

### 3. LA CITTA'

L'organizzazione spaziale della città, la sua struttura interna, le sue funzioni, le ragioni stesse della sua nascita e le sue modalità di trasformazione è uno degli oggetti di studio privilegiati dalle discipline socioeconomiche e territoriali.

L'interesse, a lungo circoscritto agli architetti ed agli uomini politici, nasce quando lo sviluppo delle città assume una dimensione tale da far parlare di fenomeno urbano, ossia, come è stato efficacemente sottolineato, di "strana apparizione", diversamente da quello rurale, dato che nessuno si è meravigliato del fatto che gli uomini lavorassero la terra per sopravvivere ( Beaujeu-Garnier, Chabot, 1963).

La tendenza all'accentramento della popolazione in luoghi definiti, pure antichissima, ha suscitato meraviglia a partire dalla seconda metà del XIX secolo, quando il fenomeno urbano, appunto, con il passaggio dall'epoca preindustriale a quella industriale, assume proporzioni mai osservate: le città si espandono in Europa e negli Stati Uniti divenendo il centro del sistema produttivo capitalistico; il bisogno di risorse porta a fondare le città dei bianchi nei paesi colonizzati; l'affermazione del socialismo conduce all'accentramento di popolazione presso i centri industriali.

L'intenso processo di agglomerazione ha interessato in primo luogo le città del mondo occidentale, prima quelle europee e poi con particolare forza e maggiore estensione spaziale quelle americane, privilegiando quelle che per posizione geografica, storia consolidata o dotazione di fattori e di risorse divenute strategiche divennero il motore della nuova fase di crescita economica.

Poi ha investito gli odierni paesi in via di sviluppo, dove la spartizione politica, l'accentuarsi dei vincoli ambientali, l'imporsi di stili di vita diversi da quelli originali e lo sradicamento della popolazione rurale che ne è conseguito ha portato a fenomeni di forte inurbamento e sviluppo delle città.

In questa sede, l'attenzione sarà in particolare puntata sulle modalità di organizzazione e di evoluzione urbana nei paesi occidentali, sebbene non mancheranno riferimenti al fenomeno in quelli extra-occidentali.

Quello che si intende evidenziare, infatti, sono le logiche organizzative urbane e le loro trasformazioni a partire dalla rivoluzione industriale e, quindi, principalmente nei paesi investiti in modo diretto da questo processo.

Verranno dunque brevemente ripercorsi i fattori che sono alla base della formazione storica delle città e successivamente il processo che ha portato ai grandi agglomerati urbani, prima nettamente contrapposti alle aree rurali circostanti, poi via via più estesi ed interrelati, ma comunque ben identificabili ed ordinabili gerarchicamente rispetto alla loro dotazione funzionale.

Infine, si analizzerà il fenomeno dell'inversione di tendenza nei processi di crescita, alla rottura nei principi di crescita per agglomerazione delle città, ormai divenute aree metropolitane e megalopolitane, ed una rivitalizzazione dei centri piccoli e medi che fino ad allora erano rimasti esclusi dal processo di sviluppo e che, anzi, spesso avevano perso gran parte dei propri residenti.

Dalle prime interpretazioni di questo fenomeno, che hanno portato a parlare di controurbanizzazione e di fine della città, si è giunti ad individuare una nuova fase organizzativa della città, della sua popolazione e delle sue funzioni, che i geografi urbani italiani vedono rilocalizzarsi su una scala spaziale più ampia, di tipo regionale o sovra-regionale.

### 3.1 L'origine della città

L'interpretazione del fenomeno urbano, l'origine, la natura della città e i motivi per cui la popolazione ha avuto convenienza, da un certo punto in avanti, ad agglomerarsi in spazi circoscritti è ancora oggetto di intenso dibattito e di sforzo interpretativo.

Il fatto è che una città è moltissime cose e questo rende difficile definirne le origini e capirne le trasformazioni. La città è al centro delle vie di comunicazione, degli scambi economici, dei sistemi di produzione, del mercato del lavoro, delle relazioni culturali, politiche e religiose, essa riunisce soggetti e reti di relazioni complesse, tutto orienta e coordina e da tutto viene influenzata, e si riproduce continuamente sintetizzando e coniugando gli stimoli esterni con la sua storia, la sua posizione, la sua cultura, le sue risorse e tradizioni economico-produttive.

Per mettere un po' di ordine in un fenomeno estremamente complesso, si può cominciare col dire che alla base della nascita della città vi sono tre principali motivi, la difesa, lo scambio e la politica. Queste funzioni vengono considerate, a seconda degli autori, come motivo della fondazione o semplicemente come attività sviluppate dalla città una volta che l'istinto gregario dell'uomo, senza che vi fossero già obiettivi precisi, lo ha portato a scegliere un luogo ove abitare in comunità (Toschi, 1965).

Da un lato la necessità di concentrarsi per difendersi, da cui le città fortificate o entro le mura, i castelli e le città arroccate, o per esercitare una funzione di presidio e di controllo del

territorio circostante, come è il caso di numerosi centri nati dalle preesistenti colonie romane, dalle piazzeforti, o i porti militari.

Dall'altro, quella di scambiare beni e servizi in un luogo definito e facilmente raggiungibile dalla popolazione locale e dai commercianti esterni, per cui molti centri urbani erano in origine borghi-mercato, fiere di bestiame, agenzie commerciali in paesi stranieri. Strettamente connessa alla funzione commerciale è la posizione topografica della città e la sua funzione di snodo, di stazione e di sosta, di approdo, insomma di luogo facilmente raggiungibile. Si dice che ovunque vi sia un ostacolo sorge una città (Vidal de la Blache, citato in Toschi, 1965): lungo le coste e nei punti di approdo, sulle rive dei fiumi e nei guadi, alle soglie del deserto, ai piedi delle montagne.

Infine, l'opportunità di ordinare e regolare la convivenza della popolazione interna, esercitare il dominio sugli intorni rurali e coordinare i rapporti tra la città e le altre aggregazioni sociali.

Ancora, ma questo in tempi più recenti, vi sono città sorte in prossimità di giacimenti di risorse strategiche per lo sviluppo industriale, al solo fine di minimizzare la distanza da percorrere nello sfruttamento. Da un lato la localizzazione spontanea della popolazione presso i giacimenti di minerali e risorse preziose: i villaggi dell'oro, dei diamanti, del petrolio, ma anche dell'acqua; dall'altro la localizzazione organizzata e sistematica di imprese nell'epoca industriale, la nascita di città minerarie la cui ragion d'essere era l'estrazione del carbone ed il suo utilizzo nelle industrie di trasformazione spesso sorte nei pressi dello stesso giacimento.

Queste funzioni, ovviamente, si sono sovrapposte e reciprocamente stimolate nella storia delle città in un processo di interrelazione continua, consolidandosi e selezionandosi reciprocamente in direzione della diversificazione o della specializzazione funzionale. Al solo fine della comprensione si può distinguere in funzioni originarie e derivate. Nel primo caso si fa riferimento al motivo primo che ha dato luogo all'accentramento della popolazione, come può essere il caso di un presidio militare (una colonia romana per esempio), per cui le funzioni originarie sono connesse strettamente alla sua natura e saranno tipicamente di controllo e coordinamento (sede di Comandi Militari, Corti di Giustizia, ecc.). La funzione derivata caratteristica è invece quella industriale, che ha trovato nell'agglomerato preesistente un luogo di sbocco dei prodotti ed un mercato del lavoro utile allo sviluppo della manifattura.

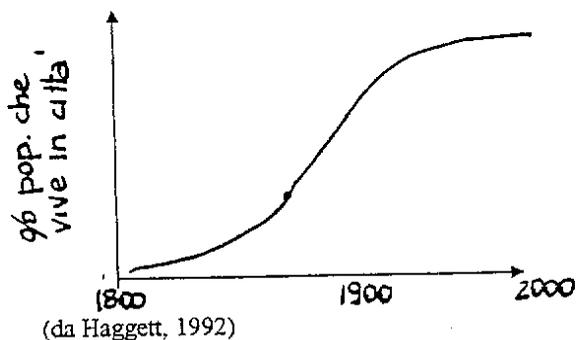
### 3.2 Il fenomeno urbano nel mondo occidentale

L'impennata subita dallo sviluppo urbano nei paesi occidentali a seguito della rivoluzione industriale è ben descritta nella curva di urbanizzazione, che riporta ad esempio il caso della Svezia.

