

02

Roberto Mascarucci

Sessione speciale Le conurbazioni italiane di media dimensione: 30' Medium Size Cities

Effetto città | Sinergia tra discipline

Antonio Bocca *

Effetto città e definizione di città

Al centro dei programmi di rigenerazione urbana, si pone come elemento principale la creazione di spazi di relazione urbana¹. Con la sovrapposizione di differenti condizioni urbane si cerca di creare “Effetto Città”, anche detto “Downtown Effect”. Questo termine fu utilizzato per la prima volta, nel 1967 dal sociologo A. Pizzorno, poi ripreso e sviluppato da R. Guiducci in “L’urbanistica dei cittadini”. Negli anni l’effetto città è stato studiato in varie discipline.

Il critico d’arte contemporanea V. Trione, in “Effetto città”, approfondisce questo tema e rilegge la città e le sue trasformazioni, attraverso gli occhi di artisti, filosofi e sociologi, ponendosi la domanda: “Che ruolo hanno avuto nel configurare la città?”². Trione giunge alla conclusione che la città sia una serie di immagini in movimento, quindi una sequenza urbana³ e che sia “un’opera d’arte non da guardare frontalmente, ma da vivere”². La lettura della città, risulta quindi priva di un centro funzionale unico, pur avendo uno fisico e morfologico, data la presenza di diverse centralità e dotazioni decentrate rispetto alla ‘downtown’.

Un’ulteriore definizione di città la ritroviamo in Specie di spazi, di G. Percec, il quale scrive che definire una città “non è cosa da poco [...] Innanzitutto, fare l’inventario di quanto si vede. Elencare ciò di cui si è sicuri. Stabilire distinzioni [...] tra quello che è città e quello che non è città [...]. Osservare quello che suc-

cede quando finisce la città [...] riconoscere che le periferie hanno una tendenza a non restare periferie”⁴. Percec pone l’attenzione su quello che rappresentano e potrebbero diventare le periferie in futuro, mettendola in contrapposizione alla città consolidata, richiamando un dibattito sempre aperto: dove finisce la città?

In questa direzione si sta muovendo anche la ricerca “30’s medium size cities” e la ricerca “Abruzzo2020”, le quali stanno cercando di definire, tramite l’individuazione di criteri e indicatori, quattro categorie di analisi (dotazione, centralità, città e area) per rappresentare l’organizzazione delle conurbazioni di dimensione media. In tal senso, per la definizione del criterio della città, si è cercato di definirlo tramite indicatori di qualità urbana, valori immobiliari, servizi di prossimità e sicurezza reale e percepita. Il tutto può essere letto come un tentativo di ricerca di esistenza, mancanza o potenzialità di un effetto città.

Effetto città, ricerche e possibili applicazioni

Lo studio del MIBACT-DGAAP denominato DEMIX, studia l’effetto città dal punto di vista del funzionamento delle città metropolitane⁵. Lo studio afferma che tale fenomeno, in grado di creare un’esperienza urbana ottimale, si verifichi con la presenza contemporanea di quattro principali variabili:

l'aspetto culturale; l'aspetto commerciale e artigianale; l'aspetto sociale, sportivo e sanitario; lo sviluppo e riqualificazione del territorio (definito come "condizione di vitalità, pluralità, differenza e interazione entro lo spazio"). Questa ricerca, analizzando la formazione della città e guardandola con uno sguardo mirato e ben più ampio, rispetto a concepirla come un insieme di quartieri, ha messo in luce che le città possono presentare zone a carattere residenziale e aree dedite al commercio o alla produzione. In seguito a fenomeni di pendolarismo, la città si è andata allargando e diventano sempre più ampia, comportando modifiche nell'assetto spaziale e sociale. La ricerca è condotta sul territorio delle periferie, considerate luoghi fragili, connotati da marginalizzazione sociale e culturale, da carenze funzionali e servizi, luoghi dove ci sia necessità di agire per una riqualificazione urbana e sociale⁶. La ricerca del MI-BACT-DGAAP, si è sviluppata in quattro fasi:

- Prima fase: indagine ed individuazione delle dotazioni di servizi e funzioni
- Seconda fase: costruzione di indicatori legati alle dotazioni, in grado, in base alla loro concentrazione, di descrivere l'effetto città e la sua intensità
- Terza fase: letture critiche ed indagini sul campo, ricercando fenomeni riconoscibili in altre aree periferiche, con analisi legate al tempo e alla distanza
- Quarta fase: interpretazione e presentazione dei dati.

Le periferie, come sostenuto anche dall'architetto e senatore Renzo Piano, sono "le città future che lasceremo in eredità ai nostri figli"⁷. L'architetto genovese, tramite il gruppo di lavoro GI24, sta cercando di capire se le periferie, tramite micro interventi di ricucitura, un giorno potranno far parte della città, creando a loro volta "urbanità", ovvero luoghi di vita e di scambio. Purtroppo, queste poche categorie di analisi, non bastano per definire in modo completo il fenomeno dell'effetto città. Un tale fenomeno deve tener conto della dimensione territoriale, della dimensione economica, e della dimensione sociale, cercando di soddisfare le esigenze della comunità, basandosi su concetti di competitività e sostenibilità, riqualificando infrastrutture, spazi pubblici e dotandole di nuove centralità e polarità.

Lo studio, denominato anch'esso "Effetto città", dell'arch. M. Moretti, lavora sulla città de-

finita come emergenza. Nel suo studio, Moretti, afferma che la città, se pur in molti casi soddisfatta dal punto di vista degli standards, non presenta il senso della città. Lo spazio pubblico è visto come una sommatoria di necessità, aspettative e desideri, introducendo la dimensione democratica, con la continua evoluzione dello spazio pubblico. In tal senso, la popolazione partecipa all'intervento tramite interventi di agricoltura urbana o autogestione degli spazi pubblici.

Tali studi e ricerche, possono essere un punto di partenza per ampliare il discorso dell'effetto città, che implica un ragionamento non solo sulla continuità della città e le sue dotazioni e centralità, ma anche sulla qualità dello spazio urbano, sulla distribuzione dei valori immobiliari e/o di locazione e sulla sicurezza urbana, sia percepita che reale.

Il progetto urbano: Confronto tra urbanistica ed architettura

Il progetto urbano è distinto dal progetto architettonico perché concepisce e costruisce più che un artefatto una strategia di modificazione frutto dell'azione concertata di molteplici soggetti⁸. Urge riportare l'attenzione del progetto sul piano dei problemi reali, traslasciando la straordinarietà e privilegiando interventi di architettura per la quotidianità, come suggerito da R. Pavia, in *Il passo della città*. Temi per la metropoli futura. Non si deve concepire l'organismo architettonico come elemento slegato dal brano di città, con cui al contrario dovrebbe dialogare, influenzandosi a vicenda dando vita a dinamiche ed effetti atti ad aumentare la qualità dell'esperienza urbana. Il modo di concepire e vivere la città, non cambia solamente con la costruzione o pianificazione di grandi interventi sempre più ecosostenibili, ma bisogna osservare come la città si sviluppa intorno ai flussi che l'attraversano, creando luoghi di grande dinamicità e densità e luoghi di frammentazione e porosità della città verso l'hinterland del polo attrattore. Una volta preso coscienza di questa premessa, in molti casi data per scontata e di facile raggiungimento si può ricercare anche la straordinarietà dell'intervento con lo sguardo fisso verso il raggiungimento del "Senso della Città"⁹. Anche un piccolo intervento urbanistico e/o architettonico, modifica il contesto di riferimenti in maniera positiva o negativa, influenzando sullo stesso intervento con l'apertura e la connessione con la città.

In tal senso, serve un confronto tra l'architettura e l'urbanistica, le quali producono spazi urbani. Lo spazio in cui viviamo influenza psicologicamente l'atteggiamento delle persone. La società oggi vive in una città anonima che rende più casuali e occasionali i rapporti umani¹⁰, dimenticandosi dimensione psicologica della città, frutto delle relazioni tra persone.

I progetti urbani devono avere un approccio transdisciplinare e multiscalare¹¹, cercando di superare la distinzione netta creata nel corso degli anni tra urbanistica e architettura, e tornare a lavorare a stretto contatto, con la confluenza, non solo dei saperi delle discipline pocanzi dette, ma anche di conoscenze che provengono da altre discipline. In tal senso la città, viene non deve essere letta come un semplice puzzle di edifici pubblici e privati inseriti in un sistema di infrastrutture.

Il progetto deve reinterpretare gli elementi che compongono la città (strade, piazze ed edifici) come luoghi che lavorano sinergicamente tra di loro per raggiungere l'effetto città, con un mix funzionale, ma senza mai dimenticare o stravolgere l'identità della città. L'obiettivo deve essere quello di raggiungere un modello di città in cui sia presente il fenomeno "urbanità", per far diventare esso stesso un motore per il continuo e crescente sviluppo della città.

Nuove configurazioni dello spazio pubblico e dello spazio privato: sviluppo dell'effetto città

In definitiva, per creare effetto città, non basta la sovrapposizione di quattro componenti, ma serve l'equilibrio di più componenti e abilità progettuali in grado di rispondere alle esigenze della società e della città, ed una volta realizzato l'intervento sia in grado di governare tale fenomeno.

Il downtown effect, è la somma delle componenti pocanzi dette, e da effetti che sono in grado di generare ed assicurare un'esperienza urbana ottimale, come:

- Dimensione territoriale: Conformazione della città e la sua continuità nel territorio;
- Dimensione sociale: Sicurezza urbana, presenza di dotazioni, spazi di socializzazione;
- Dimensione economica: Valore immobiliare e/o di locazione, scambi commerciali;

- Dimensione politica: Programmi di riqualificazione urbana;
- Dimensione progettuale: Il processo progettuale si deve avvalere di varie discipline.

Bisogna cercare di aumentare i servizi, garantire la diversità urbana e la mixité funzionale, in modo di aumentare la sicurezza urbana, reale e percepita, elemento utile al raggiungimento dell'effetto città, con le altre componenti citate pocanzi. La sicurezza urbana è influenzata non solo dall'utilizzo della tecnologia (illuminazione, videosorveglianza, ecc.), ma anche dalla conformazione dei luoghi pubblici. A tal proposito gli spazi costruiti e gli spazi liberi devono essere correlati e messi a sistema tra di loro, in modo tale che siano in grado di generare "massa critica ed effetto città"¹². L'obiettivo è di interpretare la città, non come un enorme aggregato di elementi senza un criterio generale, ma come un organismo in continua trasformazione, cercando di rimanere a passo con l'evoluzione e la modifica dello stile di vita della società attuale.

L'effetto città, deve ragionare su molteplici elementi: dal singolo organismo architettonico all'intero quartiere, dalla qualità dello spazio alla vivacità urbana, dagli spazi pubblici agli spazi privati. Come espresso da M. Solà-Morales, nel saggio "Un'altra tradizione moderna", gli elementi su cui bisogna lavorare nell'ambito della progettazione urbana sono:

- Gli effetti territoriali che l'eventuale progetto può generare, anche oltre l'area d'intervento
- Affidare all'eventuale progetto una flessibilità d'uso e di utenze, superando la monofunzionalità.

In tal senso gli spazi pubblici, luoghi di urbanità, sono e possono diventare sempre più elemento cardine della città, per il significato che rivestono all'interno della città e per loro posizione. "La configurazione dello spazio urbano deriva dalla collocazione strategica all'interno della città [...], dalla topografia e dalle infrastrutture in quanto supporto delle forme"¹³.

In definitiva, i nuovi progetti devono svolgere la funzione di condensatori sociali ed evitare la creazione di luoghi sterili, come ad esempio i cosiddetti quartieri dormitorio, all'interno della città, sia che siano interventi architettonici, che interventi urbanistici.

Tali interventi devono cercare di essere allo stesso tempo sia flessibili, che multifunzionali, per rispondere a diversi usi ed utenze. Gli edifici si devono aprire e dialogare con la città, superando la dicotomia tra spazio privato e spazio pubblico¹⁴.

L'insieme di questi interventi devono rispondere al "desiderio di urbanità"¹⁵ dei cittadini, alimentando la crescita dell'effetto città.

Note

* Dipartimento di Architettura, Università "G.d'Annunzio" di Chieti-Pescara, antoniobocca23@gmail.com

1 Mascarucci R. (2018) "Compliance tra reti e luoghi" in Mascarucci R., Cilli A., Volpi L., *Abruzzo 2020*, L'area Pescara-Chieti, quaderno 3, Sala Editore, Pescara, (in fase di pubblicazione)

2 Trione V. (2014) *Effetto città. Arte cinema modernità*, Bompiani, Milano

3 Maggiorelli S., *La metropoli come opera d'arte collettiva*, <https://simonamaggiorelli.com/>

4 Perec G. (2011) *Specie di Spazi*, Perec G., *Specie di spazi*, Bollati Boringhieri, Torino

5 MIBACT-DGAAP, *Effetto città. Il caso dell'area metropolitana di Roma*, <http://www.aap.beniculturali.it/>

6 MIBACT-DGAAP (2017) *Demix. Atlante delle periferie funzionali metropolitane*, Pacini Editore, Pisa

7 Cappa A. (2016) "Renzo Piano e la città" in *Lezioni di Architettura e Design – 01. Renzo Piano Building Workshop. Ricuciture urbane e periferie*, RCS MediaGroup S.p.A., Orio al Serio (BG)

8 Moretti M. (2013) *Effetto città*, Premio INU Letteratura Urbanistica 2013, Roma

9 Cappa A. (2016) "Renzo Piano e la città" in *Lezioni di Architettura e Design – 01. Renzo Piano Building Workshop. Ricuciture urbane e periferie*, RCS MediaGroup S.p.A., Orio al Serio (BG)

10 Scarpa L. (2007) "Spazi urbani e stati mentali: come lo spazio influenza la mente" in *Il paesaggio nell'era del mutamento: un problema deontologico* (Atti del convegno nazionale di studi), Politecnico di Milano, Polo Regionale di Mantova, in collaborazione con la rivista "Trasporti & Cultura"

11 Mascarucci R. (2005) "Gestire le qualità dell'intervento urbano" in Mascarucci R. (a cura di), *Complessità e qualità del progetto urbano*, Meltemi Editore Srl, Roma

12 Archibugi F. (1995) *Una strategia per la città moderna. Linee di ricerca orientata alla identificazione della "centralità ottimale"* in *Contributi 9° Congresso dell'AESOP (Associazione europea delle Scuole di Pianificazione)*, University of Strathclyde, Glasgow

13 Solà-Morales M., "Un'altra tradizione moderna" in *Lotus n.64/1989*

14 *Reinventing Paris: a strategy for social inclusion*, Urban Age Conference – Shaping Cities, 15° Biennale di Architettura di Venezia, 2016

15 Lenoci S. (2013) *Il desiderio di urbanità della città contemporanea. Il caso la Défense*, Quodlibet Studio. Città e Paesaggio,

Macerata

Bibliografia

Archibugi F. (1995) *Una strategia per la città moderna. Linee di ricerca orientata alla identificazione della "centralità ottimale"* in *Contributi 9° Congresso dell'AESOP (Associazione europea delle Scuole di Pianificazione)*, University of Strathclyde, Glasgow

Cappa A. (2016) "Renzo Piano e la città" in *Lezioni di Architettura e Design – 01. Renzo Piano Building Workshop. Ricuciture urbane e periferie*, RCS MediaGroup S.p.A., Orio al Serio (BG)

Cottino P. (2017) *Reinventare la città. Riuso del patrimonio e innovazione sociale per la rigenerazione urbana*, INU Edizioni, Roma

Guiducci R. (1990) *L'urbanistica dei cittadini*, Laterza, Roma-Bari

Jacob J. (2009) *Vita e morte delle grandi città: saggio sulle metropoli americane*, Piccola Biblioteca Einaudi, Torino

Lenoci S. (2013) *Il desiderio di urbanità della città contemporanea. Il caso la Défense*, Quodlibet Studio. Città e Paesaggio, Macerata

Maggiorelli S., *La metropoli come opera d'arte collettiva*, <https://simonamaggiorelli.com/>

Mascarucci R. (2018) "Compliance tra reti e luoghi" in Mascarucci R., Cilli A., Volpi L., *Abruzzo 2020*, L'area Pescara-Chieti, quaderno 3, Sala Editore, Pescara, (in fase di pubblicazione)

Mascarucci R. (2005) "Gestire le qualità dell'intervento urbano" in Mascarucci R. (a cura di), *Complessità e qualità del progetto urbano*, Meltemi Editore Srl, Roma

MIBACT-DGAAP, *Effetto città. Il caso dell'area metropolitana di Roma*, <http://www.aap.beniculturali.it/>

MIBACT-DGAAP (2017) *Demix. Atlante delle periferie funzionali metropolitane*, Pacini Editore, Pisa

Moretti M. (2013) *Effetto città*, Additional notes Premio INU Letteratura Urbanistica 2013, Sezione "Nuovi Linguaggi Multimediali", Roma

Pavia R. (2015) *Il passo della città. Temi per la metropoli futura*, Donzelli, Roma

Perec G. (2011) *Specie di spazi*, Bollati Boringhieri, Torino

Scarpa L. (2007) "Spazi urbani e stati mentali: come lo spazio influenza la mente" in *Il paesaggio nell'era del mutamento un: problema deontologico* (Atti del convegno nazionale di studi), Politecnico di Milano, Polo Regionale di Mantova, in collaborazione con la rivista "Trasporti & Cultura" Solà-Morales M., "Un'altra tradizione moderna" in *Lotus n.64/1989*

Trione V. (2014) *Effetto città*, Bompiani, Milano
Reinventing Paris: a strategy for social inclusion, Urban Age Conference – Shaping Cities, (2016)
15° Biennale di Architettura di Venezia

Le conurbazioni italiane di media dimensione: i casi studio di Brescia e Piacenza all'interno di città Policentrica Lombarda

Micaela Bordin *

Premesse metodologiche per la ricerca

Il lavoro che ci attendiamo a fare è del tutto sperimentale e lo è per diversi aspetti, soprattutto perché tenta di porre riparo alla visione deterministica, verticalmente gerarchica, in cui spesso ricade la disciplina urbanistica.

Sperimentale perché, individuate delle categorie di analisi comuni, tenta di indagare trenta sistemi urbani distribuiti sul territorio italiano identificati come "conurbazione di media dimensione" e di approfondire le specifiche realtà insediative nell'ipotesi che, a prescindere dalla dimensione oggettiva e di classificazione, di fatto queste realtà territoriali si comportano come "piccole metropoli": sistemi urbani di media dimensione che per diffusione e per capacità produttiva caratterizzano gran parte della struttura insediativa del nostro Paese.

Chi scrive questo saggio proviene da una scuola di pensiero¹ che ha sempre inteso il lavoro di ricerca urbanistico non solo come una fotografia delle fenomeniche ma anche come lavoro progettuale e propulsivo per un possibile cambiamento, individuando nel progetto urbanistico il progetto di attività come elemento cardine capace di analizzare i fatti di struttura.

Un lavoro di indagine incentrato sullo studio delle relazioni produttive e delle loro mutazioni, negando il progetto urbanistico come un piano elaborato a priori, cioè mutuato da leggi, oppure come un piano formalistico, basato sul bel disegno e oggi sempre più legato alla qualità dello spazio e del tessuto urbano. Inoltre ha sempre posto l'attenzione al quadro globale, rifiutando un approccio esclusivamente analitico.

Il lavoro, richiamando gli studi della cultura positivista di Carlo Cattaneo, passando per gli studi di Giuseppe De Finetti, arrivando a Lucio Stellario d'Angiolini, punta alla comprensione degli aspetti strutturali della realtà (urbanistica, economia sociale, cultu-

rale, scientifica...) attraverso la costruzione di "mappe sulla densità della popolazione", di "quadri statistici" e di "descrizione delle risorse produttive", per giungere a una visione complessiva del farsi città.

L'impianto permette di esplorare le correlazioni tra tendenza insediativa e mobilità. Ma queste due grandezze, non sono sufficienti perché limitano l'analisi a una organizzazione territoriale nella sua tendenza in atto, senza riuscire a configurare le ragioni strutturali della sua dinamica. Così a queste si vanno ad aggiungere altre due grandezze macroeconomiche: il reddito e la popolazione.

Il rapporto tra reddito e popolazione e, quello tra tendenza insediativa e mobilità e la loro correlazione, definiscono, secondo la ricerca di d'Angiolini, i quattro parametri fondamentali per la Coerenza regionale e rappresentano tutt'ora uno strumento analitico da cui partire per definire le strategie macro per la città e il suo territorio.

Ciascuna delle quattro grandezze è verificabile empiricamente, è ed operativa cioè di notevole efficacia perché in grado di sostenere un processo conoscitivo critico.

Ora, partendo da questi presupposti, nell'analizzare i casi studio delle città di Brescia e Piacenza² ci muoveremo all'interno dell'analisi di città policentrica milanese-lombarda, richiamando i quattro parametri sopra descritti e affiancheremo a queste valutazioni macroubanistiche altri quattro parametri di analisi (dotazione, centralità, città, area) che ci permettano, a livello microubanistico, di rappresentare in modo innovativo, l'organizzazione spaziale di conurbazioni di queste città medie e di avviare un'indagine di confronto con le alte città italiane di analoghe dimensioni.

E anche a costo di correre qualche rischio per l'eccessiva semplificazione di quanto fino ad ora sostenuto, la ricerca, ancora in itinere, tenterà di correlare allo scenario macro l'analisi microubanistica e cioè il settore urbano. Ed ecco che i quattro parametri "dotazione", "centralità", "città", "area" diventeranno gli strumenti utili per l'analisi microubanistica che si differenzia dall'"urban design" perché guarda e sottende sempre gli aspetti macroubanistici.

