immobiliare*. Reggio Emilia: Diabasis, 2009.

CENCINI, Carlo; DEMATTEIS, Giuseppe; MENEGATTI, Bruno (Ed.). *L'Italia emergente. Indagine geodemografica sullo sviluppo periferico*. Milano: F. Angeli, 1983.

DEMATTEIS, Giuseppe. (Ed.). *Il fenomeno urbano in Italia: interpretazioni, prospettive, politiche*. Milano: F. Angeli, 1992.

_____. *L'Italia delle città. Tra malessere e trasfigurazione*. Roma: Rapporto annuale, Società Geografica Italiana, 2008.

_____. *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*. Padova: Marsilio e Consiglio Italiano per le Scienze Sociali, 2011.

DEMATTEIS, Giuseppe; EMANUEL, Cesare. *La diffusione urbana: interpretazioni e valutazioni*. In: DEMATTEIS Giuseppe (Ed.). *Il fenomeno urbano in Italia: interpretazioni, prospettive, politiche*. Milano: F. Angeli, 1992, p. 91-103.

DEMATTEIS, Giuseppe; LANZA, Carla. *Le città del mondo. Una geografia urbana*. Novara: Utet Libreria, De Agostini Scuola, 2011.

DE SPUCHES, Giulia; GUARRASI, Vincenzo; PICONE, Marco. *La città incompleta*. Palermo: Palumbo, 2002.

FIELDING, Antony. La contro-urbanizzazione nell'Europa occidentale. In: PETSIMERIS, Petros. *Le reti urbane tra decentramento e centralità*. Milano: F. Angeli, 1989, p. 83-100.

GADDONI, Silvia (Ed.). *Spazi pubblici e parchi urbani nella città contemporanea*. Bologna: Patron, 2010.

GOTTMANN, Jean. *Megalopoli, funzioni e relazioni di una pluricittà*. Torino: Einaudi, 1970.

GOVERNA, Francesca; MEMOLI, Maurizio (Ed.). *Geografie dell'urbano*. Spazi, politiche, pratiche della città. Roma: Carocci, 2011.

LANZANI, Arturo; PASQUI, Gabriele. *L'Italia al futuro*. Città e paesaggi, economie e società. Milano: F. Angeli, 2011.

MARTINOTTI, Guido. *Metropoli*. La nuova morfologia sociale della città. Bologna: Il Mulino, 1993.

_____. Dalla metropoli alla meta-città. Le trasformazioni urbane all'inizio del secolo XXI. In: DEMATTEIS, Giuseppe (Ed.). *Le grandi città italiane*. Società e territori da ricomporre. Padova: Marsilio, 2011, p. 25-76.

PIORE, Michal; SABEL, Charles. *The Second Industrial Divide*. New York: Basic Books, 1984.

ROSSI, Ugo; VANOLO, Alberto. *Geografia politica urbana*. Una prospettiva critica. Bari: Laterza, 2010.

SAQUET, Marcos A. *Abordagens e concepções de território*. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

_____. *Por uma Geografia das territorialidades: uma concepção multidimensional voltada para a cooperação e para desenvolvimento territorial*. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SCOTT, Allen J. *New Industrial Spaces*. London: Pion, 1988.

SOMMELLA, Rosario (Ed.). *Le città del Mezzogiorno*. Politiche, dinamiche, attori. Milano: F. Angeli, 2008.

TURRI, Eugenio. *Megalopoli padana*. Padova: Marsilio, 2000.

VAN DEN BERG, Leo *et ali.* *Urban Europe: a Study of Growth and Decline.* Oxford: Pergamon, 1982.