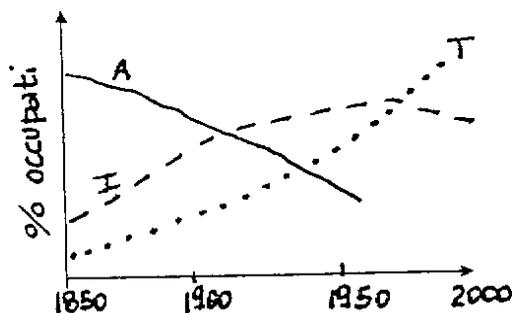
E' infatti nella seconda metà dell'Ottocento, con l'affermarsi dei sistemi produttivi basati sull'agglomerazione, sia per la grande dimensione produttiva e le economie di scala ad essa connesse, sia per la massima accessibilità ed il risparmio nei costi di trasporto offerti dalle città in termini di mercato e di reperimento dei fattori produttivi, che il fenomeno urbano assume proporzioni vistose grazie soprattutto all'apporto della popolazione che dalla campagna e dall'occupazione agricola migra in direzione dei centri maggiori.

A fronte dei fattori di attrazione della città, infatti, vi erano peraltro motivi sufficienti per abbandonare la campagna, principalmente legati all'aumento della pressione demografica sulle risorse, per effetto delle migliorie tecniche introdotte in agricoltura e per l'aumento della popolazione che precedono, secondo alcuni autori, la rivoluzione industriale. Negli odierni paesi in via di sviluppo le cause dell'inurbamento sono in parte di natura economica, connesse con la crescita di popolazione tipica della prima fase della transizione demografica e, quindi, il sovrappopolamento nelle campagne e la povertà che ne consegue, unita alle fluttuazioni dei prezzi dei beni agricoli, alla loro progressiva sostituzione da parte dei paesi importatori ed ai vincoli ambientali che talvolta divengono insormontabili; in parte di natura sociale e psicologica, e questo può essere vero per i ceti meno poveri, considerando che molti scelgono la città per il desiderio di migliorare il proprio livello di vita o per imitazione dei modelli di cui hanno letto o sentito parlare.

Curva di urbanizzazione nei paesi occidentali (Svezia)



Mutamento nei settori occupazionali (Svezia)



Dunque una stretta connessione nei paesi occidentali tra sviluppo industriale e urbano cui segue, come si avrà modo di approfondire nella successiva trattazione, il rallentamento nella crescita per agglomerazione quando l'industria lascia il posto al terziario come principale settore occupazionale e l'economia diviene post-industriale.

Tornando ai fattori di attrazione, si diceva poc'anzi delle economie di agglomerazione ossia di tutti quei vantaggi che l'impresa ottiene localizzandosi in prossimità delle altre imprese, e come queste e le economie di scala, cioè di dimensione, abbiano giocato in favore della concentrazione spaziale ed in particolare urbana. Va comunque sottolineato come la posizione in città consenta all'impresa di ottenere quel genere più ampio di vantaggi detti "economie di urbanizzazione",

derivanti in particolare dalle opere di infrastrutturazione primaria (strade, porti, elettricità, fognature, ecc.); dalla facilità di scambi di beni, servizi e informazioni; di un mercato del lavoro eterogeneo e ben formato; di servizi pubblici e privati per le imprese e le famiglie.

Ovviamente, non solo la città crea l'industria ma è a sua volta creata, nel senso che lo sviluppo di un settore, la creazione di posti di lavoro, la produzione di redditi chiama, in un processo di crescita circolare e successiva agglomerazione, la localizzazione di ulteriori settori, lo sviluppo del terziario pubblico e privato, dell'industria delle costruzioni e dell'edilizia, delle funzioni culturali e religiose, ecc. All'interno della città, infatti, i settori produttivi vengono distinti, già da Hoyt nel 1939, in *city forming* ed in *city serving*, e su questa distinzione è interessante soffermarsi. Il successo delle città, infatti, è in gran parte dovuto al fatto che esse, oltre ad offrire i beni e servizi necessari alla popolazione residente, accolgono una serie di settori rivolti all'esportazione, ossia alla distribuzione sia nell'intorno spaziale che ne è sprovvisto sia anche verso territori molto lontani. Questa peculiarità della città, il fatto di essere un'organizzazione di operatori, capacità produttive e settori vari e rivolti verso l'esterno contiene l'essenza stessa della città e dà ragione del suo sviluppo. Dunque la rivoluzione industriale avvia quel processo di crescita delle città che ne moltiplica e specializza le mansioni e ne diversifica le funzioni, portando alla sua espansione demografica e fisica, grazie all'apporto migratorio delle popolazioni rurali, e alla progressiva separazione tra luogo di lavoro e luogo di residenza, che consegna alla città un suo mercato del lavoro.

Di qui l'interesse della geografia per lo studio della città, non solo nel suo assetto interno o per la sua forma fisica e spaziale, ma soprattutto nelle sue funzioni, nell'estensione delle aree di influenza, nelle relazioni con le altre città, nella gerarchia funzionale; e più di recente per le modalità di evoluzione economico-territoriale, per le forme di specializzazione selettiva e depolarizzazione che hanno portato a considerare la città non più soltanto come organismo ma come sistema.

### *3.2.1 La città come area di mercato*

Una città è più del suo costruito in quanto svolge attività dirette ad un'area più ampia e da questa attrae flussi di forza lavoro, di consumatori, di abitanti. Questo tipo di funzionalità costituisce, si dice spesso, l'essenza stessa della città e la ragione della sua esistenza.

Per questo motivo la geografia si è a lungo dedicata al problema della delimitazione delle aree di influenza della città, prima con interesse mirato per le aree di mercato e, successivamente,

utilizzandolo come metodo di definizione dei confini della città stessa, abbandonando il criterio ormai poco significativo dello spazio edificato continuo.

Dalla prima teorizzazione della città come luogo "centrale" deputato a soddisfare le esigenze di servizi di un *hinterland* che ne è privo, dovuta al Christaller, e dalla suddivisione dello spazio in esagoni di diversa ampiezza a seconda del livello gerarchico della località che lo serve, i modelli rivolti alla delimitazione delle aree di mercato hanno subito una notevole evoluzione.

Al di là dei successivi tentativi di affinare la misura della centralità e di rendere più realistica la struttura ed i principi della suddivisione areale christalleriana, un contributo fondamentale alla delimitazione delle aree di mercato dal punto di vista operativo viene con l'introduzione in geografia del modello gravitazionale.

Si tratta dell'adozione della legge di gravitazione, elaborata dalla fisica, alle città tramite un isomorfismo scientifico, ossia l'adozione di una struttura logico-matematica, elaborata in origine per spiegare un dato fenomeno in una certa disciplina, per spiegare altri fenomeni in altre discipline. In questo senso, mentre la formula della gravitazione universale recita che due corpi si attraggono in modo direttamente proporzionale alla loro massa ed inversamente proporzionale al quadrato della distanza che li separa; così, Reilly propone una formula utile a delimitare le aree di mercato misurando il potere di attrazione funzionale di due città considerando come massa la quantità dei servizi offerti, ad esempio, e

$$V_a / V_b = M_a / M_b \times (d_b / d_a)^2$$

dove con  $V$  si identifica il grado di attrazione, con  $M$  le due masse, espresse ad esempio tramite la dimensione demografica o la quantità di servizi offerti, e con  $d$  la distanza tra le due rispetto ad un ipotetico punto intermedio. Questo punto viene individuato e rappresenta la linea di divisione tra le due aree di mercato risolvendo l'equazione in modo che  $V_a / V_b = 1$ , ossia individuando la distanza in corrispondenza della quale i due poteri di attrazione si equivalgono.

Questa formula ovviamente è stata resa estensibile a tutti i centri di un paese, rapportando ciascun centro a tutti gli altri ed ottenendo così  $n$  confini

$$V_i = G P_i \sum_{j=1}^n P_j / d_{ij}$$

I diversi punti ottenuti per ciascuna località possono essere poi uniti ottenendo una curva isopotenziale e la relativa delimitazione dell'area di mercato.

Ovviamente, diversi sono stati gli affinamenti apportati a questo metodo, che si è comunque mostrato utile alla delimitazione empirica delle aree di mercato, ed in particolare nel valutare la distanza e la massa. Attraverso alcuni indici posti come esponenti ai termini  $P$ , è possibile ad esempio esprimere la qualità della massa di un centro, pesando di più a seconda se la popolazione ha redditi più o meno alti, se i servizi sono di rango più o meno elevato e via dicendo. Analogamente, l'esponente posto al fattore distanza può tener conto, oltre che dell'aspetto itinerario, anche della diversa impedenza che il territorio esercita al movimento e dei costi connessi con questo problema.

La delimitazione della città come area di mercato registra un sostanziale avanzamento, sul piano metodologico, con l'introduzione del modello di interazione spaziale, una sorta di evoluzione di quello gravitazionale. La misura delle interazioni, infatti, viene elaborata attraverso il calcolo delle probabilità degli spostamenti dei consumatori verso un dato centro; l'approccio probabilistico rende il modello più elastico rispetto a quello gravitazionale in quanto nella stima delle probabilità possono essere inseriti numerosi fattori che possono influenzare la decisione del consumatore di spostarsi in una direzione o in un'altra.