Con "dotazione" si intende il sistema dell'offerta complementare e sinergica dei servizi di rango superiore; con "centralità" si indica il sistema dei luoghi attrattivi con effetto ur-

bano; con il termine “città” si contraddistingue la struttura urbana in continuità spaziale e/o in connessione funzionale e infine con termine “area” si identifica l’analisi dell’ambito di gravitazione pendolare dei cittadini utenti.

Questi parametri possono essere interpretati anche attraverso configurazioni metodologico-operative del disegno urbano – macroubanistico, microubanistico e architettonico – che rimandano a precisi concetti di ambiente e paesaggio: “gran paesaggio”, “paesaggio ravvicinato” e “paesaggio architettonico”³, di struttura dei luoghi e di paesaggio urbano.

Secondo l’insegnamento di Giulio Redaelli il “gran paesaggio” riguarda le strutture essenziali della città come totalità, la configurazione generale delle reti, delle interconnessioni modali e la propensione generale degli insediamenti legate anche alle funzioni pubbliche più importanti come l’istruzione, la formazione, la ricerca, servizi sanitari, etc., che la città offre. Dall’approccio macro deriva dunque la lettura puntuale delle relazioni policentriche che sussistono tra un luogo e il suo contesto, tra esso e la città e le altre città. A questa classificazione potrebbe appartenere la categoria della “dotazione” e dell’“area”. Il “paesaggio ravvicinato” invece rappresenta il settore urbano e quindi “l’orchestrazione morfologica e planivolumetrica del luogo”. Qui potrebbe ricadere l’analisi che deriva dalla “centralità” del luogo. Quindi tutte le caratteristiche legate alla qualità urbana e ai servizi di prossimità. E infine il “paesaggio architettonico” caratterizzato dalle geometrie e dinamiche del luogo, caratteristiche della categoria “città”.

Le tre configurazioni del disegno urbano così analizzate hanno come tentativo quello di sviluppare nuovi possibili ambiti di ricerca per la configurazione dell’Atlante delle trenta conurbazioni italiane di media dimensione.

In questo scenario teorico e operativo anche la rappresentazione cartografica assume un valore fondamentale.

Non è sufficiente possedere dati ed elaborazioni statistiche per fornire informazioni di analisi complete. Per trasformali in conoscenza sono necessarie elaborazioni in grado di evidenziare i rapporti e le correlazioni fra le varie grandezze utilizzando appropriati modelli. L’elaborazione grafica diventerà così uno strumento per analizzare meglio i

fenomeni, per comprendergli e quindi per decidere, in una sua auspicabile fase operativa, per il meglio e per il bene di tutti.

Struttura del sistema dei trasporti e tendenza insediativa nell’ambito padano

Per analizzare i casi studio di Piacenza e Brescia è necessario contestualizzare queste città e i loro territori dentro la visione macroubanistica e macroeconomica di Città policentrica lombarda e quindi di Città Lombardia.

L’assetto insediativo nella realtà lombarda è storicamente contraddistinto dall’esistenza di centri, cioè poli del secondo e del terzo ordine, che storicamente hanno svolto il ruolo di centri di scambio, di promozione dei processi di centuriazione, di antropizzazione del territorio, di disboscamento, di infrastrutturazione sia viaria sia idraulica, di costruzione e di industrializzazione.

Tuttavia negli ultimi decenni è mancata una politica industriale che sostenesse la geografia produttiva di questi territori e oggi occorre chiedersi quale sia il loro ruolo e quale sia il compito dell’urbanistica.

È sufficiente confrontare le vaste aree dei capoluoghi lombardi mettendo a confronto gli ultimi quarant’anni per vedere la spropositata crescita degli insediamenti e l’incontrollata trasformazione del territorio a sfavore di una perdita di identità dei luoghi e delle specificità dei singoli contesti. Ma soprattutto è importante sottolineare come questa crescita, questa espansione a macchia d’olio delle città sia avvenuta senza un effettivo aumento del numero di popolazione residente. È ormai sotto gli occhi di tutti la rottura del secolare rapporto tra città e campagna e di come questo disequilibrio abbia causato profondi cambiamenti sotto il profilo quantitativo, sociale, spaziale e urbano.

Nel 1951 la Lombardia aveva 6,6milioni di residenti con un incremento di circa 800 mila unità rispetto al censimento del 1936. Sempre negli anni Cinquanta le riprese aeree sul territorio mostrano come sia ancora consolidato il disegno della città storica compatta entro i propri confini territoriale e della sua struttura produttiva e come gli insediamenti siano ancora aggregati per polarità lungo la rete ferroviaria e secondo una gerarchia. La campagna, tra il concentrico milanese e i capoluoghi di provincia, è dominante. La produzione agricola è ancora un importan-

te fonte di reddito. Anche le città di Brescia e Piacenza confermano la presenza di un equilibrio tra dislocazione delle risorse e distribuzione della popolazione, tra centro e periferia.

Poi arrivano gli anni del boom edilizio, della ricostruzione del dopoguerra, dell’elevato tasso di natalità e dei fenomeni di migrazione e la popolazione residente passa in Lombardia a 8,5milioni, aumentando di circa il 30%. Questo tumultuoso sviluppo determina nell’assetto territoriale lombardo profonde mutazioni, con forti squilibri fra province forti (Milano, Varese, Como, Bergamo e Brescia) e province deboli (Cremona, Pavia, Mantova, Sondrio). La situazione è completamente mutata. Il territorio, specialmente nelle aree a nord, appare fortemente edificato soprattutto lungo le direttrici di traffico su gomma e negli spazi contenuti da una direttrice all’altra.

Milano e gli altri capoluoghi di provincia si sono allargati a macchia d’olio. Gli insediamenti si sono diffusi fuori dai confini.

Ma a partire dal 1971 in poi a fronte di un numero totale di abitanti della Regione che aumenta di poco, Milano, così come quasi tutti gli altri capoluoghi di provincia, perde popolazione.

Tuttavia, se osserviamo l’area urbanizzata occupata da Milano vediamo come le aree urbanizzate risultano essere nettamente superiori rispetto a quelle del fotopiano del 1954. Oggi la popolazione residente a Milano e negli altri capoluoghi diminuisce, mentre la superficie di territorio urbanizzato aumenta notevolmente.

Il risultato è stato un’inversione della tendenza insediativa, ma tale processo è avvenuto attraverso una incontrollata diffusione degli insediamenti che ha invaso tutto il territorio lombardo, in particolar modo la parte settentrionale.

È evidente la contraddizione dei dati e dei fatti rilevati. La questione apre interrogativi e questioni nella gestione e nell’uso del territorio ancora aperte.

Tutto ciò pone in grande attualità alcuni dei temi portanti del pensiero e dell’opera di d’Angiolini e dei suoi allievi più diretti.

Nella sua ricerca il progetto urbanistico è inteso come progetto di attività incentrato sullo studio delle relazioni produttive e delle loro mutazioni e sulla presenza di un sistema infrastrutturale pubblico capace di garantire

un servizio ferroviario ritmico, veloce e frequente con tempi di percorrenza da polo a polo, da città a città, mai superiori ai 60 minuti.

Sono quindi i bacini produttivi a ridisegnare gli ambiti territoriali. E sono quindi i distretti industriali e le loro scelte localizzative a disegnare un assetto insediativo paritetico e policentrico in grado di garantire un rimodellamento del paesaggio e un riequilibrio del territorio a fronte di un "centro" sempre più dominante e di una periferia sempre più marginale.

È questo ad esempio il caso di Città Lombardia che a differenza della visione miope e istituzionale di Grande Milano, che identifica Milano come continuum insediativo esteso a scala provinciale, propone un pensiero alternativo e individua Milano con il restante della Lombardia attraverso la configurazione di un'unica città policentrica a scala regionale. A disegnare questa città e a legare i poli di questo poligono intrecciato c'è la riprogettazione del Servizio ferroviario regionale. Attraverso la diminuzione del numero delle stazioni del passante ferroviario in Milano alle sole fermate di Porta Garibaldi e Porta Vittoria, il dirottamento dei treni comprensoriali sul tracciato della cintura ferroviaria e il blocco delle merci che non hanno come destinazione Milano sulla quadra delle merci, si otterrebbe un sistema di trasporto in grado di garantire spostamenti da luogo a luogo delle province lombarde con tempi di percorrenza urbani. In altre parole, si andrebbe a delineare un'unica città, a scala regionale di una dimensione di 7 milioni di abitanti.

Milano così ripensata avrebbe economie di scala simili alle città di New York, Londra, Parigi, ma al contrario delle città di grandi dimensioni, non sarebbe una crosta di cemento, bensì un articolato sistema policentrico in cui ogni città di questa rete manterrebbe la propria autonomia e specificità produttiva, storica e sociale. In questo modo si otterrebbe una migliore e più equilibrata pianificazione del territorio e un'organizzazione più democratica e orizzontale e non gerarchica e dominante con caratteristiche ambientali, paesaggistiche di qualità e di insolita bellezza.

Note

* Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito, Politecnico di Milano, micaela.bordin@polimi.it

1 Gruppo di urbanisti del Politecnico di Milano che ha come referente culturale la figura di Lucio Stellerio d'Angiolini.

2 Piacenza, seppur non in Lombardia viene integrata al sistema di Città Policentrica Lombarda perché in virtù della sua posizione, vengono garantiti, con l'adeguamento del Servizio ferroviario regionale, tempi di percorrenza urbani. Fanno così parte di tale sistema Novara e Piacenza, ma non Mantova e Sondrio.

3 Cfr. Giulio Redaelli, Il progetto di coordinamento nell'Accordo di Programma. Dalla norma alla prassi del disegno urbano, IRER, Milano 1993.

Bibliografia

Becattini, G. (2000), Dal distretto industriale allo sviluppo locale. Svolgimento e difesa di una idea, Bollati Boringhieri, Torino.

Canesi, M. (2009), Città Lombardia. Per un nuovo modo di sviluppo, Maggioli Editore, Rimini.

Canesi, M. (2008), Questione epistemologica e potere accademico. Opposte visioni dell'economia e implicazioni urbanistiche, Edizioni Punto Rosso, Milano.

d'Angiolini, L.S. (1966), "Struttura del sistema dei trasporti e tendenza insediativa" in Canella G., Il sistema teatrale a Milano, Dedalo libri, Bari.

Secchi B. (2000), Prima lezione di urbanistica, Laterza, Roma-Bari.

La centralità delle piccole aree metropolitane per un nuovo progetto di paese

Aldo Cilli*

Riconsiderare con utili precisazioni e nuove consapevolezze la dimensione urbana intermedia

E' chiaro come la recente istituzione ope legis, delle 14 città metropolitane (alcune delle quali prive di requisiti minimi per essere considerate tali secondo i correnti criteri tecnici più in uso), non abbia affrontato adeguatamente il tema strategico di una più idonea considerazione (messa in valore) delle peculiarità della rete urbana di media dimensione del paese. Specie di quei sistemi insediativi che, anche in assenza di taglia demografica rilevante, presentano indiscutibili caratteri metropolitani. Considerando l'intero complesso delle prime 30 conurbazioni italiane di media dimensione, rinvenibili nelle prime 45 posizioni di classifica in alcuni studi validati dall'OCSE (metodologie F.U.R. e DMA's), dopo le 14 Città Metropolitane, è evidente, invece, come il potenziale riferito agli indicatori delle relative strutture socioeconomiche e alla ricchezza prodotta, sia valutabile nella metà di quello delle aree urbane più grandi. Si tratta, infatti, di sistemi insediativi dalle performance produttive particolarmente dinamiche, nei quali (polarità e relativi hinterland) si rinviene (mediamente) notevole offerta di posti di lavoro, significativa dotazione di servizi, rilevante connettività dei nodi infrastrutturali, elevato ruolo funzionale delle rispettive centralità urbane per ampi bacini di riferimento, come anche saldi demografici dinamici, specie delle corone urbane.

Deve chiarirsi che per dimensione urbana intermedia si intende qualcosa di diverso rispetto a quanto sotteso dal più utilizzato appellativo di "città medie". Espressione con la quale, di recente, grazie ad un interessante lavoro dell'ANCI, si è focalizzata l'attenzione sulle più numerose città con oltre 45.000 residenti, sostenendo l'urgente rivalutazione di quel ramificato, ma meno "vivace", patrimonio urbano (insediativo, storico, culturale, artistico, sociale), identificabile con i cosiddetti "100 grandi campanili". Ovvero con il sistema dei capoluoghi provinciali storici, come di altre polarità urbane di rilievo fun-

zionale prive di questo riconoscimento amministrativo. Città sul cui naturale ruolo di centralità locale, per relativi ambiti territoriali di prossimità (per lo più marginali), si è fondato il processo di ri-organizzazione periferica post unitaria dello Stato. Diversamente, l'attenzione per le conurbazioni di taglia medio-grande, con molteplici caratteri spiccatamente metropolitani, piuttosto, vuol cogliere (ben oltre la considerazione del dato demografico, pure rilevante) una condizione peculiare, i cui requisiti distintivi siano identificabili con attributi molto diversi da quelli ascrivibili alla predetta rubrica di "città medio-piccole"; giacché con l'espressione "metropoli piccole o medie", è possibile intendere aree, nodi o luoghi ("snodi" o "reti di reti"), neppure troppo agevolmente delimitabili nei quali, tuttavia, si esplica una nuova "condizione urbana" non più esclusiva delle aree centrali¹.

Fermo restando che, tanto il sistema delle piccole città metropolitane, quanto la più pervasiva realtà urbana delle altre circa 70 città medie (come appena intese) costituisce, da sempre, nel suo insieme, il telaio insediativo portante del paese, essendone la primaria infrastruttura sociale ed economica. Dalla rete urbana (inter)media, più o meno periferica rispetto alle città metropolitane (anch'esse di dimensione non comparabile con quella delle principali metropoli continentali), infatti, dipende, significativamente, l'assetto fisico spaziale del territorio. A partire da essa si svolge, si organizza, si struttura l'attività della gran parte di cittadini ed imprese. Tali "metropoli piccole", infatti, sono centralità funzionali essenziali per ampi bacini di utenza (spazi relazionali minimi di auto-organizzazione del territorio) nei quali si fornisce la "prestazione" e si esplica il "consumo" di servizi primari (di prossimità) a beneficio della gran parte della popolazione (e degli operatori economici) che, in buona misura, come spesso si dimentica, risiede lontano dalle "metropoli". Popolazione che, diversamente, verrebbe esclusa da quel "diritto di cittadinanza" costituzionalmente riconosciuto che implica la possibilità di risiedere sull'intero territorio nazionale godendo, se non della stessa qualità di prestazioni, almeno, di comparabile accessibilità ai servizi fondamentali (livelli essenziali di assistenza sanitaria, offerta d'istruzione/formazione di livello superiore, agevole raggiungibilità del

territorio dai nodi delle reti lunghe)².

E' urgente, perciò, con altre capacità di re-interpretazione originale della specifica condizione urbana del paese, una riconsiderazione strategica del ruolo (potenzialmente) peculiare dei telai urbani della rete urbana intermedia (le 30 conurbazioni medie), nella prospettiva di un'auspicabile ripresa del dibattito (politico/culturale) che dovrà prefigurare (praticabili) visioni fondative di un eventuale processo di rescaling istituzionale su base macroregionale. Considerando che interi ambiti sovraregionali, pure in presenza di importanti "città territorio", non ne hanno visto riconosciuto lo status "metropolitano" per legge.

Nessun nuovo, credibile "progetto di paese", perciò, potrà eludere la strategicità della questione urbana legata alla rivalutazione della complessiva dimensione insediativa intermedia (come appena intesa). Tale riconsiderazione, dovrà fondarsi sulla preventiva costruzione di una mirata tassonomia dei fenomeni conurbativi "metropolitani". Questa attività richiede una significativa campionatura delle aree più dinamiche, realizzando una basilare conoscenza critica (aggiornata) della configurazione spaziale delle strutture insediative, dei relativi sistemi socio economici (produttivi), delle peculiari interazioni rinvenibili tra polarità e relative corone urbane, dei profili funzionali (più o meno specializzati) di queste città. E' prioritario, però, a tal fine, il superamento dell'uso esclusivo di indicatori di tipo socio-economico, applicati alle unità statistiche elementari, ovvero alla ripartizione amministrativa del territorio su base comunale. E' urgente investigare i fenomeni conurbativi, piuttosto, secondo nuove categorie d'indagine fondate non sulla sola (semplicitica) rappresentazione di un'area che identifichi la dimensione spaziale del locale mercato del lavoro, nel quale si realizza l'equilibrio (pure centrale) tra domanda ed offerta di occupazione. Il dato socio-economico, infatti, non appare esaustivo della variegata complessità delle questioni urbane; gli indicatori statistici non tengono conto della forza, tuttora determinante, della conformazione fisica e della struttura morfologica dello spazio urbano³.

Rivalutare l'approccio spaziale per cogliere la dimensione idonea delle conurbazioni diffuse

E' indubbio che la disciplina urbanistica debba approcciarsi a questo sforzo di comprensione e ri-descrizione dei più recenti fenomeni di diffusione urbana dal suo punto di vista peculiare, evitando di subordinare le proprie prospezioni a metodologie di indagine proprie di altri contributi esperti, (ricorso prevalente ad indicatori socio economici, geografici, ecc.). Occorre, invece, un consapevole recupero della capacità di disegno ed interpretazione dello spazio fisico, ovvero una rivalutazione dell'approccio spaziale tale da riconsiderare le più recenti evoluzioni dei fenomeni urbani. Tornare a privilegiare, pur in una logica di apporti multidisciplinari, criteri di indagine che utilizzano indicatori o filtri interpretativi (anche di matrice visionaria) tali da cogliere le peculiarità dei dati di natura fisico-dimensionale e degli aspetti morfologici, porterebbe in luce fattori spaziali essenziali quali gli ineliminabili condizionamenti morfogenetici che orientano (ancora) le trasformazioni antropiche segnando l'evoluzione dei fenomeni di urbanizzazione. Ciò implica anche la rivalutazione di interessanti metodologie di rappresentazione e relativi, notevoli contenuti comunicativi propri di molte "buone pratiche" di spatial planning, che, in altre realtà culturali europee, stante anche il pluridecennale bagaglio di studi prodotto in ambito comunitario, contribuiscono a cogliere (interpretandole) le sempre più sfuggenti, mutevoli dimensioni, forme e molteplici identità delle città (conurbazioni metropolitane diffuse)⁴.

Lo studio delle aree metropolitane secondo consolidati criteri in uso, mutuati da altre discipline (per lo più, interessate alle coordinate socio economiche), ne delimita i confini fondandosi sulla rilevazione ed interpretazione di dati inerenti: popolazione, struttura e dimensione delle attività produttive, distribuzione spaziale dei posti di lavoro, flussi pendolari riconducibili a dinamiche funzionali che caratterizzano le diverse parti dell'insediamento (gravitazioni). Più raramente, come si dirà, sono indagate relazioni dinamiche più complesse rilevabili tra le varie comunità di un'area densamente insediata. Questi metodi, tuttavia, pongono alcuni problemi: uno, avente a che fare con l'impossibilità di rappresentare adeguatamente la

spazialità delle strutture urbane oggetto di studio, l'altro legato allo stretto nesso causale rilevabile tra la taratura (discrezionale) di idonee soglie riferite agli indicatori e connessi risultati ottenibili.

Il primo limite si identifica con il fatto che tali prospezioni, fatalmente:

- si riferiscono, sempre, ad entità territoriali limitativamente coincidenti con i perimetri amministrativi delle unità statistiche minime (i comuni);

- evidenziano aspetti quantitativi dei tematismi indagati, diluendoli uniformemente sull'intera superficie degli areali statistici considerati, che (salvo effettuare prospezioni più approfondite riferibili a unità censuarie) non danno conto della distribuzione specifica, al loro interno, dei relativi indicatori e, perciò, dei fenomeni che dovrebbero rilevare; ciò comportando significative approssimazioni che, nella lettura dei sistemi metropolitani, rendono difficile stabilire eloquenti corrispondenze tra configurazioni spaziali delle strutture e intensità di alcune dinamiche;

- la rappresentazione su mappe (atopiche) raffiguranti entità di natura amministrativa elude qualsiasi possibilità di descrizione fisica del territorio, non restituendo altre informazioni che determinerebbero una comprensione immediata di essenziali coordinate spaziali (dalla cui lettura, emergerebbero utilissime informazioni rivelatrici di interessanti dinamiche evolutive in atto). Il secondo elemento di fragilità è identificabile con il fatto che le aree metropolitane sono assimilate a sistemi areali costituiti da una città nucleo il core, con determinate caratteristiche proprie del polo più attivo (individuato da una città con un pre-determinato numero di addetti, superiore alla media del circondario), nonché nodo di rango funzionale superiore e centro della vita economica, come anche da una o più "corone" di municipalità contermini, su di esso gravitanti (hinterland). La definizione di un'area per mezzo di tali criteri, implica una idonea (non sempre oggettiva) modulazione di soglie relative a specifici indicatori (tasso di pendolarismo⁵ e/o valore limite di flussi pendolari entranti sul polo, arbitraria scelta del livello di densità occupazionale, ovvero rapporto tra numero di addetti ed estensione del territorio comunale del polo, ecc.), la cui replicabilità (validità generale) non è scontata. Giacchè è

possibile ottenere estensioni molto diverse delle aree (metropolitane) proprio in relazione a scelte predefinite dei criteri di indagine e dei relativi indicatori, come delle specifiche soglie.

