



Urban sprawl e shrinking cities in Italia

Trasformazione urbana e
redistribuzione della popolazione
nelle aree metropolitane



Massimiliano Crisci, Roberta Gemmiti,
Enzo Proietti, Alberto Violante

IRPPS Monografie



Urban sprawl e shrinking cities in Italia

Trasformazione urbana e redistribuzione della
popolazione nelle aree metropolitane

Massimiliano Crisci
CNR-IRPPS

Roberta Gemmiti
Sapienza Università di Roma

Enzo Proietti
Capitale e Lavoro S.p.a.

Alberto Violante
ISTAT

CNR - Istituto di ricerche sulla popolazione e le politiche sociali

2014

Urban sprawl e shrinking cities in Italia.

Trasformazione urbana e redistribuzione della popolazione nelle aree metropolitane.

Massimiliano Crisci, Roberta Gemmiti, Enzo Proietti, Alberto Violante

Roma: Istituto di ricerche sulla popolazione e le politiche sociali

2014, p. 143 (*IRPPS Monografie*)

CNR-IRPPS e-Publishing: <http://www.irpps.cnr.it/e-pub/ojs/>

ISBN 978-88-98822-07-2 (online)

DOI 10.14600/978-88-98822-07-2

Editing e composizione: Laura Sperandio e Cristiana Crescimbene

In copertina:

Tony Taj, The city - AMP, mixed media on canvas, 24"x32", 2011.

Si ringrazia l'autore per avere gentilmente concesso l'utilizzo a titolo gratuito dell'immagine.

Citare come segue:

Urban sprawl e shrinking cities in Italia. Trasformazione urbana e redistribuzione della popolazione nelle aree metropolitane / Massimiliano Crisci, Roberta Gemmiti, Enzo Proietti, Alberto Violante (2014).

Roma: CNR-IRPPS e-Publishing, DOI 10.14600/978-88-98822-07-2

Comitato editoriale CNR-IRPPS e-Publishing

Marco Accorinti, Sveva Avveduto, Corrado Bonifazi, Rosa Di Cesare, Fabrizio Pecoraro,

Tiziana Tesauro

© 2014 CNR-IRPPS e-Publishing



Istituto di ricerche sulla popolazione e le politiche sociali

Via Palestro, 32 - 00185 Roma, Italy

www.irpps.cnr.it/it

Indice

| | |
|--|----------------|
| Prefazione <i>Paolo Calza Bini</i> | pag. 11 |
| Introduzione <i>Massimiliano Crisci</i> | ” 17 |
| Le interpretazioni del mutamento urbano. Riflessioni intorno al quadro italiano <i>Roberta Gemmiti</i> | ” 33 |
| Lo <i>sprawl</i> urbano nell'area romana: dinamiche ed effetti socio-demografici <i>Massimiliano Crisci</i> | ” 63 |
| La crescita delle periferie nell'area metropolitana di Roma: consumo di suolo, carenza di servizi, qualità della vita <i>Enzo Proietti</i> | ” 95 |
| Rimpicciolite: verso una comprensione dello <i>shrinkage</i> urbano in Italia <i>Alberto Violante</i> | ” 121 |

A Enio Sonnino

Prefazione

Paolo Calza Bini¹

Nel vivere e organizzare la vita quotidiana le popolazioni di un dato territorio sviluppano modalità che spesso presentano tanto analogie quanto profonde diversità con quelle a suo tempo messe in atto da altre popolazioni in tempi storici precedenti o con le modalità di vita quotidiana in altri luoghi e tipologie di spazio naturale, socio-economico e culturale. Il risultato di questi radicamenti culturali appaiono spesso più o meno evidenti all'osservatore viaggiante tanto quanto agli scienziati sociali che, a seconda dei punti di vista analitici o teorici, si interrogano su tali diversità e analogie nelle analisi comparative. Dalle storiche e classiche analisi dei padri delle scienze sociali come Marx e Weber sui modi di produzione, alle più recenti analisi della nuova sociologia economica, della sociologia storica o della sociologia del territorio, il problema del comparare mette in contrasto l'esistenza di *analogie*, che la tendenza a modellizzare di alcune discipline interpreta come regolarità o addirittura tenta di definire come regole standard o universali del comportamento e dell'agire umano e dell'organizzazione economica e sociale, e le profonde *diversità*, che la maggiore ricchezza, varietà e dinamismo del vivere individuale e sociale delle popolazioni mette in atto, accumula, interiorizza, rielabora, radica rendendo diversa e mutevole la realtà sociale nello spazio e nella storia.

Nell'ormai lontano 1996 trascorsi un anno sabbatico alla Columbia University di New York e mi colpì come il repentino salto e la consistente intensificazione degli *urban studies* sulla globalizzazione economico sociale avesse non solo ridato un forte ed interessante slancio accademico al settore ma anche come questi stessero rafforzando il confronto interdisciplinare in uno sforzo cumulativo nella consapevolezza che fenomeni così vasti e complessi, oltretutto innovativi, non si

¹ Sapienza Università di Roma, Dipartimento di Scienze Sociali ed Economiche, Via Salaria 113, paolo.calzabini@uniroma1.it.

riescono ad indagare, comprendere ed interpretare se non con diverse angolature ed ottiche disciplinari che devono però essere poi confrontate dando stimolo e strumenti di avvicinamento ad altre competenze per innescare una messa in comune della conoscenza ed un accumulazione culturale collettiva. Con l'aiuto di Saskia Sassen potei partecipare ad interessanti workshop con esperti di varie discipline chiamati da istituzioni cittadine a confrontarsi per tentare di ricomporre e discutere informazioni quantitative e qualitative per dare una conoscenza il più adeguata possibile ai numerosi problemi di *governance* di una città complessa come New York. Inevitabile fu per me allora, e ripetutamente in seguito, il confronto con la scarsità dell'impegno in tal senso delle nostre istituzioni nazionali, regionali e cittadine. Inoltre mi colpì il fatto che negli interessanti studi comparativi sulle principali città del mondo compiuti dai vari esperti, non fosse quasi mai contemplata la città di Roma. Sin da allora mi sono sempre domandato se ci fossero delle serie ragioni tecnico-comparative alla base di questa assenza, una valutazione di scarsa importanza della nostra città nel contesto mondiale, semplicemente problemi di scarsità informativa o di carenza di appropriate ricerche, oppure semplicemente la vasta ignoranza della nostra lingua nel mondo anglosassone. Purtroppo non sono mai riuscito a darmi una risposta del tutto esaustiva. Ed è per questo che negli anni successivi rientrato in sede, con modesti tentativi ho cercato nel mio piccolo di contribuire a tale conoscenza con indagini personali ed allevando studenti a tale studi. E mi onora e dà soddisfazione ora il fatto che almeno un seme abbia germogliato nell'interessante contributo di Alberto Violante presente in questo libro.

Fu proprio nei primi anni dopo quel sabbatico che mi avvicinai anche al Centro Interdipartimentale di studi su Roma (CISR) che Eugenio Sonnino, che qui mi piace ricordare dopo la sua immatura scomparsa, aveva promosso e cercava con non poche difficoltà di rilanciare e tenere vivo nelle ricerche da più punti disciplinari. Mi apparve però quasi subito ancor più evidente come, nonostante nel CISR stessero confluendo colleghi di diverse provenienze disciplinari tra i più aperti al confronto, che avevano già dato seri ed interessanti contributi scientifici

nel campo degli studi urbani, e su Roma in particolare, fossimo ancora molto lontani dal superamento degli steccati dei rispettivi settori, da un ampio e aperto confronto, non tra sordi, capace di farsi ben comprendere dagli altri punti di vista e di lavorare per un obiettivo comune di accumulo conoscitivo capace di correggere le storture settarie delle discipline e dare un significativo contributo alla complessità sociale presente nei fenomeni in atto. Ma non è tutto. Ciò che ancora di più mi apparve del tutto evidente e ben lontano dall'esperienza vissuta a New York, fu la totale assenza di un supporto istituzionale e finanziario a tale lodevole iniziativa. Un'incomprensione delle sue potenzialità e un quasi offensivo disinteresse di quegli enti di governo (nazionale e locale) che più avrebbero dovuto provare interesse per un apporto conoscitivo scientifico multidisciplinare con un potenziale alto di ricadute possibili sui problemi che erano chiamati ad affrontare e risolvere. Al di là di qualche lieve differenza di sensibilità personale, culturale e politica, funzionari e politici, anche se stimolati o pressati ad impegnarsi nel sostegno effettivo con finanziamenti e supporti istituzionali ed organizzativi non solo al CISR ma anche ai ricercatori ed alle varie ricerche proposte, restavano chiusi nelle loro visioni burocratiche o nei loro interessi politico elettorali anche quando, come a volte, si trattava di farsi soltanto intervistare, o di mettere a disposizione dati e informazioni di cui disponevano, per non parlare della totale indisponibilità al predisporre la raccolta di dati e informazioni che soltanto le loro Istituzioni erano in grado di poter sistematizzare e mettere a disposizione della conoscenza e della ricerca (anche quando le proposte dei ricercatori erano di ridurre al minimo il loro diretto lavoro). In un clima del genere era abbastanza evidente che, nonostante l'intenzione di Sonnino e degli altri colleghi più direttamente impegnati nella promozione delle attività del CISR fosse di andare a colmare il vuoto di conoscenza su Roma per svilupparne anche le analisi comparative con le altre più importanti città del mondo per poter fornire anche alla *governance* della città di Roma conoscenze più adeguate alle scelte da compiere, il totale disimpegno istituzionale, la difficoltà di accedere a risorse adeguate allo sviluppo di ricerche di questo tipo ha reso certo assai

difficile il suo progredire non favorendo neppure le più buone intenzioni di quei colleghi più disposti a mettere in comune il proprio lavoro di ricerca cercando di superare gli steccati disciplinari. Ciò ha reso in un certo senso inevitabile il fatto che anche il CISR si sia indirizzato spesso verso una predominanza di ottimi studi demografici data la provenienza disciplinare del suo ispiratore.

La città come aggregazione intensa di popolazione, come luogo di produzione, di consumo e di relazioni sociali, come ambito di definizione di *governance*, e come spazio di regolazione e governo del territorio è da tempo all'attenzione delle scienze sociali, dalle scienze demografiche ed economiche, alle scienze geografiche, politiche e urbanistiche. Discipline che concorrono nel tentare di sistematizzare la conoscenza dell'esistente e nel cercare di comprendere l'innovazione economico-sociale, mirando a governarla pensando non solo al presente ma anche al futuro.

Molto si è già studiato e sistematizzato sin dai classici delle scienze sociali, fino a giungere a molti e seri contributi di analisti contemporanei come Ferrarotti, Sassen, Beauregard, Martinotti, Sonnino e Kantor, solo per citarne alcuni conosciuti di persona. Tuttavia, il mutamento e la complessità sociale sono di così vasta portata, specie con l'estendersi di ciò che oggi si indica generalmente con il termine globalizzazione economico sociale, che lo sviluppo della ricerca e della riflessione scientifica non è mai sufficiente, specie in Italia dove l'investimento istituzionale in ricerca scientifica è del tutto scarso e inadeguato. La globalizzazione, da un lato, intensifica l'ingigantirsi delle aggregazioni di popolazione in alcuni grandi centri urbani, creando nel contempo effetti di *sprawl* verso aree periferiche (o limitrofe), dall'altro, avvia processi di *shrinkage* specie con i movimenti migratori che evidenziano l'esistenza di limiti alla crescita e tendenze di reversibilità anche laddove queste non erano attese o previste. L'innovazione sociale è oggi tale che la conoscenza già codificata, pur senza dubbio utile ad avvicinarsi con un minimo di consapevolezza alle sfide del presente e del futuro, non è sufficiente per affrontare le sfide della

contemporaneità ed ancor più del futuro, ovvero di una “buona” sopravvivenza ambientale e sociale oltre che economica del nostro globo. I problemi che questi fenomeni pongono richiedono sempre di più uno sviluppo della conoscenza, ed in particolare di quella scientifica, anche nel campo delle scienze sociali, che vanno poi tradotti in mezzi e strumenti operativi adatti per intervenire nei fenomeni e sostenere le sfide che questi pongono, ad esempio, nel caso della *governance* urbana. In questo senso si muove il contributo che gli autori hanno inteso dare nel libro che qui presentiamo: incremento della conoscenza e riflessione sulla fenomenologia urbana con particolare riferimento alla città di Roma.

Il presente volume si colloca nel solco del lavoro svolto per lungo tempo su Roma da Eugenio Sonnino, proponendosi di favorire un proficuo incontro tra discipline e una collaborazione tra istituzioni locali e ricerca scientifica per affrontare la complessità delle odierne sfide della *governance* urbana.

Introduzione

Massimiliano Crisci²

Il volume contiene dei saggi che prendono in esame due forme di mutamento della città che si manifestano con una redistribuzione della popolazione all'interno dell'area urbana: lo *urban sprawl* e lo *urban shrinkage*.

Da alcuni decenni il superamento dell'organizzazione urbana tipica della città industriale fordista ha avviato in Italia, come negli altri paesi avanzati, un profondo mutamento nella distribuzione spaziale della popolazione e delle funzioni urbane su una scala più ampia, di carattere metropolitano. A seguito di questo processo, la morfologia delle aree urbane non è più compatta, densa e ben distinta dalla campagna come un tempo, e oggi si struttura in una serie di nodi e di poli distribuiti e legati tra loro su scala regionale e globale (Martinotti 1993; Dematteis 1993, 2011). Con la trasformazione metropolitana, si è verificato un travaso di residenti dai centri cittadini ad alta densità abitativa, alle corone urbane a bassa densità e sono mutati i comportamenti e gli stili di vita delle famiglie che muovendosi in un quadro territoriale più ampio si trovano a dover gestire con maggior attenzione gli spostamenti quotidiani e l'uso del tempo (Martinotti 1999; Nuvolati 2002).

Il caotico processo di periurbanizzazione italiano ha riguardato gli insediamenti residenziali e le attività commerciali della grande distribuzione, piuttosto che il terziario avanzato, ed è il risultato da un lato, della scelta per una soluzione abitativa monofamiliare lontano dalla congestione urbana, dall'altro degli insostenibili costi immobiliari, che conducono le attività terziarie a sostituire quelle residenziali nelle aree centrali e semicentrali delle città (Camagni et al. 2002). Processi che sono stati favoriti da una pianificazione territoriale locale

² Istituto di Ricerche sulla Popolazione e le Politiche Sociali del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR IRPPS), Via Palestro 32, 00185, Roma, e-mail: m.crisci@irpps.cnr.it.

inefficace che si è sviluppata in un quadro normativo nazionale sul contenimento dell'uso del suolo fortemente deficitario (Salzano 2006).

In letteratura il fenomeno è stato interpretato in chiave positiva da un approccio neoliberista, soprattutto nordamericano e favorevole ad un non interventismo nel processo di pianificazione, in un'ottica pessimistica da parte di un approccio definibile neoriformista, che ritiene invece importante operare per il contenimento di una diffusione urbana indiscriminata (Gibelli 1999). L'emergere del tema della sostenibilità urbana negli ultimi anni ha rafforzato le rappresentazioni critiche della propagazione urbana, come *urban sprawl*, un termine di vasto utilizzo ripreso dalla letteratura nordamericana che fa riferimento ad una modalità di diffusione rapida e disordinata della città in ex zone agricole periferiche e a contenuta densità abitativa (Couch et al. 2007). Le molteplici definizioni di *sprawl* presenti nella letteratura internazionale si devono anche alle sue differenti manifestazioni in base al contesto e sono state suddivise da Chin in quattro principali tipologie che fanno riferimento: alla forma urbana, distante dalla tipologia ideale della "città compatta"; all'utilizzo del territorio, monofunzionale e caratterizzato da segregazione spaziale; alla densità abitativa, senz'altro bassa; all'impatto negativo, attraverso elementi che identificano conseguenze dello sviluppo urbano poco desiderabili, come la bassa accessibilità (Chin 2002)³.

Accanto alla dinamica diffusiva, alcuni centri urbani hanno iniziato a palesare segnali di declino economico e demografico, evidenziati dalla riduzione strutturale dei posti di lavoro e dall'avvio di uno spopolamento, dovuto ad emigrazione e a saldi naturali negativi protratti nel tempo.

Si tratta di un processo definito come *urban shrinkage*, che nell'ultimo mezzo secolo ha colpito duramente soprattutto le aree manifatturiere del Nord degli Stati Uniti, un tempo sedi di importanti agglomerati industriali, che si sono trovate a

³ Secondo un'efficace definizione presente in Galster et al. (2001), lo *sprawl* può essere definito come un modello di utilizzo dello spazio in un'area urbanizzata che mostra bassi livelli di otto differenti dimensioni: densità, continuità, concentrazione, *clustering*, centralità, nuclearità, uso misto del territorio e prossimità.

perdere fino al 60 per cento dei residenti del polo urbano (Coppola 2012). In Europa, a partire dagli anni settanta il fenomeno ha coinvolto diverse città britanniche e tedesche, soprattutto nel bacino della Ruhr, che avendo una struttura produttiva monofunzionale hanno sperimentato una fase di deindustrializzazione particolarmente delicata. Più recentemente, è stato lo shock provocato dalla caduta della cortina di ferro a provocare una crisi economica e demografica in molte città dell'Europa centro-orientale post socialista (Turok, Mykhnenko 2007).

Il concetto di *urban shrinkage* non è ancora molto diffuso nella letteratura scientifica, ma recentemente diverse ricerche hanno contribuito a consolidare gli studi sul tema, tra le quali il progetto “Shrink Smart” finanziato nell’ambito del VII Programma Quadro (Rink et al. 2010).

Lo *shrinkage* urbano è un fenomeno disomogeneo nello spazio e nel tempo che deriva da molteplici cause che possono interagire in modo specifico in base al contesto locale, come una crisi economica, un cambiamento demografico e un processo di suburbanizzazione o di *urban sprawl* (Oswalt, Rieniets 2006; Haase et al. 2013). Tra gli ulteriori motivi di *shrinkage*, fortunatamente meno usuali, possono essere menzionati: il verificarsi di un disastro naturale, un elevato inquinamento atmosferico, un’epidemia o una guerra (Oswalt, Rieniets 2006). Senza dimenticare che anche la *governance* istituzionale del fenomeno contribuisce ad orientare l’andamento del fenomeno e può spiegare le differenze tra un paese e l’altro nell’approccio e nella profondità del dibattito politico e accademico (Haase et al. 2013).

I contributi presenti nel volume sono stati presentati alla XXXIII Conferenza Italiana di Scienze Regionali svoltasi a Roma, presso l’Università di Tor Vergata nel settembre 2012, nell’ambito della sessione organizzata dall’IRPPS-CNR e coordinata da chi scrive su “Mobilità territoriale e redistribuzione della popolazione nelle aree metropolitane”. Gli autori dei saggi sono tre studiosi di aree urbane provenienti da diverse discipline scientifiche - demografia, geografia e sociologia - che svolgono la loro attività presso il CNR, l’Università La Sapienza di Roma e l’ISTAT, e un dirigente pubblico che si occupa di sviluppo

territoriale nell'ambito di Capitale Lavoro S.p.a., una società della Città Metropolitana di Roma Capitale.

E' il caso di specificare che sebbene i contributi trattino di fenomeni che coinvolgono anche la ricollocazione dei fattori della produzione, l'attenzione verrà posta soprattutto sull'interazione fra trasformazione della città e dinamiche residenziali, lasciando sullo sfondo le concomitanti dinamiche riguardanti le attività economiche.

In particolare, gli scritti di Roberta Gemmiti, Massimiliano Crisci ed Enzo Proietti, presenti nella prima parte del volume, prendono in esame il processo di diffusione urbana della popolazione (il cosiddetto *urban sprawl*), con particolare attenzione alla realtà di Roma, e si pongono in una posizione di critica rispetto agli effetti sociali, economici e ambientali di un'espansione incontrollata della città nelle aree agricole circostanti.

In letteratura, le osservazioni critiche avanzate nei confronti di questa tipologia di crescita urbana sono numerose, variegata e solo in parte universalmente condivise. Molte evidenziano l'impatto ambientale dello *sprawl* e le conseguenze sulla qualità della vita dei residenti. In particolare, vengono menzionati il forte consumo di suolo agricolo, la minore efficienza energetica associata alla bassa densità abitativa, gli elevati livelli di inquinamento acustico e dell'aria prodotti da un intenso utilizzo del mezzo privato e il consumo più intenso di risorse naturali, come acqua e carburante, conseguente al cambiamento dello stile di vita associato allo *sprawl* (EEA 2006; Salzano 2006; Gargiulo Morelli, Salvati 2010). I giudizi negativi fondati sull'impatto socioeconomico dello *sprawl*, rilevano che in una città diffusa "spalmata" su un vasto territorio le infrastrutture presentano costi addizionali rispetto ad una città compatta, i trasporti pubblici sono difficilmente efficienti e capillari e i pendolari devono percorrere distanze elevate negli spostamenti casa-lavoro utilizzando soprattutto il mezzo privato (Couch et al. 2007). Inoltre, dal punto di vista sociale lo *sprawl* produce segregazione residenziale basata sul reddito e perdita dei valori identitari nei contesti rurali che vengono urbanizzati (EEA 2006). A livello urbanistico, gli studiosi enfatizzano la

sproporzione tra la costante crescita dell'edificato e il contenuto incremento demografico negli ultimi decenni (Berdini 2008)⁴. Né appaiono molto convincenti le argomentazioni di chi ritiene lo sviluppo diffuso come una fase transitoria della crescita urbana, nella quale la densità della popolazione è destinata a crescere con il graduale saturarsi degli spazi rimasti vuoti tra un'area edificata e l'altra (Peiser 1989). L'ampia distanza che separa molti nuovi insediamenti dall'*urban core*, una saldatura tra città compatta e città dello *sprawl* comporterebbe la nascita di uno spazio urbanizzato di enormi dimensioni, una sorta di "città infinita", dall'impatto devastante in termini di consumo di suolo.

Entrando nei contenuti del volume, nel saggio *Le interpretazioni del mutamento urbano. Riflessioni intorno al quadro italiano* la geografa economica Roberta Gemmiti fa il punto sulla vasta letteratura interdisciplinare che si è occupata negli ultimi anni della trasformazione morfologica e funzionale degli spazi urbani, mettendo in luce due principali approcci, che tendono ad interagire poco tra loro, sottendendo stili diversi di governo del territorio e una differente attenzione alla qualità della vita dei cittadini. Un orientamento, minoritario, pone al centro l'organizzazione insediativa della città e mira al contenimento dell'*urban sprawl*, evidenziandone i costi e gli impatti sulla società locale; l'altra ottica, egemonica, guarda soprattutto al sistema dell'economia e delle relazioni intra e interurbane e considera il *policentrismo urbano* come una forma di organizzazione del territorio positiva per la competitività e per lo sviluppo delle città. La teoria dominante vede nel modello insediativo policentrico, inteso come sistema di nodi specializzati e compatti, una sorta di panacea rispetto agli squilibri provocati dallo *sprawl*, ma il paradigma del policentrismo, che è stato posto al centro della *European Spatial Development Planning*, la strategia adottata

⁴ Il caso di Roma negli ultimi quarant'anni sembra dimostrare che ha poco senso rapportare la quota di incremento delle cubature con quella dei residenti, ma sarebbe preferibile prendere in considerazione i mutamenti verificatisi nella tipologia e, di conseguenza, nel numero dei nuclei familiari. Basti pensare che dagli anni '70 ad oggi, a parità di residenti, l'ammontare delle famiglie romane è aumentato di 100mila unità ogni dieci anni (Crisci 2010).

dall'UE per uno sviluppo territoriale sostenibile e competitivo, si basa su un assunto che finora non è stato sottoposto alla prova dei fatti.

In base ad una visione differente e trasversale a diverse discipline, definita dall'autrice come “non ortodossa”, la diffusione urbana non è il prodotto delle sole forze economiche, ma deriva da una precisa scelta di pianificazione orientata ai principi neoliberisti secondo cui la città deve avere un ruolo nella competizione urbana globale. Lo *sprawl* non è quindi “un cedimento involontario delle regole, ma una scelta voluta di modellamento della città in ossequio a nuove regole, quelle della libera competizione”. In questa ottica, il forte aumento del consumo di suolo verificatosi nel nostro paese negli ultimi decenni rappresenta “la conseguenza territoriale di un nuovo modo di governare la città”. Secondo Gemmiti, la Roma di oggi incarna il risultato di un progetto di cambiamento economico e territoriale sviluppatosi negli ultimi venti anni e orientato soprattutto alla competitività e alla crescita economica. Con il cosiddetto “modello Roma”, si è inteso inserire la città nei circuiti urbani globali, mettendo al centro la promozione del turismo e della cultura. Una cultura intesa in senso lato, come “l'insieme delle condizioni che rendono una città piacevole da visitare e da vivere”, costituita da una serie di *amenities*, che vanno dallo *shopping*, al *leisure time*, dai grandi eventi cinematografici, musicali e sportivi, alle nuove strutture firmate da *archistar* di fama internazionale, che attraggono visitatori, nuovi residenti e investimenti. Gli studi finora condotti su Roma non sembrano fornire valutazioni oggettive sulla nuova morfologia della città, né dare indicazioni dettagliate sulle cause socioeconomiche della sua trasformazione, confermando i limiti della mancata integrazione tra competenze economiche, urbanistiche ed ecologiche. Questa assenza di dialogo lascia campo libero all'approccio economico-territoriale che differenzia il policentrismo dallo *sprawl*, ovvero “il buono e il cattivo dell'espansione”, solo in base ad una non dimostrata capacità di produrre economie esterne utili alle imprese. E' auspicabile una maggiore integrazione tra l'approccio economico e quello morfologico-insediativo, che

favorirebbe una migliore definizione del policentrismo e una visione sistemica del mutamento urbano.

Il processo di diffusione insediativa vissuto dalla città di Roma negli ultimi decenni è oggetto del saggio di chi scrive, dal titolo *Lo sprawl urbano nell'area romana. Dinamiche ed effetti socio-demografici*. Secondo l'autore, la divulgazione di statistiche sulla popolazione contraddittorie e l'ampiezza del territorio comunale hanno contribuito a mascherare la rilevanza della diffusione urbana. Per questo viene proposto uno studio della morfologia urbana della provincia metropolitana di Roma, che considerando il processo di redistribuzione della popolazione a partire dall'unità d'Italia, analizza con particolare attenzione la dinamica periurbana degli ultimi decenni e alcune delle sue conseguenze. Le dimensioni dello *sprawl* romano risultano essere massicce. Il peso demografico del *core* urbano rispetto al complesso dell'area è sceso da poco meno di due terzi nel 1971 a poco più di un terzo alla fine del primo decennio degli anni duemila, con la perdita di oltre 800mila cittadini italiani, la somma degli abitanti di Bologna e Firenze, solo in parte compensati da 100mila residenti stranieri in più.

Lo *sprawl* romano è un fenomeno selettivo che riguarda innanzitutto le famiglie giovani con bambini, che lasciano il centro agli anziani, ai single e alle attività terziarie e quaternarie. La popolazione che rimane, oltre ad essere sempre più vecchia, è formata da adulti meno propensi a fare figli. L'interazione tra periurbanizzazione selettiva, invecchiamento demografico e riduzione della fecondità ha messo in moto una spirale di spopolamento del *core* cittadino che sembra difficile da arrestare. Le giovani famiglie romane che si trasferiscono a diversi chilometri dai propri quartieri di origine scontano una situazione di disuguaglianza sociale, legata all'impatto sulla coesione delle reti familiari allargate e all'allentamento dei legami relazionali con le rispettive famiglie di origine e dei tradizionali rapporti verticali di mutuo aiuto e di assistenza figlio-genitore anziano e nonno-nipote.

Le traiettorie dei trasferimenti di residenza interni all'area romana, oltre ad essere centrifughe e selettive, sono anche radiali, in quanto tendono a muoversi

dal centro alla periferia mantenendosi all'interno di ampi quadranti cittadini. Si tratta di veri e propri sistemi urbani interni alla città, dove i residenti trascorrono gran parte della loro vita quotidiana, frutto di una sorta di strategia di sopravvivenza urbana sviluppata dai cittadini romani per ovviare al pesante deficit di accessibilità che caratterizza la Capitale. Una città nella quale un trasferimento di residenza da un quadrante all'altro può costringere a rivedere pratiche sociali e relazionali consolidate.

Un'opzione di *policy* territoriale potrebbe prendere le mosse proprio dai vincoli esistenti, dai percorsi e dalle reti di relazioni sedimentate dei residenti. Si tratterebbe di assecondare e semmai rafforzare i sistemi radiali e il modello di mobilità per quadranti, nell'ottica di uno sviluppo policentrico della città. L'individuazione dei nuovi poli funzionali alternativi al core urbano - non solo residenziali o commerciali, ma anche produttivi - dovrebbe coinvolgere sia i Municipi di Roma Capitale che i comuni delle fasce metropolitane. Una razionalizzazione del sistema urbano romano che miri a riavvicinare i luoghi di lavoro alle abitazioni, riducendo il raggio degli spostamenti e migliorando la qualità della vita dei cittadini.

Nel suo saggio *La crescita delle periferie nell'area metropolitana di Roma: consumo di suolo, carenza di servizi, qualità della vita*, Enzo Proietti analizza il processo di marginalizzazione delle periferie romane alla luce della crisi economica che sta erodendo la qualità della vita dei cittadini e sembra raccogliere l'invito di Gemmiti ad una visione progettuale del sistema urbano romano.