### 3.2.2 L'espansione fisica della città

La crescita della città, sulla spinta della rivoluzione industriale, si evidenzia in primo luogo sul piano fisico, come espansione negli spazi contigui a quelli tradizionali. Lungo le principali vie di comunicazione che si dipartono dal centro e nelle aree interne a questi, in spazi vuoti oppure inglobando i villaggi ed i borghi preesistenti, in maniera talvolta controllata o pianificata altre volte spontanea e peggio abusiva, la dilatazione segue sempre il principio della minimizzazione della distanza dalla città. Di fronte all'enormità del fenomeno, in particolare nei primi decenni del 1900, le discipline che studiano il territorio si preoccupano di indagare le nuove formazioni urbane, analizzando i caratteri insediativi, gli socio-demografici ed economici, e sottolineandone spesso le carenze funzionali.

Si studia quindi la periferia, la *banlieue* francese, il *suburb* o l'*urban fringe* anglosassone, come gli spazi dipendenti dalla città, sia nel senso che chi vi risiede svolge la propria attività lavorativa nel centro e quindi usa la periferia come "dormitorio", sia perché la sua funzione è quella di accogliere attività produttive decentrate dalla città, generalmente di tipo industriale (meno diffuso è quello della periferia ricreativa francese).

In parte è la popolazione a spostarsi spontaneamente verso le aree vuote contigue alla città (dal 1940 al 1950 la popolazione suburbana aumenta negli Stati Uniti del 35%), via via che il miglioramento del sistema dei trasporti, l'aumento dei redditi consente di abitare in case unifamiliari ed in spazi verdi e meno costosi. In parte è il decentramento delle attività industriali che dapprima negli Stati Uniti, nel periodo tra le due guerre, e poi in Europa, hanno subito un progressivo processo di suburbanizzazione. Man mano che la città si sviluppa, infatti, nuove funzioni terziarie pubbliche e private trovano convenienza a localizzarsi nel centro e competono per l'uso del suolo rendendo il suo costo sempre più elevato.

L'industria, d'altra parte, ha bisogno di spazi ampi e quindi a costi modesti; ha un impatto ambientale che la rende sgradita nei centri urbani; e, nelle funzioni produttive in senso stretto i guadagni in economie esterne offerte dalla città non sono tali da compensare l'aumento dei costi per l'uso dello spazio, mentre diventano man mano importanti il risparmio nei costi della manodopera, l'allentamento dei vincoli posti dal rispetto dell'ambiente, e tutti i fattori che come si vedrà portano al processo di delocalizzazione dell'industria a distanze anche molto elevate. In una prima fase, tuttavia, l'allontanamento dell'industria dal centro segue il principio della minimizzazione della distanza ed è supportato dallo sviluppo del sistema delle comunicazioni e dei trasporti. Di qui la suburbanizzazione, ossia il decentramento delle funzioni produttive lungo i principali assi di comunicazione o in modo contiguo all'edificato urbano. Esempio classico di questo processo è la formazione dei corridoi industriali suburbani conseguenti alla rilocalizzazione dell'industria automobilistica dopo la seconda guerra mondiale.

Di fronte all'intensità del fenomeno espansivo, si diceva, i geografi anglosassoni per primi cominciano ad indagare gli spazi periferici alla ricerca di categorie concettuali utili ad interpretarne i fattori responsabili e le modalità territoriali.

Per definire questi nuovi processi si parla di *sprawl* o *spread* urbano, che sottolineano il modo sgraziato, discontinuo e a bassa densità con cui la città si diffonde nel suo intorno (Gottmann, Harper, 1967).

L'immagine più espressiva è quella della città tentacolare, area urbanizzata dalla forma ancora relativamente compatta rispetto all'intorno, considerando che prevale ancora il principio della crescita per contiguità alla città e la ricerca di spazi vuoti.

Oltre ai termini di suburbio e sobborgo, le aree nelle quali la città va rarefacendosi e mescolandosi alla campagna sono identificati, a partire dagli anni '40, con i termini di frangia urbano-rurale, considerata come parte della città con caratteristiche insediative proprie, prodotte negli intorno delle città statunitensi dal disordine e dalla casualità dell'espansione urbana, che

invade gli spazi vuoti o i villaggi rurali preesistenti annullandone progressivamente integrità, personalità e governi locali (Wehrwein, 1942).

Lo studio dei processi di riorganizzazione spaziale della città, cominciata già nei primi decenni del '900, conduce i ricercatori statunitensi a coniare il termine di *megalopoli*, un'area urbanizzata che si estende sulla costa orientale da Boston a Washington, per centinaia di chilometri in un *continuum* di città piccole e medie intervallate da spazi verdi ed unite da un efficiente sistema di trasporti.

Nelle città dell'Europa il processo non ha assunto modalità così intense, probabilmente perché la nascita delle città ha radici più lontane ed il peso svolto dal centro storico, anche in termini funzionali, ha in parte contenuto la tendenza centrifuga urbana.

L'espansione urbana ha portato piuttosto a parlare di conurbazione, che indica un fenomeno di minore portata rispetto alla megalopoli. Si tratta di un'area urbanizzata con una elevata soglia di densità, costituita dall'addensamento di città, legate da una fitta rete di trasporti, cresciute separatamente spesso sull'onda dello sviluppo industriale, quindi non nate intorno ad un centro principale, anche se una di esse ha, infine, il sopravvento sulle altre. Questo elemento differenzia la conurbazione dall'agglomerato che invece ha ragione di essere proprio perché è il centro principale preesistente, la città madre, che ha dato vita alla proliferazione di centri piccoli e medi periferici ma ad essa contigui.

Per quanto riguarda la concettualizzazione della diffusione urbana negli spazi da questa investiti, va sottolineata la nascita nella geografia francese sul finire degli anni '60 di due neologismi, il *rururbano* ed il *periurbano*, entrambi volti a definire il fenomeno della commistione tra spazi urbani e spazi rurali prodotta dalla disseminazione della città. Questa categoria descrittiva è stata oggetto di grande attenzione in Francia, nonostante vi sia chi afferma che questi nuovi termini non sono altro che l'equivalente europeo di quelli conati molto tempo prima dai geografi anglosassoni (Claval, 1983).

### 3.3 La delimitazione della città come sistema

Finché il centro urbano rimane spazialmente concentrato e nettamente distinto dalla campagna circostante, la sua delimitazione avviene in modo abbastanza semplice attraverso i criteri dell'edificato continuo, delle condizioni abitative, lavorative e ricreative.

Ma l'espansione della città e dei modi di vita urbani, la redistribuzione dei residenti su spazi ampi al di fuori del nucleo tradizionale e, al contempo, l'intensificarsi delle relazioni tra le aree

contigue ed il centro, verso il quale la popolazione continua a muoversi per motivi di lavoro, di scambio sociale, di consumo e quant'altro, hanno reso inadeguata, da un certo punto in poi, la definizione della città secondo il parametro della densità dei caratteri urbani.

Un esempio di delimitazione dei sistemi urbani nel senso di spazi "densi" può essere trovato nello studio pionieristico proposto in Italia dalla Svimez (Cafiero e Busca, 1970): la delimitazione avviene infatti aggregando i comuni contigui a quello principale quando rispondano ad una soglia minima di attività extragricole e in una densità minima di attivi in settori diversi dall'agricoltura; le aree metropolitane vennero individuate tra quegli aggregati di comuni che presentavano i requisiti minimi dimensionali di popolazione e di attività extragricole.

Tuttavia era già chiaro allora agli autori che la città doveva essere intesa come "sistema di funzioni interrelate, distribuite anche discontinuamente nello spazio" e che lo sviluppo del sistema dei trasporti e delle comunicazioni aveva dilatato "il raggio della prossimità fisica necessaria alla fruizione delle economie esterne" (Cafiero e Busca, 1970, p. 5).

Questo modo di concepire e delimitare la città, anche e soprattutto ai fini della sua gestione, nasce abbastanza presto nei paesi più sviluppati: sono la Standard Metropolitan Statistical Area (SMSA) negli Stati Uniti, la Census Metropolitan Area (CMA) canadese, l'area metropolitana del lavoro (Standard Metropolitan Labour Area, SMLA) ed il Daily Urban System (DUS) della Gran Bretagna, e l'Agglomération francese.

Tutte queste delimitazioni hanno alcuni punti in comune (Sforzi, 1991, pp. 446):

- un centro principale con una quantità minima di popolazione;
- un'estensione territoriale abbastanza ampia da essere un agglomerato urbano ma con una soglia minima di densità di popolazione;
- un insieme di centri i cui residenti svolgono la propria attività lavorativa nel centro principale, spostandosi quotidianamente e generando relazioni strette espresse in termini di pendolarismo.