Metodologie più raffinate di delimitazione delle aree metropolitane, non si limitano a definire il legame univoco (monodirezionato) di dipendenza funzionale (discendente dalla struttura della domanda e offerta di lavoro) che lega le corone al polo, indagato (come nel caso delle metodologie FUR e DMA's) unicamente attraverso la misura del tasso di pendolarismo (non inferiore ad un flusso 10% dai comuni di corona verso la città centrale con, almeno, 20.000 addetti)⁶. Molte indagini, ormai, restituiscono dati che portano in luce relazioni pluri-direzionate e più complessi legami di interdipendenza funzionale interne ai sistemi metropolitani. Si indaga, sovente, l'entità dei flussi pendolari reciproci generati da spostamenti esterni ai comuni, per motivi di studio e lavoro (significativi quando superiori ad un valore pari almeno al 5/10% del totale dei flussi uscenti e/o entranti). Altri metodi, accostabili a criteri socio economici, ma utilizzati nell'ingegneria dei trasporti (studio dei sistemi di mobilità), interpretano altrettanto rilevanti evidenze: condizioni di agevole, reciproca accessibilità di una area metropolitana. Sia tra centro e periferia, sia tra diverse porzioni della conurbazione e i nodi delle reti lunghe dai principali poli erogatori di servizi. Questi ultimi, sono molto utili ad apprezzare facilità, frequenza, tipologia modale più conveniente per diversi tipi di spostamento, fornendo la proiezione spaziale delle linee isocroniche che delineano la reale distanza temporale tra i luoghi, ovvero mostrando la mutua raggiungibilità di luoghi diversi entro un'area (metropolitana). Le figure che connettono spazio e tempo, anche quando non proiettate su mappe con elementari informazioni territoriali, sono tali, implicitamente, da evidenziare essenziali direttrici preferenziali di spostamento (traffico) sovrapponibili ai principali fasci infrastrutturali, come ai tracciati su cui si snodano le più rilevanti linee dei servizi di TPL.

Se, dunque, l'"area metropolitana" può identificarsi con quella porzione di territorio che gravita funzionalmente su una o più polarità (emergenti) di tipo socio economico, che fungono da "centralità" sotto una pluralità di

aspetti, è sempre più evidente ed urgente la necessità di individuare ulteriori criteri tali da delinearne, con uno sguardo innovativo, limiti intendibili come segnali rivelatori di (più sfumati) frontiere di natura relazionale. Ossia di circoscrivere una porzione di territorio densamente urbanizzato, di idonea dimensione, nella quale mole, qualità, intensità e frequenza delle relazioni tra le varie componenti sociali delle comunità insediate sia tale, anche in assenza di radicamento storico dei residenti rispetto ai luoghi, da delineare una "dimensione identitaria metropolitana" così avvertita da residenti e utilizzatori di uno spazio urbano esorbitante i limiti fisici della città centrale.

Lo sforzo è quello di individuare peculiari legami, riconducibili ad una pluralità di motivazioni, che producono significative sinergie tra i vari attori locali. Interazioni produttive, supportate da agevole possibilità concreta di mobilità interna, indotte da esigenze di soddisfazione, entro una determinata spazialità (a ciò idonea e funzionale), di molteplici tipologie di articolate istanze identificabili, non limitativamente, con richieste di determinati beni e servizi "comuni".

Cogliere tale dimensione (spaziale) idonea delle conurbazioni medie (diffuse) che delinea una identità di tipo metropolitano è operazione ardua, oggi, stanti nuove forme labili e mutevoli (spesso implicite o in nuce) di strutturazione di una nuova (plurale) condizione urbana sul territorio. Almeno, applicando categorie interpretative superate che riuscivano (discretamente) a descrivere i fenomeni di prima diffusione delle città monocentriche, poi evolutesi in città diffuse. E' chiaro, piuttosto, come urga far emergere, in modo più stimolante, le peculiarità di ciascuna componente di queste città policentriche, accresciutesi secondo logiche di funzionamento a cosiddetta geometria variabile, cogliendo alcune nuove categorie proprie della sempre più mutevole e sfuggente "dimensione di comunità", che plasmano una nuova geografia. Una spazialità (non proprio indifferente ai luoghi) che, tuttavia, si compone e si alimenta di asimmetrie, discontinuità, telai smagliati, non esatta sovrapponibilità di perimetri e assetti, come anche di tematismi e confini sfumati (variabili) che è più facile riconoscere e descrivere se si provano a indagare e definire, piuttosto, nuove prerogative della condizione urbana, solo in parte coincidenti e spazialmente definibili, quali:

- la dotazione metropolitana, intesa come sistema dell'offerta complementare e sinergica dei servizi di rango superiore;
- la nuova "forma urbis" della città metropolitana, identificabile con la struttura urbana più densamente abitata, in continuità spaziale e/o in connessione funzionale;
- la centralità metropolitana, assimilabile, semplificando notevolmente ed astruendo notevolmente il senso di tale espressione dallo stretto dato morfologico, al sistema dei luoghi attrattivi con effetto urbano.

La dimensione ottimale quale premessa di efficace governo delle piccole conurbazioni metropolitane

Recuperare razionalità tecniche proprie delle discipline territoriali renderebbe più agevole lo sforzo di descrizione e di ancor più ostica delimitazione delle conurbazioni diffuse. Dato che proprio il problema della idonea definizione dei limiti di una conurbazione metropolitana può costituire il più importante pre requisito essenziale per l'individuazione di quella dimensione di comunità che, fatalmente, è funzione dell'identità locale (metropolitana). Cioè di quel radicamento dei cittadini ai luoghi, di quei reali legami comunitari essenziali (attitudini cooperative e forme concrete di coesione locale/sociale) la cui pertinente definizione rappresenta, di sicuro, un prerequisito per il successivo ed essenziale passaggio di identificazione (scelta) di altrettanto efficaci forme di governance metropolitana. Queste ultime, intendibili come opzioni individuabili secondo processi democratici adeguatamente partecipati, slegati da visioni centralistiche decise in remoto. Non necessariamente rispondenti o sovrapponibili, inoltre, a modelli (amministrativi) di governo prefigurati nell'ordinamento (con modesto successo), fondati semplicisticamente su forme di associazionismo municipale, ovvero modalità rigide di cooperazione istituzionale. Essendo, a queste, preferibili più agili strutture o organismi di coordinamento in grado di promuovere cooperazione relativamente a tematiche di interesse metropolitano, implementando relative progettualità ad hoc.

La scelta di un modello ottimale di governo metropolitano tra quelli più ricorrenti, identificabili con impianti caratterizzati da diversa gradazione dei legami associativi, già ampiamente sistematizzata, ordinata secondo

una progressiva attenuazione dei vincoli, anche da L. Bobbio⁸, oscilla, infatti, tra i seguenti principali modelli: 1. processi di annessione operati dalla città centrale; 2. processi di istituzione di una Città Stato o Città Distretto Regionale; 3. istituzione di governi metropolitani elettivi di secondo livello; 4. istituzione di governi metropolitani non elettivi di secondo livello; 5. costituzione dal basso di associazioni volontarie di municipalità; 6. costituzione volontaria di agenzie funzionali di scala metropolitana; 7. costituzione di associazioni volontarie o di comunità di scopo non "istituzionali". In tutti i casi, la scelta di una di queste forme, più o meno consone o aderenti alle specificità delle realtà locali, dipende, infatti, dalla preventiva e riuscita "delimitazione" del circondario metropolitano. Questa, a sua volta, come si è visto, condizionata parecchio dall'individuazione di mirati metodi di indagine capaci di cogliere la dimensione comunitaria caratteristica di varie tipologie di conurbazioni metropolitane. Delineare il "perimetro" dello spazio autenticamente metropolitano, così, è un'operazione che, oltre che affidarsi a classiche metodologie di indagine, può avvalersi, più produttivamente, dell'ascolto dei territori, tramite processi decisionali partecipati in grado di interpretare al meglio le intenzionalità locali (indecifrabili in remoto, con esiti soddisfacenti). Comunità locali sufficientemente coese e consapevoli, strutturabili (coalizzabili) anche in esito a percorsi democratici di costruzione del consenso attorno a condivise progettualità possono, difatti, decidere più autonomamente di dotarsi di determinate forme di governance preferibili ad altre, secondo valutazioni di convenienza e scelte adottate con maggiore collegialità. In molte realtà europee ma, ormai, talvolta anche in Italia, la traduzione pratica di questo sforzo si identifica con la scelta di una forma di governo "leggera", che ricade, cioè, sulla costituzione di una "cabina di regia" funzionale ad assumere scelte strategiche di area vasta (urbana). Qualcosa di simili ad una agenzia di scopo efficacemente gestibile, il cui mandato si fonda sulla assunzione di scelte (decisioni di spesa) strategiche e condivise su temi, problematiche e progetti di interesse sovracomunale. Il tema centrale della preventiva, ottimale delimitazione di un'area metropolitana, costituisce, perciò, un prerequisito fondamentale anche

nell'individuazione dei profili funzionali sostanziali che l'organismo di governo metropolitano sarebbe, poi, chiamato a svolgere, "giacché occorre individuare, per l'area metropolitana, una serie di funzioni e poteri che siano nuovi rispetto a quelli precedentemente gestiti dai comuni originari che ad essa decidono di dar vita" (Castellani, 1997). Non banalmente, all'inverso, può dirsi, che un'idea preventiva di governance verso cui tendere, circolarmente, può orientare, essa stessa, la scelta di idonei metodi di identificazione di una ben determinata spazialità di conurbazioni per le quali immaginare (a priori) una appropriata governance. Ciò rivela quale possa essere l'impatto strategico che un originale percorso di caratterizzazione (descrizione tendenziosa) del sistema delle 30 conurbazioni medie potrebbe assumere rispetto ad una complessiva rivalutazione della condizione urbana del paese. Nonostante tale sforzo sia particolarmente complesso, riferendosi ad un patrimonio urbano fatto di centralità meno marcate e attrattive, dai labili assetti insediativi, da ruoli funzionali più modesti, spesso prive di grandi hub infrastrutturali, meno dotate di attrattività, prestigio ed appeal, la ricerca di una idonea dimensione pertinente (con essa intendendo sia quella fisica che relazionale) di tali conurbazioni, utilmente:

- potrebbe evitare di riproporre semplicistiche identificazioni (tra spazio geografico e territorio da amministrare), come quella operata istituendo le Città Metropolitane, con banale assimilazione dei relativi attuali limiti ai confini amministrativi delle vecchie Province;

- potrebbe consentire l'individuazione di forme di governo più calzanti, per esse, ovvero di immaginare nuovi organismi di natura politica e tecnica, non necessariamente coincidenti con enti locali rappresentativi delle istanze di tutti i territori e dei diversi portatori di interessi qualificati, in grado di operare una produttiva sintesi e di farli convergere verso superiori convenienze di comunità, attraverso nuove capacità progettuali.

La efficacia di queste strutture di gestione (cabine di regia), pertanto, è strutturalmente condizionata dalla qualità e dalla stabilità (nel tempo) di relazioni comunitarie e di policy condivise. E ciò dipende in buona misura dai predetti robusti rapporti recipro-

ci di interdipendenza funzionale, culturale, economica che si stabiliscono tra le comunità insediate in una conurbazione ma, a sua volta, pure dalla capacità di queste strutture operative (agenzie di scopo) di rinsaldare legami cooperativi e di forgiare, anche conseguendo tangibili risultati spendibili a livello di costruzione del consenso, una operosa (nuova) “identità del fare” che può candidare e proiettare questi territori metropolitani, con discrete possibilità di successo, verso sfide competitive. Perché questo circolo virtuoso si attivi e produca esiti positivi è necessario che, localmente, si metta in campo una necessaria capacità di:

- elaborare visioni strategiche, compatibili con piani e programmi sovraordinati, riferite a temi essenziali di scala metropolitana (ciclo integrato delle acque e dei rifiuti, mobilità urbana/extraurbana sostenibile, infrastrutturazione del territorio, razionalizzazione di servizi e funzioni sovra locali);

- predisporre idonei progetti in forma coordinata (per conseguire finanziamenti in ragione della loro coerenza con la programmazione europea);

- appaltare l'esecuzione di lavori o gestire le attività di erogazione di servizi/forniture per elevare dotazione infrastrutturale e profili prestazionali della conurbazione, quanto a qualità dell'offerta.

Proprio questa particolare (nuova) forma di identità locale (metropolitana), è quella che può cementare le comunità urbane anche in situazioni segnate dall'assenza di originali forti legami (basso radicamento e scarsa identificazione/appartenenza dei residenti ad una comunità e di una comunità al luogo). Una identità urbana, questa, del tutto nuova (spesso debole quando non assente) che surroga l'altra, quella dell'appartenenza storica ad un luogo, solitamente propria delle più piccole “città di provincia”.

E' chiaro, così, come l'inverarsi di una nuova koinè metropolitana non possa prescindere, nelle vivaci conurbazioni (medie) italiane, dalla costruzione di una altrettanto dinamica “comunità nuova”, in continua trasformazione, tale da aderire significativamente ad uno spazio fisico de-finito. Una collettività locale la cui auto consapevolezza, come la stessa possibilità di rivelazione e rilevazione, dipende, anch'essa, dalla capacità di assimilarsi ad una dimensione spaziale pertinente riferibile ad aree urbane di dimensioni che

sono caso per caso, idonee quando davvero capaci di assecondare e stimolare speciali interazioni tra i residenti.

Note

* Dipartimento di Architettura, Università G.d'Annunzio Chieti Pescara, arch.aldocillii@gmail.com

1 Si veda “Compliance tra reti e luoghi” di R. Mascarucci, in *Abruzzo 2020. L'area metropolitana Pescara-Chieti*, Quaderno 3, Sala Editore, Pescara (2018)

2 La definizione puntuale di “Servizi Essenziali” è stata fornita da F. Barca nel documento “Strategia Nazionale Aree Interne” in bibliografia

3 Mascarucci (Op. cit.)

4 Il riferimento è alla mole di lavori prodotti da ESPON e, inoltre, in Francia, da DATAR

5 La definizione specifica di tasso di pendolarismo è quella fornita nell'ambito dei più utilizzati metodi di perimetrazione delle aree metropolitane validati dall'OCSE (Functional Urban Areas e Dynamic Metropolitan Areas)

6 Tale soglia del 10% del tasso di pendolarismo è quella definita dal metodo “F.U.R.”

7 Si veda il saggio già citato di R. Mascarucci

8 Si veda in proposito, la sistematizzazione proposta da L. Bobbio nel suo saggio del 2003, in bibliografia.

Bibliografia

AA.VV. (2013), “Strategia Nazionale Aree Interne” in Documento tecnico collegato alla bozza di Accordo di Partnerariato trasmessa alla CE il 9 dicembre 2013, Agenzia Nazionale per la Coesione Locale, Roma

AA.VV. (2014), Nuovi confini e prospettive per le politiche urbane dopo la legge Delrio. L'identità territoriale delle città medie italiane, Rapporto ANCI IFEL, Roma

Bobbio L. (2003), I servizi locali nelle democrazie contemporanee, Laterza, Bari

Cacciari M., (2004), “Quando la città non ha più confini”, in *La metropoli infinita* (a cura di Bonomi A. e Abruzzese A.), Bruno Mondadori, Milano

Calafati A. Mazzoni F. (2008), *Città in nuce nelle Marche. Coalescenza territoriale e sviluppo economico*, Franco Angeli, Milano

Castellani V. (1997), “Ripartire in sintonia con il dibattito in corso sul federalismo e sul decentramento”, in *Il Nuovo Governo Locale*, n. 2, Franco Angeli, Milano, (pag. 122-128)

Cilli A. (2015), “Ripensare il territorio. Verso un nuovo modello di coesione locale”, in *Urbanistica Informazioni*, Special Issue 263, (pag. 3-8)

Cilli A. (2016), “Criticità e prospettive per le Città

Medie nel progetto di Riforma”, in *Rapporto dal Territorio 2016*, INU-CRESME, Vol. I, Inu Edizioni, Roma (pag. 154-156)

Cilli A. (2017), “Per una rivalutazione della rete urbana intermedia italiana”, in *Urbanistica Informazioni*, 273-274 (pag. 10-12)

Clementi A., Dematteis G., Palermo P.C., (1996), *Le forme del territorio italiano*, Volumi I e II, Biblioteca di Cultura Moderna, Laterza, Bari

Dematteis G., Governa F. (2005), *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello SloT*, FrancoAngeli, Milano

Donolo C. (2008), “Transizioni verso territori capaci” in *Rivista di sociologia del lavoro*, Fascicolo n. 109, Franco Angeli Editore, Milano

ESPON (2014), *Making Europe open and polycentric. Vision and scenarios for the European Territory towards 2050*, ESPON, Luxembourg

Farinelli F., (2006), “Prima della città, dopo la metropoli”, in *Piccole città, borghi e villaggi*, Introduzione su Nord, Guida TCI, Tci Edizioni, Milano (pag. 13-15)

Mascarucci R., Cilli A., Volpi L. (2014) *Abruzzo 2020. Visione strategica del territorio regionale*, Quaderno 1, Sala Editore, Pescara

Mascarucci R., Cilli A., Volpi L. (2018) *Abruzzo 2020. L'area metropolitana Pescara-Chieti*, Quaderno 3, Sala Editore, Pescara

Mistri M., (2013), *La città metropolitana una confusa riforma italiana*, La Gru Edizioni, Padova

Moccia D., Sepe M. (2015), *Una politica per le città italiane*, INU Edizioni, Roma

Pizzetti F., (2015) “Le città metropolitane per lo sviluppo strategico del territorio: tra livello locale e livello sopranazionale”, in *Federalismi.it*, n. 12 (on line)

Trenta metropoli di taglia media – Sistema cosentino silano

Francesca Moraci*, Domenico Passarelli**, Sante Foresta**, Celestina Fazia*, Carlo Roselli*, Dora Bellamacina*, Andrea Bartucciottio*, Maurizio Francesco Errigo***

Quali aspettative per il Sistema cosentino silano e il ruolo di Acri

La ricerca, supportata a livello locale da due università, la Mediterranea di Reggio Calabria e la Kore di Enna e dalla sezione regionale dell'INU, affronta gli aspetti relativi al rapporto tra Cosenza, conurbazione metropolitana di media dimensione, e i due sistemi Cosenza-Rende e il comprensorio Acri-Cosenza, rafforzandone il dialogo e definendo le strategie di rilancio e sviluppo del territorio silano e dell'area vasta.

In particolare, approfondisce il meno noto sistema cosentino silano -per il QTRP Calabria il sistema insediativo di Acri e S. Giovanni in Fiore rappresenta l'unica area interna della provincia con poli erogatori di funzioni urbane di dimensioni e livelli di servizio significativi- quale realtà potenzialmente funzionale a sostenere il ruolo strategico di Cosenza nella sua nuova dimensione di metropoli di taglia media, in virtù delle consolidate dinamiche relazionali, delle potenzialità (inespresse) dei sistemi locali e delle aree interne, oggi particolarmente interessate dalla programmazione comunitaria.

La città di Cosenza, che è il baricentro dei comprensori CS-Rende e CS-Acri, è individuata dalla Community nazionale INU "Area Vasta e Dimensione Macroregionale", come una delle Trenta metropoli italiane di media dimensione, presenta una centralità multipolare, caratterizzata da una conurbazione metropolitana di media dimensione che collega la parte nord di Rende con quella a sud est di Acri e Corigliano; la dimensione di area vasta di Acri è riconosciuta dalla pianificazione territoriale regionale; il QTRP, infatti, classifica il comune cosentino come centro urbano di livello regionale, poiché rappresenta un polo funzionale attrattore per l'intero territorio regionale.

L'obiettivo del gruppo di ricerca è analizzare le dinamiche urbane, approfondendo il comprensorio Acri-Cosenza per individuare opportune azioni di valorizzazione territoriale e forme di governo territoriale più efficaci.

Acri con San Giovanni in Fiore, nel contesto del QTRP fa parte dell'APTR "La Sila e la Presila cosentina". La Sila è tra i grandi complessi naturalistici montani della Calabria assieme al Massiccio del Pollino, Massiccio del Pellegrino, Monti Orsomarso, la Catena Costiera Paolana, le Serre e l'Aspromonte. Il paesaggio, nel contesto del comprensorio Acri-Cosenza, costituisce un tessuto connettivo, un elemento aggregante di tutto quanto sul territorio si dispiega: insediamenti urbani, reti di infrastrutture, emergenze storiche, aree produttive in cui le emergenze presenti mantengono la capacità di comunicare le qualità storico-stilistiche e sono in "attesa" di un cambiamento, di strategie che siano in grado di dare impulso a nuovi processi di ri-funzionalizzazione.

Nuovi concetti chiave

Da quanto descritto e analizzato emergono alcuni concetti chiave che tracciano possibili strategie per dar forma all'idea di una metropoli cosentina basata sul rafforzamento dell'asse CS-Rende e CS-Acri:

-Superare l'uso esclusivo di indicatori statistici di tipo socio-economico: la sola dimensione demografica della conurbazione oggetto di studio non è significativa delle potenzialità del territorio, non lo è un eventuale scenario tendenziale che non confermi incremento demografico.

-Riconoscere le "nuove forme di conurbazioni metropolitane di media dimensione" basate su nuovi sistemi di centralità a geometria variabile organizzati per ritmi d'uso e temi di interesse.

-Il riconoscimento di sub-articolazioni delle diverse dotazioni e centralità metropolitane, tende a individuare i ruoli delle realtà territoriali rispetto a variabili o alterne visioni che non devono essere rigide e statiche, ma possono completarsi ed equilibrarsi a seconda delle gravitazioni e delle forze trainanti nel sistema "multipolare" così definito.

Pertanto, le possibili linee di sviluppo riguardano la messa a punto di criteri e metodi innovativi capaci di riconoscere sistemi di centralità multipolare e relative ad aree di gravitazione a geometria variabile.

Alcune considerazioni di metodo

Si tratta di studiare realtà, come quella relativa al territorio di area vasta cosentino, non ricomprese nelle 14 città metropolitane di cui alla legge 56 del 2014. La lettura critica delle dinamiche che su di esso si svolgono e si esplicitano, la presenza di "luoghi attrattivi" ed altri fattori qualitativamente rilevanti (e non più e non solo di indicatori statistici economici), determinano un ridisegno istituzionale attraverso i criteri che fanno riferimento -anche- ai contenuti dell'Agenda Urbana sostenibile.