L'argomentazione di Proietti poggia sui risultati di due recenti ricerche che hanno avuto come oggetto due tipologie di periferia romana, una interna a Roma, propria di alcuni ex quartieri abusivi (i cosiddetti toponimi), l'altra esterna a Roma dal punto di vista amministrativo, rappresentata dai nuovi insediamenti nei comuni di prima corona. La popolazione delle ex borgate abusive esterne al Grande raccordo anulare denota una composizione socioculturale spesso più avanzata della media cittadina, in termini di livello di istruzione, di inserimento lavorativo e di accesso alla proprietà immobiliare, sebbene in presenza di gravi

criticità attinenti la bassa qualità urbanistica e la carenza di infrastrutture e servizi che ne rafforzano la marginalità geografica. Analoga e semmai accentuata è la condizione di marginalità di chi vive nelle periferie dei comuni di prima corona, dove la popolazione è mediamente molto giovane e la dipendenza economico-funzionale da Roma tende ad incrementarsi, come testimonia l'altissima incidenza del pendolarismo quotidiano verso la capitale tra i residenti. In queste aree l'incremento demografico negli ultimi anni è stato talmente intenso da non poter essere gestito con gli strumenti a disposizione degli enti locali. Tuttavia, non mancano alcuni elementi positivi, come la diffusa percezione di sicurezza, un buon grado di integrazione degli immigrati stranieri e una condizione economica che fino all'avvio della crisi economica era considerata soddisfacente da un'ampia quota dei residenti.

Questi elementi restituiscono l'immagine di un sistema metropolitano anomalo "non privo di potenzialità ma troppo ripiegato nei confini della "vecchia" città, senza poli "maturi" intorno, con un assetto territoriale disordinato nel quale non si intravede alcun modello gerarchico".

Secondo Proietti, il modello economico della "crescita senza sviluppo" che finora ha caratterizzato le periferie in una fase di crisi economica non è più sostenibile e va abbandonato a favore di una organizzazione policentrica che metta le periferie metropolitane al centro di un percorso di riorganizzazione del territorio e del suo sistema produttivo. In questo processo di mutamento che deve coinvolgere anche i valori culturali e civici, la politica dovrà avere un ruolo centrale, favorendo una ricomposizione dei servizi di welfare, un rafforzamento delle reti e dei servizi digitali, un recupero delle tradizioni produttive locali e l'adozione di una cultura degli spazi comuni.

Nella seconda parte del volume trova posto un saggio di Alberto Violante sul fenomeno dell'*urban shrinkage*, che si sta affacciando in alcune città italiane che vivono una situazione di intenso declino socio-economico.

L'alternarsi di fasi di crescita e di declino economico e demografico nella storia delle città europee non è certamente un evento inedito, ma alcuni autori

evidenziano nei casi più recenti di *shrinkage* degli elementi nuovi, riassumibili nella maggiore diffusione geografica e nella possibile natura strutturale del fenomeno, con il quale molti *policy-makers* sembrano destinati a confrontarsi (Bontje, Musterd 2012). Identificare le conseguenze dello *shrinkage* non è cosa immediata per la presenza di fattori intervenienti che possono agire parallelamente. Per questo motivo alcuni autori hanno preferito discutere degli impatti “tipici” del fenomeno, operando dei distinguo legati alle specifiche condizioni del contesto ed evidenziando anche le eventuali ricadute positive (Rink et al. 2010). Una delle più immediate conseguenze dello *shrinkage* è l’aumento degli appartamenti vuoti e la caduta dei prezzi di vendita e affitto dovuta all’incremento dell’offerta immobiliare, il che può avere effetti ambivalenti e favorire processi segregativi con il trasferimento delle classi medio-alte in alcune aree, spesso suburbane, e l’afflusso di fasce di popolazione a basso reddito in altre (Haase et al. 2013). Dal punto di vista ambientale, la diffusione di impianti industriali dismessi in prossimità dei centri urbani può portare a situazioni di grave degrado, ma si traduce anche in una diminuzione dell’inquinamento atmosferico e può avere degli effetti positivi in caso di riqualificazione del territorio (Coppola 2012). Allo stesso modo, non è sempre inevitabile un aumento della disoccupazione in un’area che ha vissuto un processo di deindustrializzazione a seguito di una crisi economica (Rink et al. 2010). A livello economico, una riduzione del potere medio di spesa dei residenti dipende da come va a mutare la composizione sociale dell’area (Bontje, Musterd 2012), mentre un peggioramento dei bilanci comunali è condizionato dai meccanismi nazionali di distribuzione delle entrate fiscali (Rink et al. 2010).

Alberto Violante nel suo saggio *Rimpicciolite: verso una comprensione dello shrinkage urbano in Italia* afferma che si può parlare di *urban shrinkage* in presenza di tre fondamentali elementi: declino demografico complessivo dell’area; suburbanizzazione, ovvero perdita di popolazione del centro cittadino; alti tassi di disoccupazione associati a saldi migratori negativi. Si tratta di una categoria finora poco utilizzata, ma che sta destando un crescente interesse e

nell'ambito della pianificazione urbana si lega a tematiche quali la *smart growth* e la sostenibilità urbana. D'altro lato, l'esistenza di numerose *shrinking cities* in Europa orientale e settentrionale, negli Stati Uniti e in Asia appare controdeduttiva a fronte della diffusa retorica riguardante la rinascita delle città e l'idea dell'agglomerazione urbana come guida dello sviluppo economico.

La categoria dello *shrinkage* viene utilizzata dall'autore per studiare lo sviluppo urbano "come processo ineguale e non unilineare", tenendo distinti i diversi processi sociali che portano anch'essi alla perdita di popolazione nell'ambito di contesti differenti. Il caso italiano è funzionale alla ricostruzione dello *shrinkage* come processo e alla costruzione di una tipologia riferita al contesto nazionale, che si distingue dall'ideal-tipo internazionale per le peculiarità insite nel modello di urbanizzazione mediterraneo e per le note differenze socioeconomiche tra Nord e Sud del paese.

Violante individua le *shrinking cities* italiane negli ultimi trent'anni tra i grandi comuni con almeno 150mila abitanti basandosi sulla variazione demografica negativa sia nel capoluogo, che nell'insieme della provincia, considerata corrispondente all'area metropolitana. Le città in declino nel ventennio 1981-2001 risultano essere Genova, Trieste, Livorno e Cagliari, ovvero centri portuali che attraversano una fase di repentina deindustrializzazione, posti al centro di un'area metropolitana debole e dominata dal capoluogo, caratterizzati storicamente da bassi livelli di fecondità. Nel primo decennio degli anni duemila le *shrinking cities*, oltre a Trieste, sono invece tre centri del Mezzogiorno privi di una spiccata vocazione economica: Foggia, Reggio Calabria e Messina. Secondo Violante, si tratta del primo segnale di una nuova fase dello *shrinkage* italiano nella quale giocheranno un ruolo importante le differenze nello sviluppo regionale.

Nelle città la popolazione e il territorio interagiscono: se da un lato lo svolgimento delle attività umane condiziona la morfologia urbana e la distribuzione delle funzioni sul territorio, dall'altro le scelte insediative dei cittadini sono influenzate dalla forma della città, dalla sua offerta abitativa e

occupazionale. Gli studi sullo *sprawl* e sullo *shrinkage* possono contribuire a rendere l'opinione pubblica consapevole dell'intensità, delle cause e dell'impatto dei processi di redistribuzione territoriale in atto nelle città e a sensibilizzare i decisori pubblici ad agire a tutela della qualità della vita dei cittadini non lasciando lo sviluppo urbano in mano a pochi portatori di interessi.

I fenomeni dello *sprawl* e dello *shrinkage* sono interrelati e rappresentano il prodotto di analoghi processi sociodemografici in atto nelle aree urbane. D'altro lato, tra gli squilibri evidenziati dalle *shrinking cities* è presente la suburbanizzazione, che nella sua manifestazione più estrema e deleteria viene definita *urban sprawl*. Alcuni autori si sono concentrati proprio sulla sovrapposizione dei due fenomeni facendo riferimento a forme di *shrinkage sprawl*, che coniugano densità urbana declinante e dispersione spaziale nell'uso del territorio (Nuissl, Rink 2005; Siedentop, Fina 2010).

La flessibilità e la multidimensionalità dei concetti di *sprawl* e di *shrinkage* consente di poter raffrontare fenomeni simili che si verificano in aree assai differenti, ma rappresenta anche un elemento di debolezza al momento di dover predisporre dei dati quantitativi in un'ottica comparativa (Bontje, Musterd 2012). Difficile è definire questi fenomeni urbani in modo univoco e misurarli attraverso indicatori sociodemografici, economici e ambientali comparabili coprendo un'ampia finestra temporale. Senza contare che potrebbero risultare ingannevoli quelle letture comparative e trasversali tra ambiti del tutto eterogenei che non riconducano le analisi e le interpretazioni anche alla specificità del contesto locale e alle sue interazioni con il livello regionale e nazionale. Sebbene questi limiti non facilitino una puntuale valutazione dell'impatto dei due fenomeni, essi si configurano come forme di squilibrio nello sviluppo di un'area urbana cui diviene importante porre rimedio attraverso politiche territoriali *ad hoc* dove si verificano evidenti ricadute sull'economia, la coesione sociale e l'ambiente.

L'attuazione di uno sviluppo urbano policentrico viene spesso evocata per "curare" gli effetti indesiderati dello *sprawl*, ma il termine "policentrismo", pur facendo chiaro riferimento ad un'entità costituita da una pluralità di centri, non

specifica a quale tipologia di centro si faccia riferimento, se residenziale, commerciale, industriale, direzionale o di altro genere (Metrex 2010). Su questa ambiguità terminologica sembra giocare chi dichiara di perseguire una redistribuzione delle funzioni pur proponendo un modello di urbanizzazione basato sulla proliferazione di quartieri residenziali lontani dal centro e affiancati da grandi centri commerciali, spesso in aree non servite da collegamenti su ferro.

Nelle situazioni di *shrinkage* urbano frenare lo *sprawl* sembra essere più semplice perché la domanda di abitazioni è più debole e meno intensa è la pressione dei costruttori. Tuttavia, può essere arduo resistere all'insistenza di quegli investitori che intendono impiantare attività industriali o commerciali in aree periferiche: stante la crisi economica, le ragioni dello sviluppo dell'occupazione sono solitamente più forti di quelle dello sviluppo sostenibile (Couch et al. 2005).

Particolarmente forte appare l'interrelazione tra *shrinkage* urbano e mobilità territoriale anche a lungo raggio, che in particolari condizioni di *mismatch* tra domanda e offerta di lavoro avviene in modo selettivo concentrandosi sul segmento di popolazione più giovane e qualificato. Un fenomeno che nel nostro paese potrebbe aggravare il declino demografico ed economico del Mezzogiorno, rafforzando la polarizzazione con le regioni attrattive del Centro-Nord.

Il proposito di accostare differenti approcci alla lettura di fenomeni analoghi, prima nell'ambito del convegno Aisre poi all'interno di questo volume, è certamente anche figlio dei molti anni di lavoro svolti dallo scrivente nell'ambito del Centro Studi su Roma (CISR) di Eugenio Sonnino, al cui ricordo questo libro è dedicato. Nell'ambito delle iniziative promosse dal CISR furono favoriti molteplici appuntamenti multidisciplinari, in un clima di comunicazione talvolta non agevole, ma di certo sempre stimolante. La speranza è che anche da questo volume possano scaturire ulteriori opportunità di "contaminazione" tra diversi ambiti disciplinari.

Riferimenti bibliografici

- Berdini, P. (2008). *La città in vendita. Centri storici e mercato senza regole*, Roma: Donzelli.
- Bontje, M., Musterd, S. (2012). "Understanding Shrinkage in European Regions", *Built environment*, vol. 38, n.2, 153-161.
- Camagni, R., Gibelli, M.C., Rigamonti, P. (cur.), (2002). "Urban Mobility and Urban Form: the Social and Environmental Costs of Different Patterns of Urban Expansion", *Ecological Economics*, Vol. 40, 199-216.
- Chin, N. (2002). "Unearthing the roots of urban sprawl: a critical analysis of form, function and methodology", *CASA Working Paper Series*, 47.
- Coppola, A. (2012). *Apocalypse town. Cronache dalla fine della civiltà urbana*, Roma-Bari: Laterza.
- Couch, C., Karecha, J., Nuissl, H., Rink, D. (2005). "Decline and sprawl: an Evolving type of urban development. Observed in Liverpool and Leipzig", *European Planning Studies*, vol.13, 117-136.
- Couch, C., Leontidou, L., Petschel Held, G. (cur.), (2007). *Urban Sprawl in Europe. Landscapes, Land-Use Change and Policy*, London: Blackwell.
- Crisci, M. (2010). *Italiani e stranieri nello spazio urbano. Dinamiche della popolazione di Roma*, Milano: FrancoAngeli.
- Dematteis, G. (1993). *Il fenomeno urbano in Italia: interpretazioni, prospettive, politiche*, Milano: Franco Angeli.
- Dematteis, G. (2011). *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Venezia: Marsilio.
- EEA (2006). *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*, EEA Report, n.10, Copenhagen: European Environment Agency.
- Galster, G., Hanson, R., Ratcliffe, M. R., Wolman, H., Coleman, S., Freihage, J. (2001). "Wrestling sprawl to the ground: defining and measuring an elusive concept", *Housing Policy Debate*, 12, 681-717.
- Gargiulo Morelli, V., Salvati, L. (2010). "Ad hoc urban sprawl in the Mediterranean city. Dispersing a compact tradition?", Roma: Nuova Cultura.
- Gibelli, M.C. (1999). "Dal modello gerarchico alla governance: nuovi approcci alla pianificazione e gestione delle aree metropolitane", in R. Camagni, S.

- Lombardo (cur.), *La città metropolitana: strategie per il governo e la pianificazione*, Firenze: Alinea.
- Haase, A., Bernt, M., Großmann, K., Mykhnenko, V. and Rink, D. (2013). Varieties of shrinkage in European cities, *European Urban and Regional Studies*, Online version, 1-17.
- Martinotti, G. (1993). *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, Bologna: il Mulino.
- Martinotti, G. (1999). *La dimensione metropolitana. Sviluppo e governo della nuova città*, Bologna: il Mulino.
- Metrex (2010). *Intra-metropolitan polycentricity in practice. Reflections, challenges and conclusions from 12 European metropolitan areas*, Final Report of the METREX Expert Group, Glasgow.
- Nuissl, H., Rink, D. (2005). “The production of urban sprawl in eastern Germany as a phenomenon of post-socialist transformation”, *Cities*, vol.22, 249-276.
- Nuvolati, G. (2002). *Popolazioni in movimento, città in trasformazione: abitanti, pendolari, city users, uomini d'affari e flâneurs*, Bologna: il Mulino.
- Oswalt, P., Rieniets, T. (2006). *Atlas of Shrinking Cities*, Ostfildern-Ruit: Hatje Cantz Verlag.
- Peiser, R.B. (1989). “Density and urban sprawl“, *Land economics*, vol.65, 193-204.
- Rink, D., Haase, A., Bernt, M., Mykhnenko, V. (2010). *Shrink Smart. Discussion paper on cross-cutting challenges*, Shrink Smart Project, WP3 Synthesis.
- Salzano, E. (2006). “Introduzione: su alcune questioni di sfondo”, in Gibelli, M. C., Salzano, E., (cur.), *No sprawl*, Firenze: Alinea.
- Siedentop, S, Fina, S. (2010). “Urban Sprawl beyond Growth: the Effect of the Demographic Change on Infrastructure Costs”, *Flux*, n.79-80, 90-100.
- Turok, I., Mykhnenko, V. (2007). “The trajectories of European cities, 1960-2005”, *Cities*, vol.24, 165-182.

Le interpretazioni del mutamento urbano. Riflessioni intorno al quadro italiano

Roberta Gemmiti⁵

1. Introduzione

E' ormai noto come le forme organizzative della città nello spazio siano fortemente cambiate negli ultimi decenni, così come è notevole (benché incompiuto) il mutamento di approccio delle scienze nel descrivere ed interpretare i fenomeni sociali, in generale, e quello urbano in particolare.

Tutte le discipline attente alla dimensione territoriale dei fenomeni sono state infatti costrette, di fronte all'evidenza empirica del mutamento urbano, ad abbandonare l'approccio tradizionale che spiegava in termini di distanza e gerarchia l'organizzazione interna del sistema e l'insieme delle relazioni tra i diversi sistemi urbani.

A partire dagli anni Settanta, in modo particolare, due delle fondamentali componenti identificative della città risultavano in fase di trasformazione: la struttura morfologica e insediativa, ed il sistema economico-funzionale e relazionale.

Per quel che riguarda la prima componente, da un certo punto in poi la città si è mostrata diversa dall'immagine con cui la si rappresentava di solito, quella di centro compatto, ben distinto e distinguibile dalla campagna per densità e concentrazione di edifici e popolazione; si osservava, infatti, un fenomeno di urbanizzazione esteso a scala regionale o sovra-regionale, caratteristico non solo dei paesi avanzati ma anche di molti di quelli che un tempo si definivano paesi in via di sviluppo. Le metafore usate per definire questo tipo di città sono attualmente quelle che ruotano intorno alla *city-region*, densa agglomerazione di

⁵ Dipartimento di Metodi e Modelli per l'Economia, il Territorio e la Finanza - Facoltà di Economia - Sapienza Università di Roma - Via del Castro Laurenziano 9 - 00161 - Roma, email roberta.gemmiti@uniroma1.it

città separate fisicamente ma funzionalmente interrelate che si estende su vaste regioni coinvolgendo milioni di persone.

Infatti, la lettura della seconda componente, ovvero il sistema dell'economia e delle relazioni intra ed interurbane, suggeriva l'idea di una città che non concentrava più le proprie attività produttive in un unico centro (il classico CBD dei modelli statunitensi o il centro storico delle città mediterranee), ma che aveva redistribuito le proprie funzioni nei molti nodi o poli in cui si andava strutturando.

Alla tipica visione gerarchica dei rapporti tra città (o tra parti di una stessa città) si sostituiva così nella letteratura sul tema la concezione di un sistema urbano le cui interazioni (tra le singole parti del sistema e tra il sistema e gli altri sistemi) sono regolate da criteri di cooperazione, specializzazione, sinergia.

Queste città, organizzate in strutture policentriche e complesse, fatte di nodi specializzati e cooperativi, sono considerate dalla letteratura specialistica come quelle più adatte a rispondere alle esigenze del capitalismo attuale, quello cosiddetto culturale-cognitivo.

Dal punto di vista economico-funzionale, dunque, la nuova struttura della città, più estesa e strutturata in termini policentrici, è vista molto positivamente: sia perché considerata come la più adatta a promuovere la competitività e lo sviluppo locale; sia perché, in letteratura come negli orientamenti europei di politica di assetto spaziale, è ritenuta la più idonea, e dunque un modello da perseguire, rispetto all'obiettivo dello sviluppo sostenibile.

Dal punto di vista morfologico e insediativo, invece, gli studi si concentrano su un aspetto specifico della riorganizzazione della città, cioè quello dell'espansione incontrollata dei caratteri dell'urbanizzazione definita di solito con il termine *sprawl*. Questa metafora è utilizzata per descrivere genericamente la diffusione spregiudicata e disordinata della città, con basse densità insediative, legata di solito all'espansione delle residenze ma anche a quella di servizi ed infrastrutture, ritenuta negativa sia sul piano economico che su quello della sostenibilità.

Oltre ad essere economicamente improduttiva, perché incapace di generare le economie di agglomerazione utili alle imprese, questa espansione si dimostra

gravemente impattante dal punto di vista sociale ed ambientale, per il consumo di suolo e di risorse naturali e per gli effetti prodotti sulle identità e sulle vocazioni locali.

I due approcci scientifici appena sintetizzati - che pure guardano e spiegano diverse facce di un unico fenomeno - interagiscono molto poco, se non da lontano e se non assumendo, talvolta, i risultati reciproci di ricerca come sostegno al proprio ragionamento.

Obiettivo di questo contributo è ricostruire brevemente le due prospettive sulle trasformazioni urbane: la prima tipicamente economica, che tende a promuovere la città come uno spazio produttivo e di consumo da rendere competitivo con tutte le altre città del mondo, nell'attrarre nuovi residenti, nuove imprese, turisti, flussi di capitale; la seconda, più attenta alle dimensioni della sostenibilità e dello sviluppo equo, che da tempo sottolinea i rischi connessi con un modello di crescita della città che porta alla dispersione dei caratteri urbani e ad un consumo di suolo molto elevato. Di questi due modi di osservare e giudicare l'espansione urbana recente, e della opportunità che questi dialoghino maggiormente, si avrà modo di riflettere esponendo brevemente il caso studio di Roma.

2. I fattori del mutamento

Una schematizzazione utile a sintetizzare le trasformazioni della città negli ultimi decenni, e a mostrare quali siano, nella visione della letteratura economica, i fattori ed i processi responsabili del mutamento, è quella proposta recentemente da A. Scott (2011).

Secondo questo autore, la storia del capitalismo può essere ricondotta a tre grandi fasi, ciascuna delle quali caratterizzata da una città ideale, rappresentativa, simbolica dell'epoca. Questo ideal-tipo di città viene qualificato, e distinto, grazie a tre elementi: una specifica base economico-produttiva, una particolare divisione interna del lavoro, una definita organizzazione spaziale.

Le tre città ideali individuabili nella storia del capitalismo sarebbero: le città manifatturiere britanniche del Diciannovesimo Secolo, con Manchester come

emblema; le grandi agglomerazioni urbane dell'*american manufacturing belt* nei decenni centrali del Novecento, con Detroit e Chicago; le *city-regions* o le *global city-regions*⁶, tipiche formazioni urbane che si sono affermate in maniera evidente dopo la crisi degli anni Settanta e che dominano la fase capitalistica attuale sia nelle economie avanzate sia in molti paesi del Sud del mondo⁷.

La città che ci riguarda, quella tipica del capitalismo culturale e cognitivo, è molto diversa rispetto alle precedenti, sia perché si caratterizza per la forte massificazione spaziale, rivelando come questa fase del capitalismo sia endemicamente associata all'urbanizzazione; sia perché è strutturata internamente in una serie di nodi/poli, anche molto distanti dal centro principale, che funzionano come un sistema cooperativo e competitivo, efficiente perché adatto alle esigenze localizzative delle attività economiche dominanti.

Superfici più vaste e paesaggi molto differenti, quindi, talmente nuovi da portare a ricercare neologismi sempre diversi per definire il processo di mutamento urbano della città: periurbanizzazione, dispersione e diffusione urbana, metropolizzazione, *sprawl* e *spread*⁸, città infinita, città sconfinata ed altre

⁶ Le metafore utili a definire la città di questi anni sono davvero molte. Solo per citarne alcune: City-regions, Città globali, Outer-cities, Non-centered metropolis, Superagglomerazioni, Mega city-regions, Global city-regions, Edgless cities, Megalopoli policentriche, Mega-regions, Functional Urban Regions, Regional Economies, Regional States, Metropolitan Economies, Multiclustered agglomerations.

⁷ Vale la pena di ricordare che dopo una prima generica definizione di "Post-fordismo", utile a sottolineare più la fine di un fenomeno che l'inizio di un altro non ancora ben noto, si è passati a definire questa fase del capitalismo, e le relative modalità assunte dall'urbanizzazione, come quella dell'economia della conoscenza, della *creative economy* oppure del capitalismo culturale-cognitivo. I settori più importanti in questa fase, che sono anche le funzioni dominanti riconosciute alle città al vertice della gerarchia urbana globale, sono da ritenersi: i servizi alle imprese, i servizi finanziari, il turismo, l'industria culturale e creativa.

⁸ In realtà, è bene ricordarlo, *sprawl* e *spread* sono due termini molto più vecchi rispetto a tutti gli altri appena citati; questi ultimi appartengono alla cultura europea e testimoniano il tentativo, dopo gli anni Settanta, di definire un fenomeno del tutto nuovo nell'Europa continentale. Nelle città angloamericane, il processo di diffusione urbana risale alla seconda metà dell'Ottocento. Wehrwein parla di frangia urbano-rurale già nel 1942 mentre tra i primi ad affrontare sistematicamente il tema dello *sprawl*, negli anni Sessanta è Jean Gottmann (1967).

metafore pensate per sottolineare la novità del fenomeno fisico con cui si esprime la città.

Osservata da questo punto di vista, la città sembra aver operato un salto di scala geografica nella propria organizzazione spaziale, fenomeno che in Italia comincia a manifestarsi in tutta la sua evidenza alla fine degli anni Settanta (Dematteis 1983). La città si riorganizza su scala regionale o sovraregionale, non è più compatta e densa, distinta e distinguibile dalla campagna, ma piuttosto mescolata e confusa con gli spazi vuoti e rurali, caratterizzata da densità insediative tipicamente più modeste.

E' da considerare attentamente il fatto che le interpretazioni del processo e l'individuazione dei fattori responsabili del cambiamento morfologico vengono soprattutto dai teorici dell'economia dello spazio e del territorio, in particolare geografi economici ed economisti regionali e urbani.

Il carattere distintivo di questa ondata di espansione sembra infatti legato alla localizzazione dei servizi alle imprese: nei paesi occidentali, infatti, la prima ondata di decentramento aveva riguardato la popolazione; la seconda aveva portato fuori dal centro tradizionale i servizi alla popolazione già decentrata; la terza, quella evidenziatasi con la crisi degli anni Settanta, ma che in realtà ha radici più lontane negli Stati Uniti, riguarda sia l'industria sia in particolare i servizi, anche di livello elevato.

Relativamente al caso italiano, Dematteis (2012) spiega questa nuova forma di decentramento attraverso due ordini di fattori: il primo consiste nello sviluppo della telematica e dell'informatica che ha supportato la frantumazione e la distribuzione spaziale della grande impresa, liberandola dalla tirannia delle economie di scala tipiche dell'epoca fordista. Il secondo sta nel generale innalzamento dell'offerta infrastrutturale che si è prodotto dal dopoguerra in poi, grazie alle politiche di matrice keynesiana, e che avrebbe consentito alle imprese quel processo di decentramento produttivo e territoriale in parte responsabile della diffusione urbana.

Sta di fatto che a queste forze centrifughe, che in un primo momento sembravano suggerire la fine della città come migliore forma, per le esigenze del capitalismo, di organizzazione territoriale della società e dell'economia, si sono quasi da subito affiancate alcune forze centripete che danno ragione a tutt'oggi del rafforzato potere e del ruolo trainante della città nell'economia globale (Hall 2003).

Vi sarebbero, in altri termini, molti fattori che riportano le attività economiche verso la città, anche se l'allentamento della distanza consente una localizzazione non esclusivamente centrale ma anche a qualche decina di chilometri dal centro principale. Le funzioni economiche superiori, dunque, hanno ancora bisogno della città anche se non esclusivamente del suo centro, tanto da generare altri centri, interni al sistema urbano e alternativi a quello tradizionale.

Non è vero, infatti, come spesso qualcuno prova a dire, che il mondo è ormai piatto e che la distanza (e la geografia) non hanno più né senso né ruolo⁹. E' vero invece, secondo la visione teorica dominante, che l'agglomerazione e le economie esterne da essa generate contano molto e proprio per i settori economici più innovativi. Agglomerazione e prossimità fisica sono meccanismi in grado di agire sull'impresa e sull'economia e sono alla base della crescita urbana¹⁰. Non soltanto la prossimità fisica, evidentemente, ma anche altre forme di vicinanza, come la prossimità organizzativa, istituzionale, sociale, relazionale¹¹, che tuttavia nella concentrazione spaziale trovano la più facile espressione.

La prossimità, l'agglomerazione e dunque la città, sarebbero alla base di tutta una serie di processi virtuosi fra i più importanti in questa fase del capitalismo. La prossimità favorisce l'innovazione, processo endogeno che necessita di tutto un insieme di fattori fisici ed umani che tendono a convergere in specifici nodi (urbani); agevola la trasmissione della conoscenza, che procede attraverso circoli virtuosi di accumulazione molto sensibili alla distanza, soprattutto nelle forme

⁹ L'ultimo fra questi, molto contestato, è T. Friedmann (2005).

¹⁰ Per una revisione si veda Rodriguez-Pose e Crescenzi, 2005.

¹¹ Questo nelle tesi più recenti della Geografia Economica Evoluzionista, si veda Boschma, 2006.

non codificate; è alla base del funzionamento di componenti economiche così come esplicitate nella New Economic Geography krugmaniana, costi di trasporto, economie di agglomerazione, dimensione del mercato, relazioni tra imprese; è condizione necessaria, anche se non sufficiente, per quello spessore istituzionale che è alla base dell'innovazione e del dinamismo economico. La facilità di incontro e socializzazione è fondamentale anche nella codifica del contatto faccia a faccia resa con la metafora del *buzz* (Storper, Venables, 2004)¹², il brusio occasionale e informale attraverso il quale si diffondono le informazioni non codificate e gli spunti innovativi, quello che viene definito come il più durevole dei vantaggi competitivi, la maggiore forza agglomerativa e di causazione circolare cumulativa.

Queste sarebbero le principali forze economico-spaziali ritenute dalla teoria dominante alla base di quella città, policentrica sul piano funzionale e, in alcuni casi, gigantesca sul piano morfologico e insediativo, definita generalmente con i termini *polycentric city-region*¹³ o *mega-city region*.