La SMSA, ad esempio, definita dall'Ufficio Censimenti statunitensi, nella versione del 1960 consiste in un gruppo di contee spazialmente contigue, di cui una con almeno 50.000 abitanti e le altre con una soglia minima di caratteri metropolitani ed una forte tendenza all'integrazione, in parte misurata attraverso gli spostamenti ricorrenti per motivi di lavoro.

Il concetto di sistema urbano come "insieme di luoghi urbani interdipendenti", introdotta negli anni sessanta da Berry (1964) con riferimento alla Teoria Generale dei Sistemi, aggiunge all'insieme dei caratteri appena detti il criterio fondamentale dell'autocontenimento, cioè una intensità delle relazioni interne superiore a quella che esso intrattiene con l'esterno, un livello di coesione interna che consente di distinguerlo dagli altri e delimitarlo.

Pur con un certo ritardo, anche in Italia l'Istituto Centrale di Statistica si è preoccupato di delimitare unità territoriali urbane diverse da quelle amministrative che limitavano la città alla sua area comunale. I tentativi di delimitazione empirica iniziano con lo studio Istat/Irpet elaborato sui dati censuari del 1981 e proseguono nelle ricerche di Sforzi su quelli del 1991. La nuova unità territoriale che fa da base alla delimitazione dei sistemi urbani è il SLL, un sistema territoriale, formato da comuni contigui, che risulta autocontenuto dal punto di vista delle relazioni interne, un'area in cui risultano massimizzate le interazioni tra singole località (di residenza e di lavoro), dato che la maggior parte della popolazione residente trova soddisfazione, nella stessa area, sia alla domanda che all'offerta di lavoro, e svolge dunque all'interno i propri spostamenti quotidiani.

Il SLL viene dunque assunto come unità elementare nell'individuazione dei sistemi urbani, e diviene tale quando la località centrale, la città principale del sistema locale del lavoro, presenta un determinato livello di popolazione. In un processo di sovra-ordinamento gerarchico-funzionale, più sistemi locali urbani e non urbani comprendenti un'area urbana centrale (e non soltanto una singola città) formeranno il sistema metropolitano (Sforzi, 1991).

Il riconoscimento dell'esistenza di sistemi urbani, condotto da numerosi altri ricercatori su specifiche realtà territoriali o sul piano nazionale, l'aver portato in luce il fenomeno per cui le principali città italiane hanno ormai superato abbondantemente i propri confini comunali e che in molte di queste si è già affermato il processo di metropolitizzazione, ha condotto negli anni '90 al riconoscimento dell'esistenza di aree e città metropolitane. La legge 142 del 1990 sullo "Ordinamento delle autonomie locali" ha introdotto le aree metropolitane, riconoscendo come tali "le zone comprendenti i comuni di Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Bari, Napoli e gli altri comuni i cui insediamenti abbiano con essi rapporti di stretta integrazione" (le città di Palermo, Catania e Cagliari hanno un trattamento particolare dovuto al fatto che rientrano in regioni a Statuto speciale e sono esse stesse a dover decidere in materia).

Pur essendo trascorsi ormai diversi anni dal dettato legislativo, la 142 è rimasta sostanzialmente incompiuta e ciò, oltre alla tradizionale lentezza delle pubbliche istituzioni, ai disguidi e alle incomprensioni tra legislatore ed operatore pubblico, alla poca chiarezza dei principi dettati, è in buona parte dovuto alla mancanza di accordo scientifico sulla definizione e sulla delimitazione delle aree metropolitane, specialmente quando queste abbiano dietro, com'è nel caso italiano, realtà insediative, economico-funzionali, socio-demografiche profondamente diverse; e processi di ristrutturazione di portata tale da mettere in crisi i modelli di delimitazione anche più recenti (Celant, 1994).

### 3.4 La città nell'era post-industriale

Il passaggio dell'economia dalla fase industriale a quella post-industriale, caratterizzata dall'affermazione del terziario come principale settore dell'occupazione, si accompagna ad un processo forte di riorganizzazione economica e territoriale della città corrispondente alla parziale rottura dei principi visti finora.

Il primo sintomo di questa ristrutturazione si manifesta nel fatto che nelle principali città, all'incirca dagli anni '70, la popolazione cessa di aumentare incrinando il tradizionale criterio della crescita per successiva agglomerazione; per contro, i centri piccoli e medi e le aree marginali, che da qualche decennio subivano l'emorragia demografica a favore delle maggiori aree urbane, registrano arresti nel processo di spopolamento o crescita della popolazione.

Nel caso italiano, il periodo che va dal dopoguerra ai primi anni '70 si era contraddistinto per i forti movimenti di popolazione dalla campagna verso le città e dall'interno verso le coste, tanto che soltanto nel 23% dei comuni, tra i quali le principali aree urbane, si registrasse un incremento demografico. Questo processo era governato dai principi dell'agglomerazione, dell'attrazione e gravitazione, e dalla crescita per contiguità. La fase successiva, invece, registra una ripresa della crescita proprio dei centri piccoli e medi, che coinvolge circa il 60% dei comuni italiani, a fronte di un calo demografico nelle principali città.

Questo processo viene schematizzato e trasformato in generalizzazione empirica in primo luogo dai ricercatori anglosassoni e, poco dopo dal Vienna Center.

Questa evidenza statistica viene definita da Berry (1976) come "controurbanizzazione", termine enfatico volto proprio a sottolineare un comportamento del fenomeno urbano completamente diverso dal passato. Nella più dettagliata definizione di Fielding (1982), la controurbanizzazione è una generalizzazione empirica, ossia proprio la correlazione inversa osservabile tra tassi di crescita demografica e taglia dimensionale delle città.

Una seconda estensione viene fornita da Van den Berg (Van den Berg e altri, 1982) e consiste nello schema del ciclo di vita urbano. Il sistema urbano, secondo questa visione, vive secondo una successione di fasi che coinvolgono in modo diverso il *core* (la città centrale) ed il *ring* (la corona, l'insieme dei centri legati alla città da relazioni di pendolarismo) che lo compongono. Il fenomeno urbano, secondo questo modello, si troverebbe nella fase della disurbanizzazione in cui la perdita di popolazione nella città centrale è tale da portare al declino demografico i sistemi urbani, mentre crescono le città piccole e medie, esterne al sistema e disposte su un raggio superiore ai cento chilometri.

Pur essendo diverse nei principi e nella portata esplicative, sia lo schema del ciclo di vita urbano sia l'ipotesi della controurbanizzazione descrivono un processo di deconcentrazione della popolazione interpretato come sintomo del declino della città, della crisi dei valori urbani, della perdita progressiva del ruolo tradizionale della città nel sistema economico, come se da un certo punto in poi le forze economiche e sociali mostrassero di poter fare a meno dei vantaggi derivanti dall'agglomerazione pur di non doverne più sopportare i costi e le difficoltà.

Al di là delle forzature espressive del declino urbano, la deconcentrazione sembra doversi considerare piuttosto come la manifestazione di un processo di trasformazione generale nell'organizzazione spaziale della città, da porre in relazione con altri e meno evidenti processi e forze di natura socioeconomica. A questa conclusione sono giunti i geografi urbani della scuola di Torino guidati da G. Dematteis.

In una lettura territoriale che tenga conto anche delle modificazioni nel sistema produttivo, nella divisione spaziale del lavoro, nei principi organizzativi dell'impresa, nelle modalità di diffusione della tecnologia (Emanuel, 1989), sembra potersi individuare la tendenza del fenomeno urbano ad organizzarsi in forma reticolare e su una scala spaziale più ampia rispetto al passato (Dematteis, 1983; 1985 a/b; 1988; 1990; 1991).

Questo insieme di forze avrebbe agito simultaneamente sul centro e sulla periferia, modificando il tradizionale assetto gerarchico, rappresentato nel modello christalleriano, delle funzioni e delle relazioni tra città di rango diverso.

Sulla periferia si è prodotto l'ampliamento dei "campi di esternalità urbana" (Dematteis, 1985), ossia l'estendersi del numero dei centri in cui le funzioni di medio e basso livello trovano, rispetto alla città principale, condizioni di indifferenza localizzativa. Ciò è dovuto alla combinazione dell'aumentato livello di dotazione infrastrutturale nei centri minori negli ultimi decenni e alla riduzione dei vincoli localizzativi di molte funzioni produttive, grazie allo sviluppo delle comunicazioni e alla crescente scomposizione e flessibilizzazione del settore manifatturiero.

Al decentramento della popolazione nei centri minori si aggiunge e si combina, dunque, quello di molte attività produttive e dei servizi ad esse connessi.

Alla luce di queste considerazioni, l'ipotesi della controurbanizzazione diviene una sorta di "illusione ottica", ossia l'effetto prodotto dal fatto che si continua a cercare la città come areale continuo quando il processo di urbanizzazione si è già dilatato spazialmente, fuori dai perimetri delle città e delle aree metropolitane, coinvolgendo città di medio-piccola dimensione tradizionalmente periferiche (Dematteis e Emanuel, 1995).