Il ridisegno degli assetti locali pone al centro del processo i seguenti "elementi":

- Le identità locali;
- Il riconoscimento di forme di governo locale (la governance e gli strumenti di pianificazione);
- La valorizzazione della capacità e della competitività locale (attività economiche ed imprenditoriali).

Ciò dovrebbe suggerire nuovi e diversi criteri per l'individuazione dei diversi ambiti avendo come finalità l'applicazione di criteri condivisi al fine di costruire un "Atlante" delle città "diversamente" metropoli.

Caratteristiche generali della popolazione e del patrimonio abitativo nel territorio provinciale cosentino

Nel territorio della Provincia di Cosenza risiedono circa 714.400 abitanti, quasi il 27% del totale della popolazione della regione Calabria (1.965.000,00 al 2017). Si sviluppa su una superficie di 6.650 kmq. E' caratterizzato da una densità demografica abbastanza bassa, 110 abitanti per kmq.

I 150 comuni, in cui è suddiviso il territorio (considerando la fusione di cinque comuni dei "Casali del Manco" e quella di Corigliano-Rossano), sono concentrati in centri abitati tutti con una popolazione inferiore a 100.000 unità tra i quali spicca la città di Cosenza; gli altri principali centri sono: Corigliano Calabro-Rossano e Rende.

Pochi altri comuni registrano una popolazione superiore ai 10.000 abitanti, mentre risulta alto il numero dei comuni con meno di 5.000 abitanti, molti dei quali sono ubicati nelle aree interne montane e collinari.

Risulta utile ricordare che alcune realtà territoriali hanno registrato, negli ultimi ventitrent'anni, una notevole crescita (collocati nei centri collinari) mentre altri comuni

hanno registrato un forte spopolamento (soprattutto nelle aree montane), un fenomeno comune a tutta la Calabria e particolarmente evidente verso la fine degli anni '70 quando i centri di collina e di pianura si configurano come luoghi alternativi possibili per un nuovo sviluppo economico e l'emigrazione extra regionale perde l'importanza avuta in precedenza. Atteggimento ancora presente nell'ultimo decennio ma con una diminuzione complessiva della popolazione dell'intera provincia.

Il Comune di Cosenza registra un forte calo della popolazione che dal 1981 subisce una riduzione di 33.803 persone. Questa forte contrazione è da attribuirsi ai trasferimenti di residenza verso i comuni intorno all'area urbana della città di Cosenza (Montalto Uffugo, Rende e i comuni 'montani' come Mendicino, Carolei, Cerisano, Dipingano, Marano Principato).

L'evoluzione recente avvenuta nelle diverse aree del territorio provinciale ha generato principalmente un'urbanizzazione discontinua e un'attività edilizia frammentata e minuta, compromettendo più suolo del suo utile e reale bisogno; determinando spesso aree urbane senza qualità o la formazione di un continuo urbanizzato sparso.

Nell'insieme, il processo di urbanizzazione ha assunto una velocità ed estensione non accompagnate spesso da una qualità urbana accettabile e in assenza di una gestione pianificata delle trasformazioni territoriali. Il risultato è stato di uno sviluppo di tipo periferico, con la creazione di insediamenti residenziali decentrati e la formazione di vuoti urbani.

Seppure a Cosenza e nei maggiori centri urbani della provincia non si è registrato un significativo aumento della popolazione, l'incremento dell'attività edificatoria è sintomo di una crescita d'investimento ma spesso di utilizzo irrazionale. Nell'ultimo decennio i comuni intorno alla città sono diventati oggetto di urbanizzazione sia di tipo industriale che residenziale.

Articolazione della struttura territoriale

L'area conurbata attorno al Comune di Cosenza, (a cominciare dai comuni di Rende, Montalto Uffugo e Castrolibero) costituisce l'armatura urbana portante del territorio provinciale cui sono assegnati ruoli di polarizzazione dell'offerta e di strutturazione delle relazioni a livello territoriale.

Insieme alla descrizione dell'assetto morfologico-territoriale del territorio preso in esame sono state condotte valutazioni sintetiche sul ruolo territoriale dei centri urbani cercando di individuare, per ciascuno di essi, il peso che esprime nel sistema delle relazioni territoriali o nei sottosistemi locali e, in particolare, la capacità di attrazione e l'ambito di servizio, rilevabili, attraverso la concentrazione e la qualità delle funzioni.

A fronte di ciò sarà possibile classificare la capacità di offerta e prestazione di servizi attribuendo ai centri vari ruoli a seconda dell'influenza di essi sul territorio circostante. Nel caso dell'area conurbata attorno a Cosenza (CS-Rende e CS-Acri) si tratta di rafforzare il "centro ordinatore" cui viene assegnato un ruolo di polarizzazione dell'offerta e di strutturazione delle relazioni a livello territoriale.

Il sistema territoriale della Sila e della Presila Cosentina: le indicazioni del QTRP e la pianificazione delle aree interne

In questi ultimi anni in Calabria, come nel resto d'Italia, si è assistito a profonde trasformazioni dei sistemi territoriali e urbani ma, anche, in modo significativo dei sistemi: economico, produttivo, sociale e ambientale. Alle trasformazioni, in maniera minore delle aree interne calabresi dove le dinamiche sono estremamente dilatate nel tempo e nello spazio, il Comune di Aciri ha ritenuto necessario far corrispondere modelli di gestione territoriale basati su un livello programmatorio e una strumentazione operativa articolata e specializzata settorialmente, in modo particolare, per ciò che riguarda l'immenso patrimonio di risorse naturali ed antropiche che le stesse costituiscono. Questo processo è stato accompagnato da una pratica amministrativa e da procedure attente alle politiche dei settori di riferimento - aree urbane, territorio delle aree interne, ambiente - introducendo conseguentemente una maggiore specializzazione nella prassi amministrativa.

Nella elaborazione del PSC¹ di Aciri una particolare attenzione è stata dedicata ai processi finalizzati alla definizione di strategie, strumenti, obiettivi e azioni per la valorizzazione delle aree interne e dei sistemi insediativi diffusi presenti sul territorio.

Il Comune di Aciri, Comune prevalentemente montano (Altitudine: 720 m s.l.m., minima: 193, massima: 1.379) con una notevole estensione territoriale, oltre 200 kmq di ter-

ritorio e poco più di 20.000 abitanti, con un sistema insediativo complesso e diffuso² ha promosso la redazione del Piano Strutturale Comunale (di seguito PSC), presso l'Ufficio del Piano (di seguito coincidente anche con Comune di Aciri) e con il supporto scientifico dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria³, al fine di: elevare il livello di integrazione progettuale con gli strumenti di pianificazione strategica e di programmazione economico-sociale a livello comunale, provinciale e regionale; per garantire il coordinamento metodologico delle iniziative intraprese e da attivare nel corso della legislatura; per la pianificazione integrata delle risorse territoriali con particolare riferimento alle valenze intergenerazionali riferite ai sistemi paesaggistico-ambientale e storico-patrimoniale.

Costituiscono riferimento metodologico, in funzione dei procedimenti di formazione degli strumenti di governo del territorio ed in particolare per le finalità ed i contenuti del PSC e ai fini della definizione degli interventi, i Piani ed i Programmi settoriali di livello e competenza esclusiva della Regione Calabria e della Provincia di Cosenza quali, in particolare, quelli di seguito indicati:

- Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico⁴;
- Piano Regionale dei Trasporti;
- Piano di Assetto Idrogeologico;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- Piani e programmi di settore di competenza regionale e provinciale.

Il Comune di Aciri ricade nel territorio dell'Ambito Paesaggistico Territoriale Regionale (APTR) n. 12-La Sila e la Presila Cosentina che comprende i Comuni di (per intero): Aciri, Aprigliano, Bocchigliero, Campana, Celico, Longobucco, Pedace, Pietrafitta, San Giovanni in Fiore, Serra Pedace, Spezzano della Sila, Spezzano Piccolo. Comuni (in parte): Corigliano Calabro, Pietrapaola.

Questo ambito territoriale è dominato dal massiccio della Sila che, situato nella zona settentrionale della regione ne rappresenta il sistema montano più esteso ed è delimitato dalla fascia Presilana, dalla valle del Crati e dallo Ionio Cosentino. Il rilievo più alto è il monte Botte Donato (1928 metri). I Bruzi, antico popolo di pastori e artigiani, ma anche di fieri combattenti, furono i primi frequentatori e sfruttatori dell'altopiano silano

(legno, coltivazioni, pascolo); sicuramente vennero a contatto con i greci che avevano colonizzato le zone costiere con la fondazione di Sibari, di Crotona, di Petelia, di Krimisa e con loro probabilmente stabilirono rapporti di “buon vicinato”. Il massiccio della Sila, nelle sue diverse articolazioni, costituisce forse l'elemento che struttura maggiormente l'assetto eco morfologico della regione, la sua ampiezza dà luogo a contesti molto diversi. L'ambiente della Sila Grande risulta prevalentemente montano, mentre la Sila Piccola e Greca presentano ampi brani di paesaggio di versante e collinare. Prevalgono però i tratti comuni di aree geologicamente salde, con dotazioni idriche ancora discrete e rilevante patrimonio naturalistico. Oggi il turismo e le attività legate alle risorse culturali e ambientali stentano ad assumere il ruolo occupato un tempo dalla strutturazione economica montana, anche se permangono tratti significativi di agricoltura produttiva. Il sistema dell'altopiano della Sila è caratterizzato soprattutto dall'area montana intorno ai laghi interessata da una fitta trama di percorsi e di urbanizzato costituita da numerosissimi centri e villaggi per il turismo invernale con le relative strutture ricettive.

Una particolarità di questo territorio è quella di avere piccoli e medi nuclei insediativi sparsi. Solo tre sono i centri maggiori, Acri, Spezzano della Sila e San Giovanni in Fiore, i quali rappresentano gli unici poli erogatori di funzioni urbane per l'intero territorio, ed in essi sono concentrati la maggior parte dei servizi essenziali a livello comprensoriale. Si distinguono in particolare due differenti aree:

La Sila Orientale

Occupava la parte più interna, del territorio della provincia di Cosenza e presenta un sistema insediativo concentrato solamente su cinque comuni, San Giovanni in Fiore, Longobucco, Bocchigliero Campana e Pietrapola. In particolare S. Giovanni in Fiore rappresenta l'unico polo erogatore di funzioni urbane per l'intera area. Deve la sua esistenza all'Abate Gioacchino che sul finire del XII secolo fondò l'Abbazia dei frati Florensi. Esiste, dal 1982, il Centro Internazionale di Studi Gioachimiti, che si dedica allo studio ed alla diffusione delle opere e del pensiero del grande Abate Calabrese. Bocchigliero ha origini antichissime; potrebbe essere la Bruzia Arenato (o Arintha). L'abitato che un tempo conser-

vava portali in pietra locale e balconi in ferro battuto, oggi tutto questo può trovarsi in quei pochi edifici un tempo appartenenti alle poche famiglie patrizie che vi abitavano. Longobucco posto in una delle più suggestive vallate della Sila, e percorsa dal fiume Trionto, pur essendo un piccolo paesino è uno dei comuni più estesi territorialmente, e buona parte del suo territorio oggi fa parte del Parco nazionale della Sila. Le attività più sviluppate sono l'agricoltura, la tessitura dei tappeti, la lavorazione del legno e l'edilizia. Infine Campana, situato a metà tra il mare e la montagna. La tradizione popolare da sempre identifica l'antica Kalasarna (o Calaserna e Caliserna nel gergo popolare) con Campana.

La Sila Occidentale

Formata da tredici comuni, alcuni di questi presentano la caratteristica particolare di avere il centro abitato in prossimità dell'area ur-

baiana cosentina e spesso parte integrante della stessa, ma un territorio che si estende sino agli altopiani della Sila. I centri più importanti sono Acri e Spezzano della Sila. Il primo si presenta esteso su tre colli; il borgo antico è Padìa con la torre civica detta rocca dei Bruzi e la chiesa matrice di Santa Maria Maggiore, i quartieri di Picitti (quartiere dei greci) e Odivella si inerpicano fino alla cima dell'antico Castello, fortezza posta a guardia della profonda valle dei fiumi Mucone e Chalamo. Il secondo ospita, nella sua parte montana, gli impianti sciistici nelle stazioni turistiche di Lorica e Camigliatello. Molti di questi comuni hanno carattere rurale e semirurale e gravitano lungo la valle del fiume Crati con un livello basso di servizi urbani e dipendenti in larga parte dall'area urbana cosentina.

Il territorio della Sila e Presila Cosentina è accessibile attraverso una rete viaria che si dirama su tutto il territorio attraverso degli

UPTR 12b

appartenente alla APRT 12. La Sila e la Presila Cosentina

Superficie

683,20 kmq

Comuni

Acri, Aprigliano, Celico, Pedace, Pietrafitta, Serra Pedace, Spezzano della Sila, Spezzano Piccolo, Corgliano Calabro

UPTR 12a

appartenente alla APRT 12. La Sila e la Presila Cosentina

Superficie

708,19 kmq

Comuni

Bocchigliero, Campana, Longobucco, San Giovanni in Fiore, Pietrapola

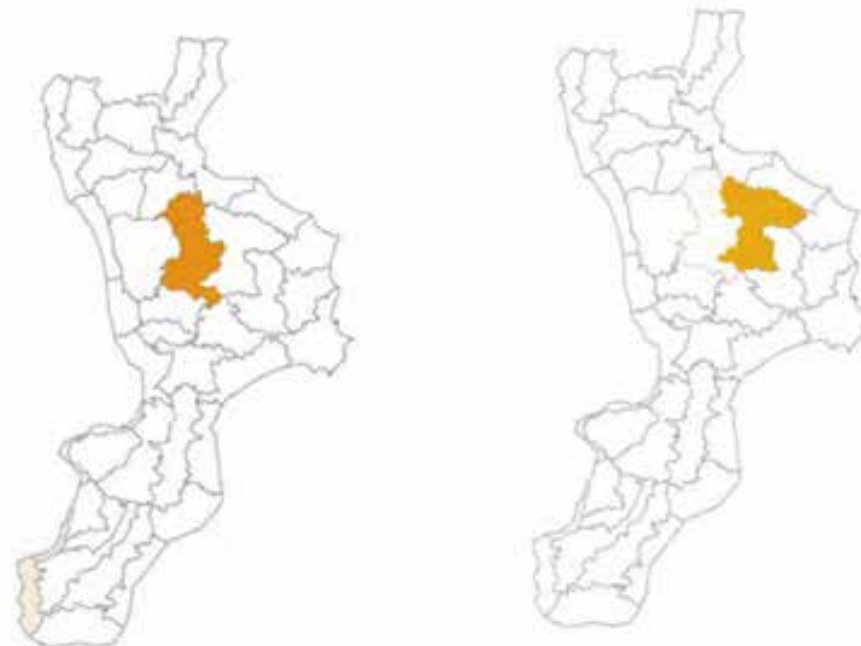


Fig. n. 1 - Ambiti Paesaggistici Territoriali Regionali “La Sila e la Presila Cosentina” (fonte: QTRP, Tomo 3)

assi principali. Questi sono costituiti, nella zona occidentale, dalla SS 660, che percorrendo trasversalmente l'entroterra si collega ad est con la SS 531 e quest'ultima, a sua volta, consente l'interconnessione con la SS 106 quindi con la costa jonica calabrese. Nella zona meridionale l'asse viario principale è costituito dalla SS 107 che rappresenta una delle trasversali più importanti del territorio regionale, in quanto collega i territori urbani di Cosenza e di Crotona, l'A3 con la SS 106 e quindi il versante jonico e quello tirrenico calabrese. La parte meridionale del territorio si collega a quella occidentale attraverso un'asse longitudinale costituita dalla SS 177. Altro asse viario importante è rappresentato dalla SS 108 b che percorre longitudinalmente il territorio della Sila sino alla fine della sua perimetrazione all'altezza di Bocca di Piazza. Le caratteristiche geomorfologiche complesse del territorio silano, spesso costituiscono un

fattore di limite nello sviluppo delle reti ferroviarie. Infatti nel territorio è presente solo un breve tratto della linea di competenza delle Ferrovie della Calabria, Cosenza – San Giovanni in Fiore, caratterizzato da un'offerta di servizi inadeguata.

Alcune visioni strategiche del QTRP, si incontrano sui seguenti obiettivi:

- tutelare l'identità culturale del territorio;
- salvaguardare e valorizzare il paesaggio e l'eco-mosaico vallivo;
- adottare modelli innovativi e sostenibili di governo delle trasformazioni territoriali e innescare dinamiche di sviluppo locale auto-sostenibile;
- orientare verso la sostenibilità gli usi delle risorse territoriali e dei fiumi (il Crati in particolare);
- indirizzare verso obiettivi di alta qualità le produzioni vallive, in particolare agroalimentari;

- arginare il consumo di suolo;
- prevenire il dissesto idrogeologico;
- rafforzare i processi aggregativi tra enti locali mediante strumenti e modelli innovativi su base volontaria (accordi cooperazioni, intese, associazioni, ecc.);
- riconfigurare il rapporto tra la città e l'area urbana con i contesti agricoli, rurali e periurbani della valle.

Il sistema così configurato CS-ACRI potrà saldare istanze del territorio, potenzialità latenti e numerose risorse in un mosaico territorio a geometria variabile e dalla forza trainante multipolare.



Figura n. 2 - Il centro storico di Acri (foto di Sante Foresta).

Verso indirizzi metodologici/operativi dell'area urbana CS-ACRI

In via preliminare, il quadro d'indirizzi che si intendono perseguire comprende ulteriori e più contestualizzati obiettivi:

1. Contenere l'ulteriore consumo di suolo ai fini insediativi.
2. Razionalizzare l'utilizzo, dove necessario, di nuove aree di espansione secondo criteri di sostenibilità economica ma soprattutto di estremo contenimento di risorse primarie non rinnovabili (acqua, aria, suolo).
3. Elevare la qualità sia architettonica che funzionale dei nuovi sistemi insediamenti.
4. Privilegiare il recupero e la ri-funzionalizzazione dei nuclei insediativi consolidati (centri storici e nuclei definiti nella loro forma urbana).
5. Riqualficazione e restauro urbanistico dei nuclei diffusi, specie periferici, di recente formazione.

Ciò al fine di riqualificare e ricomporre il tessuto insediativo e produttivo di questa "piccola metropoli regionale" essendo stata oggetto di frammentazione e a volte di perdita di qualità urbana, funzionale e ambientale.

Note

* Department DARTE, University of Reggio Calabria

** Department PAU, University of Reggio Calabria

*** Faculty of Engineering and Architecture, University of Enna Kore

1 Il Comune di Acri con Delibera della Giunta Comunale n. 34 del 29 dicembre 2017 ha aderito al principio "Consumo di suolo zero" di cui all'articolo 27 quater della Legge Urbanistica Regionale n. 19 del 2002.

2 Le località principali sono: Duglia, Montagnola, San Giacomo D'Acri e Serricella. Tra le frazioni e i nuclei abitati sparsi particolarmente rilevanti sono: Calamia, Casalinella, Cerasello, Chimento, Croce Di Baffi, Cuta, Ferrante, Finocchio, Foresta, Gastia, Gioia, Guglielmo, Macchia, Paganìa Vallonecupò, Paganìa Vallonecupò II, Pantalia, Pantano D'Olmo, Pertina, Piano D'Arnice, Pietramorella, Pietremarine, Policaretto, San Benedetto, San Giacomo, San Martino, Sant'Angelo, Settarie, Sorbo, Ternità, Timpone Morte, Vagno, Vallonecupò.

3 A giugno 2017 il Dipartimento Architettura e Territorio della Mediterranea ha consegnato al Comune il Quadro Conoscitivo del PSC e il Rapporto Ambientale Preliminare.

4 Approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 134 nella seduta del 01 agosto 2016, il QUADRO TERRITORIALE REGIONALE A VALENZA PAESAGGISTICA (QTRP) adottato con delibera del Consiglio Regionale n. 300 del 22 aprile 2013.

Bibliografia

Agnoletti C., Camagni R., Iommi S., Lattarulo P. (a cura di) (2014), *Competitività urbana e policentrismo in Europa. Quale ruolo per le città metropolitane e le città medie*. Il Mulino, Collana: Percorsi. Bologna.

De Magistris V. (a cura di) (2004), *La public governance in Europa*, Formez, Roma.

Deodato C. (2013), *Le città metropolitane: storia, ordinamento, prospettive*, in *Federalismi*, anno XI, n°5, marzo.

Ercole E. (1999), *La crescita metropolitana*, in Martinotti G., *La dimensione metropolitana*, Il Mulino, Bologna.

Ferri V. (2009), *Le città metropolitane in Italia. Un'istituzione del federalismo*, in *Economia italiana*.

Goldstein A. (a cura di) (2018), *Agenda Italia 2023*, Il Mulino, Bologna.

Longo A., Cicirello L. (2016), *Città metropolitane e pianificazione di area vasta. Prospettive di governo territoriale per la gestione delle metamorfosi urbane*, Franco Angeli, Collana: Urbanistica, Milano.

Palvarini P., Boffi M. (2011), *Flussi di mobilità e definizione delle aree metropolitane*, in *Sociologia urbana e rurale*, XXXIII.

Regione Calabria, QTRP, Approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 134 nella seduta del 01 agosto 2016, adottato con delibera del Consiglio Regionale n. 300 del 22 aprile 2013.

Viganoni L. (1992), *Città e metropoli nell'evoluzione del Mezzogiorno*, Franco Angeli, Milano.

URBAN@IT (2016), *Rapporto sulle città. Metropoli attraverso la crisi*, Il Mulino, Bologna.

URBAN@IT (2017), *Secondo Rapporto sulle città. Le agende urbane delle città italiane*, Il Mulino, Bologna.