E' evidente come questo approccio espliciti solo la dimensione economica dello sviluppo e della conseguente nuova organizzazione urbana. Non vi è, in altri

¹² "Three main forces are thought to lie behind the persistence of urbanization and localization: backward and forward linkages of firms, including access to markets; the clustering of workers; and localized interactions which promote technological innovation. We argue in this paper that analysis of these mechanisms is likely to be incomplete unless grounded in the most fundamental aspect of proximity: face-to-face contact" (Storper, Venables, 2004, p. 351).

¹³ E' significativo notare come il concetto di *city-region* nasca proprio come metafora utile a descrivere le trasformazioni fisiche della città, diventando poi recentemente un concetto prevalentemente funzionale. Come è noto, è P. Geddes a coniare il termine *city-region*, contemporaneamente a quello di conurbazione, proprio al fine di dare un nome al «processo di crescita confuso, labirintico, squallido» (Geddes, 1915, p. 72). Toschi (1962) parla invece di «un fenomeno di sviluppo topografico degli aggregati urbani maggiori, in certi casi per diffusione da un nucleo originario principale, in altri per l'aggregazione, la saldatura di più nuclei in espansione». Dickinson parla di città-regione in senso funzionale già nel 1947, eppure per molti anni si è utilizzato il concetto in senso spaziale: «Ma tutte (zone di estensione delle funzioni) hanno un comune denominatore nella dipendenza dalla città e, di conseguenza, in senso scientifico, possiamo riferirci a questa area funzionalmente dipendente dalla città come la città-regione».

termini, spazio per considerare né le componenti sociali né quelle ambientali. L'idea, di derivazione speculativa e molto poco sperimentata nella sua concretezza empirica, è che il modello insediativo policentrico sia quello più efficiente al fine di garantire la competitività e lo sviluppo della città. Policentrismo inteso come sistema di nodi compatti, da contrapporre, sempre in base ad assunti teorici e con poca verifica empirica, a quello del sistema diffuso tipicamente identificato con il termine *sprawl*¹⁴. E' sempre questo genere di assunti a reggere la proposta politica dell'Unione Europea del modello policentrico, prima nell'ormai famoso Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo del 1999 e poi nelle diverse versioni dell'Agenda Territoriale. Un policentrismo proposto come soluzione unica al problema della competitività, della coesione e della tutela ambientale.

3. Alcune voci critiche

Molta della critica all'espansione urbana, ed in particolare agli enormi pericoli che tale espansione rappresenta in termini di perdita di valori naturali, sociali e identitari, viene da quelle parti della geografia, dell'urbanistica e della sociologia che si potrebbero forse definire "non ortodosse"¹⁵. A queste si aggiungono i

¹⁴ Un esempio di questo tipo di assunto teorico è quello di Mela *et al.*, 2008, p. 1: " la trasformazione in senso multipolare delle metropoli non può essere interpretata come una perdita di rilevanza della città in se stessa; né, d'altro canto, deve essere confusa con il processo di dispersione urbana e con le tendenze allo *sprawl* residenziale". A parte il fatto che lo *sprawl* non è prodotto soltanto dall'espansione residenziale, ma come si è visto negli ultimi anni, molto si deve proprio allo sviluppo di nuove funzioni pubbliche e private, non si può tacere il fatto che non è facile trovare misure e sperimentazioni che dimostrino la minore capacità di impatto quantitativa e qualitativa dell'espansione multicentrica piuttosto che di quella diffusa. Se il senso comune suggerisce che la diffusione consuma maggiori quantità di suolo, l'approccio scientifico dovrebbe suffragare queste affermazioni integrando quantità e qualità del consumato, economia, ambiente e società, in una prospettiva meno teorica e decisamente più empirica. Un tentativo in questo senso, anche se legato al solo impatto in termini di quantità di suolo consumato dalle diverse modalità di espansione, è offerto in Camagni *et. al.*, 2002.

¹⁵ Intendendo con ciò coloro che tendono a disallinearsi dal paradigma corrente nella propria disciplina per discutere presupposti epistemologici, criterio di selezione dei temi, scelta dei

fondamentali contributi empirici di Enti di Ricerca che sistematicamente rilevano l'aggravio della cementificazione, il consumo di suolo, la perdita di biodiversità, ed altri fenomeni strettamente legati all'espansione urbana, di cui si dirà nel prossimo paragrafo.

Osservato da un punto di vista non ortodosso, il processo di espansione della città è considerato come la conseguenza territoriale di un nuovo modo di intendere e governare la città, modellatosi soprattutto a partire dagli anni Ottanta come forma di reazione alla crisi precedente, e in risposta al bisogno di rinnovamento dei sistemi di produzione. E', in altri termini, il prodotto, per alcuni delle sole forze economiche in campo, per altri di approcci di pianificazione urbana orientati a quei principi neoliberisti che vedono nella città uno degli attori principali della competizione urbana globale.

La letteratura ha più volte sottolineato come la riorganizzazione dell'economia abbia privilegiato alcuni centri urbani ridefinendo la gerarchia urbana globale. Nuove forze centripete, come si diceva, hanno trovato convergenza nelle città abbandonate dalla fabbrica fordista, ma non certamente in tutte come dimostra la realtà urbana internazionale. Questo processo sembra essere avvenuto solo in quelle città che hanno saputo rinnovarsi ed adeguarsi ai nuovi bisogni, offrendo infrastrutture complesse, lavoro qualificato, residenze adeguate, spazi lavorativi e ricreativi pensati per favorire lo scambio di informazioni e innovazione, spesso occasionale ed informale che, come si è visto, è ritenuto uno dei veicoli privilegiati dell'innovazione e dello sviluppo.

La dotazione infrastrutturale è così divenuta fondamentale per tutti i territori che hanno creduto all'imperativo di dover attrarre, in un mondo globalizzato, capitali, imprese, lavoratori qualificati. Non infrastrutture in senso lato, certamente, e con uno scopo che non si esaurisce nella loro funzione essenziale.

Le infrastrutture post-moderne, infatti, devono servire ad adeguare il paesaggio urbano, a trasformare la fisionomia visibile e sensibile della città in senso post-

metodi; oppure che semplicemente si dedicano a temi poco o diversamente rappresentati nella propria disciplina.

moderno, dando fisicità a quel bisogno di emozioni uniche, di sogno, di consumo immateriale ed esperienziale di cui si nutre l'economia di questi decenni. E' la produzione di un paesaggio "omogeneo e convergente" che per le città rappresenta una vera e propria infrastruttura della competitività (Sassen 2007) con spazi inventati da architetti ed ingegneri "fornendo il vocabolario visuale per la trasformazione di parti della città [...] il codice visivo creato per segnalare elevati livelli di sviluppo" (Sassen 2008).

Ecco il legame inscindibile che il capitalismo neoliberista ha stabilito con la città, per cui essa stessa si trova a competere sul piano internazionale, guidata da scelte di policy e di pianificazione che hanno ridotto la sua essenza al solo ruolo di nodo nella produzione e nello scambio globale¹⁶.

Anche attraverso questo rapporto simbiotico tra economia e città, tra turismo, cultura, creatività e città (Gemmiti 2008) viene spiegata l'espansione urbana osservabile sul piano morfologico-insediativo; un rapporto che viene anche visto come l'appiattimento della pianificazione su modelli ispirati alla crescita e alla competizione economica globale. Non un cedimento involontario delle regole, ma una scelta voluta di modellamento della città in ossequio a nuove regole, quelle della libera competizione, come si avrà modo di dire nel caso di Roma.

L'aumento delle superfici urbanizzate potrebbe infatti ben imputarsi al neoliberismo economico, al collasso delle politiche territoriali (Berdini 2008; Bonora 2012), o al loro deciso ri-orientamento verso l'obiettivo della competitività¹⁷.

Questo è il contenuto, in termini molto sintetici, di un dibattito vivace condotto ormai da anni da alcuni urbanisti, economisti regionali, sociologi, geografi,

¹⁶ Amin e Thrift (2000), si chiedono a tal proposito: "riassumendo, la competitività delle imprese è accresciuta da risparmi sui costi, da guadagni nella conoscenza e da complementarità associate all'agglomerazione industriale. La localizzazione non è solo fonte di vantaggio competitivo in un'economia globale, ma anche un impulso per un'ulteriore espansione economica urbana. Ma possiamo far quadrare il cerchio in questo modo?"

¹⁷ Come hanno dimostrato benissimo per Atene, con indagini empiriche, Chorianopoulos et al. (2010).

ecologi, esperti di paesaggio, sugli effetti devastanti della trasformazione urbana (EEA 2006; Gibelli, Salzano 2006; UN-HABITAT 2009; Munafò et al. 2010; Salzano 2007); e sulle ricadute negative prodotte sulle identità e sui potenziali locali di sviluppo le problematiche sociali, il fenomeno dello spaesamento del vivere nella città infinita, il rimescolamento dei centri e delle periferie, la simbologia post-moderna che permea le nostre città e gli effetti che questo produce sulla nostra identità, socialità, fiducia, senso di comunità (Bonomi, Abruzzese 2004; Perulli 2009).

4. Evidenze del mutamento in Italia

Come è noto, l'inversione di tendenza nel processo di agglomerazione urbana si registra in Italia con un certo ritardo rispetto agli Stati Uniti e al Nord-Europa, diventando evidente con il procedere degli anni Settanta. Questa trasformazione, registrata da un gruppo di lavoro di geografi (Cencini, Dematteis, Menegatti, 1983) riguardava in particolare moltissimi piccoli comuni che, dopo aver subito un forte declino demografico dal dopoguerra, a partire dalla seconda metà degli anni Sessanta mostravano una significativa ripresa demografica. Si trattava del 37% circa dei comuni italiani, distribuiti a grandi macchie, anche lontani dalle grandi agglomerazioni, in un fenomeno che si mescolava con la diffusione dei sistemi di piccola e media impresa nell'Italia del Nord-Est-Centro e con l'avvio della migrazione di rientro nel Mezzogiorno (Dematteis 2012).

Il processo di diffusione urbana caratterizzava già allora in maniera preponderante le aree esterne alle città consolidate della pianura padana, spingendosi da Milano verso l'Emilia e verso il Veneto; le aree interne delle maggiori agglomerazioni del centro (Roma e Napoli in particolare); l'entroterra della Puglia e delle isole maggiori.

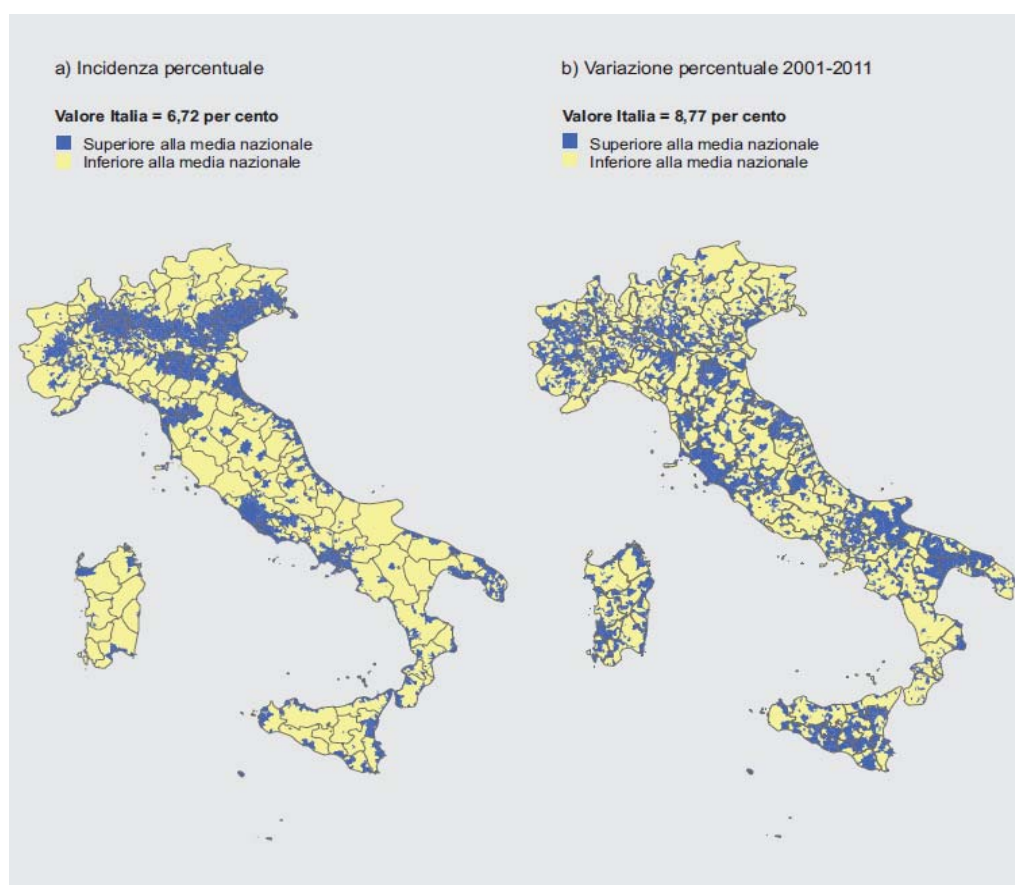
Osservata qualche decennio dopo, l'urbanizzazione in Italia conferma le tendenze già osservate.

Molti sono gli studi e le rilevazioni diffuse, in particolare dagli Enti di Ricerca, nell'intento di richiamare l'attenzione sulla progressiva urbanizzazione del

territorio e sulle conseguenze che ne derivano, soprattutto in termini di distruzione del patrimonio naturale.

L'organizzazione urbana in Italia conferma l'idea di una diramazione del fenomeno, un processo di diffusione che sembra sovrapporsi al modello storico di sviluppo insediativo (Figura 1).

Figura 1 - Superficie delle località abitate per Comune (anni 2001 e 2011).



Fonte: Istat, Rapporto Annuale 2012, p. 296.

Oltre 4milioni di nuove abitazioni dal 1995 al 2009, e oltre 723milioni di metri quadri in permessi di costruzione, secondo un recente studio di Legambiente (2010). Di questo volume di costruzioni, il 20% si concentra, sempre secondo questa fonte, in Lombardia ed il 15% in Veneto.

Nel 2001 l'urbanizzazione (totale delle località abitate) in Italia copriva il 6,2% della superficie, con un incremento del 15% rispetto alla rilevazione precedente, concentrando in meno del 5% della superficie, tra nuclei e centri abitati, oltre il 70% della popolazione (Istat 2008); a partire da questo quadro, tra il 2001 ed il 2011 si è registrato ancora un incremento delle superfici nelle località abitate, pari all'8,8% (Istat 2012). La crescita ha riguardato tutte le tipologie insediative, con due connotazioni significative: la gran parte (17.500 su 20.300 Km²) si è prodotta nei centri abitati, mentre il resto è riconducibile agli insediamenti di piccole dimensioni della tipologia dei nuclei abitati destinati ad uso prevalentemente produttivo.

Il fenomeno di diffusione urbana risulta particolarmente rilevante nel triangolo veneto-lombardo-romagnolo, anche perché esso avviene ad una scala geografica significativa e molto evidente¹⁸, attraverso un'espansione a bassa densità ai margini delle città, anche a distanze elevate dalle maggiori agglomerazioni e spesso fuori dalle previsioni di piano, con ramificazioni e salti tipici dei più noti paesaggi dello *sprawl* (Istat 2008).

In verità, il processo di edificazione di territori e paesaggi è ormai una nota dominante un po' tutto il nostro paese. Come si vede dalla Figura 1, salvo le aree montane e quelle interne, spesso pedemontane, l'elevata pressione edificatoria sembra caratterizzare pressoché tutta la penisola, unendosi nelle maggiori agglomerazioni e nelle regioni a queste riferibili a già elevati livelli di densità abitativa.

Il consumo di suolo è una delle variabili negative più evidenti e più facilmente quantificabili dell'espansione insediativa. L'ISPRA rileva costantemente questo fenomeno in Italia, mostrando come esso sia cresciuto dal dopoguerra ad oggi, a tassi ovunque molto alti ed in maniera superiore alla media nazionale nel Nord del paese (Tabella 1; Figura 2).

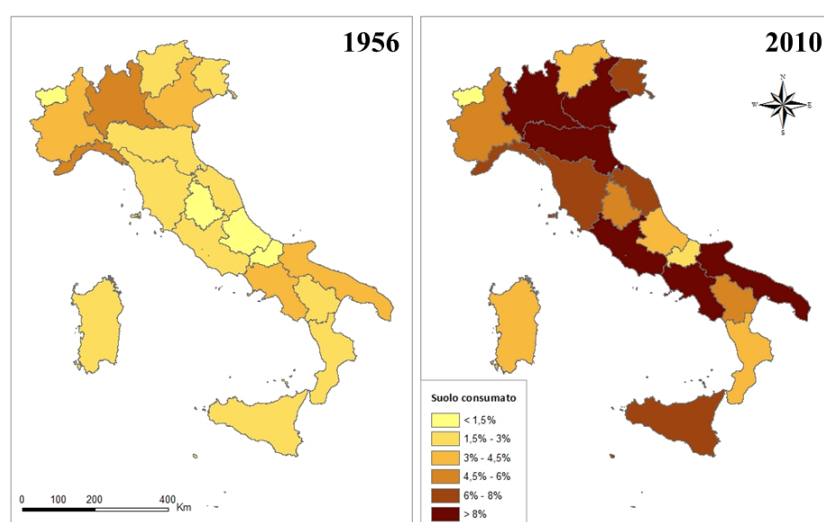
¹⁸ Per misure approfondite del fenomeno, anche a scala provinciale, si possono vedere i rapporti dell'Osservatorio Nazionale sui consumi di suolo INU-Legambiente-DIAP (www.consumosuolo.org)

Tabella 1 – Consumo del suolo in Italia per ripartizione geografica – Anni vari.

| Ripartizioni geografiche | Suolo consumato in percentuale | | | | |
|--------------------------|--------------------------------|------|------|------|------|
| | Anni '50 | 1989 | 1998 | 2006 | 2012 |
| Italia nord-occidentale | 3,9 | 6,6 | 7,3 | 7,9 | 8,4 |
| Italia nord-orientale | 2,9 | 5,5 | 6,4 | 7,2 | 7,8 |
| Italia centrale | 2,3 | 5,2 | 6 | 6,7 | 7,2 |
| Italia del Sud e Isole | 2,6 | 4,8 | 5,3 | 6 | 6,5 |
| Italia | 2,9 | 5,4 | 6,1 | 6,8 | 7,3 |

Fonte: ISPRA, 2014, p. 7.

Figura 2- Evoluzione del consumo di suolo in Italia, per regione.

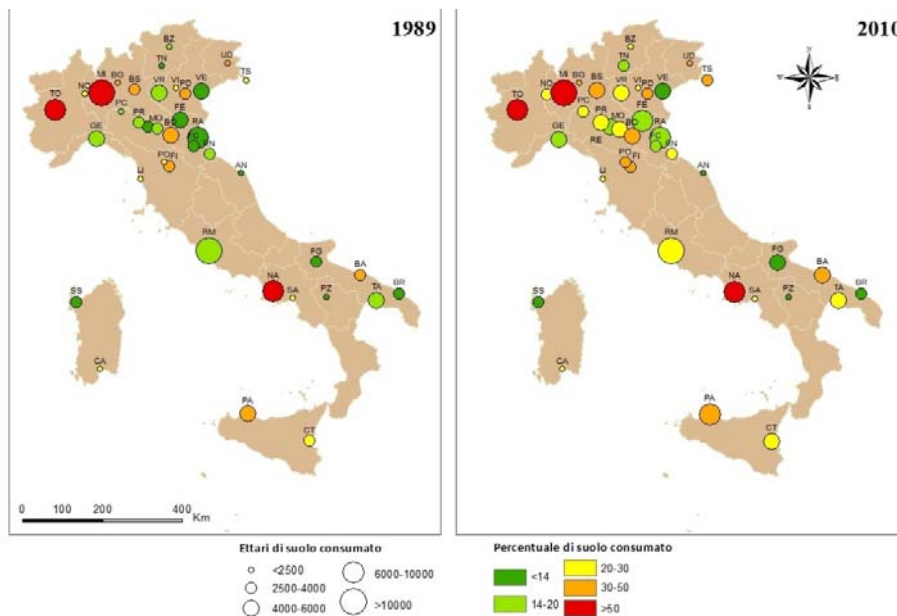


Fonte: Munafò, 2012.

Nel 2010, la quantità di superficie comunale consumata, ossia occupata da forme di edificato di diverso tipo e dunque sottratta alla sua funzione naturale è molto consistente nelle città italiane.

Dalla Figura 3, rappresentativa del fenomeno alla scala delle grandi agglomerazioni urbane negli ultimi vent'anni, emergono ancora le grandi città del Nord policentrico ed i grandi sistemi metropolitani del Centro e del Sud d'Italia (Roma non mostra adeguatamente il fenomeno per via della grande superficie comunale).

Figura 3 – Evoluzione del consumo di suolo nei grandi comuni italiani



Fonte: Munafò, 2012

E' evidente, guardando queste rappresentazioni, come vi sia un nesso abbastanza chiaro tra livelli di sviluppo, processi di espansione della città, in particolare nelle modalità policentriche, e consumo di suolo.

Vi è comunque da rilevare un fenomeno recentissimo, riportato in uno degli ultimi Rapporti ISTAT (2012), per cui vi sarebbe un incremento del consumo di suolo al di fuori delle regioni caratterizzate già da modelli di sviluppo ad alto impatto: il fenomeno è evidente in Basilicata, con un incremento del 19% ed in Molise, con il 17%.

La letteratura economica generalmente non considera la variabile del consumo di suolo, né altre misure di impatto, per cui l'unico legame osservabile è quello tra il policentrismo urbano, che peraltro non viene quasi mai misurato ma piuttosto assunto dall'evidenza storica dell'insediamento, e livello di competitività e sviluppo. La stessa carta, osservata da un ecologo o da un urbanista dimostrerebbe come la diffusione urbana, non meglio specificata nelle sue forme e categorie

spaziali, produce forti livelli di consumo di suolo; ma questo giudizio rimane molto distante dal tema dello sviluppo e della crescita economica, dell'organizzazione e della pianificazione dello sviluppo dell'impresa e dell'economia, dei fattori di attrazione e localizzazione di imprese endogene o esterne al territorio urbano.

Dunque, gli approcci economici potrebbero beneficiare dei risultati degli studi morfologici ed ecologici, sia nel dimostrare empiricamente che cosa si debba intendere per policentrismo¹⁹ sia per stabilire a quali caratteri e valori insediativi sia ascrivibile il modello policentrico o quello di diffusione sguaiata. Inoltre, l'ortodossia economica e geografico-economica potrebbe cooperare con altri approcci per giungere ad arricchire la propria visione dello sviluppo, ancora troppo spesso ancorata alle sole componenti economiche.

E, d'altra parte, l'approccio morfologico-insediativo ed ecologico potrebbe utilmente integrarsi con l'approccio sociale ed economico per una visione progettuale e sistemica che vada oltre la rilevazione delle conseguenze del mutamento urbano o l'analisi di suoi aspetti molto specifici.

5. Osservazioni sull'esempio di Roma

Roma rappresenta un utile caso studio dal quale trarre spunti di riflessione in ordine all'esigenza di integrare i diversi approcci al mutamento urbano.

Come è ormai noto, infatti, le trasformazioni recenti della città possono essere considerate come l'effetto di un progetto di cambiamento economico e territoriale

¹⁹ In generale, per policentrismo si intende: una struttura territoriale in cui coesistono due o più città storicamente e politicamente separate, abbastanza vicine, interconnesse sul piano funzionale, in assenza di ordinamento gerarchico (EC, 1999). I caratteri tipici sono (Kloosterman e Musterd, 2001):

- un certo numero di città storicamente distinte, alcune più grandi e importanti sul piano economico, altre più numerose di piccola dimensione;
- l'assenza di una città dominante in termini politici, economici, culturali, dimensionali;
- le città sono tutte più o meno vicine (in un raggio che è a massimo quello del pendolarismo quotidiano);
- le città sono distinte spazialmente ma anche in termini politico-amministrativo.

voluto e realizzato negli ultimi vent'anni; un modello fortemente orientato alla competitività e alla crescita economica, coerente con le esperienze internazionali di maggior successo.

Agli inizi degli anni Novanta anche Roma, come molte città nel panorama europeo e internazionale, si è trovata a dover affrontare i problemi della riconversione economica, della competizione globale, della ri-articolazione istituzionale e della riduzione del peso dello Stato in materia di finanziamenti e interventi per lo sviluppo. Quella che era ancora una città fortemente legata a settori produttivi poco innovativi e qualificati ha dovuto far fronte alla necessità di operare un cambiamento, un passaggio rapido verso un assetto insediativo, politico, economico e funzionale che le consentisse un posizionamento di rilievo nella gerarchia urbana globale. L'esigenza era quella, dunque, di diventare una città aperta agli scambi internazionali, attrattiva per i flussi di capitali e di persone, rimodernata nell'immagine, nelle funzioni e nel paesaggio.

Rispetto a questo imperativo, l'orientamento politico e gli interventi di pianificazione hanno scelto di rendere il sistema romano più simile a quei modelli urbani globali di riferimento che nel frattempo si andavano affermando, facendo sostanzialmente leva sulla promozione del turismo e della cultura.

Una risposta non originale, non endogena, ma piuttosto allineata alle esperienze di rigenerazione degli spazi e riqualificazione delle funzioni che in molte città dell'Europa e del Mondo hanno rappresentato una risposta alla crisi fordista, come negli ormai paradigmatici casi di Barcellona e Bilbao (Gemmiti 2011).

E' infatti noto come la transizione al post-industriale abbia fatto emergere la cultura, intesa come insieme di *amenities*, come una delle componenti più importanti della nuova economia urbana, una fonte primaria della competitività e dell'attrattività delle città sul piano globale. Molte strategie e piani di rilancio dell'economia e dell'immagine urbana (e spesso anche di quella rurale) sono tipicamente *culture-led*, ed hanno l'obiettivo di attrarre visitatori ma soprattutto di

richiamare investimenti produttivi e finanziari, nuovi residenti e lavoratori qualificati.

In questo senso, il rapporto che la cultura intrattiene con il turismo è quasi simbiotico, non fosse altro che per il fatto che ad essere maggiormente impiegate sono proprio le risorse tipiche della promozione turistica: eventi e manifestazioni, strutture architettoniche funzionali e/o simboliche, espressioni artistiche materiali ed immateriali.

Così per Roma, a partire dalla formulazione del nuovo Piano Regolatore Generale (NPRG), che si è protratta dal 1993 al 2008²⁰, il turismo è stato rilanciato in maniera combinata ad una cultura intesa come l'insieme delle condizioni che rendono una città piacevole da visitare e da vivere; quindi non solo i musei e le risorse storico-artistiche e architettoniche, delle quali la città è già abbastanza ricca, ma piuttosto lo shopping nelle vie storiche e in nuovi mega-Parchi commerciali e Outlet, le attività per il tempo libero e lo sport (gli immensi cinema multisala), l'EUR come quartiere di rappresentanza della città post-moderna, le nuove strutture fieristiche o museali firmate da architetti di fama internazionale (la Nuova Fiera di Roma, il museo MAXXI, il Ponte della Musica), i nuovi spazi specializzati in segmenti turistici specifici come Ostiense e l'area dei Mercati Generali, i simboli della modernità (le nuvole di Fuxas come l'Ara Pacis), gli eventi di grande impatto anche diretti a promuovere l'identità e l'orgoglio dei cittadini (dalla Notte Bianca al Festival Internazionale del Cinema).

Questo rilancio economico della città, è bene non dimenticarlo, era fortemente ancorato al territorio nella visione dei pianificatori. Il NPRG combinava il rilancio economico della città con il riequilibrio della sua struttura spaziale, in modo da correggere quella che da sempre viene considerata l'eccessiva forza polarizzante di Roma, sia alla scala comunale (il centro vs le periferie suburbane) sia a quella provinciale/metropolitana (il comune centrale vs i comuni della provincia). In quest'ottica, il Piano introduceva tutta una serie di aree polifunzionali all'interno

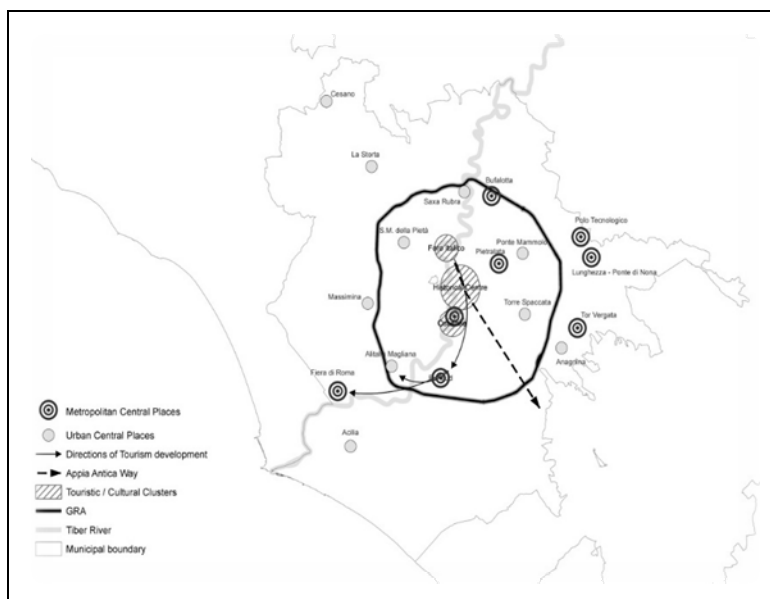
²⁰ Il Nuovo Piano Regolatore Generale viene adottato nel 2003 e approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 18 il 12 febbraio 2008. E' vigente dal 14 marzo 2008.

dell'area comunale e, in alcune direzioni, dell'area provinciale, in modo strettamente correlato al potenziamento del sistema dell'accessibilità, altra colonna portante del modello di sviluppo di Roma (Bonamici et al., 2011).