In questo modo si spiega il fatto di ritrovare empiricamente la stessa composizione funzionale della città christalleriana in ambiti che vanno dal comprensoriale al provinciale,

riproducendo su più grandi estensioni quello che prima si concentrava negli spazi urbani centrali (Emanuel, 1988; 1990); "è come se la 'corona' di un'area metropolitana 'compatta' fosse esplosa e i suoi frammenti ridistribuiti su un territorio molto vasto, mantenendo tra loro e con il centro principale i rapporti di complementarità e le interconnessioni precedenti" (Dematteis, 1986, p. 7).

A questa diffusione spaziale del fenomeno urbano, tuttavia, non corrisponderebbe un vero e proprio allentamento gerarchico, poiché le funzioni superiori continuano a localizzarsi nei centri urbani principali o, meglio, in quei nodi in cui rimangono selettivamente polarizzate le funzioni che presiedono allo sviluppo urbano (Dematteis, 1985), in altri termini il terziario avanzato ed il quaternario.

Questo è il significato data all'evidenza di agglomerazioni di funzioni medio-superiori anche in spazi tradizionalmente non centrali.

Dunque il modello tradizionale del fenomeno urbano come puntualmente o arealmente organizzato diviene inadeguato a spiegare un assetto che, dal punto di vista funzionale, risulta più vicino a quello della rete, ossia ad un sistema di centri urbani le cui relazioni, più che dalla gerarchia e dalla distanza, sono regolate dalle specializzazioni produttive, dalla dotazione funzionale dei servizi e dai riferimenti storici, culturali ed ambientali locali (Emanuel, 1989).

Le tradizionali regioni metropolitane, costituite dal centro e dall'intorno, possono immaginarsi come articolate su due livelli: quello del reticolo locale dei centri minori interconnessi funzionalmente in un'area vasta di indifferenza localizzativa, e quello del centro principale, anche organizzato in forma pluricentrica, inserito nella rete internazionale delle funzioni superiori e strategiche. Queste due reti poggeranno, evidentemente, su uno spazio di residenze, di aree verdi e rurali e funzioni banali molto simile allo spazio christalleriano.

Nella flessibilità della categoria della rete trova spazio anche una spiegazione del processo di sviluppo dei centri che non sia né soltanto dipendente dagli stimoli esterni né, come è poco probabile che sia, completamente endogeno, ma piuttosto legato alla dotazione "ambientale" del nodo e alle forme di interazione con la rete.

### 3.5 Conclusioni

Dunque la città, nata come fenomeno agglomerato e spazialmente circoscritto, luogo di mercato e di scambio, e da un certo punto in poi, luogo di trasformazione industriale, nata sulla base delle economie esterne, di agglomerazione e di urbanizzazione, ha profondamente modificato negli ultimi decenni le proprie modalità di organizzazione territoriale.

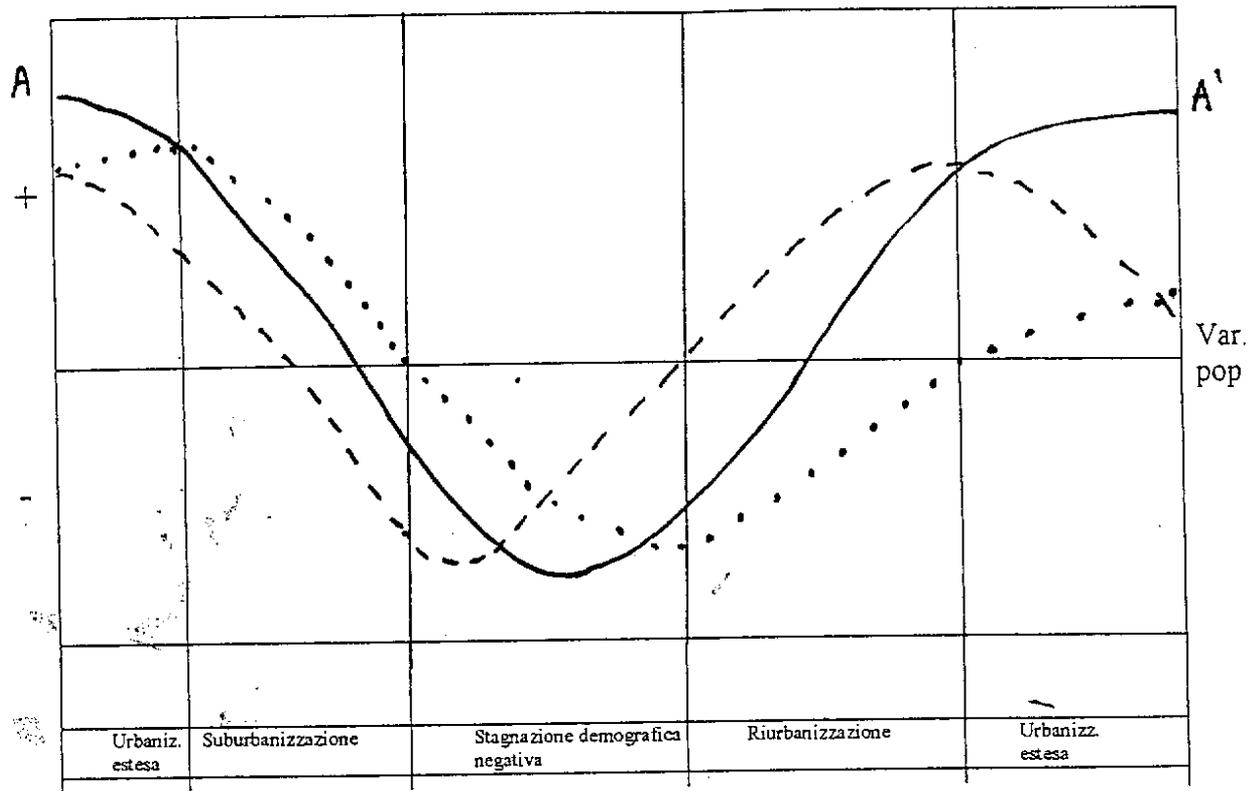
Le città si studiano ormai non come fenomeni areali ma come insieme di nodi interagenti, come rete di centri organizzata su più livelli gerarchici, nella quale le città hanno un potenziale proprio di sviluppo ed i percorsi di evoluzione non sono più né esogeni né endogeni ma direttamente legati ai termini dell'interazione tra ambiente locale e stimoli promossi dalla rete stessa.

Questo dal punto di vista economico-funzionale, è uno degli aspetti privilegiati nello studio del fenomeno urbano dalla geografia.

Sul piano della trama urbana, ossia dal punto di vista della struttura materiale degli insediamenti sul territorio, cui si è fatto riferimento principalmente nello studio del rapporto città-campagna, la tendenza del fenomeno sembra essere verso l'urbanizzazione estesa.

Si può a questo proposito far riferimento, come quadro esplicativo e sintetico delle tendenze in Italia al recente lavoro di C. Emanuel (1997) che individua quattro grandi fenomeni di transizione demografico-insediativa:

- la *periurbanizzazione*, come passaggio, attraverso la suburbanizzazione, alla urbanizzazione estesa; in questo caso sono le corone a sostenere la crescita demografica del sistema urbano;
- la *urbanizzazione*, nel senso classico del termine, quando la crescita è sostenuta dal centro del sistema;
- la *disurbanizzazione*, quando il centro tiene ancora in termini demografici ma il sistema va in direzione della stagnazione demografica negativa;
- il *declino urbano*, quando nonostante la tenuta delle corone il sistema urbano va in direzione della stagnazione demografica negativa.



----- dinamica demografica del centro  
 ..... dinamica demografica delle corone  
 \_\_\_\_\_ dinamica demografica del sistema urbano

Traiettorie della transizione

Urbanizzazione B → A'  
 Declino urbano A' → B  
 Periurbanizzazione B → A  
 Disurbanizzazione A → B

(da C. Emanuel, 1997, p. 202)

Secondo Emanuel, il territorio italiano risulta caratterizzato in modo difforme da queste quattro traiettorie (Emanuel, 1997, pp. 187 e segg.):

- la fase della *disurbanizzazione* interesserebbe in particolare le metropoli monocentriche e/o policentriche del Centro-Nord, che registrano perdite nette di popolazione e sono avviate verso la stagnazione demografica. Questo processo si accompagna però all'affermazione delle funzioni terziarie superiori, quaternarie ed industriali innovative, dunque ad un aumento di posizione nella gerarchia nazionale ed internazionale. In alcune metropoli del Mezzogiorno, invece, questa fase è ancora ferma alla crescita forte delle corone;

- la fase della *periurbanizzazione* interessa centri piccoli e medi che beneficiano del decentramento dei centri maggiori e, in parte, presentano potenziali endogeni di sviluppo. Si tratta di sistemi urbani in fase di rivitalizzazione nel Centro-Nord e di centri contigui alle aree metropolitane nel Sud;

- la fase della *urbanizzazione* interessa città che presentano ancora un centro forte ed in grado di attrarre ancora popolazione. Sono pochi centri nelle valli alpine, nelle conche appenniniche o lungo i litorali dove il processo di urbanizzazione si è avviato da poco;

- la fase del declino urbano interessa tutti quei sistemi in cui le dinamiche demografiche positive interessano ancora le città principali, e coinvolge gran parte dei sistemi urbani meridionali.