URBAN@IT (2018), *Terzo Rapporto sulle città. Mind the gap. Il distacco tra politiche e città*, Il Mulino, Bologna.

Vitali W. (a cura di) (2014), *Un'Agenda per le città. Nuove visioni per lo sviluppo urbano*, Il Mulino, Collana: Percorsi, Bologna.

Sicurezza urbana e prevenzione ambientale del crimine

Donato Piccoli, Antonio Buccoliero

Abstract

Affrontare la questione della “sicurezza urbana” implica, oggi, un ripensamento delle politiche urbane dando ad esse una connotazione multidisciplinare sulla questione sicurezza. La sicurezza urbana quindi, non è da considerarsi soltanto garanzia di un'assenza di minaccia, ma va considerata soprattutto come quell'attività utile a rafforzare la cosiddetta “sicurezza percepita” dei cittadini. L'accezione urbana al concetto di sicurezza identifica il luogo in cui si riscontrano marcati problemi di insicurezza e dove è necessario intervenire tempestivamente ed adeguatamente. Affrontare il tema della sicurezza urbana impone richiamare i temi della prevenzione, intesa come quell'attività in grado di mettere in atto precisi strumenti ed azioni capaci di ridurre i fenomeni criminali e terroristici, ma anche di diminuire il senso di insicurezza soggettiva. Questo contributo intende indagare il ruolo che le componenti fisiche possono avere nel rendere gli spazi urbani, e quindi le città, più sicure. Facendo ricorso alle tecniche configurazionali e, partendo dall'assunto ormai consolidato che l'organizzazione degli spazi influisce sulla sicurezza urbana, reale e percepita, sono state portate avanti alcune sperimentazioni. Alle componenti spaziali vanno integrate quelle della criminologia, dell'analisi statistica, dell'informatica, del crime mapping e di alcuni dei principi della location intelligence, tecnica di localizzazione applicata alla business intelligence. In sostanza le politiche di sicurezza necessitano di un approccio integrato. Infatti, solo affrontando la sicurezza urbana con la complessità che la contraddistingue è possibile individuare gli strumenti più idonei per rispondere al problema, evitando così approcci settoriali che, inevitabilmente, risultano essere parziali. L'obiettivo è quello di mettere a punto una metodologia operativa che, partendo dall'analisi delle configurazioni spaziali di un luogo permetta di individuare le minacce, e quindi, di prevenire atti criminali e terroristici.

Diversi sono i contributi teorici che hanno affrontato il rapporto tra crimine e spazio fisico della città, i primi sono quelli prodotti dalla Scuola di Chicago nella prima metà del 1900 a firma di Shaw e McKay. Questi primi contributi misero in relazione la struttura spaziale della città di Chicago con i tassi di criminalità, cercando di correlare la frequenza dei fenomeni criminali con le varie tipologie insediative e demografiche della città. Gli assunti sviluppati in questi studi costituirono le basi per la maggior parte dei lavori criminologici degli anni successivi, in particolare di quelli sviluppati negli anni '70. In questi anni il criminologo americano C.R. Jeffery formulò la teoria della Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED). Sempre in questi anni si sviluppò anche la teoria dello Defensible Space (o spazio difendibile), formulata dall'architetto Oscar Newman. La teoria dello spazio difendibile fu il risultato di una ricerca condotta nel 1969 da Newman per il National Institute of Law Enforcement and Criminal Justice (NILECJ) oggi denominato National Institute of Justice (NIJ), Agenzia del Dipartimento di Giustizia degli Stati Uniti che si occupa di effettuare ricerche ed approfondimenti sulla tematica del crimine. La teoria di Newman fu applicata, con successo, in diverse città americane raccogliendo i casi studio nella nuova edizione del *Creating Defensible Space*. Negli anni successivi Paul L. Brantingham e Patricia J. Brantingham si occuparono della Crime Pattern Theory (o comportamento spaziale criminale), cioè essi sostenevano che gli eventi criminali derivano dall'interazione contemporanea di fattori motivazionali, sociali, economici e fisici. Alla fine degli anni '80 la concezione di CPTED subì una profonda revisione che portò alla nascita dell'approccio definito *Safe City*. Con questo approccio l'attenzione non si concentra più su determinate aree, ma sulla sicurezza complessiva della città.

La domanda che ci si pone è questa: quale contributo l'analisi dello spazio fisico può avere, assieme ad altre componenti, nella prevenzione di atti criminali e terroristici? La risposta potrebbe essere la seguente: il ruolo che lo spazio fisico può avere è sicuramente forte ed essenziale, ma per far ciò è indispensabile far ricorso e mettere a punto precisi strumenti scientifici, che messi a sistema con altri dati ed analisi, possono

contribuire nel rendere gli spazi urbani più sicuri. A tal riguardo, uno strumento utile da cui partire può senz'altro essere rappresentato dall'Analisi Configurazionale e dalle sue tecniche operative. Le tecniche configurazionali, sviluppate a partire dalla metà degli anni ottanta dal prof. Bill Hillier nello Space Syntax Laboratory dell'UCL di Londra, studiano ed analizzano le componenti fisico-spaziali dello spazio urbano. Sul piano operativo l'analisi configurazionale considera lo spazio urbano come la variabile d'ingresso, quella di uscita invece è rappresentata dal modo in cui lo spazio è utilizzato da chi lo vive. Il concetto di griglia urbana riveste un ruolo centrale nell'analisi configurazionale e in tutte le sue tecniche operative. Concretamente essa altro non è che l'insieme degli spazi pubblici di un sistema urbano, fruibili da tutti senza alcuna limitazione. Studiare la configurazione spaziale di una griglia urbana significa riconoscere per un insediamento urbano la specifica valenza spaziale degli elementi che la compongono, in funzione delle relazioni che l'intercettano. Mediante la costruzione di un sistema di lines, ottenuto utilizzando specifici software, la griglia urbana è discretizzata in un complesso di elementi, linee appunto. In sostanza lo spazio urbano è scomposto in un sistema unidimensionale costituito da una trama di segmenti lineari. L'approccio sistemico alla griglia si completa definendo, accanto alle relazioni di appartenenza al sistema delle lines, le relazioni di struttura. Queste ultime si identificano attraverso il concetto di profondità. La profondità rappresenta la distanza topologica e non metrica che separa coppie di lines, misurata nel numero delle linee interposte lungo il percorso più breve fra l'una e l'altra. Con questo approccio, nell'apprezzamento della distanza fra linee non entra in gioco la lunghezza metrica del percorso frapposto, quanto piuttosto il numero di cambi di prospettiva visuale che si susseguono su di esse. Mettere in gioco la distanza topologica implica quindi studiare il sistema di relazioni tra gli spazi urbani.

Le principali tecniche operative dell'analisi configurazionale sono l'*Axial Analysis* e la *Visibility Graph Analysis*. L'*Axial Analysis* si basa sull'analisi di un sistema di linee, tra uno spazio convesso ed un altro, che percorrono lo spazio della città e lo racchiudono in una trama di tracciati visivi attraverso cui lo

spazio è percepito, interpretato e utilizzato. Lo spazio convesso è inteso come il luogo dei punti che si trovano in una condizione di mutua visibilità, dove cioè ogni punto è visibile da ogni altro punto del suo interno. Ciò significa che solamente gli spazi convessi che risultano visivamente percepibili da altri spazi, almeno uno, della griglia urbana verranno apprezzati come elementi del sistema. A ciascun elemento costituente il sistema, cioè ad ogni singola linea, è attribuito un valore numerico di un insieme di indici. I principali indici configurazionali sono: l'indice di connettività, l'indice di controllo, l'indice di controllabilità, l'indice di scelta e l'indice di integrazione. L'indice di connettività di una linea rappresenta il numero di linee direttamente connesse ad essa. L'indice di controllo rappresenta il grado di influenza che una linea esercita sui percorsi in entrata e in uscita, da e verso le linee ad essa connesse. Indica cioè se la linea in esame costituisce l'unico percorso possibile, o quanto questo percorso pesi rispetto agli altri. Invece il valore di controllo di una linea, si ottiene sommando l'inverso degli indici di connettività delle linee direttamente connesse. Troviamo poi l'indice di controllabilità, che per la linea in esame è pari al rapporto fra il numero delle linee a profondità 1 (cioè direttamente connesse a questa) ed il numero delle linee a profondità 1 e 2. Il valore massimo di tale indice si ha quando una linea è connessa ad un'altra che non presenta altre connessioni. Tale indice mette in evidenza la facilità di un tronco viario ad essere controllato da altri punti della griglia urbana. L'indice di scelta globale rappresenta invece la frequenza con la quale una linea ricade entro i percorsi di minore lunghezza topologica che la connettono a tutte le altre linee del sistema. Infine l'indice di integrazione, definito come la profondità media di una linea rispetto a tutte le altre del sistema analizzato, è uno dei più importanti e rappresentativi. Questo indice infatti, calcolando quanto una linea è relazionata con tutte le altre del sistema analizzato, con buona approssimazione rappresenta il grado di centralità di uno spazio urbano. Centralità da intendersi non come espressione dell'importanza storica o funzionale di un luogo piuttosto che di un altro, ma bensì come fenomeno spaziale. In sostanza, nella teoria configurazionale assumono importanza gli effetti dipendenti dalla griglia

in funzione della sua configurazione, non da ciò che la griglia al suo interno ospita. La Visibility Graph Analysis (VGA) rappresenta un'ulteriore tecnica di analisi configurazionale. Gli assunti di base di questa tecnica sono: che la morfologia dello spazio urbano determina il modo in cui lo spazio stesso viene utilizzato e il modo in cui un fruitore si muove nello spazio urbano dipende da come lo spazio viene percepito visivamente. La densità del movimento lungo gli elementi costituenti lo spazio urbano determina per essi una propria vocazione intrinseca ad accogliere, cioè a raggruppare o meno persone. Nella VGA lo spazio urbano analizzato viene discretizzato in un sistema di punti, dove ogni punto rappresenta la possibile localizzazione di un utente. A partire da questa localizzazione l'utente si muoverà lungo la griglia urbana guidato dal modo in cui percepisce tutti gli altri punti, intesi questi come la possibile destinazione dei suoi spostamenti. Nella VGA quindi, a differenza dell'Axial Analysis, il sistema da analizzare non viene discretizzato a mezzo di linee (axial lines) ma da un insieme di punti (set grid). Ad ogni singolo punto risulta associata una porzione dello spazio urbano da esso direttamente percepibile visivamente, composta da tutti i punti in diretta connessione visuale (isovista). E' evidente che le isoviste cambiano all'interno di uno spazio urbano, da punto a punto. In sostanza, ogni isovista rappresenta le variazioni di esperienza percettiva di un utente che si muove all'interno dello spazio analizzato. Per individuare i punti da sottoporre ad analisi va stabilita la densità della trama con la quale si vuole discretizzare lo spazio urbano da analizzare. Una trama molto fitta di punti renderà l'analisi senz'altro più precisa ed accurata. Indicativamente, per uno spazio urbano, viene utilizzata una densità dell'ordine di un metro. Il sistema di punti viene analizzato, come per l'Axial Analysis, attraverso una relazione di appartenenza e di struttura. Con la relazione di appartenenza si assume che ciascun punto risulta in rapporto visuale con almeno un altro punto del sistema. Invece con la relazione di struttura si usa la profondità, intesa nella VGA come il numero di punti interposti nel percorso più breve, topologicamente misurato, tra due punti. Anche nella VGA vi sono, come risultato, una serie di indici graficizzabili cromaticamente: colori

freddi, bassi valori (valore minimo blu); colori caldi, altri valori (valore massimo rosso). Gli indici più significativi sono la connettività (o Neighbourhood Size) di un punto, che rappresenta il numero di punti ad esso visivamente connessi, cioè da esso visibili. In sostanza questo parametro rappresenta la quantità di spazio che risulta visibile da una determinata posizione. L'indice d'integrazione, visiva e spaziale, rappresenta il numero medio di passaggi che è necessario effettuare per spostarsi visivamente e spazialmente dal punto considerato verso tutti gli altri punti del sistema analizzato. Altro importante indice è il gate counts, risultato questo in VGA dell'Agent Analysis, il quale simula come un utente si muove nello spazio. In sostanza questo parametro indaga come le dinamiche visive, che caratterizzano uno spazio, guidano l'utente nel suo "movimento naturale". Qui di seguito sono stati riportati alcuni esempi attraverso i quali è possibile osservare quali sono i risultati ottenibili con la VGA, e come essi cambiano al modificarsi delle configurazioni spaziali analizzate. Non solo, riflettendo e comparando i risultati dell'analisi sono state riportate anche alcune prime considerazioni operative sull'utilità che questo strumento può avere ad esempio nella prevenzione di attentati terroristici. Nella Fig.1 si riproduce molto schematicamente uno spazio pubblico (piazza) con una configurazione spaziale a forma di rettangolo, priva dunque al suo interno di qualsiasi elemento spaziale. La Fig. 2 rappresenta, graficamente, il valore della connettività di ogni punto. Osservando la colorazione, che in questo caso si presenta monocolora e uniformemente distribuita, si nota che non ci sono punti più connessi di altri. In sostanza, ogni punto che discretizza questa piazza è osservabile da qualsiasi altro punto. Nella Fig. 3 è riportata graficamente la simulazione del "movimento naturale", ottenuta considerando come direzioni degli spostamenti tutte le possibili localizzazioni degli utenti. In sostanza non si è data una localizzazione precisa cui affidare la direzione del movimento, ma al contrario si è deciso di simulare come tutti gli utenti, rappresentati da tutti i punti della griglia, si muovono nello spazio esaminato. Con i colori caldi si individuano quegli spazi che più di altri sono utilizzati dagli utenti nel percorrere la piazza. Con la Fig. 4 si rappresentano i valori dell'inte-

grazione visiva, cioè si è individuato quello spazio percepito come più centrale da chi osserva la piazza dal suo interno. Infine nella Fig. 5 è riportata la distribuzione dell'indice di integrazione globale, valore attraverso il quale è possibile individuare quegli spazi più centrali della piazza, cioè dove le persone con molta probabilità tenderanno a raggrupparsi. Cosa osserviamo? Osserviamo che in questa piazza, così come configurata, non ci sono spazi più integrati di altri. In sostanza le persone tenderanno a distribuirsi liberamente e diffusamente senza raggrupparsi in punti precisi. In caso di attentato terroristico, ad esempio un automezzo che si lancia sulla folla, quali potrebbero essere gli effetti?



Fig. 1 - Schema planimetrico. Fonte: Elaborazione dell'autore



Fig. 2 - Connettività. Fonte: Elaborazione dell'autore

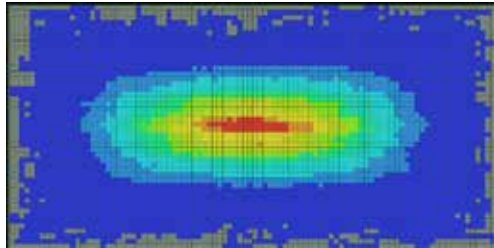


Fig. 3 - Movimento. Fonte elaborazione dell'autore

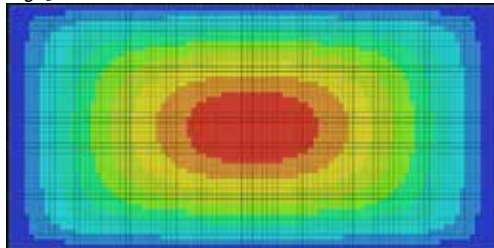


Fig. 4 - Integrazione Visiva. Fonte: Elaborazione dell'autore

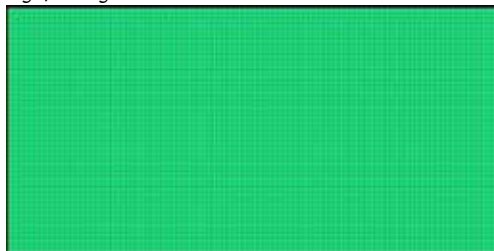


Fig. 5 - Integrazione Spaziale. Fonte: Elaborazione dell'autore

Con molta probabilità, dato che le persone saranno distribuite diffusamente nella piazza, l'attentatore avrà la possibilità di fare un gran numero di vittime indipendentemente dalla direzione.

Secondo caso, consideriamo la stessa piazza ma in essa posizioniamo degli elementi fisici, ad esempio delle panchine solidamente ancorate a terra. Cosa differenzia questa configurazione spaziale dalla precedente? Osservando la Fig. 7 notiamo che a differenza del primo caso (Fig. 2) in questa configurazione ci sono punti più connessi di altri, cioè i punti in rosso sono quelli da cui è possibile osservare visivamente il più alto numero di punti costituenti lo spazio analizzato. Un'osservazione da fare è di riflettere sul fatto che in questo tipo di analisi non entra in gioco la terza dimensione. Per cui non viene ad esempio considerata l'impedenza visiva generata dall'altezza che potrebbero avere gli elementi spaziali introdotti. Questo senz'altro è un tema su cui riflettere ulteriormente. Infatti mettere in gioco nell'analisi anche la terza dimensione produrrebbe risultati interessanti e significativi anche perché verrebbero considerati, nel caso ce ne fossero, le altezze degli edifici che circondano la piazza. Sapere quali sono gli spazi della piazza dotati di più alti valori di connettività (colori caldi) può essere utile, ad esempio, nel supportare la strategia di localizzazione dei punti di videosorveglianza, piuttosto che nel posizionare operatori di sicurezza pronti ad intervenire in caso di necessità. Quindi, questa tipologia di analisi può essere utile nell'individuare, anche in fase progettuale, quale potrebbe essere la configurazione spaziale più idonea in termini di sicurezza. Oltre alle Fig. 8 e 9 è interessante notare la distribuzione del grado di integrazione spaziale (Fig. 10). Attraverso questa mappa è possibile individuare quegli spazi della piazza che le persone tendono ad utilizzare maggiormente sia per camminare che per sostare. In termini preventivi, saranno dunque questi i luoghi su cui concentrare le azioni maggiori. Non solo, nel caso in cui venisse osservata una persona, anche mediante l'utilizzo di videosorveglianza, che sosta negli spazi blu della mappa di Fig. 10 oppure che si muove nei percorsi a più bassa probabilità di "movimento naturale" (Fig. 8), la stessa potrebbe essere attenzionata e quindi controllata dagli organi di pubblica sicurezza in quanto considerata una possibile minaccia.

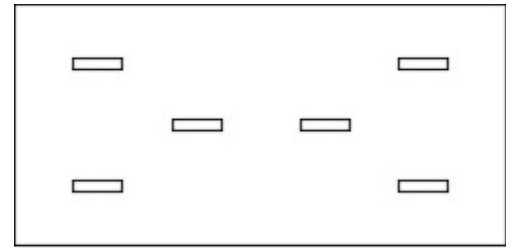


Fig. 6 - Schema planimetrico. Fonte: Elaborazione dell'autore

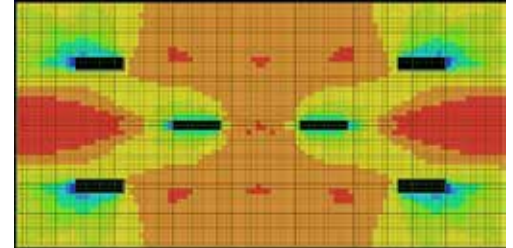


Fig. 7 - Connettività. Fonte: Elaborazione dell'autore

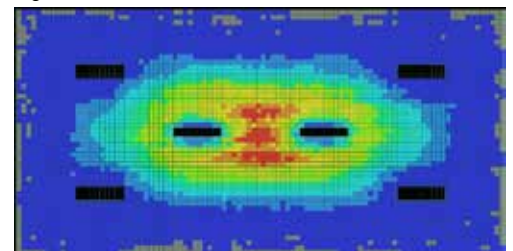


Fig. 8 - Movimento. Fonte elaborazione dell'autore

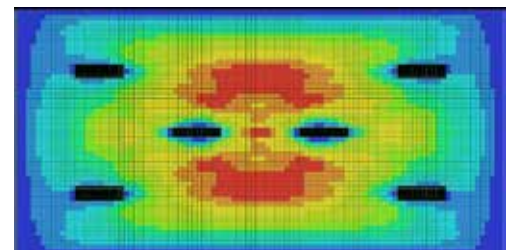


Fig. 9 - Integrazione Visiva. Fonte: Elaborazione dell'autore



Fig. 10 - Integrazione Spaziale. Fonte: Elaborazione dell'autore

Successivamente, come osservabile qui di seguito da Fig. 11 a 20 si è riproposto lo studio della configurazione spaziale della Rambla di Barcellona, teatro purtroppo del terribile attentato messo in atto da un gruppo di terroristi il 17 agosto 2017. In questo feroce atto terroristico, con un furgone che si lancia ad alta velocità sulle persone che transitavano sulla Rambla hanno perso la vita 130 persone. Nella Fig. 11 è riportato lo schema tipo di un tratto dell'attuale Rambla, mentre nelle Fig. 12-15 si osservano le distribuzioni dei diversi indici configurazionali. Cosa notiamo? Le zone più integrate da un punto di vista spaziale, quelle cioè più utilizzate nel mo-

vimento e nella sosta sono quelle colorate in rosso ed in arancio. Chiunque si è trovato a passeggiare in questo spazio urbano può confermare che il maggior affollamento di persone è localizzato proprio nelle zone con colori caldi, zone queste dotate di più alti valori di connettività ed integrazione. Anche l'elaborazione della mappa del "movimento naturale" di Fig. 13, conferma che il modello di analisi spaziale ben rappresenta quello d'uso reale, cioè di come la Rambla viene effettivamente percorsa ed utilizzata. Quindi la zona più critica è risultata essere proprio quella che ha percorso il furgone nella sua corsa. Il rischio aumenta ogni volta che sulla Rambla va ad intersecarsi, ortogonalmente, un strada laterale. Una possibile soluzione potrebbe essere quella di individuare alcuni accorgimenti spaziali in grado di dare una nuova configurazione alla Rambla, rendendola più sicura.