Ispirato evidentemente dalla logica christalleriana, il Piano definiva tali spazi Centralità, suddivise in tre diversi livelli gerarchici a seconda delle funzioni che intendeva localizzarvi. Le Centralità Locali, le più numerose, riguardavano interventi di rilevanza limitata introducendo piccole migliorie nell'accessibilità e nella funzionalità dei quartieri interessati. Diverso era il caso delle Centralità Urbane (12) e Metropolitane (8) destinate a “portare nuova qualità e centralità ai quartieri periferici” attraverso un mix funzionale sostanzialmente costituito dai settori del commercio, del turismo, della cultura (e delle *amenities*): come si diceva, grandi alberghi, immensi spazi commerciali e fieristici, uffici per la direzionalità pubblica e privata, simboli architettonici, strutture sportive e ricreative, nuovi imponenti musei e spazi espositivi, parchi e spazi pubblici attrezzati, nuove residenze, servizi per i residenti. Questa nuova struttura spazio-funzionale si innestava su una zonizzazione preliminare della città, attraverso la quale il Centro consolidato da preservare veniva ampliato e, salvo il caso della Centralità di Ostiense, riqualificato con interventi puntuali su risorse di spicco (piazze o monumenti). Le zone che non ricadevano in questa prima delimitazione erano considerate da trasformare o da ristrutturare ed è qui che si sono più concentrati gli interventi di riequilibrio spazio-funzionale della città verso un modello policentrico e reticolare.

Il turismo è divenuto così un settore ad ancora più forte specializzazione spaziale nel caso romano (Figura 4), limitatamente allo sviluppo e al consolidamento di poche direttrici (la via Appia è completamente esclusa) che definiscono un turismo tradizionale nel centro, inglobato da un turismo più nuovo di tipo sportivo (a Nord) e per i giovani e le più moderne forme di cultura (nell'area Ostiense); a partire dall'EUR, invece, era previsto lo sviluppo di un prodotto turistico più orientato ai viaggi d'affari, con tutta una serie di progetti rimasti sulla carta (per esempio campi da golf e circuiti di Formula 1).

Figura 4 - Centralità e nuove direttrici di specializzazione del turismo di Roma.



Fonte: Gemmiti, 2011.

5.1 Le trasformazioni sul piano morfologico-insediativo

Come si diceva, la separatezza che caratterizza l'analisi delle trasformazioni della città non è da ritenersi un fatto positivo nella ricerca di modelli di sviluppo urbano più corretti e sostenibili.

Da un lato, vi è chi tenta di ricostruire le peculiarità dell'urbanizzazione attuale dal punto di vista economico (nuove logiche di interazione spaziale, rapporti locale/globale, teoria della localizzazione dei settori leader dell'economia globale, ruolo del territorio nella produzione di innovazione e nello sviluppo); dall'altro, chi analizza le trasformazioni morfologico-insediative della città (soprattutto dimostrando come queste siano negative nel compromettere il capitale naturale, sociale ed identitario degli spazi invasi dalla città), spingendosi anche a suggerire politiche e approcci di pianificazione diversi, orientati alla cooperazione e alla *governance* su area vasta, gli unici in grado di governare l'impatto ambientale della città in trasformazione.

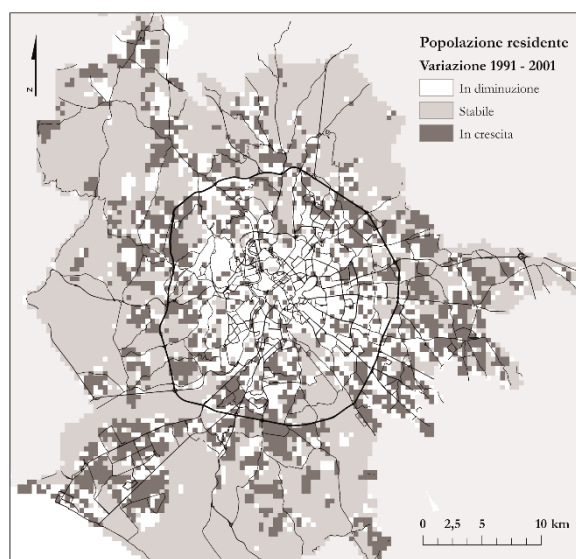
Questa separatezza impedisce tutta una serie di opportunità conoscitive, che il mutamento spaziale di Roma può forse aiutare a cogliere.

Nella Figura 5 sono riportate le trasformazioni che la città ha subito negli ultimi decenni sul piano demografico-insediativo. Come si vede, l'insediamento si è ampliato fortemente, in termini quantitativi e qualitativi, accentuando il peso della parte di insediamento cosiddetto disperso, quello a bassa densità. Così come nell'ultimo decennio si è assistito ad una forte redistribuzione della popolazione che in gran parte è avvenuta proprio all'interno dei confini comunali, nelle zone prima vuote o rurali, quasi sempre di pregio, a cavallo del Grande Raccordo Anulare.

Il fenomeno a grandi linee è chiaro, così come sono stati approfonditi alcuni dei fattori responsabili, soprattutto legati ai modelli di pianificazione recente e alla *vision* prescelta per la città.

Eppure, sono molto pochi gli studi che entrano nel dettaglio del fenomeno del mutamento insediativo e soprattutto quelli che ne ricercano, nel dettaglio, le cause sociali ed economiche.

Figura 5 – Variazioni demografiche interne al Comune di Roma.



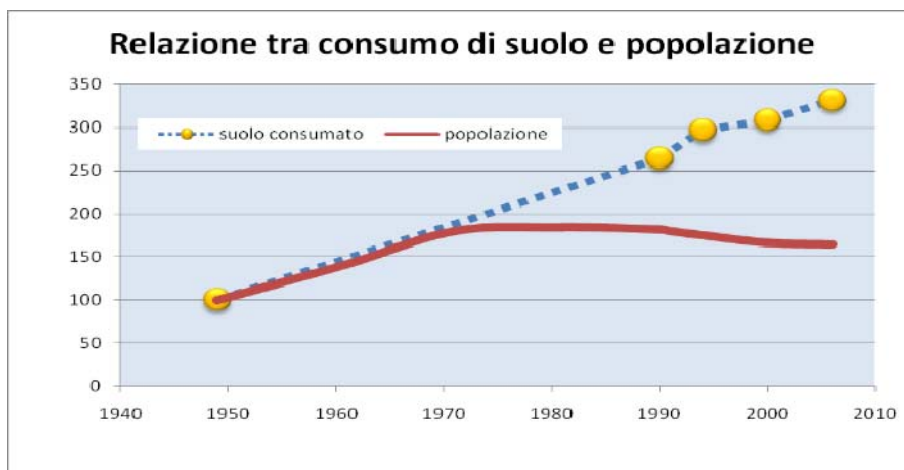
Fonte: Munafò, Leoni, 2011.

E' abbastanza noto come la città presenti addensamenti di popolazione caratterizzati dall'uso continuo del suolo, soprattutto in direzione Est e Sud, che possono essere considerati nodi di un sistema policentrico perseguito, a questo

punto, ormai da vent'anni. Tuttavia, non c'è una reale valutazione, secondo i parametri scientifici più accreditati, del livello di policentrismo morfologico della città; né una valutazione dei diversi impatti prodotti dallo sviluppo dei nodi, in termini quantitativi e qualitativi, rispetto a quello dello sviluppo a bassa densità; né, infine, una valutazione della struttura morfologico-insediativa che sia prospettica, ossia non volta a giudicare le scelte fatte ma piuttosto a fare della struttura attuale un punto di partenza nella costruzione di un percorso di sviluppo diverso e possibile.

Analogamente, ancora, Roma come molte altre realtà urbane nazionali, mostra un significativo scostamento tra esigenze abitative (in termini quantitativi) e livelli di consumo del suolo (Figura 6). Non sono evidentemente i bisogni di case della popolazione residente a spiegare l'aumento del consumo di suolo²¹, quanto anche il consumo che si deve alla infrastrutturazione del territorio o all'insediamento di nuove funzioni produttive; oppure semplicemente alla speculazione edilizia che gioca sull'offerta e sullo stimolo al cambiamento nel modello abitativo della popolazione.

Figura 6 - Dinamica della popolazione e consumo di suolo a Roma dal 1940.



Fonte: Munafò, Norero, Salvati, 2010.

²¹ Anche se, come ha sottolineato Crisci (2010) il consumo di suolo dovrebbe essere più appropriatamente confrontato con l'evoluzione del numero di famiglie e non della popolazione assoluta.

Anche questo aspetto, tuttavia, manca di una visione che voglia cogliere i fenomeni non solo a posteriori ma soprattutto in termini prospettici e progettuali.

Non c'è, ad esempio, un approfondimento delle diverse componenti, e soprattutto delle componenti insediative che possono essere giudicate appropriate rispetto al modello di sviluppo scelto per la città, e tutto ciò che si poteva evitare e che si deve bloccare nel futuro attraverso misure opportune e certe.

In questo senso, sarebbe ancora importante mettere realmente in relazione la conoscenza del capitale naturale, sul piano qualitativo e quantitativo, e le misure di sviluppo che le istituzioni locali intendono realizzare sul proprio territorio. A parte i vincoli, che spesso sono disattesi nella pianificazione de-regolamentativa, una vera valutazione degli impatti possibili delle scelte, sul piano qualitativo e quantitativo, sarebbe davvero opportuna.

Roma sembra offrire numerosi spunti di riflessione in ordine alle conseguenze della mancanza di un lavoro e di una prospettiva comune; una mancanza che impedisce di mettere in relazione cause ed effetti del cambiamento.

Solo in termini intuitivi e a posteriori si può legare l'orientamento delle politiche e le modifiche della città sul piano insediativo, il modello di sviluppo scelto e le forme e direzioni dell'espansione. Non è possibile, in altri termini, andare oltre l'allarme sul consumo di suolo e sugli impatti su ambiente e società, se non si lega l'effettiva conoscenza del potenziale di sviluppo economico di un'area urbana (e dei meccanismi generali ai quali fare riferimento nella sua definizione) e la formulazione di un modello di crescita che sia effettivamente sostenibile. Se non si integrano le conoscenze dell'economia con gli aspetti ambientali, sociali, culturali e identitari, e se non si contaminano le competenze urbanistiche ed ecologiche con le leggi dell'economia e le esigenze di governo dello sviluppo.

Forse, in questa direzione, l'approfondimento di singole realtà urbano/metropolitane e l'osservazione e sperimentazione ad una scala di osservazione locale possono rappresentare una via percorribile.

6. Conclusioni

Il mutamento urbano di questi ultimi decenni pone sfide probabilmente senza precedenti a chi studia la città e a chi ha l'onere di governarla. In questo contributo si è tentato di mostrare come vi sia una sostanziale separatezza tra le prospettive di studio tra chi si occupa degli aspetti economici della trasformazione e chi invece ne osserva le ricadute in termini di impatti. Ovviamente questa scarsa interlocuzione impedisce una visione complessiva e corretta anche a coloro che sono chiamati a governare le sorti delle singole città/regioni metropolitane.

La trasformazione recente della città è oggetto di approcci disciplinari che tipicamente selezionano gli aspetti che ritengono di maggiore interesse. L'economia urbana e regionale e la geografia economica, ma anche parte della sociologia, tendono a vedere nelle trasformazioni della città l'esito di un processo dialogico territorio/economia, dal quale emergono alcune e solo alcune città che, profondamente rinnovate o del tutto nuove, mostrano di guidare la gerarchia urbana globale.

La metafora utile a definire questo tipo di città, come detto, è quella della città-regione policentrica, densa agglomerazione di città separate fisicamente ma funzionalmente interrelate che si estende su vaste regioni coinvolgendo milioni di residenti. Questa, come altre metafore simili, rimanda a logiche virtuose dell'economia, per cui l'agglomerazione specializzata e l'interazione funzionale vengono giudicate e promosse come le più adatte allo sviluppo del capitalismo culturale-cognitivo che caratterizza questo periodo storico.

Un'immagine positiva, dunque, che si sposa con gli obiettivi della competitività urbana globale e, negli orientamenti promossi negli ultimi decenni dall'Unione Europea, anche con quelli della sostenibilità ambientale e dell'equità sociale.

In una visione parziale e squisitamente economico-spaziale delle città, dunque, la spiegazione della diffusione urbana sta nel fatto che "modern economic systems are made up of myriad units of capital and labor whose collective efficiency and

competitiveness depend crucially on the formation of spatial aggregations of these factors of production. In brief, economically advanced societies persistently give birth to locational clusters of capital and labor that crystallize out on the ground in the form of distinctive urban settlements” (Scott 2007). Dunque le città globali, le *successful cities* che guidano, attraverso il proprio esempio e la lettura che ne dà certa parte della letteratura, le scelte di pianificazione realizzate in città molto diverse e molto distanti, sono organizzate in forma estesa attraverso piccoli nodi specializzati e cooperativi nel sistema locale e globale. Questa struttura spaziale attrae i settori portanti del capitalismo post-fordista, ovvero i servizi finanziari alla produzione, il turismo, l’industria creativa e culturale, il quaternario.

Questo modo di immaginare l’espansione urbana come una nuova strutturazione spaziale della produzione su economie esterne localizzate in aree più o meno lontane dal “core” tradizionale, è profondamente diversa da quella sull’espansione incontrollata e fagocitante il paesaggio, proposta dagli ecologi, da alcuni urbanisti e sociologi.

Ma l’assenza di dialogo fa sì che questa prospettiva finisca col descrivere gli effetti del mutamento urbano, senza chiarirne le diverse componenti relazionali; cosa che sarebbe invece fondamentale non solo ai fini conoscitivi ma soprattutto per gettare le basi dello sviluppo futuro. Uno dei pochi momenti propositivi è quello della scuola di E. Salzano, nel proporre regole urbanistiche certe per fermare lo scempio dei valori ecologici ed umani del nostro territorio.

Ma questo significa lasciare la spiegazione dei fattori e dei meccanismi del mutamento all’approccio economico e territoriale, per larga parte del quale la differenza tra la città policentrica e lo *sprawl*, tra il buono e il cattivo dell’espansione, sta solo e soltanto in una non misurata capacità dei nodi di produrre economie esterne utili alle imprese.

Molta parte della letteratura geografico-economica, sociologica e della pratica urbanistica sembra sicura dei benefici effetti sull’economia prodotti dalla città policentrica, pur in una oggettiva assenza di misurazione e in un disinteresse pressoché totale per le altre variabili territoriali. A questi aspetti vengono

prospettati come rischi, o come sfide: il rischio che la frammentazione culturale e quella sorta di scacchiera degli squilibri si diffonda sempre di più nella città-regione (Scott et al. 2001); la città policentrica come una delle maggiori sfide all'obiettivo della coesione sociale e spaziale e allo sviluppo sostenibile (Wheeler 2009); il problema del rapporto coesione/competitività: “la competitività focalizza sui potenziali, la coesione focalizza su sfide e carenze”; è il classico dilemma tra efficienza (competitività come forze e potenziali) ed equità (coesione, distribuzione di ricchezza, occupazione) (Meijers et al. 2005).

Roma ha rappresentato, in questo senso, un'occasione di ragionamento intorno all'esigenza di integrazione delle visioni e, forse, intorno all'opportunità di approfondire ad una scala geografica locale i diversi meccanismi della crescita, attuale e potenziale, della città.

Riferimenti bibliografici

Amin, A., Thrift, N. (2000). Riflessioni sulla competitività della città. *Foedus*, 1: 5-25.

Berdini, P. (2008). La città in vendita. Centri storici e mercato senza regole. Quindici anni di scelte urbanistiche a Roma. Roma: Donzelli.

Bonamici, S., Ciccarelli, S., Gemmiti, R., Paragano, D. (2011). Roma turistica competitiva. Working paper Memotef n. 77, URL: <http://www.memotef.uniroma1.it/editoriale/working-papers-memotef>.

Bonomi, A., Abruzzese, A. (a cura di) (2004). *La città infinita. Ipermodernità, spaesamenti, del vivere e produrre in Lombardia*. Milano: Mondadori.

Bonora, P. (2012). Consumo di suolo e collasso delle politiche territoriali, in P. Bonora (cur), *Visioni e politiche del territorio. Verso una nuova alleanza urbano/rurale*, Quaderni del Territorio, Collana di Testi e ricerche, 2.

Boschma, R., Frenken, K. (2006). Why is economic geography not an evolutionary science? Towards an evolutionary economic geography”, *Journal of Economic Geography* 6: 273-302.

Camagni, R., Gibelli, M.G., Rigamonti, P. (2002). Urban mobility and urban form: the social and environmental costs of different pattern of urban expansion, in *Ecological Economics* 40 : 199-216.

- Cencini C., Dematteis G., Menegatti B., (a cura di) (1983). *L'Italia emergente. Indagine geodemografica sullo sviluppo periferico*, Milano: FrancoAngeli.
- Chorianopoulos, I. (2010). Planning, competitiveness and sprawl in the Mediterranean city: The case of Athens". *Cities* 27: 249-259.
- Crisci, M. (2010). *Italiani e stranieri nello spazio urbano. Dinamiche della popolazione di Roma*, Milano: FrancoAngeli.
- Davoudi, S., Pallagst, K. (eds). (2005). *AESOP Annual Conference 2005: The Dream of a Greater Europe*, Association of European school of Planning.
- Dematteis, G. (1983). Controurbanizzazione e deconcentrazione: un salto di scala nell'organizzazione territoriale", in R. Innocenti (a cura di), *Piccola Città e Piccola Impresa*, Milano: FrancoAngeli.
- Dematteis, G. (2012). Dalle 'cento città' alla città sconfinata: una sfida per l'Italia del XXI secolo". *Ambiente, Società, Territorio*, 3: 3-7.
- EEA (2006). *Urban Sprawl in Europe. The Ignored Challenge*. Copenhagen: European Environment Agency.
- European Commission (1999). *ESDP European Spatial Development Perspective. Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities. URL:
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_en.pdf
- Friedman, T. (2005). *The World Is Flat: A Brief History of the Twenty-First Century*. New York: Farrar, Straus and Giroux
- Geddes, P. (1915). *Cities in evolution. An introduction to the town planning movement and to the study of civics*. London: Williams & Norgate.
- Gemmiti, R. (2008). Creative cities, culture, tourism. The experience of Rome, in: 48. *Congress of the European Regional Science Association*, Liverpool, August 28-31.
- Gemmiti, R. (2011). Politiche territoriali e politiche turistiche nell'evoluzione urbana. Riflessioni intorno a Roma, *Working paper Memotef* n. 87 URL:
<http://www.memotef.uniroma1.it/editoriale/working-papers-memotef>
- Gibelli, M. C., Salzano, E. (a cura di) (2006). *No sprawl*. Firenze: Alinea.

Gottmann, J., Harper, R.A. (eds) (1967). *Metropolis on the move: geographers look at urban sprawl*. New York: Wiley & Sons.

Hall, P. (2003). The end of the city? The report on my death was an exaggeration". *City* 7-2: 141-152.

Istat (2008). *Rapporto Annuale 2008*, Roma: Istat.

Istat (2012). *Rapporto Annuale 2012*, Roma: Istat.

Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) (2014). *Il Consumo di suolo in Italia*.

URL:http://www.isprambiente.gov.it/files/pubblicazioni/rapporti/R_195_14_ConsumoSuolo.pdf

Kloosterman, R.C., Musterd, S. (2001) The Polycentric Urban Region: Towards a Research Agenda. *Urban Studies* 38-4, 623-633.

Legambiente (2010). Un'altra casa?, *Dossier* di Legambiente. URL: http://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/dossier_unaltracasa.pdf

Meijers, E. J., Waterhout, B., Zonneveld, W. (2005). Closing the Gap: Polycentric Development as a Means for Cohesion, in 40. International congress of AESOP (Association of European Schools of Planning), The Dream of a Greater Europe, Vienna, 13-17 July.

Mela, A. (2008). Lo sprawl urbano: una sfida per la sociologia, in G. Nuvolati, F. Piselli (a cura di), *La città: bisogni, desideri, diritti*, Milano: FrancoAngeli.

Munafò, M., Norero, C., Sabbi, A., Salvati, L. (2010). Soil sealing in the growing city: a survey in Rome, Italy, *Scottish Geographical Journal* 126 (3): 153-161.

Munafò, M., Leoni, I. (2011) Il ruolo della pianificazione nell'espansione urbana. Esperienze e riflessioni, in R. Gemmiti (a cura di) *C'era una volta la città*, vol. 1, Acireale-Roma: Bonanno.

Munafò, M. (2012). Il monitoraggio del consumo di suolo in Italia, *IdeaAmbiente*, Gennaio-Febbraio 14-25.

Oecd (2006). *OECD Territorial Review. Competitive cities in the global economy*. Paris: Oecd.

URL: <http://browse.oecdbookshop.org/oecd/pdfs/product/0406041e.pdf>

Perulli, P. (2009). *Visioni di città. Le forme del mondo spaziale*, Torino: Einaudi.

- Rodriguez-Pose, A., Crescenzi, R. (2008). Mountains in a flat world: why proximity still matters for the location of economic activity, *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 1: 371-388.
- Salzano, E. (2007). Lo sprawl: il danno emergente e il lucro cessante, in *Eddyburg.it*. URL: www.eddyburg.it.
- Sassen, S.(2007). Welcome to Glamour City. *L'Espresso* 52 (1) 68-69.
- Sassen, S. (2008). Re-assembling the Urban. *Urban Geography* 29 (2) 113-126.
- Scott A. J. (ed) (2001). *Global city-regions: trends, theory, policy*. Oxford: Oxford University Press,.
- Scott, A. J. (2007). The resurgent city, in OECD, *What Policies for Globalising Cities? Rethinking the Urban Policy Agenda*, Paris : Oecd.
- Scott, A. J. (2011). Emerging cities of the third wave. *Cities* 15 (3-4) 289-321.
- Storper, M., Venables, A. (2004). Buzz: face to face contacts and the urban economy. *Journal of Economic Geography* 4: 351-370.
- Toschi, U. (1962). La città-regione e i suoi problemi, in *Rivista Geografica Italiana*, vol. 69. n. 2, 117-132.
- Un-Habitat (2009). *Planning Sustainable Cities: Global Report on Human Settlements*. London: Earthscan.
- Wehrwein, G.S. (1942). The rural-urban fringe. *Economic Geography*, 3: 217-228.
- Wheeler, S. (2009). Regions, mega-regions and sustainability, *Regional Studies*, 6: 863-876.

Lo sprawl urbano nell'area romana: dinamiche ed effetti socio-demografici

Massimiliano Crisci²²

1. Introduzione

Un secolo di espansione della metropoli oltre i propri confini storici ha colmato solo in parte il vuoto urbano che alla fine dell'Ottocento divideva Roma dagli altri comuni della regione. L'assenza di altre municipalità storiche limitrofe ha favorito, o quanto meno non ostacolato, lo *sprawl* urbano di Roma, cioè un'espansione disordinata della città in una miriade di micro-nuclei a bassa densità spalmati all'interno e all'esterno di uno dei territori comunali più vasti d'Europa. Il modello diffusivo di sviluppo urbano, tipico delle metropoli statunitensi, negli ultimi decenni è divenuto usuale anche nelle città europee (EEA 2006; Gibelli, Salzano 2006). Un insieme di motivazioni macro e microeconomiche sta dietro la decisione di molti cittadini di trasferirsi dal *core* urbano alla cintura metropolitana. Una scelta legata alla fase del ciclo di vita, spesso forzata dall'assenza di alternative residenziali economicamente sostenibili, che si interseca con un'ampia rosa di preferenze e percezioni individuali, inserite in un contesto che può essere caratterizzato, come nel caso di Roma, da un quadro regolativo e pianificatorio locale dai tratti poco definiti (Insolera 2011).

Il dualismo capoluogo-hinterland non lascia trasparire l'ampiezza dello *sprawl* urbano verificatosi a Roma negli ultimi decenni. La dimensione del territorio comunale ha in buona parte mascherato la reale portata del fenomeno, producendo informazioni talvolta contrastanti con l'evidenza della diffusione urbana. Ne consegue una difficoltà nello studio della morfologia interna all'area metropolitana, che consiste appunto nel definire il *core* cittadino intorno al quale la città si è diffusa e tuttora si diffonde.

²² Istituto di Ricerche sulla Popolazione e le Politiche Sociali del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR IRPPS), Via Palestro 32, 00185, Roma, e-mail: m.crisci@irpps.cnr.it.

L'espansione urbanistica di Roma contemporanea è avvenuta spesso in spregio di qualsiasi pianificazione, per gran parte lungo le antiche vie consolari e in aree decentrate del tutto slegate dalla esile rete di trasporto pubblico (Benevolo 1993; Vidotto 2006, Tocci 2008). L'irrazionale diffusione degli insediamenti residenziali non si è accompagnato ad una delocalizzazione delle funzioni terziarie altrettanto accentuata. L'area metropolitana romana rimane monocentrica. Malgrado lo sviluppo di alcuni nuclei a breve distanza dalla città, non si può affermare che Roma abbia prodotto poli urbani alternativi. Ciò ha contribuito ad allontanare le case dei lavoratori dai luoghi di lavoro, allungando traiettorie e durata degli spostamenti pendolari, e producendo un peggioramento della qualità della vita dei cittadini.

Il presente contributo si compone in gran parte di risultati di ricerca estratti da una monografia già pubblicata dall'autore²³. Si spera in tal modo di offrire al lettore una visione più sintetica e compatta di alcuni aspetti del processo e delle sue conseguenze dello *sprawl* romano, che nel precedente lavoro erano stati trattati in sezioni differenti (Crisci 2010). Nel paper viene proposta una suddivisione del territorio della provincia metropolitana di Roma in strati concentrici, come strumento di analisi del processo di diffusione urbana dagli anni settanta ad oggi e dei suoi effetti demografici. Inoltre, attraverso l'applicazione di un metodo di regionalizzazione ad hoc, si evidenzia come l'insufficiente accessibilità del territorio romano provocata dallo *sprawl* favorisca una mobilità domiciliare e pendolare radiale da parte dei residenti, che risulta in buona parte circoscritta all'interno di alcuni quadranti urbani.

Nei paragrafi che seguono, dopo avere definito lo strumento di analisi dello *sprawl* romano rappresentato dagli strati urbani (par.2), viene descritto il processo di periurbanizzazione che ha coinvolto l'area, sottolineando il travaso di residenti subito dai quartieri centrali e semicentrali a favore delle periferie e la selettività anagrafica dei trasferimenti verso l'hinterland (par.3). Nella quarta parte si mette

²³ Si veda M. Crisci (2010), *Italiani e stranieri nello spazio urbano. Dinamiche della popolazione di Roma*, FrancoAngeli, Milano.

in luce un effetto demografico della diffusione urbana, ovvero la variabilità dei comportamenti riproduttivi lungo l'asse centro-periferia. Nel paragrafo 5 si individuano dei sistemi urbani della mobilità pendolare e domiciliare all'interno di Roma, che possono essere interpretati come degli spazi di vita quotidiana dei residenti. Nell'ultima parte vengono sviluppate alcune considerazioni conclusive.

2. La definizione degli strati urbani

Nelle grandi città italiane il nucleo centrale, il *core* urbano, tende a coincidere con il territorio comunale, quando addirittura non ne travalica i confini, come nel caso delle aree urbane di Milano e Torino. La situazione di Roma è differente, i suoi confini amministrativi sono molto più ampi rispetto al polo urbano, comprendendo estese porzioni di territorio non urbanizzato e scarsamente abitato, l'Agro romano. Nell'accostarsi alla realtà demografica romana in un'ottica territoriale, il dettaglio comunale appare inadatto, troppo vasto per identificare il *core* urbano, troppo esiguo se si cerca la metropoli. *Troppo vasto*, perché l'enorme area del comune di Roma, includendo ampie porzioni di territorio rurale, potrebbe già avere le caratteristiche che contraddistinguono un'area metropolitana. *Troppo esiguo*, per gli evidenti legami funzionali tra la Capitale e i comuni circostanti, la cui crescita demografica degli ultimi decenni si deve all'afflusso degli ex cittadini romani che continuano a lavorare nel capoluogo e dei nuovi immigrati provenienti dall'estero che pure hanno spesso i loro principali interessi in città. In chiave metropolitana, la classica dicotomia polo urbano-corona risulta inadeguata a leggere la variabilità dei fenomeni demografici nello spazio.

In questo lavoro viene proposta una suddivisione territoriale della provincia metropolitana di Roma in *fasce o strati* urbani concentrici come strumento di analisi del processo di diffusione residenziale.