### Il concetto di periurbano nella letteratura francese

Nato in Francia sul finire degli anni '60, il termine periurbano viene utilizzato nella geografia francese per indicare l'insieme degli spazi prodotti dall'espansione caotica e disordinata della città in un tessuto rurale in progressiva degenerazione (1967; 1971); il margine o la frangia dell'agglomerazione urbana sottomessa all'avanzata della città, ossia il luogo di contatto e commistione tra mondo rurale e mondo urbano (Beaujeau-Garnier, 1983); e, più di recente, tutto ciò che è posto intorno alla città pur facendone parte, per i modi di vita o per le attività degli abitanti, assimilabile allo spazio del pendolarismo poiché coloro che vi risiedono hanno il proprio impiego nell'agglomerazione urbana (città + *banlieue*) (Brunet e altri, 1992).

Dalle numerose e spesso non univoche definizioni, si deduce che il periurbano francese è un tipo di spazio, rurale o comunque passivo e statico di fronte all'espansione della città, caratterizzato dalla debole densità degli insediamenti che spesso sono frammisti ad aree ancora vuote o verdi, che da un certo momento in poi ha registrato saldi demografici positivi dovuti all'arrivo di popolazione dalla città centrale o dalla sua periferia, popolazione che continua a mantenere la propria occupazione nel comune centrale verso il quale si sposta quotidianamente. Una sorta di "nuova periferia" che tuttavia, non è più necessariamente contigua alla città (Chapuis, 1995).

Rispetto alle modalità di crescita tradizionali della città, che hanno prodotto in Francia prima il *faubourg* (aree di espansione a ridosso degli antichi bastioni lungo le principali vie d'accesso) e poi la *banlieue* (forma di espansione aureolare ed esplosiva, simile alla nostra periferia), la periurbanizzazione nasce negli anni '70 e si distingue principalmente per il distacco spaziale dall'agglomerazione madre, la rottura del principio dell'espansione per contiguità. Salvo alcuni casi in cui si produce ancora sulle frange dell'agglomerazione, si tratta di un fenomeno di crescita urbana in aree anche molto lontane dalla città (nel caso parigini cominciano a 60-70 km di distanza dal centro) non di rado in luoghi remoti e lontani dagli assi di comunicazione (Dezert e altri, 1991).

Alla base di questo processo sono state individuati numerosi fattori, tra i quali la diffusione di un sentimento ecologista ed il rifiuto del caos cittadino, la flessibilizzazione degli orari di lavoro indotta dalla terziarizzazione, l'aumento dei costi del suolo e la competizione tra funzioni residenziali e produttive nella città e, in parte, il processo di decentramento territoriale e produttivo; il tutto, sostenuto dalla democratizzazione dell'automobile e dal miglioramento della rete stradale e ferroviaria, che ha consentito la velocizzazione degli spostamenti.

Lo spazio periurbano francese presenta delle specificità in termini di forme di insediamento, di caratteri socio-demografici dei residenti, di funzioni produttive, tra loro strettamente interrelati.

L'aspetto residenziale, in uno spazio che si mantiene lontano dal centro e poco densamente costruito, si sintetizza nei due termini del *lotissement* e del *pavillon*, ossia nella lottizzazione del terreno in parti regolari sulle quali vengono costruiti alloggi monofamiliari per benestanti, i *pavillon* appunto che danno luogo al cosiddetto *mitage*; in alternativa, si hanno agglomerazioni pianificate e concentrate (dette ZAC o *Zone d'aménagement concentré*) le quali uniscono all'aspetto residenziale anche i servizi minimi necessari ai residenti. I caratteri residenziali del periurbano, quando questo nasca a ridosso della città, sono invece il *bourgeoisement*, edificazione spontanea ad opera di famiglie generalmente di ceto modesto che vengono espulse dal centro; oppure fenomeni di densificazione delle lottizzazioni esistenti, interna ai quartieri periferici dove vi sia ancora spazio da costruire.

## La Teoria delle Località Centrali

Il modello elaborato da Walter Christaller nel 1933 ha come obiettivo l'individuazione dei principi che guidano l'organizzazione spaziale delle città, la loro taglia, la loro numerosità e la loro distribuzione, esaminandole nell'aspetto funzionale, rispetto cioè alla quantità e qualità di servizi che esse offrono alle famiglie. I centri urbani divengono nella sua analisi località centrali, ossia luoghi che hanno la specifica funzione di offrire beni e servizi al proprio intorno spaziale che ne è sprovvisto. Tale intorno è assunto come isomorfo ed isotropo (le stesse caratteristiche in ogni luogo e la possibilità di muoversi in tutte le direzioni sostenendo un costo di trasporto costante e proporzionale alla distanza percorsa) abitato da una popolazione distribuita in modo uniforme e con le stesse caratteristiche in termini di redditi, preferenze, consumi, ecc.

In questa pianura astratta si tratta di interpretare la logica che guida la localizzazione di coloro che offrono beni e servizi, in un regime economico ipotizzato del genere "concorrenza perfetta".

Il fattore distanza, in un modello geografico-economico, è introdotto attraverso alcuni concetti chiave: la soglia, la portata ed il prezzo effettivo.

La soglia, concetto economico che rappresenta il limite minimo di quantità prodotta e venduta che consente al produttore di conseguire il suo profitto "normale", come impresa marginale nel lungo periodo, diviene la distanza corrispondente al limite minimo di quantità, ossia la distanza che contiene una quantità di popolazione che, data la densità, i gusti, i redditi ecc., rappresenta l'ampiezza minima dell'area di mercato necessaria a rendere conveniente l'intrapresa economica.

La portata, altro concetto economico, è l'ampiezza massima dell'area di mercato, la distanza massima che i consumatori sono disposti a percorrere per recarsi ad acquistare il bene, considerando che al prezzo di questo debbono aggiungere il costo di trasporto. Dalla somma di questi due fattori si ottiene il prezzo effettivo, che incorpora appunto l'onere dello spostamento, e che rende possibile la traduzione in termini di distanza dei concetti economici del modello.

Sia l'ampiezza della soglia che quello della portata dipendono dal tipo di bene offerto, che avrà aree di mercato più o meno ampie a seconda del tipo di bene e della frequenza dell'acquisto: in questo modo, i beni sono ordinabili secondo una scala gerarchica (il panettiere avrà un'area di mercato più piccola del gioielliere e a sua volta questa sarà più piccola di quella del negozio di alta moda), e in modo corrispondente le aree di mercato avranno ampiezza diversa e in base alla loro dotazione anche le città si potranno ordinare secondo il tipo di beni offerti.

Nella figura 1 viene sintetizzato graficamente il processo mediante il quale si giunge a definire le aree di soglia e portata di un bene. Stante la classica relazione inversa tra prezzo e quantità, quando il prezzo incorpora il costo di trasporto esso diviene direttamente correlato alla distanza che il consumatore deve percorrere per recarsi alla località centrale, per cui la quantità acquistata e prodotta è inversamente correlata con la distanza. Ottenuta la retta quantità/distanza, la portata è pari alla distanza corrispondente all'azzeramento della domanda, ossia all'ultimo consumatore disposto a spostarsi per raggiungere la città. La soglia, valore ipotetico di quantità, diviene distanza grazie alla già fissata relazione. La proiezione sui tre assi dei valori della distanza-soglia e della distanza-portata consente di delimitare le due aree circolari di mercato.

Nel modello, le aree di mercato assumono la forma di un esagono che consente, a differenza del cerchio, la copertura esaustiva dello spazio e l'eliminazione di zone di sovrapposizione e concorrenza nella fornitura dei beni, limitandole alle linee di indifferenza che le separano.

Ora, ogni località centrale di massimo rango gerarchico, quella che offre il servizio più importante, raro e con più ampia area di mercato, si localizzerà nello spazio massimizzando la propria posizione distanziandosi dalle altre secondo il raggio della portata; ed ognuna offrirà non

sono in bene corrispondente al proprio rango ma anche tutti quelli di ordine inferiore alla propria area di mercato e alle località di ordine inferiore.