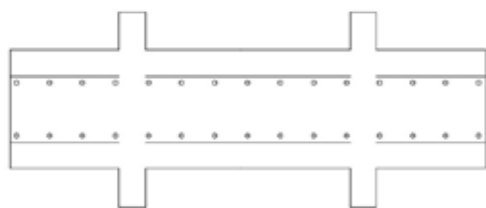


Fig. 11 - Schema planimetrico. Fonte: Elaborazione dell'autore

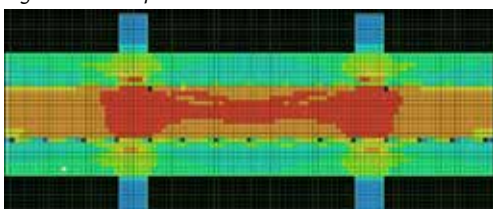


Fig. 12 - Connettività. Fonte: Elaborazione dell'autore

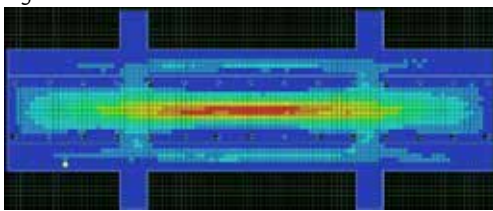


Fig. 13 - Movimento. Fonte elaborazione dell'autore

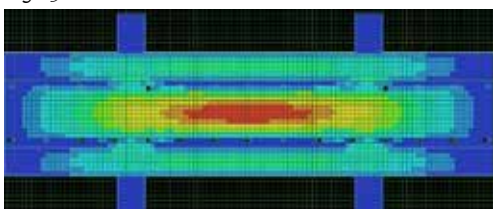


Fig. 14 - Integrazione Visiva. Fonte: Elaborazione dell'autore

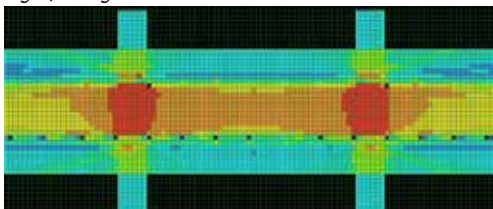


Fig. 15 - Integrazione Spaziale. Fonte: Elaborazione dell'autore

Ipotizziamo di posizionare, anche in questo caso, delle semplici panchine (Fig. 16). Notiamo che con questa nuova configurazione, l'integrazione spaziale si distribuisce più uniformemente e la forte criticità all'intersezione con le strade laterali diminuisce. Questo in sostanza dimostra che riorganizzando uno spazio urbano, cioè aggiungendo e/o eliminando degli elementi fisici, è possibile modificare anche il comportamento di chi utilizza lo spazio stesso.

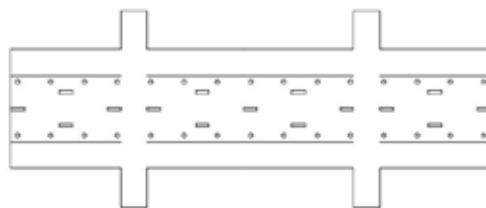


Fig. 16 - Schema planimetrico. Fonte: Elaborazione dell'autore

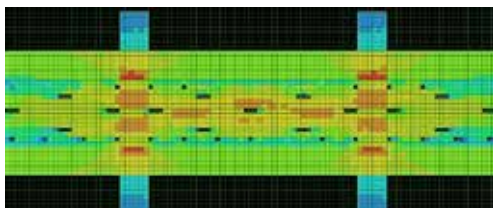


Fig. 17 - Connettività. Fonte: Elaborazione dell'autore

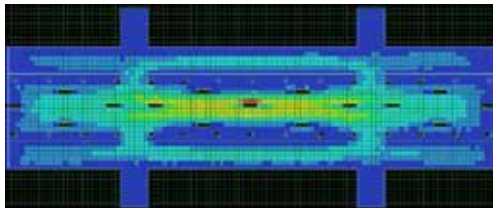


Fig. 18 - Movimento. Fonte elaborazione dell'autore

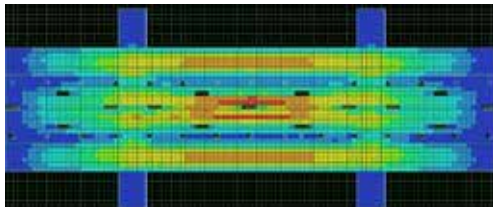


Fig. 19 - Integrazione Visiva. Fonte: Elaborazione dell'autore

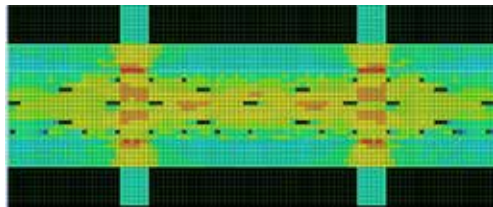


Fig. 20 - Integrazione Spaziale. Fonte: Elaborazione dell'autore

Considerando che il modello di riferimento è quello della Safe City, cioè della sicurezza complessiva della città e non solo di singole porzioni, di seguito si riportano anche alcune sperimentazioni relative all'Axial Analysis. In Fig. 21 è riportata la griglia urbana della conurbazione Chieti-Pescara, mentre nelle Fig. 22 e 23 sono riportate rispettivamente la distribuzione degli indici di scelta (chio-

ce map) e d'integrazione (integration map). L'indice di scelta con buona approssimazione riesce a riprodurre il grado di accessibilità di un territorio (rosso alti valori; blu massi valori). Accessibilità da intendersi pura, cioè dipendente dalla sola configurazione fisica dello spazio urbano, individuata quindi da quei percorsi vocati maggiormente a generare e ricevere spostamenti indipendentemente dai servizi che ospitano. Invece, attraverso la distribuzione dell'indice di integrazione è possibile riprodurre con buona approssimazione il grado di centralità, spaziale, di un sistema territoriale.

Quanto sin qui ipotizzato, basato su tecniche di indagine dello spazio fisico già testate e validate su campi disciplinari diversi, progettazione architettonica ed urbanistica, ben si presta a poter essere sperimentata su un campo molto complesso quale quello della prevenzione di atti criminali e terroristici. Per far questo è essenziale però un approccio multidisciplinare, vanno cioè integrate diverse componenti specialistiche. Nell'analisi spaziale di ambienti urbani e territoriali, oltre agli elementi fisico-spaziali vanno inseriti altri dati d'ingresso, essenziali questi per arrivare a risultati più scientifici e realistici. L'individuazione di nuovi dati di input e la loro correlazione con le componenti spaziali costituiscono un'innovazione nel campo dell'analisi delle configurazioni spaziali, ma soprattutto possono rappresentare futuri sviluppi di ricerca. A tal proposito senz'altro risulta utile correlare i risultati dell'analisi configurazionale con quelli del crime mapping. Ma ancor più interessante è confrontare questi dati con quelli relativi alla tecniche di location intelligence. Quest'ultima, all'interno della business intelligence rappresenta un'efficace tecnica localizzativa in grado di aggregare i dati geografici con quelli socio-economici. Nel settore aziendale la location intelligence si mostra utile ad esempio per capire dove localizzare nuovi punti vendita, piuttosto che per anticipare in modo più efficace le esigenze delle comunità locali. Oggi alcuni dei principi della location intelligence vengono utilizzati dai principali social network (facebook, linkedin, twitter), i quali offrono alle aziende la possibilità di mettere a punto strategie pubblicitarie ad hoc rivolgendosi dunque a clienti di una determinata zona geografica con precisi profili ed abitudini. Si stima che il mercato della location

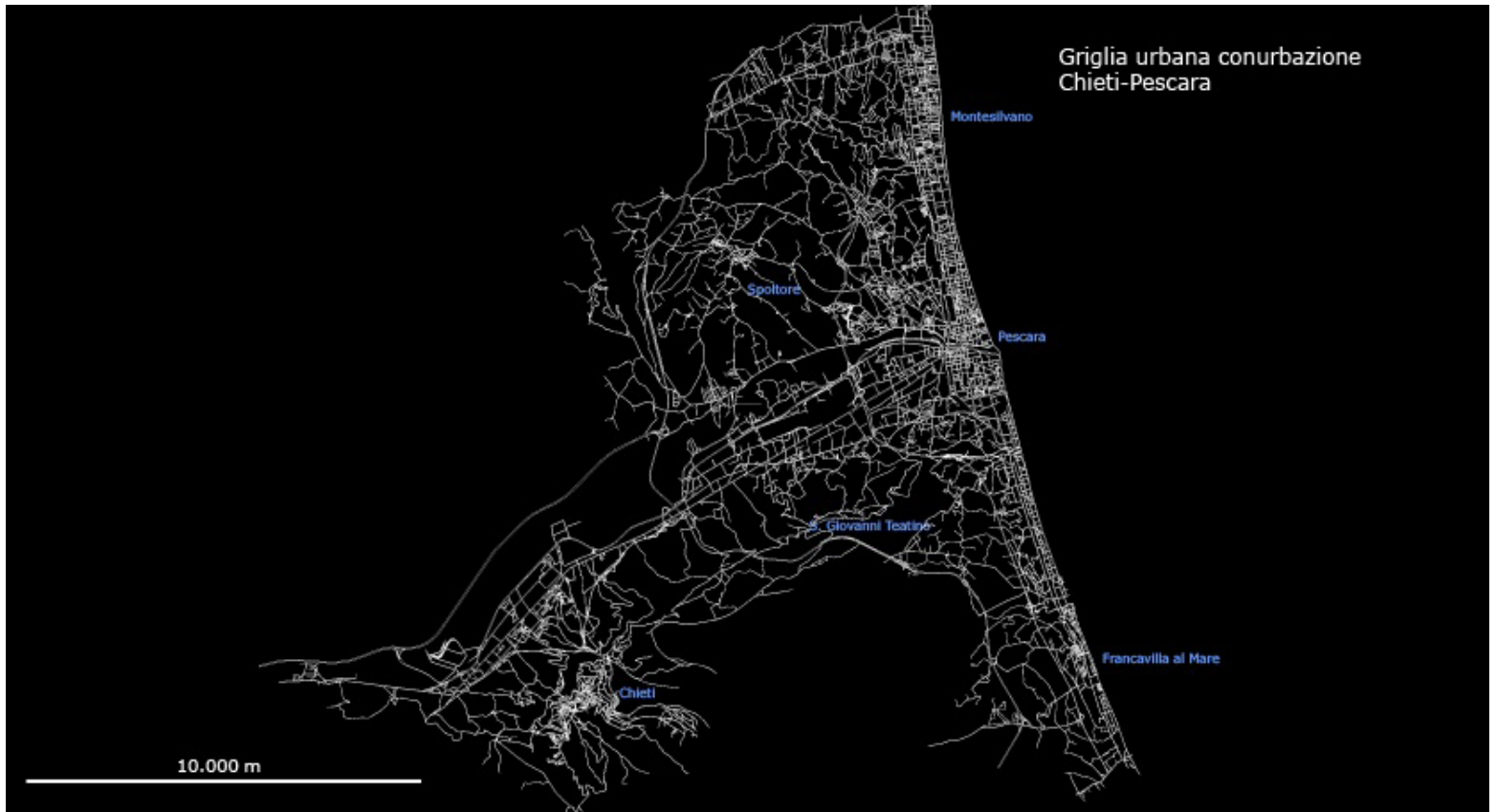


Fig.21 – Griglia urbana Chieti-Pescara. Fonte: Donato Piccoli, “Configurazioni”, pp. 104-105



Fig.22 – Choice Map Chieti-Pescara. Fonte: Donato Piccoli, “Configurazioni”, pp. 108-109



Fig.23 – Integration Map Chieti-Pescara. Fonte: Donato Piccoli, “Configurazioni”, pp. 106-107

intelligence entro il 2021 raggiungerà un valore di 16 miliardi di dollari (fonte web), per cui le aziende in futuro per mantenere il loro vantaggio competitivo dovranno comprendere la posizione dei dati. I geospatial analytics possono dare un contributo incisivo non solo al mondo del business, ma anche e soprattutto nella lotta contro la criminalità ed il terrorismo. Se i risultati delle sperimentazioni dovessero mostrare correlazioni evidenti, le tecniche configurazione integrate con quelle di location intelligence e crime mapping, possono considerarsi come un ulteriore strumento di supporto nell'individuare gli spazi urbani o territoriali a più alto rischio. L'obiettivo della ricerca è quello di rendere gli spazi urbani più sicuri, individuando le possibili minacce attraverso un'analisi spaziale integrata. Integrare le tecniche configurazionali con quelle di location intelligence permette senz'altro di arricchire di informazioni e di dati l'analisi. Non solo, data la crescente domanda di applicazioni di geolocalizzazione ad oggi, ma soprattutto in futuro, si potranno aggregare e visualizzare in real-time dati socioeconomici di rilevante importanza anche nella lotta al crimine ed al terrorismo. La localizzazione dei dati è fondamentale per il mondo del business, ma queste informazioni possono mostrarsi utili anche per capire, e quindi verificare, se i dati dell'ana-

lisi configurazionali sono realistici o meno. Ad esempio si possono correlare i dati della densità delle geolocalizzazioni con i valori del “movimento naturale” o con quelli d'integrazione. I dati legati alla localizzazione nella lotta contro il terrorismo sono i primi alleati. Tutti noi, attraverso l'uso degli smart-phone e tablet lasciamo traccia dei luoghi cibernetici e fisici che frequentiamo nella nostra quotidianità, anche se per un breve tempo. Quindi, seguire gli spostamenti di persone “sospette” confrontandoli con i valori e le mappe configurazionali può senz'altro mostrarsi utile nel capire come lo spazio influisce sul comportamento criminale. In una società in cui le reti immateriali svolgono un ruolo centrale e di primordine, bisogna riflettere sul fatto che inevitabilmente lo spazio dei flussi e quello fisico s'incontrano, alla fine “tutto succede da qualche parte”. Le reti immateriali e quelle materiali pur avendo due logiche diverse tra esse vanno integrate, così facendo viene riconosciuta e compresa la “spazialità ibrida”, costituita da flussi e luoghi. L'analisi della fisicità delle reti materiali degli spazi urbani, confrontata con lo studio delle reti immateriali, permette il potenziamento operativo delle attuali tecniche di prevenzione ambientale del crimine, le quali spostano l'attenzione da chi a dove l'atto criminale viene compiuto.

Bibliografia

- R. Armitage, “An evaluation of secured by design housing within West Yorkshire”, Briefing Note 7/00, Policing and Reducing Crime Unit Home Office Research, Home Office, 1999.
- A. Awtuch, Spatial order and security, Proceedings of the 7th International Space Syntax Symposium, 2009.
- E. Bianchini – S. Sicurella, “Progettazione dello spazio urbano e comportamenti criminali”, in Rivista di criminologia, Vittimologia e Sicurezza, Vol. 1, n. 1, 2012.
- Brantingham P.J. – Brantingham P.L., Environmental Criminology, Sage Publications, 1981.
- F. Bravo, “L'efficacia del crime mapping per la sicurezza urbana: Il caso di Enfield (Londra)”, in Rivista di criminologia, Vittimologia e Sicurezza, Vol. VIII, n. 1, 2014.
- S.P. Carter – S.L. Carter – A.L. Dannenberg, “Zoning out crime and improving community health in Sarasota, Florida: Crime Prevention Through Environmental Design”, in American Journal of Public Health, Vol. 93, n. 9, pp. 1442-1445, 2003.
- C. Cardia – C. Bottigelli, Progettare la città sicura, Hoepli, 2011.
- C. Cardia, Urbanistica per la sicurezza, in Territorio, n. 32, pp. 104-109, 2005.
- S. Chiodi, “Spazio pubblico e sicurezza. Le relazioni tra la pianificazione urbanistica e la prevenzione del crimine”, in Atti della

- XVI Conferenza Nazionale SIU, Planum. The Journal of Urbanism, Vol. 2, n. 27, 2013.
- Comune di Piacenza, Linee guida in materia di sicurezza urbana, anche in un'ottica di genere, nelle politiche di uso del territorio (Delibera Consiglio Comunale n. 215 del 18.09.2016).
- P. M. Cozens, "Crime and the design of residential property – exploring the theoretical background", in Property Management, Vol. 19, n. 2, pp. 136-164, 2001.
- P.M. Cozens, "Critically reviewing the theory and practice of Secured by Design (SBD) for residential new-build in Britain", in Crime Prevention and Community Safety: an International Journal, Vol. 6, n. 1, pp. 13-29, 2004.
- P.M. Cozens, "Crime prevention through environmental design (CPTED): a review and modern bibliography", in Property Management, Vol. 23, n. 5, pp. 328-356, 2005.
- M.C. Dias Lay – A. Reis – V. Dreux – D. Becker, Urban security and spatial behaviour: syntactic and perceptual analysis of the central area of Porto Alegre, Proceedings of the 6th International Space Syntax Symposium, 2007.
- Forum Italiano per la Sicurezza Urbana, Città giusta, città sicura, Datacomp, 2014.
- Forum Italiano per la Sicurezza Urbana, 100 Idee per la sicurezza, Datacomp, 2008.
- Forum Italiano per la Sicurezza Urbana, La sicurezza urbana: dalla pratica alla teoria, dalla teoria alla pratica, Datacomp, 2006.
- Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Testo del Decreto-legge 20 febbraio 2017, n.14 coordinato con la legge di conversione 18 aprile 2017, n.48, "Disposizioni Urgenti in materia di sicurezza delle città", 21.04.2017, Serie generale n.93.
- B. Hillier, An evidence based approach to crime and urban design. Or, can we have vitality, sustainability and security all at once?, Bartlett School of Graduate Studies, 2008.
- International Center For Prevention of Crime (ICPC), The 5th International Report Crime Prevention and Community Safety. Cities and the New Urban Agenda, Montreal (CANADA), 2016.
- V.M. Maureira – K. Karimi, "A configurational approach to enhance the recovery and resilience of cities affected by tsunamis", Proceedings of the 11th Space Syntax Symposium.
- G. Musarra, "La città sicura. Pianificare la sicurezza urbana", in Life Safety and Security, Vol. 4, Issue 4, 2016.
- O. Newman, Creating Defensible Space, U.S. Department of Housing and Urban Development Office of Policy Development and Research, 1996
- O. Newman, Defensible Space, Mcmillan 1972.
- A. Pajno, La sicurezza urbana, Maggioli Editore, 2010.
- D. Piccoli, Configurazioni, Sala Editori, 2015. Politecnico di Milano (Laboratorio di Qualità Urbana e Sicurezza) – Institut D'Aménagement et D'urbanisme de la Région Ile-De-France Mission Etudes Sécurité – Regione Emilia-Romagna, Pianificazione, Disegno Urbano, Gestione degli spazi per la Sicurezza. Manuale, Progetto AGIS-Action SAFEPOLIS 2006-2207. Regione Emilia-Romagna, Città sicure, Quaderno n. 17, 1999.
- Regione Piemonte, Manuale per la progettazione di politiche e interventi sulla sicurezza integrata, 2013.
- Regione Piemonte, Trasformazioni urbane e sicurezza nella città, Dispensa n. 10, 2013.
- Regione Piemonte, La politica integrata di sicurezza, Dispensa n. 2, 2012.
- A. Reis – T. Andorjy – L. Marcon, Relationship between some physical spatial variables and four types of street crimes, Proceedings of the 10th International Space Syntax Symposium, 2014.
- A. Reis – A. Portella - J. Bennet - M. Lay, Accessibility and security: syntactic and perceptual analysis in two low-income housing estates, Proceedings of the 4th International Space Syntax Symposium, 2003.
- R. Roccarì, Sicurezza urbana. Analisi delle relazioni fra ambiente costruito e criminalità, Exeo, 2011.
- R. Selmini, La criminalità in Italia. Tendenze, evoluzione e caratteristiche di alcuni fenomeni criminali, Arti Grafiche Editoriali, 2015.
- R. Selmini, La sicurezza urbana, Il Mulino, 2004.
- R. Selmini, "Paura, rischio e insicurezza tra domanda sociale e culture politiche: Torino, Bologna e Napoli", in Il governo della città sicura. Politiche, esperienze e luoghi comuni, Liguori Editore, 2003.
- C.R. Shaw – H.D. McKay, Juvenile Delinquency and Urban Areas, University of Chicago Press, 1942.
- Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano, Il CPTED e le implicazioni di sicurezza nella progettazione urbanistica e architettonica. Un caso studio, Tesi di Laurea: V. Piazzera, 2008.
- University College London, K. Al Sayed – A. Turner, Agent Analysis in Depthmap 10.14. Manual, 2012
- J. Jacobs, Vita e morte delle grandi città, Einaudi, 2009.
- C.R. Jeery – D.L. Zahm, "Crime Prevention Through Environmental Design, Opportunity Theory and Rational Choice Models", in R. Clarke – M. Felson, Routine Activity and Rational Choice, Advances in Criminology Theory, Vol. 5, Transaction Publishers, 1993.
- C.R. Jeery, Crime prevention Through Environmental Design, Sage Publications, 1971.
- F. Karrer – S. Santangelo, "Pianificazione urbana e sicurezza", in Per una città sicura, Cittalia-ANCI, 2012.
- G.L. Kelling – J.Q. Wilson, "Broken windows. The police and neighborhood safety", in Atlantic, n. 249, pp. 29-39.

Il Salento e i Sistemi Urbani di media dimensione di Lecce e di Brindisi.

Fulvio Rizzo (*) e Teodoro Semeraro (**)

Quadro di riferimento : il contesto.

La regione jonico-salentina presenta una struttura policentrica, non gerarchizzata, costituita dalle città maggiori di Brindisi, Lecce e Taranto e da altri insediamenti, interconnessi alle prime da tempi storici, ovvero per più recenti processi di trasformazione territoriale.