L'ipotesi principale alla base della definizione degli strati urbani è che nell'area romana il processo di diffusione insediativa sia stato talmente prolungato, intenso e selettivo da generare una considerevole variabilità delle

strutture e delle dinamiche demografiche lungo l'asse centro-periferia. Una variabilità che la dicotomia capoluogo-hinterland attenua e che può essere meglio apprezzata attraverso una differente partizione del territorio provinciale. Per poter valutare i cambiamenti demografici che intercorrono allontanandosi dal centro cittadino, si sono individuati degli anelli concentrici intorno al *core* urbano. Il primo obiettivo è stato circoscrivere il nucleo della “città storica” e distinguerlo dalla “città dello *sprawl*”. Si è fatto riferimento all'inizio degli anni '70 come “momento di svolta” e di avvio di grandi trasformazioni sociodemografiche della città (periurbanizzazione, invecchiamento demografico, cambiamenti nelle strutture familiari...). Sono rientrati nel perimetro della “città consolidata” i quartieri che all'epoca erano in larga misura già edificati e popolati, e che quindi nei decenni successivi non sarebbero stati investiti dalle dinamiche diffuse.

Si è fatto ricorso ad un *metodo di regionalizzazione misto*²⁴ che ha rispettato la dicotomia capoluogo-hinterland, non andando a creare fasce urbane “promiscue”, formate cioè da parti del comune di Roma e dell'hinterland. All'interno del comune di Roma si è scelta una partizione in quattro zone - il nucleo storico della città e tre aree concentriche intorno ad esso - sulla base di criteri storico-morfologici e di omogeneità urbanistica. I comuni del resto della provincia sono stati invece suddivisi in tre fasce, tenendo conto in primo luogo del grado di interscambio con la Capitale, in secondo luogo considerando la prossimità al capoluogo²⁵.

²⁴ L'utilizzo di un criterio misto nella classificazione metropolitana è tutt'altro che inusuale. L'esempio più autorevole è quello statunitense, dove i primi studi sulle aree metropolitane risalgono agli inizi del Novecento. La definizione delle Standard Metropolitan Statistical Area (SMSA) negli Stati Uniti si basa su tre criteri: *morfologico*, la contiguità tra le aree che formano la SMSA; di *omogeneità*, rispetto ad una soglia di occupati in attività extraagricole; di *interscambio*, riguardo i flussi pendolari per lavoro tra le aree della SMSA (Casacchia 2002).

²⁵ Questi nel dettaglio i criteri utilizzati per delimitare gli strati urbani della provincia metropolitana di Roma: un criterio *storico-morfologico*, nel caso del Centro storico, delimitato dalla cinta delle mura Aureliane e coincidente con il Municipio I; un criterio di *omogeneità urbanistica*, nell'individuare la fascia dei Quartieri storici, il cui perimetro intende delimitare la cosiddetta “città compatta”, includendovi le zone urbanistiche dove almeno l'80% delle

La provincia metropolitana di Roma è stata suddivisa in sette fasce concentriche (Figura 1).

Il *Centro storico* della città, comprende 8 zone urbanistiche di Roma, è compreso dalle mura Aureliane e dotato di una popolazione estremamente eterogenea formata dai residenti stabili, iscritti in anagrafe, e da una popolazione transeunte, costituita dalle cosiddette popolazioni martinottiane, che include i residenti temporanei, non iscritti in anagrafe.

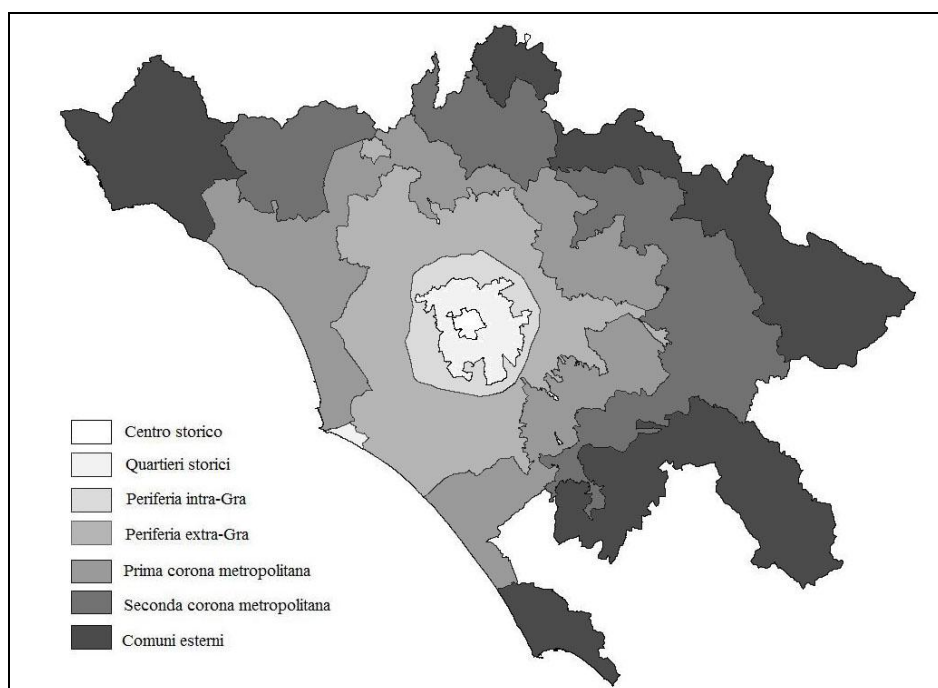
La fascia dei *Quartieri storici* include 64 zone urbanistiche di Roma e rappresenta la *città compatta o consolidata*, la porzione di città caratterizzata da un continuum urbano che tende via via a scomparire avvicinandosi al Gra per lasciare il posto a insediamenti talvolta anche imponenti, ma separati dal contesto cittadino.

Le due fasce periferiche a cavallo del Gra e le prime due corone metropolitane identificano la *città della diffusione urbana*, oggi ancora in atto, avviatasi negli anni '70, quando si arrestò la crescita della popolazione del comune di Roma e iniziarono a mutare le dinamiche demografiche e le relazioni tra il *core* urbano e le aree circostanti. Nelle due fasce della *periferia intra-Gra ed extra-Gra*, formate rispettivamente da 37 e 46 zone urbanistiche di Roma, la densità abitativa si abbassa e le edificazioni si fanno più rarefatte. I 27 comuni della *Prima corona metropolitana* si possono considerare dei “quasi-quartieri” di Roma, per la distanza relativamente contenuta dal centro cittadino (11-20 km), in alcuni casi inferiore rispetto ad alcune zone urbanistiche romane più amene, per l'interscambio giornaliero di pendolari con il capoluogo e per i numerosi

costruzioni residenziali erano già state edificate all'inizio degli anni '70, cioè quando la città interrompeva la sua crescita e iniziava a spalmarsi sul territorio dell'agro e della provincia; un criterio *morfologico*, nel delimitare le due fasce della Periferia intra- ed extra-Gra attraverso l'anello del Grande raccordo anulare e nel considerare l'adiacenza al capoluogo per distinguere la Prima dalla Seconda corona metropolitana; un criterio di *interscambio o funzionale*, l'appartenenza al sistema locale del lavoro di Roma, per distinguere le due Corone metropolitane dalla fascia dei Comuni esterni. La procedura si è conclusa con la calibratura fine delle fasce ottenute, attraverso piccoli ritocchi territoriali che non hanno inciso nella sostanza. Per ulteriori dettagli sulla procedura seguita, si veda Crisci (2010).

trasferimenti di ex cittadini romani che vi emigrano ogni anno. I 41 comuni della *Seconda corona metropolitana* facendo parte del sistema locale del lavoro di Roma, intrattengono un forte interscambio quotidiano di residenti con la Capitale pur trovandosi ad una distanza talvolta considerevole (25-30 km). Infine, i 52 *Comuni esterni* che oltre ad essere i più distanti geograficamente dal centro di Roma (30-40 km) appartengono a differenti bacini di gravitazione pendolare, corrispondenti ai sistemi locali del lavoro di Civitavecchia, Subiaco, Velletri, Aprilia.

Figura 1 - Le sette fasce urbane dell'area romana.



Fonte: Elaborazione IRPPS-CNR su dati censuari Istat e anagrafici dell'Ufficio statistico di Roma Capitale.

3. La diffusione urbana nell'area romana

Le figure 2 e 3 riassumono oltre un secolo di distribuzione residenziale all'interno della provincia metropolitana romana, in termini relativi e assoluti. Per semplificare l'esposizione, ci si è limitati ad una suddivisione in quattro zone, ottenute aggregando alcuni dei sette strati urbani illustrati nel paragrafo

precedente. Si tratta del Centro storico, dei Quartieri storici, della periferia urbana - che include le due fasce intra- ed extra-Gra - e dei comuni dell'hinterland, cioè la Prima e la Seconda corona metropolitana e i Comuni esterni.

Fino ai primi anni del Novecento oltre il novanta per cento della popolazione vive nel Centro storico oppure in un paese della provincia. La densità residenziale all'esterno delle Mura Aureliane si mantiene estremamente bassa per decine di chilometri di agro prima di incontrare un paese con qualche migliaio di anime. Nel 1911 Roma supera il mezzo milione di abitanti e il Centro storico, pur continuando ancora per un decennio la propria crescita in termini assoluti, inizia una flessione relativa che continuerà fino ai giorni nostri. L'incremento demografico si concentra per diversi decenni nei Quartieri storici. Nel 1936, quando la città supera il milione di abitanti, il 45% della popolazione vive nei Quartieri, che continuano ad aumentare il loro peso demografico fino a raggiungere il 60% negli anni '60. Nel 1951 si raggiunge il picco della concentrazione urbana con appena il 30% dei residenti tra la periferia più estrema del capoluogo e i comuni dell'hinterland.

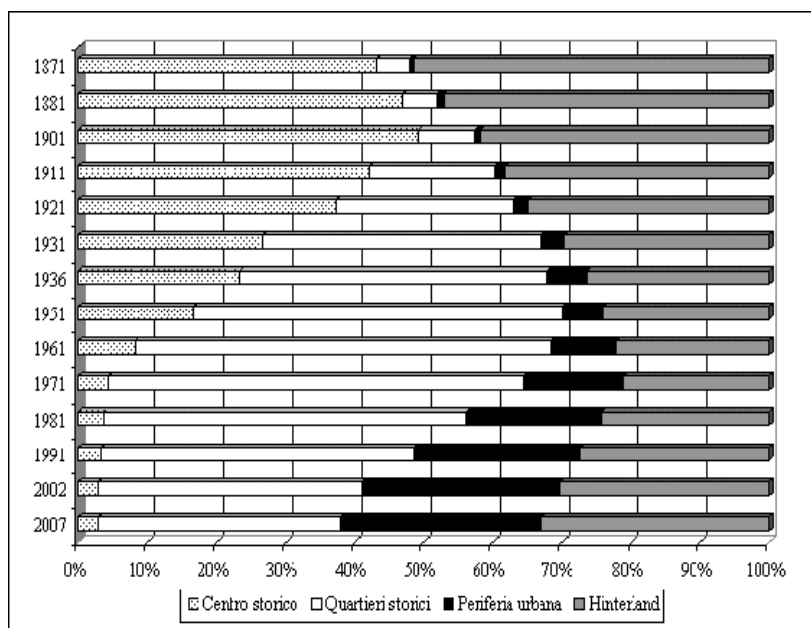
Il 1971 è l'anno che si può considerare "di svolta" nel processo metropolitano di Roma: la popolazione del capoluogo si congela fino ai giorni nostri intorno ai 2 milioni 750mila residenti e i trasferimenti interni alla provincia si invertono di direzione. Quella che sembrava una spinta continua alla concentrazione urbana dai piccoli centri al *core*, si trasforma in "fuga dalla città", come in quegli anni viene definita, o meglio in diffusione del fenomeno urbano nelle aree circostanti. All'inizio degli anni '70 il Centro storico non raggiunge il 5% dei residenti, i Quartieri sono al 60%, la periferia urbana a cavallo del Gra sfiora il 15% e l'hinterland è al 21%. È l'avvio di un graduale e costante processo di redistribuzione della popolazione che di anno in anno svuota di residenti i Quartieri e ne diminuisce il peso fino al 35% del 2007. Nel medesimo lasso di tempo crescono i residenti periurbani e la quota di popolazione che vive nelle fasce periferiche di Roma giunge al 29%, mentre gli abitanti degli altri comuni arrivano al 33%.

In sintesi, si possono distinguere tre fasi nella distribuzione dei residenti nell'area romana dal 1871 ad oggi. In un primo periodo, che contraddistingue i primi due millenni di storia della città, il nucleo cittadino, interamente *intra moenia*, è circondato dall'ampio deserto urbano dell'agro romano, che divide Roma dai paesi circostanti; alla fine del XIX secolo parte un processo di urbanizzazione che decuplica il numero dei residenti e li concentra nel Centro e soprattutto nei Quartieri storici; dagli anni '70 si arresta la crescita del capoluogo e si avvia la diffusione urbana, tipica delle metropoli di seconda generazione.

L'incontrollata dinamica diffusiva avviatasi negli anni '70 merita un approfondimento, anche per valutare gli effetti socio-demografici di un'espansione della città del tutto sbilanciata, selettiva dal punto di vista anagrafico, a bassa densità abitativa e ad elevato consumo di territorio.

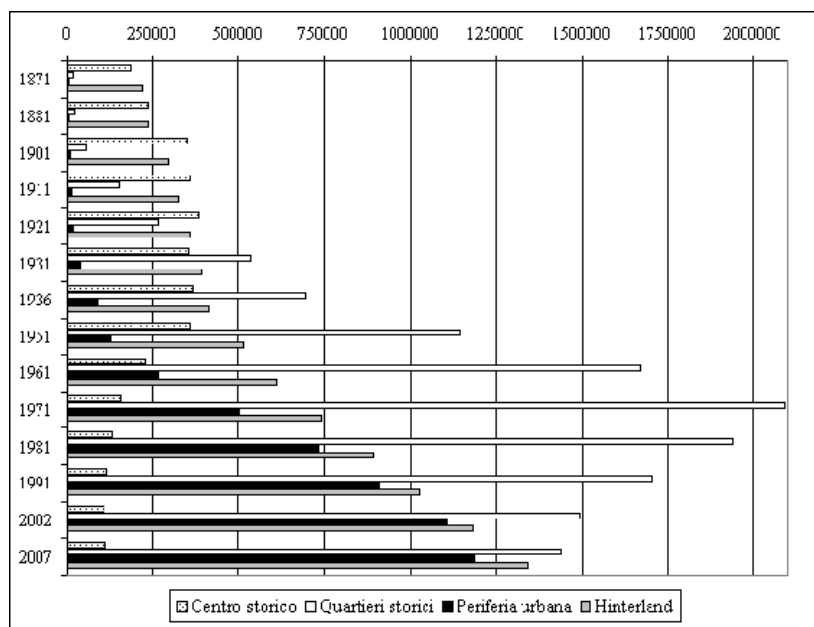
Il peso del centro cittadino, cioè del Centro e dei Quartieri storici, è sceso dal 64,4% del 1971 al 38% del 2007; ne consegue che oggi quasi i due terzi dei residenti nell'area romana vive nelle periferie a cavallo del Gra o nei comuni dell'hinterland. Lo svuotamento del Centro storico, avviato "dall'alto" durante il ventennio fascista, come noto si è accelerato e in buona parte completato negli anni '50 e '60 (Sonnino 1976, Seronde Babonaux 1983), quello dei Quartieri storici è in atto dagli anni '70 e da allora l'area ha perduto ben 660mila abitanti, passando da 2 milioni 100mila residenti nel 1971 a 1 milione 440mila nel 2007.

Figura 2 - Distribuzione dei residenti all'interno dell'area romana. Anni 1871-2007. Valori percentuali.



Fonte: Elaborazione IRPPS-CNR su dati censuari Istat (1871-1991) e anagrafici dell'Ufficio statistico di Roma Capitale (2002-07).

Figura 3 - Distribuzione dei residenti all'interno dell'area romana. Anni 1871-2007. Valori assoluti.



Fonte: Elaborazione IRPPS-CNR su dati Istat e anagrafici dell'Ufficio statistico di Roma Capitale.

Al netto dell'immigrazione straniera, considerando cioè la sola popolazione italiana, il crollo demografico nelle aree centrali della città appare in tutta la sua imponenza. Contando i soli residenti autoctoni, il *core* urbano ha complessivamente oltre 800mila residenti in meno di 35 anni fa - più della somma degli abitanti di Bologna e Firenze - compensati solo in parte da circa 100mila cittadini stranieri in più (Tab.1).

Dal 1971 i Quartieri storici hanno perduto in media 20mila residenti italiani all'anno (-745mila), pari a oltre un terzo della popolazione (-35,8%). I residenti italiani del Centro storico (-61mila) sono invece diminuiti del 40,4%. Nello stesso periodo la periferia urbana ha guadagnato complessivamente 684mila residenti, soprattutto fuori dal Gra, dove la popolazione si è quasi triplicata (+189%). I comuni della Prima corona hanno avuto una crescita assoluta simile a quella della Periferia extra-Gra (+385mila) e più che raddoppiato la popolazione (+114%). Allontanandosi da Roma le percentuali di crescita diminuiscono con l'attenuarsi l'*effetto metropoli*, pur rimanendo consistenti: +110mila residenti per la Seconda corona (+75%) e per la fascia dei Comuni esterni (+43%).

Tabella 1 - Variazione dei residenti nelle fasce urbane dell'area romana per cittadinanza (italiani e stranieri). Periodo 1971-2007. Valori assoluti e percentuali.

| <i>Fasce</i> | <i>Valori assoluti</i> | | | <i>Valori percentuali</i> | | |
|---------------------|-------------------------|-----------------|------------------|---------------------------|-----------------|------------------|
| | <i>Totale residenti</i> | <i>Italiani</i> | <i>Stranieri</i> | <i>Totale residenti</i> | <i>Italiani</i> | <i>Stranieri</i> |
| Centro storico | -43.098 | -60.904 | 17.806 | -27,7 | -40,4 | 12,7 |
| Quartieri storici | -650.915 | -744.540 | 93.625 | -31,1 | -35,8 | 4,7 |
| Periferia intra-Gra | 302.075 | 264.676 | 37.399 | 99,7 | 87,7 | 12,1 |
| Periferia extra-Gra | 381.786 | 334.370 | 47.416 | 189,1 | 166,4 | 22,7 |
| ROMA | -10.152 | -206.397 | 196.245 | -0,4 | -7,6 | 7,2 |
| Prima corona | 385.306 | 325.675 | 59.632 | 114,3 | 96,8 | 17,5 |
| Seconda corona | 109.099 | 87.742 | 21.358 | 74,9 | 60,3 | 14,6 |
| Comuni esterni | 109.378 | 87.839 | 21.540 | 42,7 | 34,3 | 8,4 |
| Hinterland | 603.783 | 501.255 | 102.529 | 81,7 | 67,9 | 13,8 |
| Provincia | 593.631 | 294.857 | 298.774 | 17,0 | 8,5 | 8,5 |

Fonte: Elaborazione IRPPS-CNR su dati Istat e anagrafici dell'Ufficio statistico di Roma Capitale.

La capacità del territorio comunale romano di nascondere la reale portata degli eventi demografici è tutta in un dato: l'imponente redistribuzione territoriale degli abitanti di Roma dal 1971 risulta essere praticamente "a saldo zero", con la perdita di appena 10mila residenti nel capoluogo (-0,4%). Oltre all'effetto del territorio, le migrazioni internazionali contribuiscono a mascherare e compensare quasi del tutto il saldo negativo dei cittadini italiani nel capoluogo (-206mila, pari a -7,6%). Il "merito" della crescita complessiva della provincia metropolitana (+593mila e +17%) va invece equamente condiviso tra stranieri e autoctoni²⁶.

Negli anni Duemila il fenomeno della periurbanizzazione sta proseguendo e vede come protagonisti sia i cittadini italiani che quelli stranieri (Tab.2). Tra il 2003 e il 2007, il saldo migratorio interno all'area romana, che deriva dai saldi dei cambiamenti di domicilio (interni a Roma Capitale) e dei trasferimenti di residenza tra le fasce urbane, è negativo nelle tre fasce più centrali (-14,1, -8,2 e -4 per mille) e positivo nelle quattro fasce più esterne, con valori decrescenti allontanandosi dal *core* urbano, da 10,6 a 4,3 per mille. Si tratta di valori che riassumono in modo chiaro l'azione della dinamica periurbana lungo l'asse centro-periferia: in termini relativi, sono le aree più prossime al centro cittadino a perdere più popolazione; mentre l'effetto diffusivo della metropoli coinvolge in primo luogo la fascia periferica esterna al Gra e poi le altre fasce metropolitane, con intensità a degradare con il crescere della distanza dal centro. Il saldo migratorio interno degli autoctoni e degli stranieri ha il medesimo verso nelle sette fasce urbane: per entrambi è negativo all'interno del Gra e positivo all'esterno. Si conferma una coerenza nella dinamica migratoria interna che si mostra indipendente dalla cittadinanza di appartenenza: in linea generale, chi cambia residenza nell'area romana tende ad allontanarsi dal centro. Il contributo degli stranieri è molto elevato nel produrre il saldo migratorio negativo del Centro storico (31,2%), più contenuto nel saldo negativo dei Quartieri storici (7,8%),

²⁶ Il contributo degli stranieri alla dinamica demografica dell'area è ancora più consistente considerando anche i residenti che hanno acquisito la cittadinanza italiana, che ammontano nell'ultimo decennio a circa 1500 ogni anno.

neutro nella dinamica negativa della Periferia intra-Gra, via via più consistente nei saldi positivi delle quattro fasce più esterne, dall'8,2% nella Periferia extra-Gra, al 18,5% dei Comuni esterni.

Il travaso di popolazione dalle aree centrali e semicentrali della città alle periferie, ha contribuito anche a mutare profondamente la struttura per età all'interno del capoluogo. Rispetto all'inizio degli anni '80, oggi nel comune di Roma vivono 250mila anziani in più, i giovani under 15 sono 100mila in meno e la popolazione in età lavorativa (15-64 anni) è diminuita di 200mila unità (Fig.4).

L'elemento più rilevante è che la redistribuzione interna della popolazione romana ha provocato degli evidenti squilibri nella struttura per età delle fasce urbane. Tranne che nel Centro storico, gli anziani over 65 sono aumentati ovunque. Quasi tutti i 200mila giovani romani che mancano all'appello rispetto al 1981, venticinque anni fa vivevano nei Quartieri storici, nelle altre zone della città le variazioni della popolazione under 15 sono state poco significative in termini assoluti. La classe di età centrale (15-64) è quella che mostra il cambiamento più intenso: i residenti in età lavorativa nella fascia dei Quartieri storici sono 415mila in meno, mentre nelle due fasce periferiche a cavallo del Gra sono aumentati complessivamente di 325mila unità.

Se si concentra l'attenzione sui trasferimenti periurbani dei cittadini italiani nel corso degli anni duemila, si evidenzia come l'interscambio migratorio tra Roma e i comuni dell'hinterland produca per la Capitale un saldo migratorio negativo per entrambi i sessi e a tutte le età (Fig. 5). L'andamento delle curve è bimodale, ovvero ha due punti principali di massima intensità, ed evidenzia il verificarsi di un processo di diffusione insediativa dai caratteri *selettivi dal punto di vista anagrafico*. In sostanza, la dinamica migratoria interna all'area metropolitana romana produce ogni anno una forte perdita di popolazione in età prescolare (-6 per mille) e adulta (oltre -8 per mille per gli uomini a 32 anni; quasi -7 per mille per le trentenni).

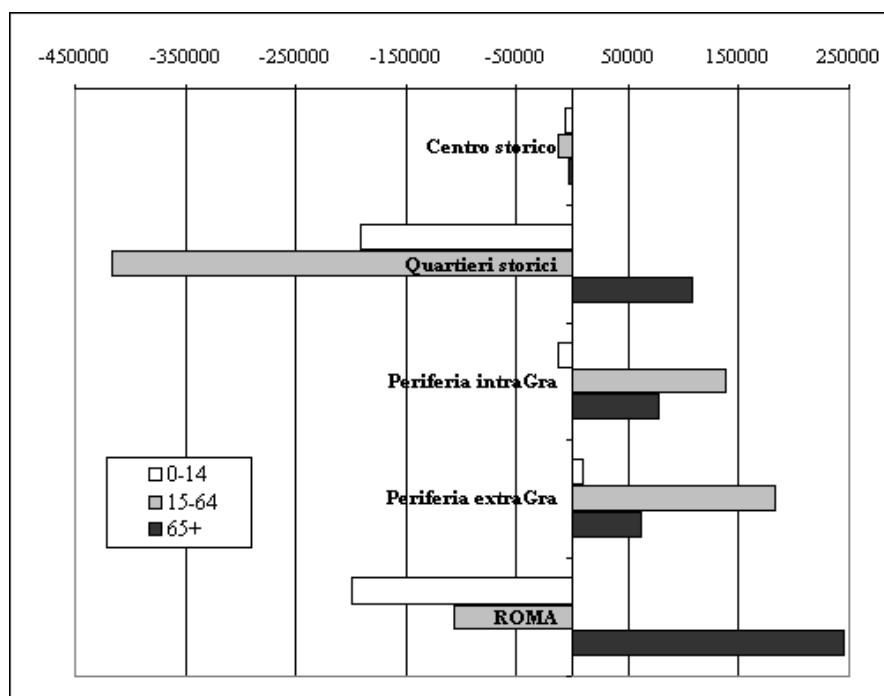
Tabella 2 - Saldo migratorio interno all'area romana (intra-comunale e intra-provinciale) per cittadinanza. Media annua 2003-2007.

| Fasce | Tassi per mille residenti | | | % stranieri su totale |
|--------------------|---------------------------|--------------|---------------------|-----------------------|
| | Italiani a) | Stranieri b) | Totale Residenti c) | |
| Centro storico | -9,7 | -4,4 | -14,1 | 31,2 |
| Quartieri storici | -7,6 | -0,6 | -8,2 | 7,8 |
| Periferia intraGra | -4,0 | 0,0 | -4,0 | 0,3 |
| Periferia extraGra | 9,7 | 0,9 | 10,6 | 8,2 |
| Prima corona | 8,9 | 1,4 | 10,3 | 14,7 |
| Seconda corona | 8,2 | 1,5 | 9,7 | 16,4 |
| Comuni esterni | 3,9 | 0,8 | 4,7 | 18,5 |

Nota: a) saldo italiani / popolazione media; b) saldo stranieri / popolazione media; c) saldo italiani + saldo stranieri / popolazione media. La mobilità *intra-comunale* consiste negli spostamenti tra le zone urbanistiche di Roma appartenenti a fasce differenti. La mobilità *intra-provinciale* comprende i trasferimenti tra le fasce del capoluogo e quelle dell'hinterland.

Fonte: Elaborazione IRPPS-CNR su dati Istat e anagrafici dell'Ufficio statistico di Roma Capitale

Figura 4 - Variazione della popolazione residente per grande classe di età nelle fasce urbane dell'area romana. Periodo 1981-2007. Valori assoluti.

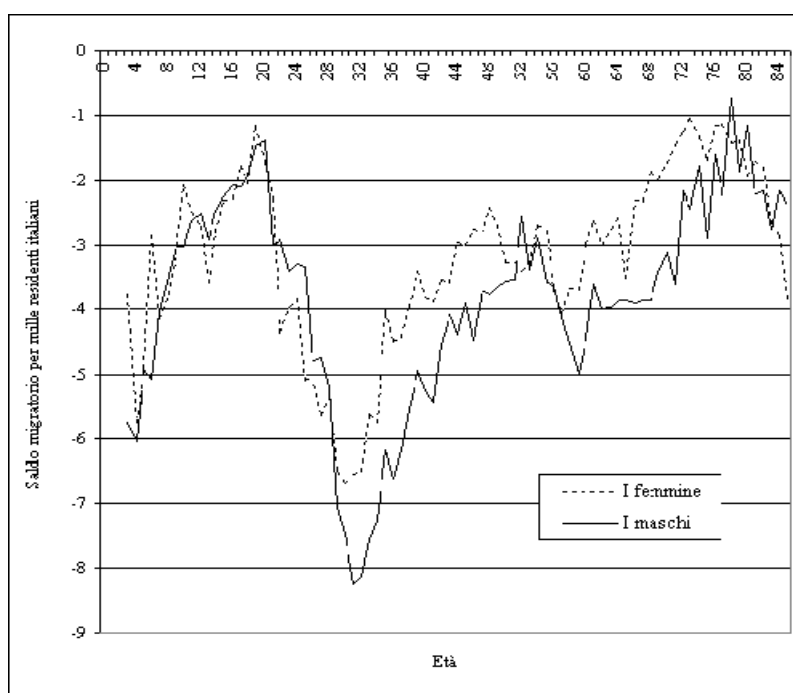


Fonte: Elaborazione IRPPS-CNR su dati Istat e anagrafici dell'Ufficio statistico di Roma Capitale.

La reiterazione di simili saldi migratori ha prodotto squilibri alla struttura per età del *core* urbano e delle periferie cittadine. In particolare, l'allontanamento dal

centro cittadino di una quota così ampia della popolazione in età lavorativa, verificandosi in assenza di un decentramento altrettanto intenso dei luoghi di lavoro e di una razionale diffusione delle residenze lungo le linee di trasporto collettive, ha come conseguenza una dilatazione delle traiettorie casa-lavoro e della durata degli spostamenti, con un inevitabile impatto sulla qualità della vita dei romani.

Figura 5 - Saldo migratorio per età e sesso tra il comune di Roma e i comuni dell'hinterland. Cittadini italiani. Media annua 2003-2007. Valori per mille residenti.



Fonte: Elaborazione IRPPS-CNR su dati anagrafici dell'Ufficio statistico di Roma Capitale.