Fig. 1 Relazioni tra componenti economiche e distanza. Aree di soglia e portata

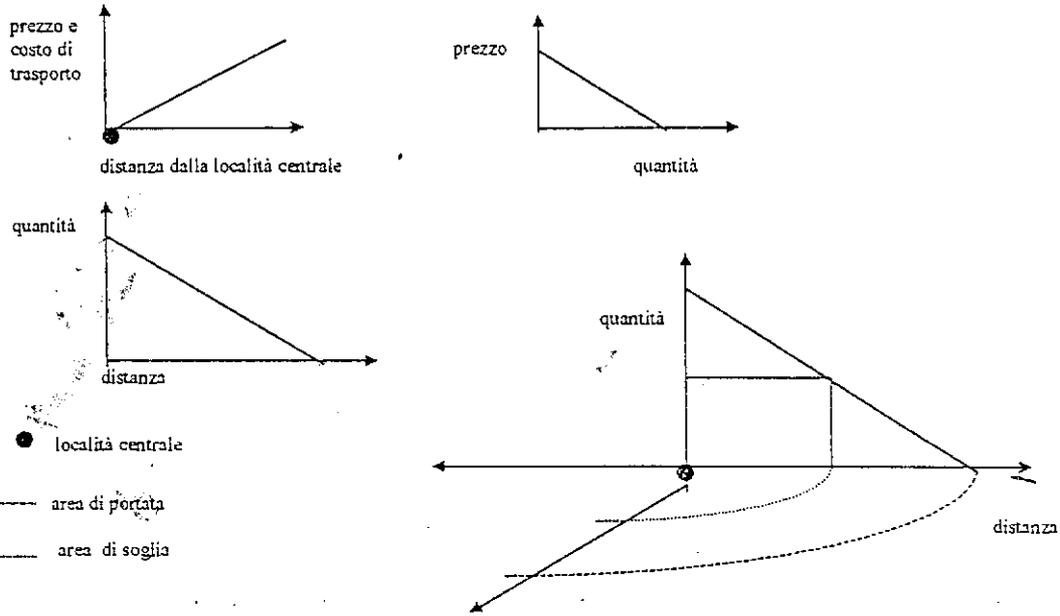


Fig. 2 Aree di mercato del bene e delle località di ordine gerarchicamente superiore

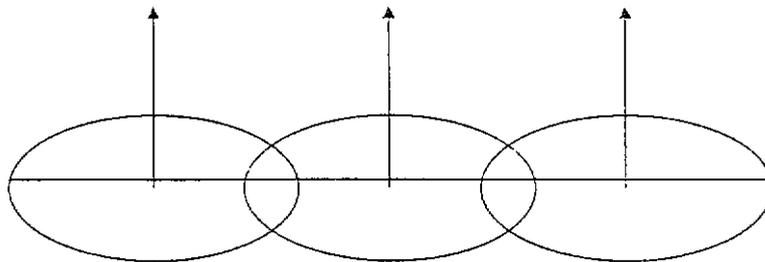
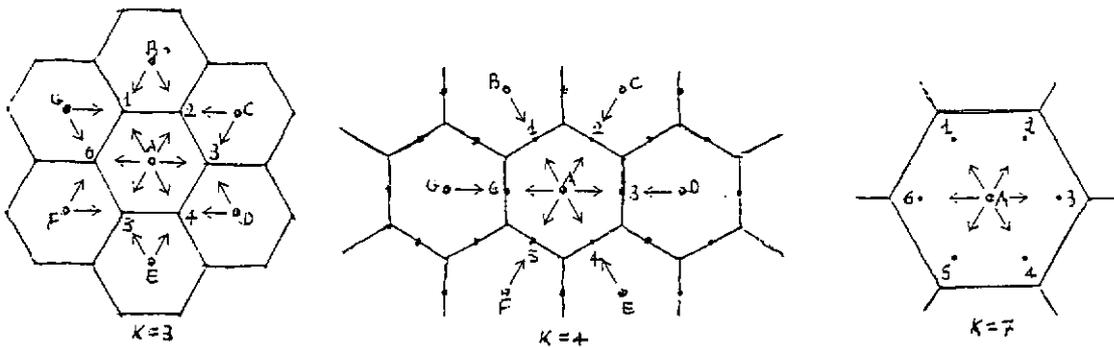


Fig. 3 Il reticolo degli esagoni di Christaller



Le località centrali che offrono beni di rango inferiore e che hanno un'area di mercato più piccola si disporranno anch'esse in modo tale da coprire tutto lo spazio e la domanda in esso contenuta, ma anche in maniera da ridurre il costo dell'approvvigionamento presso la città di rango superiore: ponendosi il più possibile vicino a questa o all'interno della sua area di mercato.

Quando il problema è risolto secondo il principio detto *di mercato*, ogni località di ordine inferiore si localizzerà ai vertici degli esagoni-aree di mercato di ordine superiore, in modo tale da trovarsi alla minima distanza tra tre località centrali da cui acquista i propri beni e servizi, e così via in progressione regolare, con aree via via più piccole man mano che i beni divengono meno importanti e più diffusi, fino a formare un reticolo che copre tutto lo spazio e soddisfa tutti i consumatori (fig.3).

In alternativa, Christaller prevede due altri principi localizzativi, quello *del traffico* e quello *amministrativo*, dove le località di ordine inferiore sono poste rispettivamente lungo le direttrici che collegano direttamente le città di ordine superiore o all'interno della loro area di mercato.

Nonostante il modello abbia trovato verifiche nella realtà, sia offerte dallo stesso autore osservando la distribuzione delle città nella Germania meridionale, sia quelle proposte più di recente (vedi Haggett (1965) nello studio delle città del Brasile) la tradizionale critica mossa a questo tipo di struttura interpretativa è quella della eccessiva astrazione e rigidità, tipica del metodo scientifico deduttivo e nomotetico. Questo, infatti, impedisce al modello di cogliere i fenomeni di specializzazione produttiva di un luogo o di differenziazione introdotta nello spazio dalla storia e dalla cultura produttiva, il ruolo svolto dalle economie di agglomerazione nelle scelte localizzative.

Tuttavia, nonostante esso sia stato definito un modello "normativo", capace di dire come la realtà dovrebbe essere qualora valessero gli assunti e le ipotesi proposte e non invece come è realmente cogliendone la logica sottostante, esso rimane uno dei principali riferimenti e termini di paragone teorico-metodologici anche negli attuali sforzi interpretativi del fenomeno urbano.

**Lo schema del ciclo di vita della città**

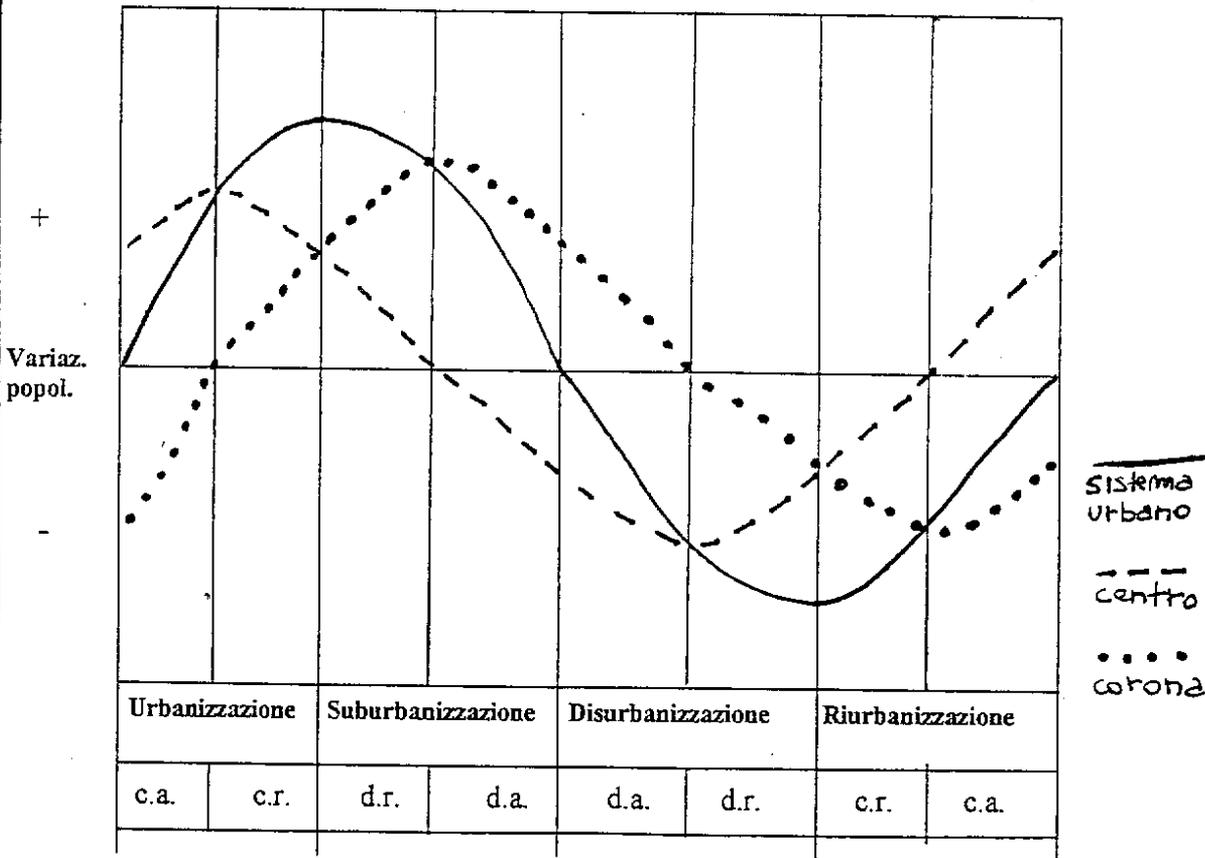
Le fasi, riassumendo, sono quattro: *urbanizzazione*, *suburbanizzazione*, *disurbanizzazione*, *riurbanizzazione*.