La storia ci ricorda, infatti, che gran parte di tale regione aveva un'unica denominazione, ossia Terra d'Otranto, mutata, dopo l'Unità d'Italia, in Provincia di Lecce, amministrativamente «(...) divisa in quattro Circondari : Lecce, Gallipoli, Brindisi e Taranto. In Lecce, capoluogo della Terra d'Otranto, risiedono la Prefettura e gli uffici dipendenti dalla provincia; nelle altre vi sono le sottoprefetture. Comprende poi 132 comuni e 56 villaggi o frazioni». (1) Nel corso del 1900, poi, il territorio fu diviso nelle attuali province, così come lo conosciamo oggi: nel 1923 nacque la Provincia dello Jonio (poi chiamata Provincia di Taranto), nel 1927 quella di Brindisi, che acquisì anche la giurisdizione su Fasano e Cisterino, prima appartenenti alla Terra di Bari.

In tale quadro storico, istituzionale, socio-economico e territoriale si collocano i Sistemi Urbani di media dimensione, oggetto delle ricerche condotte nell'ambito dell'attività della Community "Area Vasta e Dimensione Macroregionale" e, pertanto, sia le indagini ed analisi, sia le ipotesi propositive dovranno tenere conto, insieme al primario obiettivo di definizione della dimensione di area vasta per ognuna delle conurbazioni in questione, anche di uno scenario di ambito jonico-salentino. (Pianificazione coordinata sovraprovinciale).

Ciò anche in considerazione della circostanza che l'ente Provincia è sopravvissuta al referendum del 2016 sulla riforma costituzionale, seppure ridimensionata nelle competenze, nelle funzioni, nelle risorse economiche ed umane a disposizione.

Tali constatazioni hanno determinato la scelta di comprendere nello stesso paper due delle tre aree di indagine, ovvero quella di Brindisi e quella di Lecce, rappresentandone

i quadri conoscitivi in forma unitaria (Fig.1), con l'intenzione di evidenziare il continuum spaziale, i segni dei processi insediativi e degli attuali fenomeni di riorganizzazione degli assetti socio-economici e di trasformazione territoriale.

Piani territoriali di coordinamento provinciale e aree vaste nelle province di Brindisi e di Lecce.

La provincia di Lecce ha approvato per prima il PTCP (2008), antecedentemente all'approvazione del Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG) e del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR). Si è resa necessaria, pertanto, una Variante Generale di adeguamento e di aggiornamento del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Lecce presentata recentemente.

Per la provincia di Brindisi il PTCP è stato redatto nel 2011. Nell'occasione, a cura dell'I.P.R.E.S., è stato redatto un Documento di Pianificazione, propedeutico alla redazione del Piano, che formulava un'ipotesi di assetto del territorio basato su un sistema urbano di tipo policentrico, incentrato su tre poli urbani da rafforzare, al fine di irrobustire le condizioni di offerta di servizi urbani di rango sempre più elevato, ovvero : 1) area del capoluogo della provincia, 2) area di transizione - Francavilla Fontana, 3) area a nord della provincia - Fasano-Ostuni. (2)

Tanto il Piano di Brindisi (2011), tanto la Variante di adeguamento del Piano di Lecce (2018) contengono indirizzi riguardanti Ambiti di Coordinamento della pianificazione urbanistica comunale, allo scopo di attuare le previsioni di assetto territoriale del PTCP, conformemente al disposto del DRAG/PUG. (3)

Per quanto riguarda la Pianificazione di Area Vasta in Puglia, essa è presente nel Documento Strategico Regionale 2007/2013, redatto coerentemente con i contenuti e gli indirizzi del Documento Regionale di Assetto Generale, con il quale sono state individuate dieci aggregazioni territoriali di "Area vasta" tra cui Bari, Brindisi, Foggia, Lecce, Taranto (enti capofila). I relativi "Piani Strategici di Area Vasta", sono stati redatti in base alle "Linee Guida per la pianificazione strategica territoriale di Area Vasta" della regione Puglia, che prevedevano, tra l'altro, anche l'attribuzione di funzioni di Organismo Intermedio alle strutture di ciascuna Area Vasta e l'individuazione di apposite deleghe.

Nello specifico della provincia di Lecce, ed in particolare per la sua parte nord-orientale, è stato redatto un Piano Strategico dell'Area Vasta di Lecce 2005/2015 "Un ponte verso lo sviluppo economico-sociale e culturale", comprendente n.31 comuni (4) (di 1°, 2°, e 3° corona rispetto al capoluogo), con una popolazione di 400.261 residenti, fortemente polarizzata e gerarchizzata, corrispondente al 51% della popolazione della provincia. La densità territoriale media dell'Area Vasta di Lecce (2006) pari a 293 ab. per kmq., risultava più alta rispetto alla media provinciale (286), regionale (208) e nazionale (187). (5)

E' importante rilevare che diverse altre attività di programmazione e di pianificazione sono state sviluppate in tale scenario. Tra di essi il P.U.M.S. (Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile) dell'Area Vasta di Lecce 2005/2015, che ha visto la partecipazione dei 31 comuni in questione, ai fini della definizione di un "progetto di sistema all'interno di un processo di pianificazione integrato del sistema complessivo trasporti-territorio". (6) Ulteriore riferimento di rilievo nella nostra ricerca è costituito dai Sistemi Locali del Lavoro (S.L.L.) ed dai Distretti Industriali, individuati dall'ISTAT sulla base degli spostamenti quotidiani tra comuni per motivi di lavoro, rilevati in occasione del 14° Censimento generale della popolazione 2011, poiché essi possono costituire un'ulteriore strumento di analisi per indagare la struttura socio-economica di un territorio secondo una prospettiva territoriale. Il SLL di Lecce con 18.407 Unità Locali e 66.387 addetti interessa 19 comuni e copre un territorio in gran parte coincidente con quello individuato nel paragrafo Prime ipotesi sul Sistema Urbano di media dimensione di Lecce.

Di interesse, ancora, il Protocollo di Intesa del 21.11.2017 « Per una comune strategia per la mobilità urbana sostenibile dell'area urbana estesa della città di Lecce e per l'istituzione del servizio di trasporto sub-urbano» tra Lecce ed i comuni di prima corona. Dunque in direzione di una coesione territoriale e istituzionale, mirata a definire lo sviluppo delle reti e dei servizi di trasporto tra la città di Lecce con la sua area urbana. Il testo del protocollo sottolinea che l'area insediativa costituita dai Comuni della prima corona di Lecce, composta da circa 250.000 abitanti, quotidianamente genera notevoli spostamenti, effettuati per motivi di lavoro, studio, tempo libero ecc..

Nello specifico della provincia di Brindisi, nel 2007 i sindaci di 19 comuni (escluso Cisternino, che fa parte dell'Area Vasta della Valle d'Itria) più la Provincia di Brindisi, hanno firmato un Piano Strategico, nell'ambito dell'utilizzazione dei Fondi Comunitari 2007-2013. Ed anche per la provincia brindisina particolare attenzione meritano i nove S.L.L., per i quali lo stesso PTCP ritiene «Inevitabile, in questa logica, la valorizzazione dei territori riconoscibili nei diversi sistemi locali del lavoro, intesi come macrospazi federatori di attori pubblici e privati attorno ad un progetto di territorio». (7)

Criteria metodologici per lo studio dei Sistemi Urbani di media dimensione.

Si è inteso programmare la ricerca per fasi, in analogia con la metodologia DMAs (Dynamic Metropolitan Areas), ritenendo utile, dopo la definizione di una “prima area di significativa gravitazione rispetto al capoluogo”, verificare rispetto ad essa, considerata nel suo insieme quale nucleo di riferimento, le condizioni per l'aggregazione di ulteriori “fasce di corona”.

Il legame tra urban sprawl, politiche territoriali e pianificazione spinge amministratori pubblici e pianificatori ad analizzare e reinterpretare i rapporti fra spazi istituzionali e territorio, a fronte del continuo processo di riconfigurazione determinato da continue dinamiche economiche, sociali ed istituzionali, che interessano i diversi livelli amministrativi e che si ripercuotono sulle interazioni comunali. Questo spinge verso una ricomposizione delle realtà comunali convergenti spazialmente e funzionalmente, in base all'idea di area vasta, in grado di superare la dualità tra confini fisici e funzionali (8). Tale attività deve individuare una nuova dimensione amministrativa, più aderente alle dinamiche di sviluppo territoriale, caratterizzate da un grado di interazioni intercomunali, che possono essere schematizzate in corone differenziate di aggregazione di comuni. La conseguente configurazione deve essere rappresentativa di un sistema urbano di media dimensione in cui, attraverso interazioni funzionali tra comuni, si possano sviluppare elementi di aggregazione o essere rappresentativi per una nuova attrattività di sviluppo territoriale. Il lavoro della prima fase comprende tanto l'analisi integrata di elementi territoriali, economici, sociali e

l'interpretazione di fenomeni urbani di interazione, tanto gli effetti indotti da strumenti di pianificazione strategica provinciale ed intercomunale, nonché le modalità di gestione di servizi urbani in ambiti sovracomunali.

Nella prima fase sono acquisiti dati (SIT-Puglia) e le informazioni integrate spazialmente sono riferite a:

- tessuto residenziale continuo antico e denso;
- tessuto residenziale continuo, denso recente;
- tessuto residenziale rado e nuclei-forme;
- tessuto residenziale sparso;
- rete stradali statali provinciali, intercomunali;
- reti ferroviarie statali e regionali
- aree estrattive;
- aree per gli impianti delle telecomunicazioni;
- aree portuali;
- discariche e depositi di cave, miniere, industrie;
- grandi impianti di concentrazione e smistamento merci;
- insediamenti ospedalieri;
- insediamenti produttivi agricoli;
- insediamenti commerciali;
- insediamenti degli impianti tecnologici;
- insediamenti dei grandi impianti di servizi pubblici e privati;
- insediamento industriali o artigianali.

Sono acquisiti, altresì, dati ISTAT, relativi al censimento della popolazione e delle abitazioni ed al censimento delle attività produttive, anche in relazione alla pendolarità per motivi di lavoro e per motivi di studio verso il capoluogo e dal capoluogo.

Ancora sono prese in considerazione:

- le linee di trasporto pubblico e privato in esercizio costante ed i loro percorsi (connessioni funzionali);
- la continuità insediativa, per il sistema urbano di Lecce, costituita da “periferie di transizione”, ove sono insediati servizi di rango superiore (centro ospedaliero, campus universitario, centri commerciali della grande distribuzione, ecc.);
- la consistente dotazione dei centri urbani, ma in particolare dei capoluoghi (Lecce e Brindisi), in termini di servizi di rango superiore dei settori: pubblica amministrazione e apparati dello Stato, servizi

socio-sanitari, istruzione scolastica superiore di secondo grado, Università, Accademia BB.AA. e Conservatorio musicale, Centri di ricerca, direzionali, musei e cultura;

Il complesso dei dati disponibili consente prime valutazioni in ordine ai seguenti ambiti tematici:

- offerta di servizi di rango superiore quantitativamente e qualitativamente rilevabili nel capoluogo, in alcune aree intermedie tra i capoluoghi ed i comuni di corona, nei comuni;
- effetto di centralità rilevabile, in particolar modo, per i capoluoghi;
- medio-alta densità abitativa con elementi di connessione funzionale tra i centri;
- fenomeni di pendolarità quotidiana per motivi di lavoro e di studio tra i comuni, con prevalenza della direzione dei capoluoghi;
- buona accessibilità nelle aree urbane di Lecce e di Brindisi.
- stretti rapporti di interazione tra i comuni di corona e tra questi ed il capoluogo, La ricerca, in sintesi, procede nell'ambito metodologico delle quattro categorie di analisi proposte (dotazione, centralità, città, area), con diverso grado di approfondimento, in funzione dei tempi, della disponibilità dei dati, della complessità dei rilevamenti ed analisi (ad esempio per la centralità). Come detto in precedenza, ciò costituirà l'obiettivo di una seconda fase di attività.

Prime ipotesi sul Sistema Urbano di media dimensione di Lecce.

SCENARIO A La prima elaborazione di dati ha comportato una prima ipotesi di conurbazione comprendente, oltre al capoluogo, 12 comuni confinanti amministrativamente con la città di Lecce, dei quali uno interamente incluso nel territorio comunale del capoluogo (“isola amministrativa”) ed un altro appartenente alla provincia di Brindisi. Tra detti comuni è rilevabile una continuità dei tessuti urbani, un apprezzabile flusso di pendolari per motivi di lavoro e di studio, una densità abitativa elevata.

La stima della popolazione dei comuni varia da 4.000 circa a 14.500 circa, oltre ai 94.989 abitanti di Lecce, sommando complessivamente 123.739 unità residenti.

La distanza in linea d'aria calcolata dal centro del capoluogo ai centri dei comuni limitrofi, che possiamo considerare di prima corona, varia da 5,4 a 17,4 chilometri.

Popolazione complessiva del capoluogo e dei comuni di prima corona è pari a 218.728 residenti.

SCENARIO B. Nello stesso raggio (circa 18 chilometri) ricadono, inoltre, altri 11 comuni, che possiamo considerare di seconda e terza corona, i quali sono interessati da fenomeni interazione e connessione, seppur di minore intensità, con una popolazione residente complessivamente pari a 106.088 unità e variazioni tra i vari centri comunali da 3.500 ab. circa a 24.000 ab..

La distanza tra gli 11 comuni di 2^a, 3^a corona ed il capoluogo è compresa tra i 6,5 km ed i 17,7 km.

Lo scenario B. interessa una popolazione complessiva del capoluogo (94.989) e dei comuni di prima 116.677 e di seconda corona (106.088) è pari a 324.816 residenti.

PRIME IPOTESI. A seguito del raffronto tra gli scenari prefigurati e di valutazione dei dati derivati dalla prima fase di indagini, si evidenzia la configurazione spaziale intermedia tra la lo scenario A. ed il B., come sinteticamente rappresentata in figura 1, che costituisce quadro di riferimento attendibile, pur con ulteriori approfondimenti, del Sistema Urbano di media dimensione di Lecce.

Esso comprende il capoluogo di provincia, 12 comuni confinanti (prima corona), e 6 comuni di seconda corona. In totale 19 comuni, per una popolazione al 01/01/2018 (ISTAT) pari a 256.074 residenti.

I centri abitati sono ubicati entro un raggio di 10 km (n.10) dal capoluogo, di 18 km (n.8). La densità abitativa è variabile, anche in rapporto all'estensione territoriale, da un minimo di 115 ab./kmq di Vernole ad un massimo di 1.010 San Cesario di Lecce.

Considerando la superficie territoriale del Sistema Urbano di 19 comuni ipotizzato, pari a 652,35 kmq e la popolazione di 256.074 residenti, si determina una densità abitativa media di 392,5 ab./kmq.

Dall'analisi della planimetria (fig.1) si evince una continuità insediativa tra il capoluogo ed i comuni confinanti di prima corona e un apprezzabile grado di connessione funzionale con quelli di prima e seconda corona. Si evidenzia una configurazione spaziale a rete, per aree concentriche rispetto alla città di Lecce, che si caratterizza per centralità, accessibilità, offerta di servizi di rango superiore, e che coincide in larga misura con il SLL di Lecce.

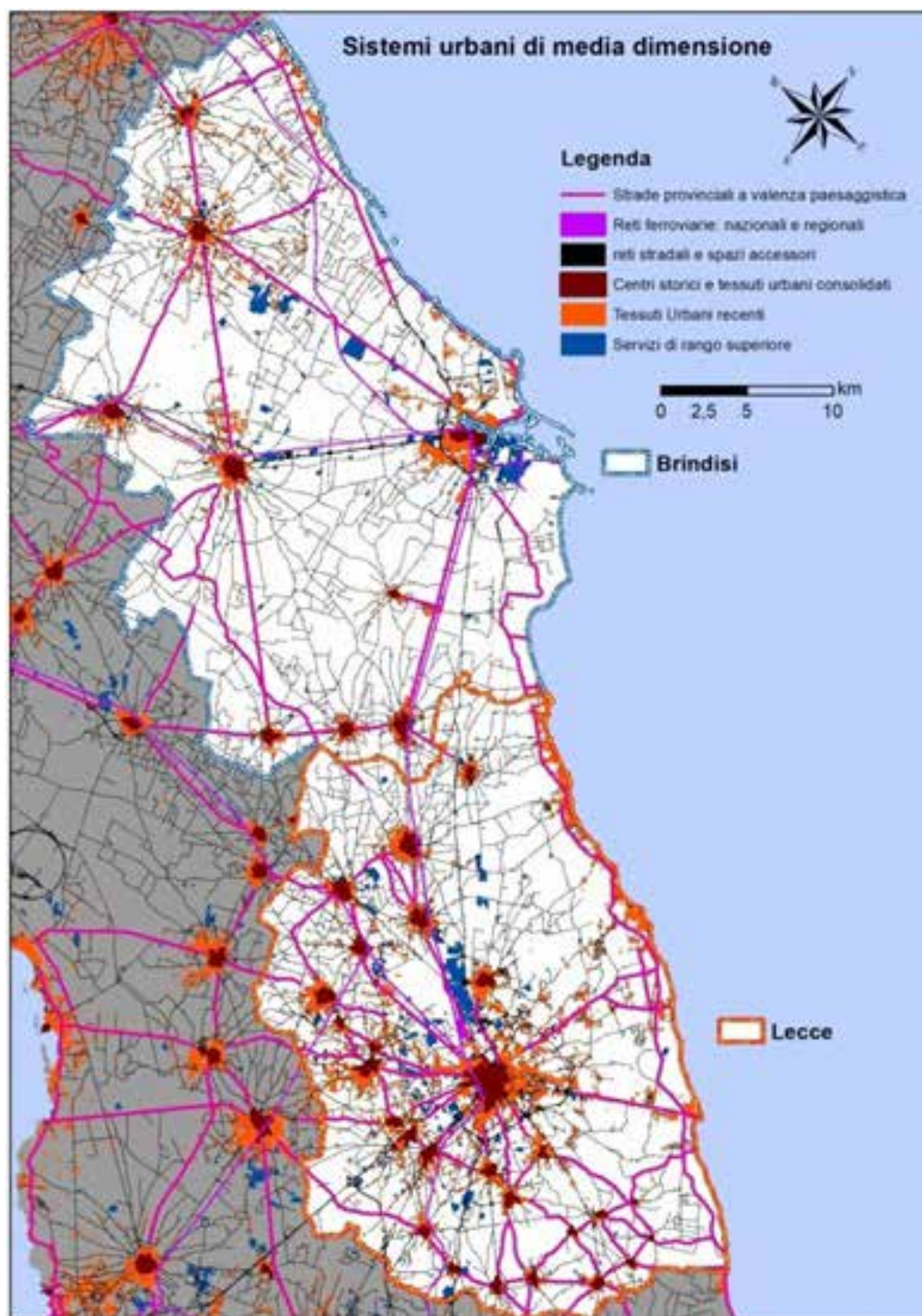


Fig. 1 - Sistemi urbani di media dimensione di Brindisi e di Lecce

Prime ipotesi sul Sistema Urbano di media dimensione di Brindisi

Per la conurbazione di Brindisi la ricerca è stata avviata con gli stessi criteri metodologici utilizzati ed illustrati per il Sistema Lecce ed ha raggiunto primi risultati, che costituiscono base per ulteriori sviluppi ed approfondimenti, e per i quali è stato richiesto il contributo e la collaborazione degli enti interessati.

Ciò anche considerando i caratteri distintivi dei due sistemi urbani studiati. Nel territorio di Brindisi, infatti, la popolazione (398.661 abi-

tanti al 2016) è residente per il 56% in soli 5 comuni (che superano i 10.000 abitanti) su un totale di 20. Rispetto alla estensione territoriale (1.861,33 kmq), la densità media è pari a 213,3 ab/Kmq con un massimo di 301,6 ab/kmq ad un minimo di 138,1 ad Ostuni ab/kmq.

I dati disponibili e le prime ipotesi interpretative hanno consentito di individuare due potenziali ambiti quasi concentrici rispetto alla città di Brindisi:

SCENARIO A: La conurbazione esaminata comprende, oltre al capoluogo, 7 comuni confinanti amministrativamente con la città

di Brindisi, ubicati entro un raggio di 25 km. (distanza calcolata in linea d'aria tra i centri). La popolazione dei comuni, variabile tra gli 87.141 di Brindisi, i 26.836 di Mesagne ed i 6.530 di Cellino San Marco, ammonta complessivamente a 191.250 abitanti. La distanza in linea d'aria calcolata dal centro del capoluogo centri dei comuni limitrofi, che possiamo considerare di prima corona, varia da 13,3 km (Mesagne) a 25,4 km (Carovigno). Le densità abitative variano da quella minima di Carovigno pari a 156 ab/kmq. a quelle massime pari a 273 ab./kmq. di Latiano e di Brindisi.

SCENARIO B Altra conurbazione è stata considerata nel raggio di 32 km e comprende 10 comuni, ulteriori rispetto a quelli del punto A), che possono essere considerati di seconda corona. Di essi 3 appartengono alla provincia di Lecce ed, in particolare all'Area Vasta Lecce – Nord Salento di cui sopra, 1 è confinante con la città di Lecce e considerato di prima corona rispetto al capoluogo salentino, 6 appartengono alla provincia di Brindisi. La popolazione residente è complessivamente pari a 144.752 unità, con variazioni comunali da 5.419 ab. (Torchiariolo) a 36.358 (Francavilla Fontana).

La distanza tra i comuni di seconda corona ed il capoluogo compresa tra i 18,7 (Torchiariolo) ed i 32,4 km. (Ostuni).