4. I comportamenti riproduttivi differenziali negli strati urbani

Il numero medio di figli per donna (Tft) nelle fasce urbane nel 2003-07 evidenzia la variabilità dei comportamenti riproduttivi delle donne italiane e straniere lungo l'asse centro-periferia (Tab. 3). Il Tft di Roma è pari a 1,18, contro 1,49 dell'hinterland, ma all'interno del capoluogo si passa da poco più di un figlio per donna del Centro storico e dei Quartieri storici, all'1,41 della Periferia extra-Gra, dove la fecondità ha un'intensità assai prossima a quanto rilevato nella cintura metropolitana. Nel Centro storico la fecondità è molto bassa, sia per le donne

italiane (1,07) che per le straniere (1,15), mentre nei Quartieri storici si discosta molto di più, anche perché il Tft delle donne italiane è ancora più basso che nel Centro (1,03), mentre quello delle straniere arriva a 1,67, poco meno rispetto al valore fatto registrare dalle residenti nella Periferia intra-Gra (1,73). Fuori dal Gra, il Tft delle donne straniere aumenta ulteriormente superando il livello di sostituzione: 2,05 nella Periferia extra-Gra e 2,65 nell'hinterland. Ovviamente l'età media al parto è inversamente correlata con l'intensità della fecondità: quanto più si ritarda il momento della maternità in un dato periodo, tanto minore è il numero medio di figli per donna. A Roma nel quinquennio 2003-07 le donne italiane hanno partorito a 33,6 anni, le straniere a 30,9. Un'età che si abbassa spostandosi nei comuni dell'hinterland e si eleva nelle fasce più centrali oltre i 34 anni per le italiane e oltre i 31 per le straniere.

Tabella 3 - Numero medio di figli per donna (Tft) ed età media al parto per cittadinanza della madre e per fascia urbana dell'area romana. Media 2003-2007.

| Fasce | Tasso di fecondità totale | | | Età media al parto | | |
|--------------------|---------------------------|-------------|-------------|--------------------|-------------|-------------|
| | Italiana | Straniera | Totale | Italiana | Straniera | Totale |
| Centro storico | 1,07 | 1,15 | 1,07 | 34,8 | 31,6 | 34,1 |
| Quartieri storici | 1,03 | 1,67 | 1,08 | 34,1 | 31,1 | 33,7 |
| Periferia intraGra | 1,14 | 1,73 | 1,17 | 33,5 | 31,0 | 33,2 |
| Periferia extraGra | 1,36 | 2,05 | 1,41 | 32,7 | 30,3 | 32,4 |
| Roma | 1,13 | 1,72 | 1,18 | 33,6 | 30,9 | 33,3 |
| Hinterland | 1,37 | 2,65 | 1,49 | 32,8 | 30,0 | 32,3 |
| Provincia | 1,27 | 1,95 | 1,34 | 33,3 | 30,5 | 32,9 |

Fonte: Elaborazione IRPPS-CNR su dati Istat e anagrafici dell'Ufficio statistico di Roma Capitale.

I quozienti specifici per età e per cittadinanza (vedi nota in Fig. 6) evidenziano l'esistenza di differenti modelli riproduttivi in base alla collocazione insediativa. Per quanto riguarda le italiane (Fig. 6a), i valori consistenti dei Tft nella Periferia extra-Gra e nell'hinterland osservati in precedenza trovano spiegazione nei tassi specifici più elevati alle classi di età 20-24, 25-29 e 30-34 rispetto alle zone centrali, il che si può interpretare con una maggior propensione delle donne periurbane a procreare in età relativamente più giovane e quindi con un'anticipazione di qualche anno dell'evento riproduttivo nell'ambito del ciclo di vita. I quozienti fatti registrare dalle residenti nel Centro storico a 35-39 e 40-44

anni, più elevati che nelle altre zone, sono riconducibili a recuperi di fecondità da parte delle donne che hanno posticipato il momento della maternità.

L'influenza della collocazione abitativa è ancora più palese per le donne straniere (Fig. 6b). In particolare nelle classi di età 20-24 e 25-29 è chiara la scarsa propensione alla maternità delle residenti nel Centro storico, il cui modello riproduttivo per età ricorda quello delle autoctone, e la fortissima crescita dei quozienti allontanandosi dal Centro. I valori dei tassi specifici dell'hinterland, riferiti al triennio 2005-07, sono elevatissimi e potrebbero essere legati anche alla particolare congiuntura seguita alle numerose regolarizzazioni del 2003-04 e all'ingresso di alcuni paesi dell'Europa orientale nell'UE.

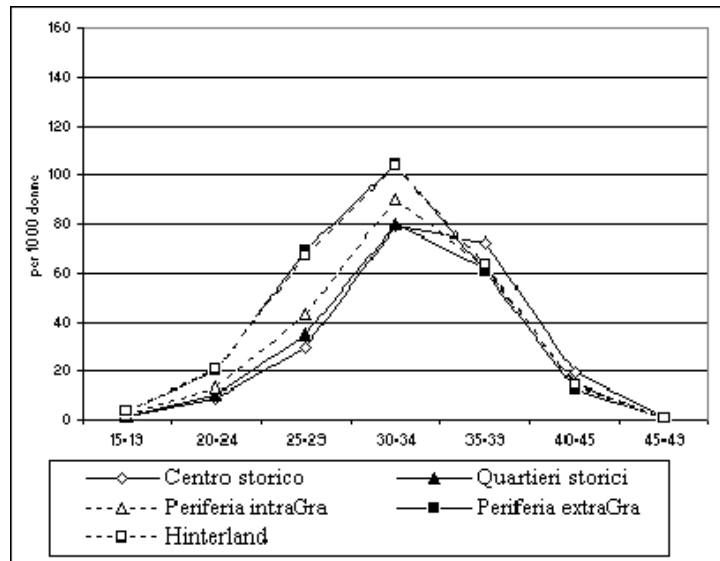
Nell'area romana è già avvenuta una forma di convergenza tra autoctoni e stranieri nel comportamento riproduttivo, non tanto nei tradizionali indicatori di fecondità, quanto nel condizionamento che la collocazione insediativa opera sull'intensità e sul calendario della fecondità. È lungo l'asse centro-periferia che mutano i comportamenti riproduttivi: maggiore è la distanza dal centro, più intensa è la fecondità e più giovane è l'età media al parto, sia per le donne italiane, che per le straniere. Nel *core* urbano il luogo di residenza influisce in maniera differente.

Le italiane che vivono nei quartieri centrali hanno un Tft basso e un'età media al parto più elevata, in quanto sono spesso single o vivono con i genitori, e perché la durata del periodo della vita dedicato alla formazione, e quindi il loro livello di istruzione, è mediamente maggiore rispetto al resto dell'area, così come il grado di coinvolgimento nel mondo del lavoro. Come dimostrano anche i tassi di attività più elevati delle donne appartenenti alla classe di età 20-24, coloro che risiedono nell'hinterland in media anticipano alcune fasi del ciclo di vita - l'ingresso nel mondo del lavoro, la formazione di una famiglia, la maternità - ma in prospettiva sembrano pagare un prezzo in termini di realizzazione lavorativa. A parità di livello di istruzione, i tassi di attività delle donne periurbane tra i 25 e i 44 anni sono *sempre* più bassi rispetto alle romane che vivono nel capoluogo. È possibile che il peso del doppio ruolo a lungo andare scoraggi la partecipazione al lavoro,

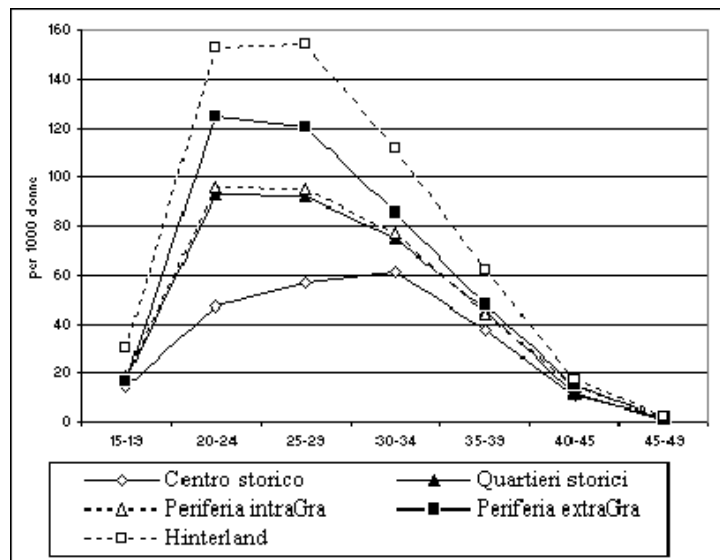
soprattutto da parte delle donne con il titolo di studio più basso e con minori prospettive di guadagno e di crescita professionale.

Figura 6 - Quozienti specifici di fecondità delle donne italiane e straniere per fascia urbana dell'area romana. Media 2003-2007.

a) Italiane



b) Straniere



Nota: il quozienti specifico di fecondità in un dato periodo ad un'età x esprime l'ammontare dei nati da madri in età x per ogni mille donne residenti alla stessa età.

Fonte: Elaborazione IRPPS-CNR su dati Istat e anagrafici dell'Ufficio statistico di Roma Capitale

Gli indicatori di fecondità delle donne straniere nel centro cittadino sono più contenuti perché è probabile che abbiano già avuto figli nel paese di origine, come suggerisce l'età media più elevata. Inoltre, sovente non sono ricongiunte alla propria famiglia e vivono in coabitazione con la famiglia del datore di lavoro o con connazionali. In altre parole, le donne straniere che vivono in centro, rispetto alle potenziali madri periurbane, sono più spesso delle migranti per motivi di lavoro con un progetto migratorio "a termine".

In sostanza, il Tft delle italiane che vivono nelle aree centrali è più basso perché la popolazione posta al denominatore dei tassi specifici è *selezionata* e include molte donne in età riproduttiva che non possono definirsi propriamente "madri potenziali", in quanto la fase che attraversano nel ciclo di vita, soprattutto dal punto di vista reddituale, non consente loro di progettare di fare famiglia e figli *nel loro quartiere*. Molte di queste donne si trasformano veramente in madri potenziali solo quando escono dal quartiere della famiglia di origine e si trasferiscono a fare una propria famiglia lontano dal *core* urbano. A dettare la variabilità nella fecondità intracomunale, oltre ai tradizionali fattori soggettivi, di carattere sociale e culturale, agiscono le differenze nei valori immobiliari lungo l'asse centro-periferia, infatti il Tft di un quartiere sembra essere inversamente proporzionale al valore della rendita immobiliare dell'area. Ferma restando l'importanza di molteplici fattori individuali, a livello macro, l'ampia differenza lungo l'asse centro-periferia nell'intensità della fecondità appare prodotta da un *doppio filtro* che agisce sulle donne in età riproduttiva. Da un lato, è la fase del *ciclo di vita* che seleziona le donne che realmente potrebbero avere figli, dall'altro è il *territorio* a filtrare ulteriormente coloro che, stante la volontà di avere un figlio, possono permettersi di creare una nuova famiglia in un dato quartiere.

5. I quadranti urbani della mobilità domiciliare e pendolare come spazi di vita quotidiana dei residenti

Il processo di diffusione delle residenze nelle periferie e la sostanziale assenza di un policentrismo produttivo stanno allontanando sempre più le abitazioni dai luoghi di lavoro che rimangono collocati soprattutto nelle aree centrali della città. All'inizio degli anni Duemila, la durata media di un trasferimento casa-lavoro a Roma è superiore a quella di qualsiasi altra area metropolitana italiana. Un cittadino romano impiega ogni giorno 30 minuti per recarsi al lavoro, contro i 26 minuti di un milanese, i 20 minuti di un bolognese e i 16 minuti di un veronese. La durata media dello spostamento nasconde però una forte variabilità legata al luogo di residenza. La porzione di giornata dedicata alla mobilità è assai minore per i romani che vivono in centro rispetto a coloro che abitano nella periferia anulare, o in un comune della cintura extraurbana.

La mobilità è uno dei *condizionamenti urbani*, cioè una delle forme quotidiane di differenziazione presenti nelle grandi città che determinano una reale diversità nella vita dei cittadini che sono costretti per questo ad assumere modelli di vita obbligati, anticipando l'orario di uscita al mattino, rinunciando al rientro a casa per il pranzo, modificando tempi e modalità di incontro con i familiari.

La scarsa fluidità dei collegamenti romani fa sì che anche cambiare abitazione all'interno della città possa intaccare la qualità della vita. Trasferirsi da un quartiere all'altro può costringere a rimodulare lo svolgimento di tutte le proprie pratiche sociali, per cui non può stupire che i residenti perseguano l'obiettivo di minimizzare e di circoscrivere quanto più possibile le traiettorie dei cambiamenti di domicilio per non dover mettere in discussione del tutto gli spazi di vita e riorganizzare la scansione temporale delle giornate (Sonnino et al., 2011; Crisci 2012).

L'esercizio di una funzione elementare da parte di un gruppo sociale si manifesta tramite un'azione di comunicazione tra un'attività funzionale nel luogo

di provenienza e un'attività funzionale nel luogo di destinazione (Gesano 1987)²⁷. Visti in questa ottica, i flussi pendolari per motivi di lavoro (e/o di studio) mettono in comunicazione le funzioni dell'abitare e del lavorare (e/o dello studiare) sviluppando dei raggi d'azione che permettono di tratteggiare degli "ambiti di vita quotidiana" all'interno dei quali i residenti trascorrono buona parte del loro tempo (Gesano 1987).

In media, oltre il 90% della vita quotidiana degli italiani si svolge in un ambito territoriale che racchiude il *luogo di residenza*, il *luogo di lavoro* e il *percorso casa-lavoro*²⁸. Per questo motivo individuare all'interno di una città delle sub-aree che contengono una quota elevata degli spostamenti quotidiani per lavoro e studio dei residenti, significa identificare dei sistemi urbani nei quali si dipana buona parte della vita giornaliera dei cittadini.

In questa sede, si è proposto un accostamento tra le traiettorie territoriali sviluppate dal pendolarismo e dai cambiamenti di domicilio all'interno di una metropoli come Roma. La cadenza pluriennale con cui in genere si cambia abitazione è naturalmente ben più ampia rispetto alla frequenza giornaliera dello spostamento casa-lavoro. Tuttavia, è ipotizzabile che il gigantismo del territorio romano, lo squilibrio e l'asimmetria nella distribuzione territoriale delle residenze e delle unità produttive e la forte dipendenza della mobilità cittadina da infrastrutture di comunicazione inadeguate, rappresentino dei *vincoli* agli spostamenti dei residenti, tali da incanalare buona parte delle traiettorie lungo

²⁷ Le funzioni sociali elementari sono: abitare, lavorare, istruirsi, vivere in comunità, approvvigionarsi, ricrearsi (Maier et al., 1980).

²⁸ In media, si trascorre ben oltre la metà delle giornate nel proprio appartamento, dediti alle cosiddette attività "fisiologiche" (dormire, mangiare, lavarsi), al lavoro di cura familiare e al tempo libero (televisione, lettura, riposo). L'età e il sesso di un individuo sono elementi di forte differenziazione: una donna anziana passa ogni giorno 22 ore a casa, contro le 14 ore di un giovane adulto, che sommandosi a circa 7 ore al giorno da trascorrere nel luogo di lavoro e a 1 ora di pendolarismo quotidiano, lasciano poco spazio al tempo libero fuori casa (Istat 2007). In sostanza, il tempo libero dedicato quotidianamente a relazioni sociali, sport, attività culturali e a tutte quelle funzioni non lavorative che si svolgono fuori casa non raggiunge le 2 ore al giorno in media.

percorsi circoscritti all'interno di analoghe porzioni di città, sia nel caso della mobilità quotidiana per lavoro (Casacchia, Greco, Natale 1997; Crisci 2002), che dei trasferimenti di abitazione.

Per evidenziare i legami funzionali esistenti tra le differenti zone della Capitale, è stata applicata una procedura di regionalizzazione²⁹ alle due matrici origine-destinazione dei *cambiamenti di domicilio* e degli *spostamenti pendolari* tra quartieri, attraverso informazioni tratte da diverse fonti statistiche³⁰.

Al termine della procedura, sono stati individuati dei sistemi urbani che racchiudono al loro interno un'ampia quota di tutte le traiettorie *abitazione-lavoro* e *vecchia abitazione-nuova abitazione*. Ciascun sistema urbana include, nel caso della mobilità pendolare, sia il luogo di residenza che quello di lavoro, nel caso dei cambiamenti di domicilio, sia il vecchio che il nuovo luogo di residenza.

5.1 I sistemi urbani della mobilità pendolare

I sistemi della mobilità pendolare (SMP) di Roma sono stati individuati aggregando le aree della città che mostravano l'interscambio di spostamenti pendolari più intenso. L'aggregazione è avvenuta applicando un metodo di regionalizzazione sulla matrice origine-destinazione dei movimenti casa-lavoro

²⁹ L'algoritmo di regionalizzazione è stato messo a punto da Martini per lo studio dei bacini del mercato del lavoro in Lombardia (Martini 1981) e ritoccato da Gesano nell'ambito di un progetto di ricerca sugli spostamenti pendolari dei lavoratori residenti nei comuni della provincia di Roma (Gesano 1987). La procedura Martini è un modello di *clustering* gerarchico di tipo agglomerativo che aggrega le coppie di unità territoriali che mostrano la misura di interazione più elevata. Per una descrizione dettagliata della procedura si rimanda a Gesano (1987).

³⁰ Le informazioni statistiche utilizzate derivano da tre diverse basi di dati. Le prime risalgono al censimento del 1991 e riguardano 1 milione 240mila spostamenti intraurbani di lavoratori e studenti, aventi cioè il territorio comunale di Roma sia come origine che come destinazione dello spostamento. In occasione del censimento 2001 non sono state rese disponibili informazioni altrettanto disaggregate su Roma. Tuttavia, la vasta rilevazione campionaria svolta nel 1999 dalla Società trasporti automobilistici (Sta), l'Agenzia della mobilità del Comune di Roma, attraverso circa 85 mila interviste su un campione rappresentativo dei residenti romani, costituisce senza dubbio una fonte di informazioni altrettanto valida e approfondita. La terza fonte è rappresentata dai dati anagrafici sui trasferimenti di domicilio all'interno di Roma, comprendente oltre 600mila traslochi compiuti dal 2003 al 2007.

tra i quartieri romani negli anni 1991 e 1999. Al termine della procedura si sono ottenuti dei SMP che contengono al loro interno un'alta proporzione delle traiettorie casa-lavoro e minimizzano gli scambi con gli altri SMP. Sia i sistemi della mobilità pendolare di Roma del 1991 che quelli del 1999 evidenziano una notevole compattezza territoriale (Figure 7 e 8). I casi di enclave sono molto limitati, perché le interazioni più forti all'interno della città avvengono tra aree limitrofe o tra quartieri "concatenati" posti lungo la stessa grande arteria viaria e legati tra loro da legami funzionali indiretti. Gli SMP hanno un'analogha conformazione radiale, malgrado le unità elementari aggregate fossero differenti: le zone urbanistiche nel 1991 e le macroaree nel 1999³¹. Sono comunque evidenti alcune regolarità nelle cesure tra i SMP, spesso divisi da elementi naturali, come il fiume Tevere e il Parco archeologico dell'Appia Antica, e in genere da fasce superstiti di Agro romano all'interno del Gra. I principali assi viari non dividono, ma uniscono. Ciò accade sia nel caso di arterie radiali come le consolari, che non fanno da perimetro ai SMP e corrono sempre al loro interno, che di grandi circonvallazioni come la tangenziale est e il Gra.

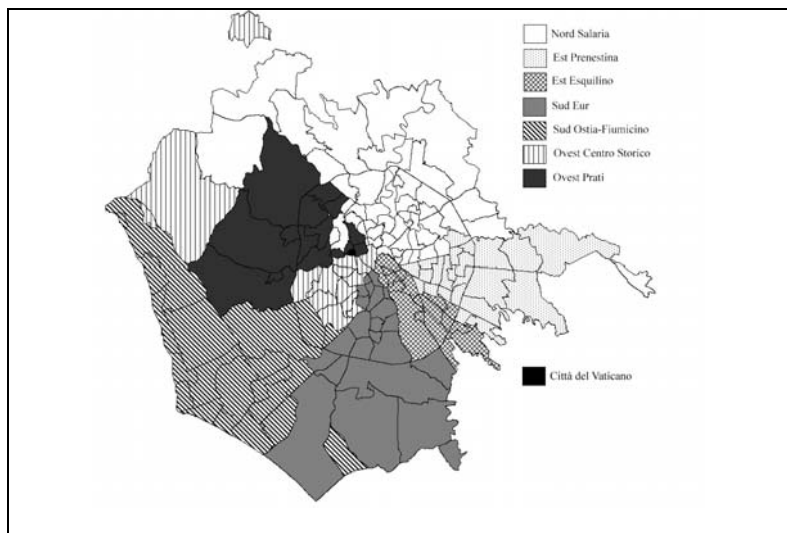
Il Centro storico, dove si concentra buona parte delle funzioni pregiate cittadine, non è un "tutto" indistinto e compatto, omogeneamente attrattivo di flussi dal resto della città. Si distinguono differenti porzioni di Centro ciascuna collegata in modo più intenso al quadrante cittadino adiacente.

La forma "a spicchi" concentrici dei SMP conferma il vincolo posto dalla struttura viaria radiocentrica alla mobilità quotidiana dei romani. Il pendolarismo casa-lavoro si muove in direzione centripeta, lungo le principali arterie che collegano i luoghi ad alta concentrazione di posti di lavoro, collocati prevalentemente nel core urbano, alla periferia urbana e ai comuni metropolitani,

³¹ Una perfetta coincidenza tra i sistemi urbani del 1991 e del 1999 non era possibile, in quanto alcune delle 54 macroaree del 1999 comprendono zone urbanistiche appartenenti a differenti sistemi del 1991. Inoltre, nel 1991 la città di Roma includeva ancora il territorio dell'attuale comune di Fiumicino.

dove è più presente la popolazione in età lavorativa, sospinta in aree distanti dal centro cittadino soprattutto dall'insostenibilità dei costi immobiliari.

Figura 7 - Sistemi urbani della mobilità pendolare (SMP) per motivi di lavoro e di studio. Roma, 1991. Aggregazione di zone urbanistiche.



Fonte: Elaborazione IRPPS-CNR su dati Istat.

Le principali caratteristiche dei SMP vengono descritte dagli indici di autocontenimento e di prevalenza. L'indice di *autocontenimento* misura la percentuale di residenti che si spostano all'interno di un'area e mostra la capacità di un territorio di racchiudere nei propri confini le relazioni umane che produce³². L'indice di *prevalenza*, che corrisponde al saldo entrate-uscite di un'area, consente di distinguere i sistemi "forti" che hanno un indice positivo, poiché richiamano più flussi dall'esterno di quanti ne lascino fuoriuscire, dai sistemi "deboli" con prevalenza negativa, che non offrono ai residenti una dotazione

³² Il valore dell'indicatore di contenimento varia da 0 a 100 e rappresenta anche una misura dell'efficienza della procedura di aggregazione. Per dare un riferimento quantitativo, l'algoritmo aggregativo dei sistemi locali del lavoro, individuati dopo ogni censimento dall'Istat sulla base dei flussi pendolari intercomunali, fissa il valore "soglia" dell'indice di autocontenimento al 75% (Istat, Irpet, 1997). Nell'applicazione della procedura in un contesto intracomunale, un valore dell'indice prossimo al 50% può perciò essere considerato molto significativo.

consistente di posti di lavoro e attraggono pochi pendolari da altre zone³³. La capacità di contenere gli spostamenti dei residenti all'interno del territorio dei sistemi del pendolarismo è sempre piuttosto elevata, soprattutto considerando che si tratta di aree appartenenti alla medesima città. L'indice di autocontenimento è compreso tra il 45,3% e il 66,4% nei sette SMP dei lavoratori e degli studenti del 1991 e tra il 31,9% e il 59,2% nei cinque SMP dei lavoratori nel 1999 (Tab. 4).

Tabella 4 - Caratteristiche dei sistemi della mobilità pendolare (SMP) dei residenti a Roma, anni 1991 e 1999.

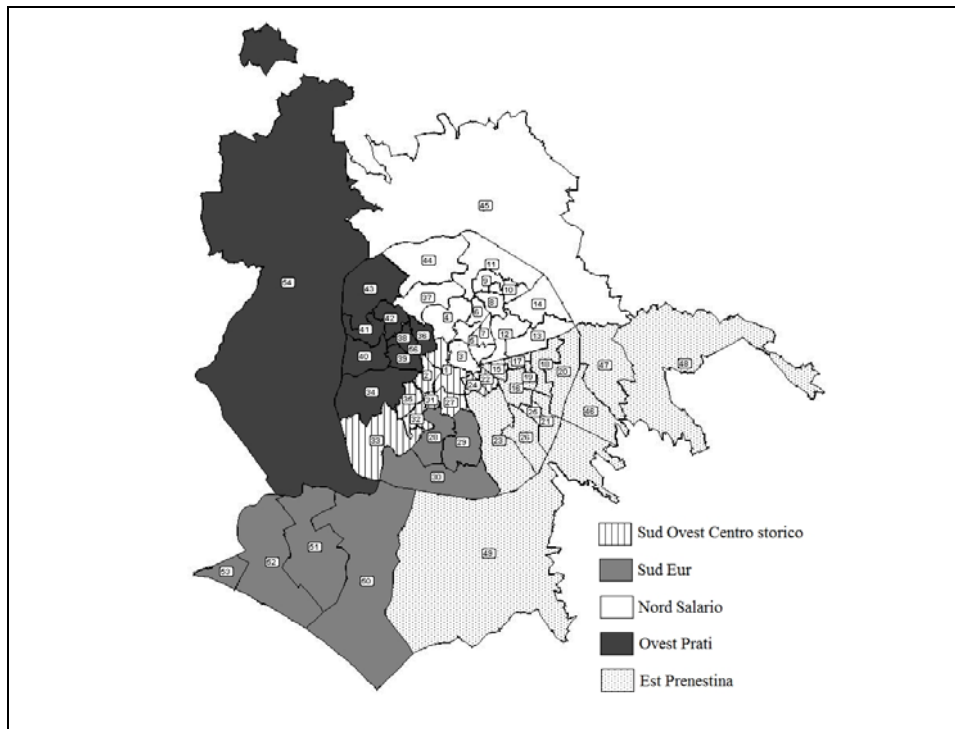
| Sistemi della mobilità pendolare (SMP) | | 1991 | | | 1999 | | |
|---|-----------------|--------------------------------------|---|-----------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|----------------------|
| | | N. zone urbanistiche aggregate | Autoconte nimento (Autoff) ^a | Prevalenza (Prev) ^b | N. macro zone aggregate | Autoconte nimento (Autoff) | Prevalenza (Prev) |
| Nord | Salaria | 50 | 66,4 | 9,4 | 14 | 59,2 | 9,9 |
| Ovest | Prati | 15 | 46,7 | -5,3 | 9 | 47,0 | 1,3 |
| Sud-Ovest | Centro Storico | 15 | 47,0 | 7,5 | 10 | 41,1 | 8,6 |
| Est | Prenestina | 23 | 45,3 | -22,0 | 13 | 31,9 | -28,7 |
| | Esquilino | 18 | 45,9 | 1,7 | | | |
| Sud | Eur | 23 | 48,8 | 0,2 | 7 | 44,6 | -2,3 |
| | Ostia-Fiomicino | 21 | 55,6 | -10,5 | | | |

Nota: a) l'indice di autocontenimento (Autoff) è pari alla % degli spostamenti pendolari che rimangono all'interno di un SMP sul totale dei flussi che hanno origine nel SMP; b) l'indice di prevalenza (Prev) mostra il saldo tra ingressi e uscite da ciascun SMP.

Fonte: Elaborazioni IRPPS-CNR su dati Istat e Sta.

³³ Il valore dell'indice di prevalenza varia tra +100 e -100: quanto più l'indicatore è positivo, tanto più un territorio accoglie spostamenti da altre aree; quanto più l'indicatore è negativo, tanto maggiore è l'intensità dei flussi in uscita verso l'esterno e scarsa l'attrattività da altre aree.

Figura 8 - Sistemi urbani della mobilità pendolare (SMP) per motivi di lavoro. Roma, 1999. Aggregazione di macrozone.



Fonte: Elaborazione IRPPS-CNR su dati Sta.

L'aggregazione dei quartieri cittadini nei sistemi della mobilità mette anche in evidenza i legami funzionali che sussistono tra le parti del territorio romano, tra sistemi "forti", ricchi di unità produttive e attrattive di spostamenti, e sistemi "deboli", che includono una quota maggiore di quartieri dormitorio e offrono meno opportunità lavorative ai residenti. Sebbene sia differente il numero dei SMP ottenuti nel 1991 e nel 1999, si può sintetizzare il profilo territoriale della mobilità pendolare romana facendo riferimento a cinque quadranti³⁴: Nord, Est, Sud, Sud-Ovest e Ovest³⁵. I due sistemi "forti" - Nord e Sud-ovest - sono gli unici

³⁴ Le caratteristiche generali della mobilità pendolare dei SMP sono desunte soprattutto dai risultati dell'aggregazione delle 165 zone urbanistiche, che con la loro numerosità sono in grado di restituire un quadro più completo delle specificità socioeconomiche dei quartieri romani rispetto alle 54 macroaree.