L'*urbanizzazione* vede, durante l'avvio del processo di industrializzazione, quando la crescita è rapida nel *core* ma non compensa la perdita di popolazione nella fascia contigua e rurale (centralizzazione assoluta), cui segue la crescita di entrambe le aree (centralizzazione relativa) a seguito della diffusione dello sviluppo economico verso le città più piccole del *ring*. Tutto il sistema urbano cresce in entrambe le fasi.

La *suburbanizzazione* registra una prima fase in cui sia il centro che la corona crescono in popolazione ma il primo comincia a registrare tassi decrescenti (decentramento relativo), mentre la seconda è in piena crescita. Segue il decentramento assoluto, nel quale il centro registra tassi negativi e la corona tassi positivi ma decrescenti. Tutto il sistema urbano continua tuttavia a crescere.

La *disurbanizzazione* corrisponde al momento in cui il centro perde talmente popolazione da condurre tutto il sistema urbano al restringimento demografico; le corone in una prima fase sono in crescita (decentramento assoluto), e nella seconda perdono popolazione (decentramento relativo). In entrambe le fasi la popolazione del sistema urbano diminuisce.

La *riurbanizzazione*, la ripresa del processo passa di nuovo per il centro che comincia a registrare una ripresa demografica (pur con tassi ancora negativi) prima delle corone (centralizzazione relativa) che lo seguono qualche tempo dopo (centralizzazione assoluta). Il sistema urbano è ancora in fase di perdita demografica ma con intensità via via decrescenti.



## Riferimenti Bibliografici

- BEAUJEAU-GARNIER J. e CHABOT G., *Trattato di Geografia Urbana*, Padova, Marsilio Editori, 1970; (ed.or. *Traité de géographie urbaine*, Armand Colin, 1963);
- BEAUJEAU-GARNIER J., *Les espaces périurbains*, in "Les Cahiers du Crepif", n.3, 1983, pp. 7-8;
- BERRY B.J.L., *Cities as systems within systems of cities*, Papers and Proceeding of the Regional Sciences Association, n.13, 1964, pp. 157-176;
- BERRY B.J.L., *The counterurbanization process: urban America since 1970*, in BERRY B.J.L. (a cura di), *Urbanization and counterurbanization*, B. Hills, Sage, 1976, pp.17-30;
- BRUNET R., FERRAS R. e THERY H., *Les mots de la géographie*, Paris-Montpellier, Reclus-La Documentation Française, 1995;
- CHAPUIS R., *L'espace périurbain: une problématique à travers le cas bourguignon*, in "L'Information géographique", n.1, 1995, pp. 113-125;
- CHRISTALLER W., *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Jena, Fischer, 1933;
- CLAVAL P., *Quelques réflexions sur les zones périurbaines*, in AA.VV., *Peut-on maîtriser le développement périurbain*, in "Cahiers CREPIF", n. 3, 1983, pp. 167-175;
- DEMATTEIS G., *Deconcentrazione metropolitana, crescita periferica e ripopolamento di aree marginali: il caso dell'Italia*, in CENCINI C., DEMATTEIS G. e MENEGATTI B., *L'Italia emergente. Indagine geo-demografica sullo sviluppo periferico*, Milano, Angeli, 1983, pp. 105-142;
- DEMATTEIS G., *Controurbanizzazione e strutture urbane reticolari*, in BIANCHI G. e MAGNANI I. (a cura di), *Sviluppo multiregionale: teorie, metodi, problemi*, Milano, Angeli, 1983/a;
- DEMATTEIS G., *Controurbanizzazione e deconcentrazione: un salto di scala nell'organizzazione territoriale*, in INNOCENTI R. (a cura di), *Piccola città e piccola impresa*, Milano, Angeli, 1983/b;
- DEMATTEIS G., *La scomposizione metropolitana*, in MAZZA L. (a cura di), *Le città del mondo e il futuro delle metropoli. Partecipazioni internazionali*, Milano, Electa e XVIII triennale, 1988;
- DEMATTEIS G., *Dai cerchi concentrici al labirinto*, in CLEMENTI A. e PEREGO F. (a cura di), *Eupolis*, Bari, Laterza, 1990;
- DEMATTEIS G., *Sistemi locali nucleari e sistemi a rete. Un contributo geografico all'interpretazione delle dinamiche urbane*, in BERTUGLIA C.S. e LA BELLA A. (a cura di), *I sistemi urbani*, Milano, Angeli, 1991;
- DEMATTEIS G. e EMANUEL C., *Le dinamiche dell'urbanizzazione in Italia negli anni '80*, in "Orizzonti Economici", 1995, n. 75, pp. 17-25;

DEMATTEIS G., *Le città come nodi di reti: la transizione urbana in una prospettiva spaziale*, in DEMATTEIS G. e BONAVERO P. (a cura di), *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Bologna, Il Mulino, 1997;

DEZERT B., METTON A. e STEINBERG J., *La périurbanisation en France*, Paris, Sedes, 1991;

EMANUEL C., *La città reticolare. Un'interpretazione geografica dei micro-cosmi urbani*, in AGEI (a cura di), *L'Italia che cambia. Il contributo della geografia*, Atti del XXV Congresso Geografico Italiano, 1989, vol. IV;

EMANUEL C., *Trame insediative e transizione demografica nei sistemi urbani*, in DEMATTEIS G. e BONAVERO P. (a cura di), *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Bologna, Il Mulino, 1997;

FIELDING A.J., *Counterurbanization in Western Europe*, in "Progress in Planning", n. 17, 1982, pp. 5-52;

GEMMITI R., *La periurbanizzazione di Roma. I fattori economici e territoriali dell'evoluzione del sistema urbano e periurbano nel processo di crescita metropolitana*, Tesi di Dottorato, VIII ciclo;

GOTTMANN J., *Megalopoli: funzioni e relazioni di una pluri-città*, Torino, Einaudi, 1970;

GOTTMANN J. e HARPER R.A., *Metropolis on the move: geographers look at urban sprawl*, New York, Wiley and Sons, 1967;

HAGGETT P., *Locational analysis in human geography*, London, 1965;

RACINE J.B., *Exurbanisation et métamorfisme périurbain. Introduction à l'étude du Grand-Montreal*, in "Revue Géographique de Montreal", n. 12, 1967, pp. 313-341;

RACINE J.B., *Le modèle urbain américain*, in "Annales de Géographie", n. 80, 1971, pp. 397-427;

SFORZI F., *I sistemi locali del lavoro in Italia*, 1991, bozza di pre stampa, Roma.

#### Lecture consigliate

HAGGETT P. e CHORLEY R.J., *Models in Geography*, London, Methuen, 1967;

CARTER H., *La geografia urbana. Teoria e metodi*, Bologna, Zanichelli, 1990;

CELANT A., *I fondamenti della geografia economica*, Roma, Kappa, 1990;

CELANT A., *Logica sistemica e compartimentazione territoriale: le 'Città metropolitane'*, in *Scritti in Onore di Mario Lo Monaco*, Roma, Kappa, 1994, pp. 41-50;

DEMATTEIS G., *Sistemi locali nucleari e sistemi a rete. Un contributo geografico all'interpretazione delle dinamiche urbane*, in BERTUGLIA C.S. e LA BELLA A. (a cura di), *I sistemi urbani*, Milano, Angeli, 1991;

DEMATTEIS G., *Controubanizzazione e deconcentrazione: un salto di scala nell'organizzazione territoriale*, in INNOCENTI R. (a cura di), *Piccola città e piccola impresa*, Milano, Angeli, 1983/b;

SFORZI F., *La delimitazione dei sistemi urbani: definizioni, concetti e metodi*, in BERTUGLIA C.S e LA BELLA A. (a cura di), *I sistemi urbani*, Milano, Angeli, 1991;

TOSCHI U., *La città. Geografia Urbana*, Torino, Editrice Torinese, 1965.