Dall'analisi della planimetria (fig.1) si evince che tra i comuni oggetto di indagine non c'è continuità di tessuti urbani, ma che essi costituiscono, piuttosto, un sistema policentrico con una molteplicità di servizi di rango superiore, distribuiti sul territorio in posizione intermedia tra il capoluogo ed i comuni della provincia. Si possono distinguere nell'area di Brindisi quattro assi caratterizzati da interazioni economiche, sociali, culturali ovvero l'asse costituito dalla Strada Statale 7 che collega Brindisi a Mesagne e dalla relativa interazione (servizi ospedalieri, centri di ricerca, centri commerciali, cittadella della ricerca; l'asse costituito dall'interazione tra il comune di Brindisi e quello di San Pietro Vernotico (zona industriale di Brindisi e la Centrale di Cerano); l'asse costituito dall'interazione tra il comune di Brindisi e quello di San Vito (valenze ambientali e paesaggistiche di Torre Guaceto) e Carovigno (presenza di cave e discariche funzionali al servizio di raccolta dei rifiuti urbani); l'asse costituito dall'interazione tra Brindisi

con i comuni di Ostuni, Cisternino e Fasano per lo sviluppo di attività turistiche.

Quindi, nel Sistema Urbano di media dimensione di Brindisi sono ben delineati gli elementi, che possono individuare aree di pianificazione intercomunale, che necessitano di una governance condivisa di risorse destinate alla realizzazione di un fine collettivo, secondo criteri di razionalità, imparzialità e impersonalità e che necessita di una standardizzazione ed omogenizzare di funzioni urbane ed organizzazione di persone.

PRIME IPOTESI. A seguito del raffronto tra gli scenari prefigurati e di valutazione dei dati derivati dalla prima fase di indagini, si evidenzia che la configurazione spaziale intermedia tra la descrizione A. e la B., come sinteticamente rappresentata in figura 1, rappresenta un quadro di riferimento attendibile per ulteriori approfondimenti sul Sistema Urbano di media dimensione di Brindisi.

La prima ipotesi di Sistema Urbano di media dimensione di Brindisi comprende il capoluogo di provincia e 7 comuni confinanti (prima corona). In totale 8 comuni, per una popolazione al 01/01/2018 (ISTAT) pari a 191.250 abitanti. È opportuno, d'altronde, che nella successiva fase la ricerca sia integrata con l'analisi delle relazioni funzionali e delle interazioni tra la conurbazione, come definita "in via provvisoria", e le realtà socio-economiche dei territori di seconda e terza corona (comprese negli altri due poli indicati nel documento PTCP).

Prospettive di lavoro.

In avvio delle attività di questa prima fase sono state comunicate alle amministrazioni comunali dei capoluoghi le finalità dell'iniziativa, sottolineando l'importanza di contribuire, dopo un tentativo parziale di riforma degli enti locali e la constatazione di una carenza, sia legislativa che culturale successiva all'approvazione della L. n.56/2014, alla ripresa del confronto di idee, sul tema della forma di governo più idonea a gestire le comunità, non solo di realtà metropolitane, ma anche di sistemi urbani di media dimensione.

Nella seconda fase della ricerca si intende indagare e verificare i rapporti funzionali, fisico-percettivi, tra le realtà socio-economiche e culturali, territoriali individuate provvisoriamente nella prima fase di indagini relative Sistema Urbano di media dimensione di Lecce (comuni di prima e parzialmente seconda

corona rispetto al capoluogo) ed al Sistema Urbano di media dimensione di Brindisi (comuni di prima corona) e gli altri comuni di seconda e di terza corona, comunque individuati ed interessati dalla ricerca e, peraltro, già compresi in scenari strategici di Area Vasta, come nel caso di Lecce (Piano Strategico di A.V. 2005-2015 comprendente 31 comuni) e di Brindisi (Piano Strategico 2007 comprendente 19 comuni).

Altro ambito di ricerca, che nella prima fase è emerso per la sua importanza, è quello dei caratteri ambientali (SIC, Aree Protette, Parchi e Riserve, corridoi ecologici) e paesaggistici (Ambiti di Paesaggio e Unità Minime di Paesaggio - Figure Territoriali e Paesaggistiche - del P.P.T.R. Puglia), dei territori, che nel loro insieme individuiamo come Sistemi Urbani integrati. Ne consegue l'esigenza metodologica di definire ulteriori categorie, rispetto a quelle già utilizzate, che fanno riferimento prevalentemente a valutazioni quali-quantitative di spazi, strutture e servizi urbani di rango superiore, della centralità dei luoghi attrattivi con effetto urbano, della continuità spaziale e connessione funzionale, della gravitazione pendolare,

Preliminarmente si deve affrontare la questione che i confini ecologici e istituzionali raramente coincidono e, d'altronde, è necessario rapportarsi con diversi livelli istituzionali e differenti scale ecologiche (Cash and Moser, 1998). In tale contesto una gestione ottimale degli ecosistemi, e dei servizi ecosistemici ad essi connessi, necessita di informazioni multi-scalari, che potrebbero rendere più affidabili le valutazioni economiche, oltre a mettere in evidenza potenziali conflitti nella gestione ambientale, adottate da diverse livelli istituzionali. (Hein et al.-2006). Pertanto le implicazioni delle strategie di tutela, conservazione, valorizzazione e fruizione, quindi di gestione, delle aree di valenza paesaggistica ed ambientale, che ricadono amministrativamente in più comuni, ma che necessitano di una visione d'insieme e gestione uniforme a livello territoriale, sono fondamentali nella costruzione di Sistemi Urbani di media dimensione, che quei caratteri e quelle valenze rappresentano, interpretano, valorizzano.

Obiettivo prioritario, dunque, quello di condividere la ricerca con gli enti locali, protagonisti del cambiamento ed espressione della volontà delle diverse comunità.

In tal senso, si ritiene che la ricerca possa e debba approfondire la conoscenza delle dinamiche dei processi in atto sui territori, in sinergia con gli attori principali, tra i quali anche le Province, competenti per i PTCP in attuazione del PPTR regionale. In tale direzione, infatti, sarà fondamentale avviare una riflessione sul rapporto tra i vari livelli e forme istituzionali, sia in termini di competenze, sia in termini di sussidiarietà e sinergia. E ciò determina la necessità di definire un rapporto istituzionale, organizzativo e funzionale equilibrato, tra la città metropolitana, le province ed i Sistemi Urbani di media dimensione, elevando questi ultimi al rango di enti locali, pienamente in grado di rapportarsi direttamente con le istituzioni di livello comunitario.

Note

* Architetto, Urbanista - Lecce

** Dottore di Ricerca in Ecologia applicata alla pianificazione – UNISalento

1. Cosimo De Giorgi, La provincia di Lecce – Cenni geografici, VII, p. 20
2. Relazione di Piano - Schema di PTCP della Provincia di Brindisi, luglio 2011
3. Schema di Piano - Variante di adeguamento e di aggiornamento del PTCP della Provincia di Lecce - 3^a Bozza, luglio 2018.
4. 31 comuni: Arnesano, Calimera, Campi Salentina, Caprarica di Lecce, Carmiano, Castri di Lecce, Cavallino, Copertino, Galatina, Galatone, Guagnano, Lecce, Lequile, Leverano, Lizzanello, Martignano, Melendugno, Monteroni di Lecce, Nardò, Novoli, Porto Cesareo, Salice Salentino, San Cesario di Lecce, San Donato di Lecce, San Pietro in Lama, Sogliano Cavour, Squinzano, Surbo, Trepuzzi, Veglie, Vernole.
5. Raffaele Parlangeli, Management dello sviluppo - La pianificazione strategica di Area Vasta, Lattanzio e Associati, Modugno (BA), 2010
6. Relazione del P.U.M.S. dell'Area Vasta di Lecce 2005/2015.
7. PTCP Brindisi, idem
8. Longo A., Cicirello L., Città metropolitane e pianificazione d'area vasta, pp. 206

Bibliografia

De Giorgi C., La provincia di Lecce – Cenni geografici, Edizioni del Grifo, Lecce, 1991
Longo A., Cicirello L., Città metropolitane e pianificazione d'area vasta. Prospettive di governo territoriale per la gestione delle metamorfosi urbane, Franco Angeli, Milano, 2015, pp. 206

Gaeta L., Janin Rivolin U, Mazza L., Governo del territorio e pianificazione spaziale, CittàStudi Edizioni, 2013

Agnoletti C., Camagni R., Iommi S., Lattarulo P.(a cura di), Competitività urbana e policentrismo in Europa. Quale ruolo per le città metropolitane e le città medie, Il Mulino, Bologna 2014.

Gibelli M.C. e Salzano E., No sprawl. Perché è necessario controllare la dispersione urbana e il consumo di suolo, Firenze: Alinea. 2006

Moccia F.D., Mesolella A. (a cura di), Introduzione alla pianificazione dello sviluppo locale, Napoli, Clean, 2005

Haines-Young R.H. –Sustainable development and sustainable landscapes: defining a new paradigm for landscape ecology. Fennia, 2000 N.178

LE CONURBAZIONI ITALIANE DI MEDIA DIMENSIONE

Roberto Mascarucci

La INU Research Community “Area Vasta e Dimensione Macroregionale” ha da tempo avviato la ricerca *Trenta conurbazioni italiane di media dimensione*. Il tema delle realtà urbane non ricomprese nelle 14 Città Metropolitane di cui alla Legge 56/2014 è sembrato, infatti, urgente e prioritario rispetto alla irrinunciabile esigenza di ridefinire i contenuti dell’agenda urbana.

Fin dall’estate 2014, all’indomani dell’approvazione della Legge 56/2014, concepita come prima fase del Progetto Delrio-Boschi di riforma degli enti locali, che si sarebbe dovuta completare con la revisione costituzionale poi respinta dalla consultazione referendaria, si erano levate molte voci critiche tra gli “addetti ai lavori” che stigmatizzavano alcuni aspetti di rilevante problematicità rinvenibili nell’articolato della stessa riforma.

Tra i principali nodi problematici vi era quello di una indubbia sottovalutazione del ruolo centrale della rete urbana delle città medie e, più in generale, della governance della cosiddetta dimensione di area vasta. Il “Progetto Delrio”, pur istituendo le Città Metropolitane (già individuate dalla Legge 142/1990) e determinando la trasformazione delle Province in enti di secondo livello di area vasta, non ha proposto un modello di governance in grado di valorizzare la centralità delle città medie, ovvero di quel tessuto urbano secondario rispetto alle Città Metropolitane individuate per legge.

Si è oggi nella condizione in cui ben otto regioni, ovvero Abruzzo, Marche, Umbria, Basilicata, Molise, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia e Valle d’Aosta sono prive di Città Metropolitane, sebbene in buona parte di esse si rinvengano conurbazioni di rango sovraregionale. Anche nelle 12 regioni in cui si sono istituite le Città Metropolitane, per altro, si registra una sottovalutazione del variegato patrimonio di conurbazioni di medio-grande dimensione. Anzi in tali realtà regionali la polarizzazione di politiche di sviluppo sulle Città Metropolitane mette a dura prova sia la sopravvivenza dei piccoli sistemi urbani di provincia sia, ancor più, la compe-

tività di interi territori capaci identificabili con ben strutturati sistemi economico-produttivi.

Le conurbazioni di media dimensione, più delle stesse Città Metropolitane, strutturano il telaio insediativo portante del Paese e caratterizzano la sua organizzazione spaziale, sociale ed economico-produttiva, costituendo rilevanti sistemi di erogazione di servizi avanzati a favore di un vivace sistema di imprese e di importanti distretti produttivi. La ricerca intende, dunque, descrivere e indagare proprio questa peculiare dimensione urbana intermedia, strategica per l'assetto insediativo e socioeconomico del Paese.

Il lavoro si sta rivolgendo (per ora) a 30 realtà urbane intermedie, individuate incrociando due metodi di studio ampiamente riconosciuti in letteratura: il metodo delle *Functional Urban Region* (FUR) e quello delle *Dynamic Metropolitan Areas* (DMAs). Dopo aver stilato i due elenchi, sono stati selezionate le prime 30 città presenti in entrambi: Verona, Padova, Trieste, Taranto, Brescia, Parma, Modena, Reggio Emilia, Perugia, Livorno/Pisa, Foggia, Rimini, Salerno, Ferrara, Sassari, Siracusa, Pescara/Chieti, Bergamo, Trento, Vicenza, Bolzano, Piacenza, Ancona, Udine, Lecce, La Spezia, Brindisi, Treviso, Varese, Cosenza.

Detto percorso di ricerca, recuperando e attualizzando anche nel nostro Paese i contenuti disciplinari del *regional spatial planning*, dovrebbe essere finalizzato almeno:

- a ridefinire, nelle regioni caratterizzate dalla presenza problematica delle Città Metropolitane, una essenziale funzione (comunque strategica) di queste polarità secondarie, valorizzandone il ruolo potenziale di poli di riequilibrio a servizio di estesi ambiti marginali esclusi da concrete prospettive di sviluppo, caratterizzandole quali "centralità urbane locali di compensazione";

- a determinare, nelle regioni dove potranno convivere i due modelli, un rapporto istituzionale più equilibrato, tra Città Metropolitane e conurbazioni di media dimensione, elevando ad esempio anche quest'ultime al rango di enti locali pienamente in grado di rapportarsi direttamente con le istituzioni di livello comunitario;

- a valorizzare, nelle regioni prive di Città Metropolitane, il ruolo strategico che è proprio di pur rilevanti conurbazioni de facto, non riconosciute come Città Metro-

litane, perché ne sia valorizzato il potenziale di "territori urbani capaci" di rilievo sovra-regionale.

Il lavoro di ricerca è partito con il Convegno di Pescara (26.10.2017) ed è proseguito con la definizione di criteri per l'individuazione dei diversi ambiti di articolazione delle realtà in esame (area, città, dotazione, centralità).

Il gruppo di coordinamento della ricerca ha lavorato alla definizione di metodi e criteri condivisi per la mappatura unificata delle trenta realtà italiane. I gruppi locali dovranno procedere allo studio dei singoli sistemi insediativi, applicando detti criteri unificati. Lo scopo è quello di effettuare un'importante riflessione disciplinare sull'argomento per arrivare allo studio confrontabile delle trenta realtà italiane (*Atlante delle conurbazioni italiane di media dimensione*).

Una prima certezza riguarda la necessità di superare l'uso esclusivo di indicatori statistici di tipo socioeconomico applicati alla ripartizione amministrativa del territorio su base comunale. La maglia amministrativa comunale mal si presta a rappresentare la nuova spazialità dei sistemi insediativi (che spesso coinvolge solo parte dei territori comunali interessati); il dato socioeconomico non appare esaustivo della variegata complessità delle questioni urbane; gli indicatori statistici non tengono conto della forza della conformazione fisica e morfologica dello spazio urbano.

La nuova forma delle conurbazioni di media dimensione richiede la messa a punto di un innovativo concetto di "centralità multipolare" che riconosca l'avvenuta diffusione della condizione urbana. I tradizionali metodi di studio delle località centrali (dopo Christaller) sono tutti fondati sul concetto di sovrapposizione incrementale delle dotazioni urbane e sulla relativa organizzazione gerarchica del ruolo attrattivo dei centri. L'attuale differente funzionamento delle conurbazioni di media dimensione mostra, invece, nuovi sistemi di centralità a geometria variabile, organizzati per ritmi d'uso e temi d'interesse. Il riconoscimento delle sub-articolazioni del sistema urbano di media dimensione non sarà effettuato sulla base di perimetri definiti, ma in accordo con ritmi e temi che definiscono possibili ambiti sovrapponibili e tra loro non escludenti.

Sono state individuate quattro categorie interpretative:

- AREA (*ambito territoriale di gravitazione pendolare dei cittadini-utenti*)

Al di là di qualsiasi velleità tendente ad individuare ripartizioni territoriali assimilabili con la dimensione pertinente per lo svolgimento di funzioni intermedie nel sistema istituzionale di decentramento amministrativo, in questo caso con questa categoria interpretativa si intende identificare quella porzione di territorio che funzionalmente gravita sui luoghi urbani centrali. Essa, superando i parametri che caratterizzano la Città Metropolitana, intende ricomprendere anche tutte quelle altre realtà insediative diffuse che su di essa gravitano sentendosi accomunate di un'unica idea di auto-identificazione collettiva. Si tratta di quei filamenti insediativi, adeguatamente accessibili e serviti dal trasporto pubblico, per lo più coagulati per effetto del recente e convulso accrescimento lungo le direttrici di propagazione preferenziale delle dinamiche di diffusione insediativa, o comunque di quelle aree autonomamente urbanizzate ma funzionalmente connesse al sistema urbano diffuso sul quale gravitano per pendolarità giornaliera.

- CITTÀ (*struttura urbana in continuità spaziale e/o in connessione funzionale*)

Il concetto di città, in questo caso, è inteso come spazio urbano edificato in continuità, essenzialmente identificabile con la densa struttura urbana della residenza e delle attività collettive. Essa è caratterizzata da una significativa continuità morfologico-spaziale e da un notevole livello di connettività della griglia urbana, di diffusione degli spazi pubblici e di efficienza dei servizi per la mobilità. La continuità spaziale è riconosciuta attraverso la rilevazione della densità (concentrazione edilizia e/o occupazione di suolo) e la individuazione condivisa della minima soluzione di continuità ritenuta ammissibile nell'area definita densa per non interromperne la continuità morfologica. La connessione funzionale è riconosciuta attraverso l'opportuna sostituzione delle soluzioni di continuità che superano i minimi ammissibili con meccanismi alternativi di collegamento funzionale (strade, ponti, gallerie, ecc.) capaci di garantire la continuità morfologica dell'insediamento urbano.

- DOTAZIONE (*sistema dell'offerta complementare e sinergica dei servizi di rango superiore*)

Nell'approccio tradizionale della teoria delle località centrali il polo di attrazione è definito per sovrapposizione incrementale di dotazioni specialistiche che ne determinano il rango. Questo concetto è stato superato dall'aumentata connettività di alcuni sistemi urbani diffusi, che ha portato alla indifferenza localizzativa delle dotazioni specialistiche. In questa nuova situazione spaziale i luoghi di rango superiore vanno a costituire un sistema multipolare che assume valore territoriale nel suo essere rete, complementare e sinergica, fortemente interconnessa all'interno di un'unica area che globalmente si candida a svolgere un suo ruolo territoriale competitivo. Gli elementi che compongono il sistema delle dotazioni possono indifferentemente trovarsi collocati all'interno della città compatta, oppure essere variamente dislocati nel contesto circostante.

- CENTRALITÀ (*sistema dei luoghi attrattivi con effetto urbano*)

Nell'ambito della più ampia offerta di servizi di rango superiore alcune porzioni della struttura urbana (spesso coincidenti con i luoghi a più forte connotazione storico-identitaria) mantengono e/o assumono un indiscusso potere attrattivo, per motivazioni di tipo socio-antropologico connesse alla presenza di componenti materiali (spazi pubblici, percorsi dedicati, arredi urbani, ecc.) e immateriali (qualità degli spazi, inclusività sociale, sicurezza percepita, ecc.). L'insieme delle motivazioni che fanno di alcuni specifici luoghi della conurbazione diffusa uno spazio di centralità segna la differenza sostanziale con altri luoghi di interesse territoriale che, seppur generatori di flussi di mobilità, non riescono ad assumere il ruolo di luoghi attrattivi con effetto urbano. Il riconoscimento di questi luoghi ha funzione rilevante nella pianificazione strategica degli spazi e dei sistemi della mobilità pubblica, ed è in relazione al tema della qualità urbana, esistente e/o da rigenerare.

Le suddette definizioni lasciano, però, alcune questioni ancora aperte: (i) innanzitutto, qual è la griglia di base più adatta sulla quale lavorare e quindi rappresentare i fenomeni studiati; (ii) poi, come porre in gioco il tema della accessibilità ai luoghi della nuova centralità multipolare; (iii) e infine, quali sono i criteri oggettivi e misurabili per individuare e rappresentare i sotto-insiemi sopra individuati.

Uno degli obiettivi della ricerca è, comunque, quello di arrivare in tempi brevi a disporre di un quadro comparato della organizzazione spaziale dei trenta sistemi urbani già individuati come "conurbazioni di media dimensione".

Questo per diversi motivi: (i) le politiche urbane non possono più ignorare la centralità strategica della dimensione intermedia; (ii) il concetto di città media è inteso in maniera diversa nei vari ambienti disciplinari; (iii) è opportuno affermare, sulla base di elementi conoscitivi oggettivi, la specificità di quelle realtà insediative che, a prescindere dalla dimensione, di fatto si comportano come "piccole metropoli".

L'*Atlante delle conurbazioni italiane di media dimensione* sarà un contributo importante per offrire al dibattito nazionale un diverso punto di vista sul tema delle politiche urbane e territoriali.

Perché il prodotto sia efficace è necessario, però, che le trenta situazioni urbane siano indagate con lo stesso metro e questo è il primo obiettivo della ricerca: fornire definizioni, indicatori e metodi unificati per il lavoro dei gruppi locali. Sono stati, dunque, individuati alcuni "indicatori sintetici significativi" che permettono di rappresentare (seppure in prima approssimazione) le similitudini o le differenze che caratterizzano le trenta "metropoli piccole" poste sotto osservazione.

La sperimentazione fin qui effettuata ci conferma alcuni assunti:

- la specificità dei sistemi urbani che presentano un funzionamento "a sistema" (conurbazioni);

- la "geometria variabile" delle quattro categorie interpretative utilizzate (che non si presentano come concentriche e incrementali);

- l'efficacia di un metodo di analisi speditivo e unificato per mettere a confronto i fenomeni spaziali nelle diverse realtà.

I risultati attesi da questa fase del lavoro sono esclusivamente di tipo interpretativo e comparativo. Gli stessi fenomeni potranno essere indagati con successivi approfondimenti, ma l'anticipazione di alcune interpretazioni è fondamentale per impostare il dibattito sulle decisioni strategiche da assumere.