³⁵ I sistemi urbani del pendolarismo del 1999 sono meno numerosi perché dieci zone urbanistiche del 1991 sono andate a formare l'attuale comune di Fiumicino e il Lido di Ostia con il suo

a raccogliere quote consistenti (superiori al 15%) di pendolari da altri SMP, attratti dalle attività terziarie avanzate che si concentrano nei rioni e nei quartieri del *core* urbano. Il “debole” SMP Est è fortemente dipendente dal settore settentrionale: ogni giorno vi si reca quasi un terzo dei lavoratori residenti, una quota equivalente alla percentuale di spostamenti che rimangono all’interno dell’area. Il quadrante Sud, malgrado la presenza del quartiere Eur, unico polo alternativo al Centro storico, non ha invece un richiamo molto forte su chi risiede in altri “spicchi” di città.

5.2 I sistemi urbani della mobilità domiciliare

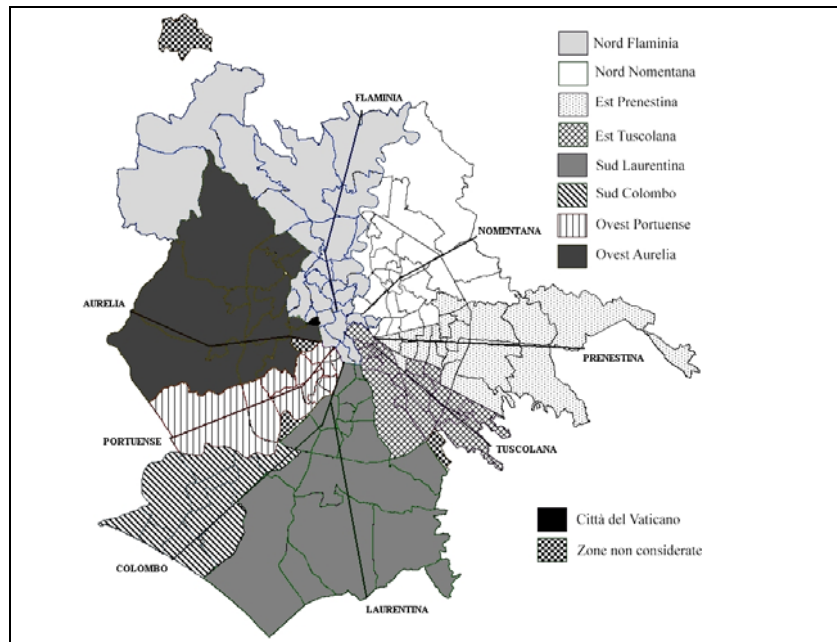
La stessa procedura aggregativa utilizzata sulle matrici della mobilità pendolare è stata applicata sulle matrici origine destinazione dei trasferimenti di domicilio interni alla città. Si sono ottenuti otto *sistemi della mobilità domiciliare (SMD)* che presentano una conformazione analoga ai sistemi del pendolarismo visti in precedenza. Anche i SMD hanno una notevole compattezza territoriale e una forma “a spicchi”, e si sviluppano radialmente lungo una o più grandi arterie cittadine, a conferma del vincolo posto dalla struttura viaria sulla mobilità dei romani (Figura 9). Rispetto ai sistemi del pendolarismo, i sistemi della mobilità domiciliare mostrano una maggiore “chiusura” rispetto all’esterno, l’indice di autocontenimento è infatti mediamente più elevato e compreso tra il 59,6% del sistema Ovest Portuense e l’83,5% del sistema Sud Colombo (Tabella 5).

La possibilità di spostare il domicilio nell’ambito della medesima porzione di città è favorita anche dal fatto che i valori immobiliari tendono uniformemente a diminuire allontanandosi dal centro cittadino. La ricerca di una sistemazione abitativa economicamente sostenibile può perciò essere soddisfatta senza che sia necessario cambiare quadrante cittadino. Anche qualora si sia costretti a lasciare la Capitale per insediarsi in un comune dell’hinterland, si può evitare di

entroterra è andato a confluire nel sistema che gravita intorno al quartiere Eur. Inoltre, i SMP del 1999 sono nati dall’aggregazione di un numero più esiguo di aree, così si spiega anche l’associazione in un unico sistema dei due sistemi urbani orientali del 1991, Prenestino e Esquilino.

allontanarsi eccessivamente dal quartiere in cui si viveva in precedenza rimanendo quanto meno lungo la medesima direttrice viaria.

Figura 9 - I sistemi urbani della mobilità domiciliare (SMD). Roma. Anni 2003-2007.



Fonte: Elaborazione IRPPS-CNR su dati Ufficio di statistica di Roma Capitale.

Tabella 5 - Caratteristiche dei sistemi urbani della mobilità domiciliare (SMD) di Roma. Anni 2003-2007.

| Sistemi mobilità domiciliare (SMD) | | Numero zone urbanistiche aggregate | Autocontenimento (Autoff) ^a | Prevalenza (Prev) ^b |
|------------------------------------|------------|------------------------------------|--|--------------------------------|
| Nord | Flaminia | 30 | 62,9 | -3,7 |
| | Nomentana | 27 | 70,2 | -1,9 |
| Ovest | Aurelia | 15 | 71,9 | 1,5 |
| | Portuense | 12 | 59,6 | -3,3 |
| Sud | Colombo | 10 | 83,5 | 8,5 |
| | Laurentina | 18 | 60,9 | 0,9 |
| Est | Tuscolana | 20 | 63,9 | -1,4 |
| | Prenestina | 19 | 74,5 | 1,3 |

Nota: a) l'indice di autocontenimento (Autoff) è pari alla percentuale degli spostamenti pendolari che rimangono all'interno di un SMP sul totale dei flussi che hanno origine nel SMP; b) l'indice di prevalenza (Prev) mostra il saldo tra ingressi e uscite da ciascun SMP.

Fonte: Elaborazione IRPPS-CNR su dati Ufficio di statistica di Roma Capitale.

Un altro aspetto da evidenziare è che i sistemi attrattivi di flussi pendolari perdono residenti a favore di altri sistemi, mentre i sistemi della mobilità

domiciliare più attrattivi di nuovi abitanti sono quelli che ogni giorno vedono uscire più residenti per andare a lavorare in altri SMP. Nello specifico, il quadrante settentrionale, cioè il sistema “forte” del pendolarismo, è un sistema “debole” se si parla di cambiamenti di domicilio: sia Nord Flaminia, che Nord Nomentana hanno infatti indici di prevalenza negativi. Al contrario i due sistemi che più erano dipendenti dall'esterno dal punto di vista dell'offerta di posti di lavoro sono i più attrattivi di spostamenti residenziali: il quadrante Est, che ha come asse la consolare Prenestina, e il sistema Sud che si sviluppa lungo la via Colombo. Questo perché il lavoro continua ad essere concentrato nelle aree centrali della città che contemporaneamente si svuotano di residenti in età lavorativa, in un processo di periurbanizzazione selettiva, mentre le aree periferiche sono quartieri dormitorio privi di funzioni di pregio e con poche opportunità occupazionali, per lo più limitate al commercio. Per i nuovi cittadini delle periferie il risultato è un allungamento dei tragitti casa-lavoro e un aumento dei costi individuali e sociali: diminuisce il tempo libero, si indeboliscono le relazioni familiari, peggiora la qualità della vita.

6. Considerazioni conclusive

Lo *sprawl* urbano è un fenomeno selettivo che riguarda innanzitutto le famiglie giovani con bambini, che lasciano il centro agli anziani, ai single e alle attività terziarie e quaternarie. La popolazione che rimane, oltre ad essere sempre più vecchia, è formata da adulti meno propensi a fare figli, come dimostrano le forti differenze nel numero medio di figli per donna rispetto agli strati urbani più periferici. L'interazione tra periurbanizzazione selettiva, invecchiamento demografico e riduzione della fecondità ha perciò messo in moto una spirale di spopolamento del *core* cittadino che non sembra prossima ad arrestarsi.

L'allontanamento nelle periferie urbane delle giovani famiglie romane ha anche un impatto sulla coesione delle reti familiari allargate, in quanto allenta i legami relazionali con le rispettive famiglie di origine e i tradizionali rapporti verticali di mutuo aiuto e di assistenza figlio-genitore anziano e nonno-nipote.

Costringere dei genitori che lavorano a sobbarcarsi ogni giorno alcune ore di pendolarismo significa lasciare loro poco tempo a disposizione per stare in famiglia e curare la crescita dei figli. In altre parole, significa indebolire le già scarse risorse del welfare familiare. Per questo motivo le giovani famiglie italiane e straniere che spinte dai costi proibitivi del mercato abitativo si trasferiscono a diversi chilometri dai propri quartieri di origine si trovano a scontare una situazione di disuguaglianza sociale.

Il problema dello *sprawl* nell'area romana è accentuato da uno scarso decentramento delle funzioni direzionali, dalla sostanziale assenza di una rete produttiva policentrica, da collegamenti rapidi su ferro insufficienti sia ad assecondare gli spostamenti centripeti che a favorire le comunicazioni tangenziali tra i quartieri. Non sembra essere cambiato molto rispetto ad un secolo fa quando la città di Roma era circondata e isolata dal resto dell'attuale provincia da un'ampia cintura di campagna. Il grado di policentrismo di allora è rimasto ancora oggi: i ridotti sistemi locali del lavoro alternativi a quello romano si raccolgono intorno agli stessi comuni che un secolo fa erano tra i pochi a distinguersi per la loro taglia demografica (Civitavecchia, Velletri, Subiaco). In un secolo si è riempito di popolazione lo spazio quasi disabitato che divideva Roma dagli altri centri della provincia, saturandolo fino all'anello del Gra. Con l'eccezione dell'Eur, non c'è stata la capacità e la volontà politica di creare nuove centralità urbane.

L'analisi dell'interscambio di flussi di mobilità pendolare e domiciliare tra i quartieri romani ha permesso di individuare dei quadranti cittadini dalla conformazione analoga in grado di contenere al proprio interno un'ampia quota degli spostamenti. Si tratta di veri e propri sistemi urbani interni alla città, dove i residenti trascorrono gran parte della loro vita quotidiana, frutto di una sorta di strategia di sopravvivenza urbana sviluppata dai cittadini romani per ovviare al pesante deficit di accessibilità che caratterizza la Capitale. Una città nella quale un trasferimento di residenza da un quadrante all'altro può costringere a rivedere pratiche sociali e relazionali consolidate.

La conformazione radiale dei sistemi della mobilità domiciliare non si ferma ai confini di Roma Capitale, ma si estende anche al di fuori del territorio capitolino: la maggior parte dei trasferimenti dai quartieri romani in uscita dalla città avviene proprio in direzione dei comuni contermini con cui sono meglio collegati. Idealmente l'obiettivo da perseguire da parte degli amministratori locali dovrebbe essere quello di favorire la fluidità degli spostamenti tra quadranti urbani differenti eliminando gli ostacoli che limitano la possibilità dei cittadini di muoversi nell'ambito dell'intera area urbana. Tuttavia, un'opzione di policy territoriale meno costosa e di più immediata realizzazione potrebbe prendere le mosse proprio dai vincoli territoriali esistenti, dai percorsi e dalle reti di relazioni sedimentate dei residenti, assecondando e semmai rafforzando i sistemi radiali e il modello di mobilità "a spicchi", inserendolo nel quadro di uno sviluppo policentrico della città, che individui dei poli funzionali, non solo residenziali o commerciali, alternativi al core urbano e che coinvolga i Municipi di Roma Capitale e i comuni delle fasce metropolitane. Una razionalizzazione del sistema urbano romano che miri a riavvicinare i luoghi di lavoro alle abitazioni, riducendo il raggio degli spostamenti e migliorando la qualità della vita dei cittadini.

Riferimenti bibliografici

AA.VV. (2007). *Modello Roma. L'ambigua modernità*, Roma: Odradek.

Benevolo, L. (1993). *Roma dal 1870 al 1990*, Bari: Laterza.

Berdini, P. (2008). *La città in vendita. Centri storici e mercato senza regole*, Roma: Donzelli.

Casacchia, O. (2002). Mobilità interna e insediamento della popolazione in Italia, in M. Natale (a cura di) *Economia e popolazione*, Milano: FrancoAngeli.

Casacchia, O., Greco, M., Natale, L. (1997). La mobilità diurna all'interno di un grande Comune: il caso di Roma. *Giornate di studio sulla popolazione - Sessione 10: studi di popolazioni urbane*, Roma, 7-8 Gennaio.

Crisci, M. (2002). Sistemi giornalieri urbani di Roma: un'ipotesi di definizione, in Morelli, R., Sonnino, E., Travaglini, C.M. (a cura di) *I territori di Roma. Storie*,

popolazioni, geografie, La Sapienza Università di Roma,, Università Roma Tor Vergata, Università Roma Tre. 531-549.

Crisci, M. (2010). *Italiani e stranieri nello spazio urbano. Dinamiche della popolazione di Roma*, Milano: FrancoAngeli.

Crisci, M. (2012). Popolazione e territorio: sistemi urbani della mobilità pendolare e domiciliare come spazi di vita quotidiana, *Argomenti*, n.34, 81-102.

EEA (2006). *Urban Sprawl in Europe. The Ignored Challenge*. Copenhagen: European Environment Agency.

Gesano, G. (a cura di) (1987). *La mobilità per lavoro nella provincia di Roma*. Roma: Editori Riuniti.

Gibelli, M.C., Salzano, E., (a cura di) (2006). *No sprawl*, Firenze: Alinea Editrice.

Insolera, I. (2011). *Roma moderna. Da Napoleone I al XXI secolo*, Torino: Einaudi.

Istat (2007). I tempi della vita quotidiana. Un approccio multidimensionale all'analisi dell'uso del tempo. *Argomenti* n. 32, Roma: Istat.

Istat, Irpet (1997). *I sistemi locali del lavoro 1991*, Roma: Istat.

Maier, J., Paesler, R., Ruppert, K., Schaffer, F. (1980). *Geografia sociale*, Milano: FrancoAngeli.

Martini, M. (1981). *Il mercato del lavoro e il territorio*, Milano: Irer.

Seronde Babonaux, A.M. (1983). *Roma. Dalla città alla metropoli*, Roma: Editori Riuniti.

Sonnino, E. (1976). Il movimento della popolazione e lo spopolamento del centro storico di Roma negli ultimi venti anni, *Notiziario ai soci*, a.3, Giugno, Italia Nostra, sezione di Roma.

Sonnino, E., Bertino, S., Casacchia, O., Crisci, M., D'Orio, G., Rosati, R. (2011). *Popolazione e previsioni demografiche nei municipi di Roma Capitale. Dinamiche attuali e prospettive fino al 2024*, Roma: Gangemi Editore.

Tocci, W. (2008). La città del tram, in Tocci, W., Insolera, I., Moranti, D. (a cura di), *Avanti c'è posto. Storie e progetti del trasporto pubblico a Roma*, Roma: Donzelli.

Vidotto, V. (2006). *Roma contemporanea*, Bari: Laterza.

La crescita delle periferie nell'area metropolitana di Roma: consumo di suolo, carenza di servizi, qualità della

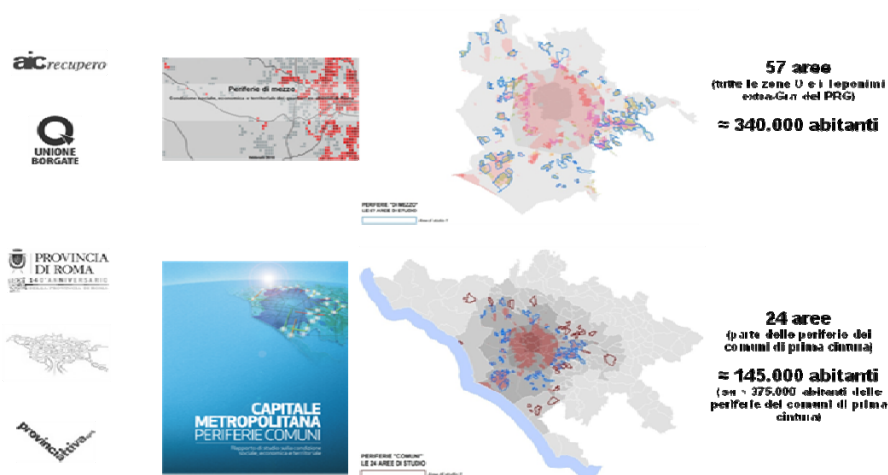
Enzo Proietti³⁶

1. Introduzione

Il ragionamento sviluppato in queste pagine poggia sui risultati di due ricerche che, negli ultimi anni, sono tornate a studiare la periferia romana (Fig. 1):

- quello di AIC e Unione Borgate, del 2010, sulle *Periferie di mezzo*, titolo scelto per richiamare la condizione geografica e socioeconomica dei quartieri ex abusivi di Roma, una volta “frontiere urbane”, oggi realtà immerse nella grande metropoli;
- quello, sempre del 2010, sulle *Periferie dei Comuni* metropolitanamente promosso dalla Provincia di Roma nell'ambito del suo Progetto strategico.

Figura 1 - Periferie “di mezzo” e “comuni”. I quartieri ex-abusivi di Roma e la prima cintura

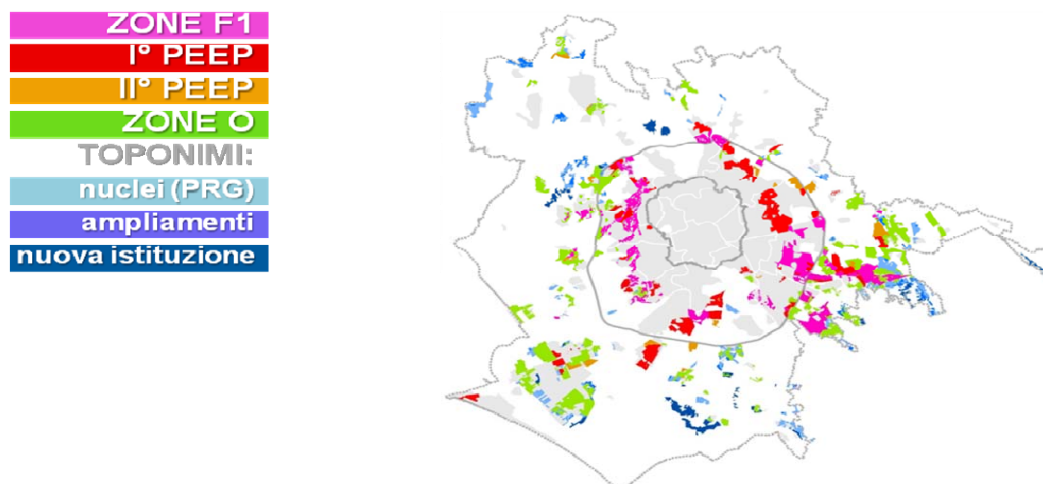


Fonte: AIC-Unione borgate, Periferie di mezzo e Provincia di Roma, Capitale metropolitana. Periferie comuni, 2010.

³⁶ Responsabile Piattaforma Attuazione Città Metropolitana di Capitale Lavoro Spa, società unipersonale della Città Metropolitana di Roma Capitale, via Beniamino Franklin 8 - 00153 Roma.

La rappresentazione sulla mappa della dimensione e localizzazione dei “quartieri 167” - di quelli sviluppatasi con il primo ed il secondo PEEP (Piano di Edilizia Economica e Popolare) - insieme a quella delle periferie ex abusive di Roma (dalle zone F1 del Piano regolatore del 1962 alle più recenti ipotesi sui nuclei di edilizia ex abusiva da recuperare, i cosiddetti “toponimi”) indica quanto la crescita urbana e metropolitana di Roma (una crescita senza sviluppo, per usare termini resi familiari dalla crisi economica) sia stata segnata dall’edilizia economica e popolare, da una parte, e condizionata dall’abusivismo, dall’altra (Fig. 2).

Figura 2 - Espansione urbana nel comune di Roma.



Fonte: elaborazioni grafiche su dati Comune di Roma, 2012.

Dà anche il segno di quanto le due ricerche - qui richiamate in sintesi interpretativa - siano riuscite ad abbracciare la complessità della periferia, o, meglio, delle periferie romane. Anche e a maggior ragione nell’epoca dell’aggravamento della crisi economica, i cui tratti peculiari non fanno che rafforzare la necessità di rileggere la storia passata per ricominciare a progettare una nuova qualità urbana e sociale.

2. La complessità delle periferie metropolitane

2.1 Periferie di mezzo (AIC-Unione Borgate, 2010)

Il lavoro sulle Periferie di mezzo si è concentrato sulle ex borgate abusive del comune di Roma - realtà che nel complesso ospitano circa 335.000 abitanti occupando larga parte del territorio urbanizzato compreso tra il Grande Raccordo Anulare e i confini amministrativi del comune - individuando 57 aree e studiandone le caratteristiche territoriali, demografiche, economiche e sociali con analisi *desk* e *field* (indagine campionaria sulla popolazione residente e interviste a un *panel* qualificato di testimoni privilegiati, entrambe realizzate negli ultimi mesi del 2009).

Sentire dai protagonisti la storia dei quartieri e delle popolazioni che li abitano, fin dall'insediamento originario guidato da acuti bisogni, ha consentito di cogliere quanto le condizioni sociali attuali siano diverse dal passato. Oggi, *la popolazione che vive questi quartieri rispecchia fedelmente la composizione socioculturale della città*, e anzi, tendenzialmente, risulta più avanzata della media, sia rispetto al tasso di attività lavorativa, che in termini di livello culturale. La sua condizione economica è spesso migliore di quella rilevabile sia nei grandi quartieri periferici extra-GRA che nella periferia consolidata della città; le situazioni di disagio, pur presenti, sono minoritarie.

In questo contesto la *proprietà immobiliare diffusa*, con un'incidenza complessiva compresa tra l'80% e il 90%, ha rappresentato e rappresenta un fattore centrale nella costruzione e nel mantenimento del panorama sociale ed economico. Un panorama nel quale, quindi, non mancano elementi di benessere, nemmeno sotto l'aspetto ambientale o rispetto a fattori spesso caratteristici della "modernità metropolitana" (come la presenza di fenomeni criminali) e qui molto più rari che altrove.

Ma accanto agli elementi positivi, la ricerca ha consentito di mettere in luce le *gravi criticità* che affliggono le popolazioni delle ex borgate:

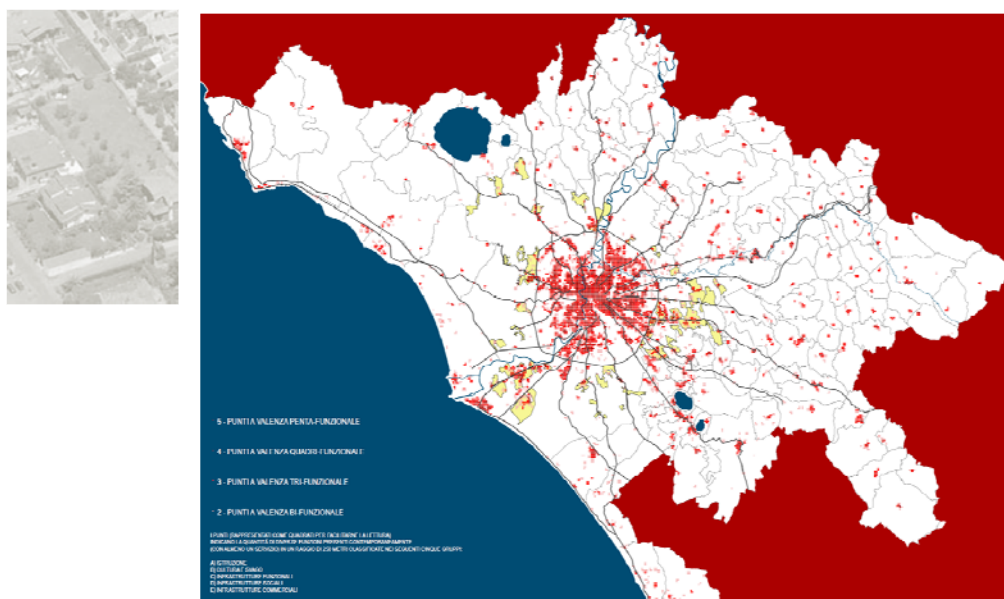
- una *qualità urbanistica e architettonica assolutamente inadeguata*, i cui effetti di lungo periodo connessi in particolare alla mancanza di spazi pubblici e luoghi di socializzazione sono chiaramente individuabili in un progressivo, e largamente denunciato, allentamento delle trame comunitarie;
- *l'insufficienza delle infrastrutture* e delle reti materiali e immateriali (da quelle per il trasporto pubblico a quelle telematiche) che acuiscono la loro marginalità geografica;
- un *“modello di sviluppo”*, se così può essere definito, imperniato su iniziative imprenditoriali piccole e piccolissime e in settori a basso valore aggiunto (dall'artigianato manifatturiero all'edilizia) che molto poco offrono in termini di opportunità occupazionali.

E poi, su tutto, la *carezza di servizi*. Banche, supermercati, farmacie e chiese: questo c'è, più o meno ovunque, nelle ex borgate. Per il resto è un lungo elenco di mancanze.

La “geografia “delle centralità locali, ovvero degli ambiti di concentrazione di servizi e funzioni di uso quotidiano per un'utenza di quartiere, è chiarissima e sintetizza la realtà: le ex borgate abusive di Roma sono quasi sempre prive di centri di servizi (Fig. 3).

Non c'è commercio al dettaglio; mancano luoghi di consumo e di produzione culturale (cinema, teatri, biblioteche); mancano i servizi sanitari, e la localizzazione dei commissariati e delle stazioni dei carabinieri penalizza questi territori; migliore, ma comunque insufficiente, è la diffusione di servizi sociali per i bambini e gli anziani. Per raggiungere un liceo o istituto professionale i ragazzi delle borgate impiegano 15 volte il tempo che serve ai loro compagni che abitano in centro per compiere lo stesso tragitto. In generale, le diverse azioni e necessità quotidiane richiedono ai residenti lunghi spostamenti e molte ore passate nel traffico.

Figura 3 - Consumo di suolo e periferizzazione - Carenza di centralità di servizi locali (2010).



Fonte: AIC-Unione borgate, Periferie di mezzo, 2010.

D'altro canto qui di grandi “contenitori commerciali” ce ne sono molti di più che in centro, e i giovani sono tra i loro maggiori frequentatori. Altre grandi superfici commerciali sono destinate alla periferia. Come quelle che le hanno precedute “atterreranno” sul territorio senza essere componenti - né, tantomeno, volani economici - di un processo di riqualificazione.

E' evidente che ripensare la periferia vuol dire ripensare complessivamente equilibri e squilibri territoriali della città.

2.2 Periferie comuni (Provincia di Roma, 2010)

Mentre a Roma centinaia di migliaia di abitanti - oltre 700.000 se consideriamo l'intera periferia extra-Gra - vivono quotidianamente queste contraddizioni (nei grandi quartieri ancora più forti che nelle ex borgate abusive), non è diversa la condizione di chi vive fuori dai confini della capitale, in particolare nei comuni di prima corona, e in maniera ancora più accentuata nelle loro periferie.

La metodologia utilizzata per studiare 24 *Periferie comuni* della prima cintura metropolitana è la medesima dell'analisi sulle ex-borgate romane.

Tra il 2001 e il 2009, la provincia di Roma è stata interessata da un rilevante incremento demografico (+12,2%). Tale dinamica si è però concentrata in modo particolarmente marcato proprio nella prima cintura metropolitana, dove la crescita di residenti (+22,4%) è stata quasi tripla di quella registrata nel resto della provincia (+8,9%). Nello stesso arco temporale anche la periferia di Roma esterna al Grande Raccordo Anulare ha fatto segnare un sostenuto incremento di abitanti (+20,4%).

Quella demografica, da “questione di area vasta” si è spinta fin dentro i territori e dal 2001 al 2009, nei 24 quartieri analizzati, la popolazione è aumentata in media del 20% con punte del 50%: sono numeri in grado di cambiare il volto e le dinamiche delle comunità locali, così come erano riconoscibili solo poco tempo fa.

In questi territori la popolazione è mediamente molto giovane, perché segnata dalle scelte dei nuovi nuclei familiari che qui hanno cercato risposta alle proprie necessità abitative e alle condizioni stringenti imposte dalla *rendita fondiaria urbana*.

Il processo di redistribuzione dei pesi insediativi non è stato però accompagnato da un parallelo spostamento di servizi, funzioni, attività produttive e occasioni occupazionali. La velocità delle dinamiche demografiche, infatti, non ha trovato adeguato contraltare nella risposta che le Amministrazioni pubbliche hanno potuto dare e si è aperta una forbice non sostenibile tra soddisfazione delle esigenze abitative e complessiva qualità dell'abitare.

Ne è derivato un progressivo incremento del livello di *dipendenza economico-funzionale dei comuni metropolitani da Roma*, divenuto nel tempo insostenibile per la qualità di vita sia di chi abita fuori dalla capitale, sia di chi vi risiede.

Così è da interpretare l'accentuato grado di dipendenza occupazionale da Roma e, come sua naturale conseguenza, la progressiva incidenza del pendolarismo: tra i residenti della periferia metropolitana che hanno un'occupazione, il 40,2% è

costretto a recarsi quotidianamente a Roma per raggiungere il proprio posto di lavoro. Il dato è ancora più marcato (53,6% del totale) tra gli studenti delle scuole superiori e universitari.

A conferma di come tutti gli elementi siano legati da un filo unico, il pendolarismo su Roma è particolarmente accentuato tra i componenti delle famiglie di recente insediamento che, così, tendono a vivere poco lo spazio pubblico (strade, piazze, negozi) contribuendo involontariamente a fare del proprio un “quartiere dormitorio”. Cioè, come ulteriore effetto indotto, un quartiere privo o quasi di servizi.

Naturalmente la geografia dei servizi non è ovunque la stessa. Alcune tipologie di funzioni mancano nella maggior parte dei territori: attività per la cultura, lo svago e l'aggregazione sociale, i trasporti e la sanità. Altre, come gli asili nido e le scuole, risultano complessivamente ancora sufficienti, benché alcuni quartieri siano in emergenza e, in generale, le Amministrazioni prevedano un progressivo aggravamento della problematica scolastica al proseguire della direzione e dell'intensità rilevata nei flussi demografici.

Flussi troppo rilevanti e complessi per essere governati con gli strumenti a disposizione degli Enti e delle società locali. E' forte l'impegno dei Comuni e delle “agenzie sociali” (centri anziani, parrocchie, associazioni sportive) per cercare di costruire/irrobustire la trama relazionale delle loro comunità, ma quello che rimane - nella maggior parte dei casi - è una progressiva perdita di identità locale. A farne le spese maggiori sono di nuovo i giovani: il loro disagio (denunciato in molte periferie) si declina, di volta in volta, in comportamenti devianti, perdita di valori, mancanza di prospettive occupazionali.

Insieme ai problemi di carattere socioeconomico, le periferie pagano poi *processi di sviluppo urbano spesso privi di qualità urbanistica*, caratterizzati da *dispersione insediativa, consumo di suolo e compromissione dell'uso agricolo*. Sussistono situazioni di carenza di infrastrutture primarie (larghezza delle strade, marciapiedi, parcheggi, scarsa strutturazione dei tessuti). Soprattutto nei quartieri di origine abusiva, ma non solo, la “*sottovalutazione*” dell'importanza degli spazi

pubblici ha determinato una cronica carenza di piazze privando le comunità locali di fondamentali spazi di socializzazione e condensazione di servizi e funzioni.

Non deve però emergere un quadro di soli problemi, quando si descrivono le periferie della prima corona metropolitana. Non deve perché non è vero e perché dal punto di osservazione dei loro residenti:

- prima che si palesassero le ricadute sociali della crisi economica, la condizione economica delle famiglie era valutata soddisfacente da due terzi della popolazione, anche grazie al basso costo della vita e all'alta percentuale di proprietari dell'abitazione di residenza;
- il rapporto con gli stranieri immigrati, per quanto numerosi, non evidenzia dinamiche di conflitto attuali o potenziali;
- è diffusa la percezione di sicurezza, con la maggior parte dei cittadini che si sente al riparo dal rischio di subire reati.

Tutti elementi oggettivamente positivi. Tutti elementi che però sono oggi messi a rischio dall'avanzare della crisi economica e dal suo progressivo insinuarsi nel tessuto sociale.

3. Vocabolario per un nuova interpretazione della condizione socioeconomica delle periferie: rendita, crisi economica, ambiente, servizi

Nel tempo - dapprima dentro la capitale e poi, con una forte accelerazione nell'ultimo decennio, anche fuori - si è dunque andata consolidando una *grande periferia metropolitana* che abbraccia i territori interni ed esterni ai confini del comune di Roma.

Così, mentre le città vivono la “quarta generazione urbanistica” della *metropolizzazione*, secondo la definizione di Campos Venuti, Roma si offre alla lettura e interpretazione come un sistema metropolitano anomalo. Un sistema non privo di potenzialità (dall'ambiente alle infrastrutture ferroviarie), ma troppo ripiegato nei confini della “vecchia” città, senza poli “maturi” intorno, con un

assetto territoriale disordinato. Un sistema nel quale non si intravede alcun modello gerarchico.

È il processo di *periferizzazione*, concetto che porta a sintesi le dinamiche di un territorio nel quale lo spontaneismo relazionale tra le sue componenti urbane prevale su qualunque logica di governo unitario (meno che mai strategico); nel quale l'elevata dipendenza economico-funzionale dei nuclei minori dal *core* metropolitano influisce negativamente sulla qualità della vita dei residenti e sulla diffusione di opportunità di sviluppo economico e occupazionale. Un fenomeno nuovo, non affrontabile con strumenti pensati per le vecchie dinamiche di sviluppo urbano.

Prima di ragionare di possibili nuovi strumenti, però, è opportuno definire un piccolo vocabolario di parole-chiave che possano rappresentare le fondamenta sulle quali costruire una nuova stagione di intervento nelle periferie. Alla luce delle specificità delle periferie metropolitane di Roma, e considerando le trasformazioni sociali che si stanno compiendo in questi lunghi anni di stagnazione economica intervallati da fasi di più o meno acuta recessione, quattro sono i termini dai quali sembra di non poter prescindere: rendita, crisi economica, ambiente, servizi.

Anzitutto la *rendita*, in particolare quella fondiaria che ha mostrato una notevole capacità di adeguarsi al mutare dei tempi.

Il risanamento imperniato sul riconoscimento urbanistico delle borgate abusive e sulla garanzia di servizi atti a colmare ingiusti e insostenibili squilibri sociali e civili fu una scelta fondamentale e doverosa. Nonostante i già indicati “salti di status”, essa ha garantito una distribuzione di massa di una “nuova rendita” implicita nelle singole proprietà. Ma il risanamento delle borgate e la ricomposizione sociale che ne è conseguita non hanno messo fine al circolo vizioso che trae origine e alimento dalla valorizzazione della rendita fondiaria. E l'incapacità di stroncare la piaga dell'abusivismo ha segnato - seppur con le attenuanti legate ai molteplici condoni governativi - una rottura devastante in quell'esperienza storica.

La capacità della rendita di continuare a giocare un ruolo determinante nel processo di urbanizzazione va spiegata con l'introduzione di gradi successivi di innovazione nei suoi processi, nei suoi strumenti, nei suoi protagonisti: inedite figure di utilizzatori, nuovi cicli industriali di produzione edilizia, differenti professioni legate all'intermediazione immobiliare. Un'ampia articolazione sociale e produttiva si è affermata e consolidata nel tempo attorno al "segmento basso" della produzione edilizia - più sommersa che legale - che la rendita (spinta anche da lunghi anni di crescita dei valori immobiliari) ha utilizzato fornendo materia prima - il suolo - a costi ampiamente competitivi rispetto a quelli del centro e delle zone intermedie dell'area metropolitana.

Ma tra le determinanti della periferizzazione non ci sono solo i processi di formazione e distribuzione della rendita e l'incapacità degli strumenti urbanistici di regolare e controllare l'attività edilizia: anche i nuovi desideri - il contatto con la natura, la privacy, la voglia di attribuire "senso compiuto" al concetto di proprietà privata - hanno contribuito a generare nuovi luoghi nella città estesa. E la tipologia della casa unifamiliare, ovvero della "villetta", è stata la risposta individuale a queste condizioni.

È un fatto che questo "modello" ha avuto una sua efficacia economica e sociale, ma è altrettanto vero che, tutto centrato su una *logica culturale di stampo individualista*, non è risultato strutturalmente in grado di influire su quanto avveniva appena al di là, appena al di fuori del recinto della singola villetta come dei confini del singolo insediamento. Così, *la cura del proprio giardino si è accompagnata al disinteresse per gli spazi pubblici. Così la "logica" delle basse densità edilizie ha agevolato il progressivo saldamento tra diversi insediamenti abusivi.*

In mezzo, tra individuale e collettivo, tra villetta e insediamento, sono rimasti il consumo del territorio, un modello di sviluppo a basso valore aggiunto e un'enormità di mancate risposte alle esigenze della popolazione che andassero oltre quella, fondamentale ma "primaria", della casa.

Non è casuale e tantomeno poco rilevante che quel “modello” si sia consolidato a mano a mano che si affermavano nella società i valori del neoliberismo. Il consumismo come “stile di vita”, la dissipazione delle risorse naturali come “modello di sviluppo” e il governo pubblico relegato (in buona misura, autorelegato) a un ruolo di fatto ancillare degli interessi privati.

In questa complessità si è aggiunta, e ormai radicata, la *crisi economica*. I suoi effetti stanno disegnando un panorama diverso, completamente diverso non solo da quello di quaranta anni fa - alla radice storica del percorso degenerativo descritto in queste pagine - ma anche da quello ancora prevalente appena un triennio addietro. Un panorama ora che va progressivamente includendo quegli stessi strati sociali che, negli anni Settanta, con la redistribuzione della rendita e le politiche di welfare nazionale, erano in larga misura riusciti a emanciparsi dal bisogno.

Oggi, nella crisi e con lo stato sociale in progressiva erosione, avere una casa in proprietà non basta più. Né basta più (come fino all'inizio della crisi economica) avere accumulato più proprietà immobiliari - con l'abusivismo o i piani di edilizia pubblica - da distribuire ai propri figli quando fossero cresciuti. Alla crescita patrimoniale e alle garanzie assistenziali e previdenziali che hanno accompagnato la maturità dei genitori si sono andate progressivamente affiancando precarietà occupazionale e, spesso, disoccupazione o inoccupazione dei figli. E, dopo decenni di benessere, i “saldi familiari” hanno ricominciato a descrivere condizioni di difficoltà economica.

Lo confermano pienamente i risultati dell'indagine campionaria sulla popolazione residente che nel mese di agosto 2012 è tornata a studiare le stesse aree indagate nel 2009 (le ex periferie abusive di Roma) e nel 2010 (le periferie dei comuni della prima corona metropolitana) proprio con l'obiettivo di cogliere, nella percezione e nel vissuto degli intervistati, l'impatto della crisi economica sulla condizione delle famiglie (Fig. 4).

Figura 4 - L'impatto della crisi sulle condizioni economiche delle periferie.

VARIAZIONE DELLA SITUAZIONE ECONOMICA DELLE FAMIGLIE
Differenza tra le risposte del mese di agosto 2012 e quella rilevata nelle indagini originarie
(Periferie ex-abusive di Roma, 2009, e periferie della prima cintura metropolitana, 2010). Intervalli di variazione

| | PERIFERIE "DI MEZZO" (Comune di Roma) | PERIFERIE COMUNI (Comuni di prima corona metropolitana) | Intervallo | Simbolo |
|---|--|---|----------------|---------|
| La situazione economica della famiglia è soddisfacente | ↓↓↓ | ↓↓↓ | Da +21% a +30% | ↑↑↑ |
| La famiglia ha problemi economici (difficoltà di arrivare "alla fine del mese") | ↑↑↑ | ↑↑↑ | Da +12% a +20% | ↑↑ |
| La famiglia ha problemi di lavoro (mancanza o rischio concreto di perderlo) | ↑ | ↑↑ | Da +8% a +10% | ↑ |
| Nell'ultimo anno la famiglia è riuscita a risparmiare parte del reddito | ↓ | ↓ | Da -5% a +5% | ↔ |
| | | | Da -6% a -10% | ↓ |
| | | | Da -11% a -20% | ↓↓ |
| | | | Da -21% a -30% | ↓↓↓ |

Fonte: indagini dirette, 2009, 2010 e agosto 2012.

Un impatto tanto duro quanto distribuito in maniera sostanzialmente omogenea nel sistema delle periferie metropolitane:

- con la soddisfazione complessiva sulla situazione economica che in meno di un triennio è diminuita per una quota compresa tra il 20% e il 30% delle famiglie residenti;
- con i problemi economici (esplicitamente indagati in base alla difficoltà di "arrivare alla fine del mese") che oggi coinvolge quasi un terzo di famiglie in più di quanto rilevato negli anni iniziali della crisi economica;
- con i problemi di lavoro che proprio in questi mesi si stanno palesando in termini di perdita o di rischio concreto coinvolgendo una quota di famiglie compresa tra il 6% e il 10% in più del 2009 nelle ex borgate abusive di Roma e tra il 10% e il 20% in più nelle periferie dei comuni della prima corona metropolitana.

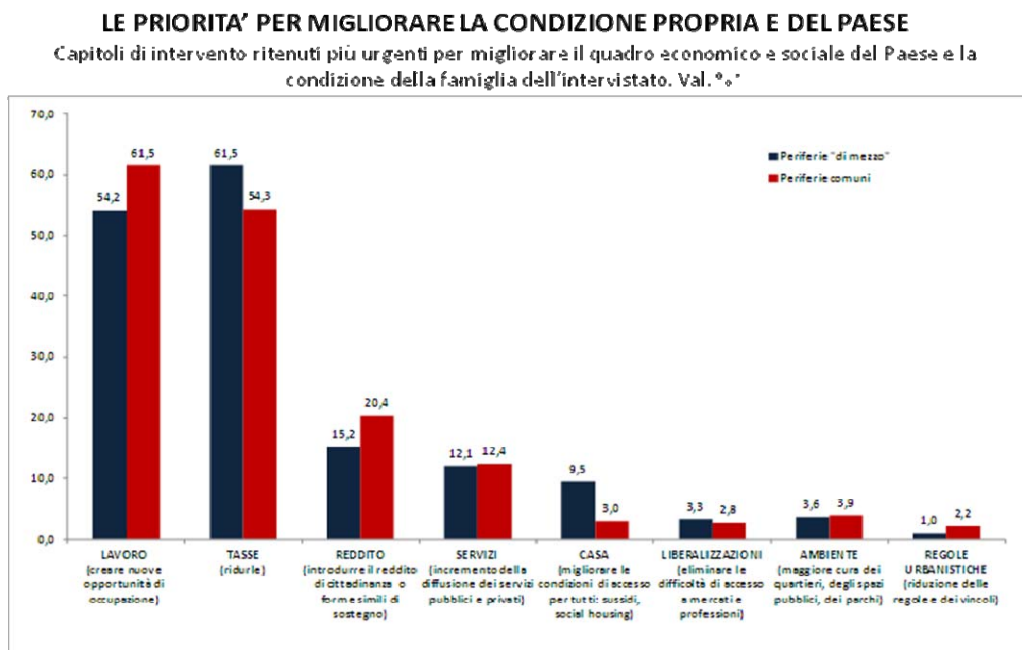
In questo quadro, le decisioni di politica pubblica su imposte e tariffe determinate dalla crescente precarietà delle condizioni finanziarie del Paese e degli Enti locali hanno ulteriormente indebolito la capacità delle famiglie di resistere all'impatto della crisi. Interpellate sul costo sostenuto nel mese di giugno 2012 per il pagamento della prima rata dell'Imposta Municipale Unica, le famiglie delle periferie hanno restituito valori che, proiettati sull'intera imposta (comprensiva del saldo previsto per il mese di dicembre), indicano un peso dell'IMU compreso tra il 40% e il 60% di una mensilità di reddito familiare netto

comprensivo di stipendi, pensioni e sussidi a vario titolo percepiti dai suoi componenti.

Non stupisce, quindi, che di fronte alla richiesta di indicare i capitoli prioritari su cui intervenire per migliorare la condizione economica propria e, in generale, del Paese, gli abitanti delle periferie indichino in larga maggioranza la creazione di nuove opportunità di lavoro, la riduzione delle tasse e, con percentuali minori, la creazione di strumenti di sostegno al reddito (Fig. 5). E' l'emergenza sociale la cifra chiave delle indicazioni raccolte e la lettura più di prospettiva sulle carenze da colmare nelle periferie (su tutte quella della mancanza di servizi) o sulle loro potenzialità da valorizzare (a partire dall'ambiente) vengono segnalate solo da una ridotta minoranza di intervistati.

C'è però un dato che emerge dall'indagine e che nell'economia delle tesi sostenute in questo *paper* assume una valenza di assoluto rilievo: è la ridottissima percentuale di intervistati che ha indicato nell'allentamento delle regole e dei vincoli di carattere urbanistico uno strumento utile a risollevarle le sorti del tessuto socioeconomico delle periferie. La loro incidenza - l'1,0% nelle ex borgate abusive di Roma e il 2,2% nelle periferie della prima corona metropolitana - spiega in tutta evidenza come sia ormai finita la stagione che determinato larga parte dei percorsi di crescita urbana nelle periferie romane. Come detto, sono ancora numerose e diffuse le forze economiche che mirano una prospettiva di ulteriore sfruttamento della rendita fondiaria. Ma questi dati devono convincere tutti che quell'interesse non è condiviso almeno dal 95% degli abitanti delle periferie.

Figura 5 - L'impatto della crisi sulle condizioni economiche delle periferie.



* Il totale non è uguale a 100 perché erano possibili più risposte.

Fonte: indagine diretta, 2012

Ma la crisi in corso da anni non è solo economica e sociale: essa ha anche una forte declinazione ecologica. Come indicato nel Progetto strategico della Provincia di Roma, sviluppo sostenibile, energie rinnovabili e *green economy* sono tra i termini che delineano una nuova idea delle relazioni economiche e dell'organizzazione della società. E' un cambiamento profondo: vuol dire sostituire le quantità con la qualità. Passare, in contrasto con l'espansione urbana degli ultimi decenni, dalla crescita allo sviluppo.

I servizi, lo si è visto, sono un problema comune a tutte le periferie dell'area metropolitana di Roma. Lo sono, ancora oggi come in passato, per la carenza di funzioni sia pubbliche che private. Ma lo sono in un territorio completamente cambiato, nel quale si sono formati satelliti metropolitani di dimensioni molto rilevanti (sia in termini territoriali che demografici) che non possono più dipendere dal *core* quasi per ogni esigenza di lavoro o di studio, di cultura o di tempo libero, di acquisti o di sport. Così, mentre col procedere delle dinamiche

demografiche la *carenza di servizi nella periferia urbana e metropolitana diviene un'emergenza sempre più acuta*, qualunque ipotesi di sua pur parziale soluzione deve oggi fare i conti, da una parte, con la stretta del ciclo economico e, dall'altra, con l'impossibilità continuare a replicare il modello di crescita edilizia diffusa e a bassa densità.

4. Le periferie metropolitane come epicentro di una nuova stagione di sviluppo

L'opera di risanamento delle periferie realizzata negli anni '70 ha largamente ridotto lo svantaggio preesistente di una parte della città rispetto ad un'altra privilegiata; a questa ha fatto seguito, nei decenni a cavallo tra il vecchio e il nuovo secolo, un percorso di modernizzazione della città nel suo complesso che, pur non sempre costante nell'intensità dello sforzo e nella sua efficacia, è stato capace di includere e valorizzare ceti professionali emergenti, di promuovere la formazione di nuove vocazioni produttive, di emancipare l'economia romana dal vincolo univoco della "monocommittenza pubblica", di cambiare l'immagine della città.

Pur in uno scenario di complessiva evoluzione della città, *il "modello" economico che ha caratterizzato la "crescita senza sviluppo" delle periferie romane ha continuato a confermarsi nel tempo come quello prevalente per ampie porzioni di territorio.*

Oggi quel modello non è più sostenibile. Non lo è perché consuma suolo in modo irrazionale; non lo è perché l'erraticità delle direttrici di sviluppo urbano che produce impone la spesa di risorse pubbliche non più disponibili; non lo è perché non è stato in grado di determinare un processo di modernizzazione dell'apparato economico-produttivo di quei territori, drenandone anzi le risorse primarie (ambientali e umane) e larghe quote di capacità potenziale di produzione di valore aggiunto; non lo è perché l'interesse per la qualità della vita di molti è stato sopraffatto dal prevalere dell'interesse per lo sfruttamento delle posizioni di rendita di alcuni; non lo è perché la crisi economica - con il lavoro che svanisce, i cantieri che si fermano e le quotazioni degli immobili che calano - sta rendendo

evidente quanto la sua stessa capacità di garantire serenità e solidità economica a interi gruppi sociali fosse un'illusione destinata a concludersi.

Non è più replicabile, quel modello, perché oggi *ha esaurito la sua capacità di rispondere ai bisogni del sistema sociale e economico* a partire dal disagio che ha ripreso a diffondersi nella vita quotidiana dei cittadini.

Se l'insicurezza è tornata a essere la cifra dominante nella società - a causa della crisi economica e dell'incertezza sul futuro, ma anche, in maniera più radicata, per le possenti migrazioni, per lo sfaldamento delle famiglie e la rottura dei legami interpersonali che provocano solitudine e nevrosi, per le nuove difficili domande poste dalla "modernità" - *la politica deve concentrarsi sulla vita delle persone, sulle vite dei cittadini*. Deve lavorare perché riconquistino serenità, senso della comunità, piacere nel godimento delle funzioni e degli spazi urbani, capacità di ritrovarsi nell'impegno collettivo e propositivo per la gestione e la salvaguardia dei beni comuni.

Per il benessere del suo sistema sociale e la salute del suo sistema economico, Roma ha bisogno di riprendere in mano la gestione dei suoi caratteri fondamentali e su di essa condividere e implementare un nuovo modello di sviluppo capace di generare valore economico e sociale facendo leva sulla riqualificazione del tessuto urbano, su una vera valorizzazione del sistema agricolo e ambientale, sulla semplicità d'uso della città per tutti i suoi utenti (abitanti e utilizzatori), sulla risposta a diritti incompressibili quali la casa, il lavoro, il welfare.

Per la progressiva e ormai compiuta assimilazione del loro tessuto sociale a quello prevalente nel resto del territorio, per la centralità geografica e le dimensioni demografiche (peraltro destinate a crescere ulteriormente) che hanno assunto nel sistema metropolitano romano, per la loro capacità di rappresentare con plastica evidenza le contraddizioni prodotte dal modello che le ha generate, *le periferie metropolitane assurgono ora al ruolo ideale di epicentro per l'avvio di una nuova stagione di sviluppo*.

E' qui, infatti, che si giocano le prospettive della metropoli di *abbandonare la strada inerziale della periferizzazione per assumere quella di una organizzazione policentrica e di un funzionamento metropolitano* (metropolizzazione):

- è qui, nei quartieri delle periferie, nell'innalzamento della loro qualità urbana, architettonica e funzionale che si giocano i margini per un *livellamento dei differenziali di rendita* che da una parte - nelle stesse periferie - producono consumo di suolo, dall'altra - nei centri urbani - espellono popolazione e in entrambe dissolvono reti relazionali e patrimoni culturali e identitari;
- è qui, nelle periferie come componenti strategiche di una visione metropolitana, che si possono generare nuove occasioni di sviluppo, impresa e lavoro, sia nei *settori più innovativi* della green economy (dalla produzione di fonti energetiche sostenibili alla commercializzazione della capacità di assorbimento di anidride carbonica) che nella *rivisitazione di quelli più tradizionali* (dall'agricoltura multifunzionale agli insediamenti produttivi ecologicamente attrezzati);
- è qui, nei territori periferici di confine tra amministrazioni diverse, che si devono sperimentare e attuare modelli di *programmazione intercomunale e gestione sovracomunale di servizi pubblici* (dalla raccolta dei rifiuti alla distribuzione dell'acqua) e di *pianificazione di funzioni pubbliche e private* (dalle scuole, agli impianti sportivi, ai centri polifunzionali ai centri commerciali, tanto desiderati quanto troppo replicati per le effettive capacità di assorbimento della domanda). Lo suggerisce la logica, lo chiede l'efficienza delle scelte, lo impone la consapevolezza sull'insuperabilità di sopravvenuti vincoli ecologici e finanziari;
- è solo a partire da qui, dalle periferie, che si possono risolvere i problemi che gravano sul del centro (sui centri) dell'area metropolitana, con la *distribuzione di funzioni strategiche e direzionali* oggi rigidamente concentrate nei luoghi storici ma sempre più lontane dalla residenza di chi ci lavora;

- è qui, a partire dalle aule e dai dipartimenti delle Università, dei centri di ricerca, delle agenzie, dei poli e distretti tecnologici che hanno scelto la periferia come “sede e scommessa” che devono incontrarsi e fare sinergia i *saperi capaci offrire soluzioni per la metropoli sostenibile*;
- è unicamente con un coinvolgimento proattivo delle periferie metropolitane che si può realmente pensare, non solo di risolvere, ma di governare e *rendere occasioni di sviluppo quelli che oggi appaiono come generatori di conflitti*: dalla gestione dei rifiuti alla mobilità all’inquinamento dell’aria.

Ed è naturalmente nelle periferie metropolitane, per tutte le argomentazioni sviluppate in queste pagine, che la riqualificazione diffusa richiede l’assunzione di una doppia dimensione di ragionamento: da una parte, l’individuazione di *nuovi modelli di insediamento dei servizi*; dall’altra, l’affermazione di *buona politica e capacità amministrativa*.

4.1 I servizi

Oggi l’esigenza è di ragionare di nuovi modelli di servizi capaci di fare riqualificazione. Forse occorrerà trovare termini diversi perché parole come riqualificazione, recupero o trasformazione si sono oggettivamente consumate nel tempo. Ma, a prescindere dai termini che si adotteranno, bisognerà imparare dalle lezioni del passato.

Da dove partire? Intanto chiarendo un aspetto di metodo: la discussione sulle periferie non può più concentrarsi sui lotti vuoti invece che su quelli pieni o, meglio, sui “quartieri pieni”. Il completamento ha senso se è a servizio della riqualificazione dell’esistente, non viceversa.

Poi definendone uno di contenuto, ovvero le possibili componenti di *poli plurifunzionali di servizi* che siano capaci di sostenibilità economica e ecologica e di portare nelle periferie una nuova qualità urbana. Quelle graficamente sintetizzati nella fig. 6 vogliono essere, in questo senso, una proposta che mentre tiene conto delle evidenze raccolte in anni di lavoro sulla realtà economica e sociale delle periferie metropolitane si offre a un necessario confronto allargato.

Figura 6 - Invertire la tendenza, nella città e nella periferia - Nuovi modelli locali di servizi.



Dunque, tra gli elementi che, rispondendo alle necessità palesate delle realtà economiche e sociali, possono divenire componenti di un nuovo modello di intervento nelle periferie metropolitane ci sono:

1. la *programmazione dei servizi di welfare*, la loro ricomposizione e l'ottimizzazione dei loro costi *nel quadro delle politiche del territorio*. Il welfare (l'assistenza, l'architettura del sistema sociosanitario, i servizi per i bambini, gli anziani, le persone non autosufficienti) deve divenire componente integrante della politica di programmazione del territorio. Il progressivo invecchiamento della popolazione, solo per fare un esempio, è tanto un processo inarrestabile quanto largamente dimenticato dalla politica delle città: non coinvolge "solo" i servizi assistenziali, ma coinvolge tutti i capitoli che vanno dalla accessibilità, dimensione e organizzazione delle abitazioni alla programmazione dell'offerta di mobilità, dagli spazi di socializzazione all'attivazione di reti relazionali e forme di coinvolgimento nel vissuto cittadino di persone spesso molto più giovani di quanto suggerito dai dati anagrafici;

2. il sostegno alla formazione di un'offerta di *servizi alla persone e ai condomini*, dunque "all'abitare". Nelle indagini sulle periferie è emersa l'elevatissima percentuale di residenti che sarebbero disposti a contribuire economicamente per disporre di una maggiore offerta locale di servizi sia alla persona che per la gestione e manutenzione dei condomini. Promuovere e sostenere lo sviluppo della relativa offerta (in primis, programmando spazi di insediamento economicamente accessibili) è strategia che guarda, contestualmente, alla riqualificazione e allo sviluppo economico e produttivo del territorio;
3. l'incremento delle *reti e dei servizi digitali* e, in questo quadro, la semplificazione dei percorsi di accesso della popolazione ai *servizi della pubblica amministrazione*. Lo sviluppo delle reti telematiche, il crescente bisogno di connettività, l'abitudine a potersi collegare alla rete Internet in qualunque momento della giornata: quelle che fino a pochi anni fa erano novità dall'alto potenziale oggi sono realtà confermate nell'esperienza quotidiana di cittadini e imprese. Per le periferie l'intero capitolo dell'economia digitale (dalle infrastrutture ai servizi) rappresenta un'enorme opportunità sia di sviluppo economico che di implementazione di strumenti orientati a colmare parte del divario che separa la qualità della vita esperita nei suoi quartieri da quella prevalente negli ambiti metropolitani più avvantaggiati: il superamento del *digital divide* è un passaggio ineludibile per superare il *service divide*. In questo quadro - anche e soprattutto con la prospettiva di attivare energie intellettuali ed economiche private - il settore pubblico è chiamato a svolgere un ruolo centrale:
 - a. con lo sviluppo di programmi di *infrastrutturazione per la riduzione del divario digitale* (sul modello della connettività pubblica e gratuita sviluppata negli ultimi anni dalla Provincia di Roma con il progetto *Provincia WiFi*);
 - b. con la sistematica diffusione dei dati digitali in possesso degli enti pubblici (*open data*);

- c. con il progressivo sviluppo di *servizi che completino il passaggio al digitale nelle relazioni tra utenti privati e pubblica amministrazione* e di *postazioni nei quartieri che consentano di accedere alla rete telematica degli enti locali* per disporre in tempo reale di documenti, atti, certificati; di prenotare appuntamenti, visite mediche specialistiche, esami e qualunque momento di contatto con la pubblica amministrazione che non possa essere direttamente svolto nelle postazioni stesse; di consultare, elaborare e archiviare qualunque dato anagrafico, cartografico, statistico o che rappresenti un qualunque potenziale di conoscenza in possesso dell'amministrazione pubblica; di trovare informazioni su ogni aspetto del proprio quartiere che abbia valenze o implicazioni collettive (servizi, orari, giorni di apertura e chiusura di uffici e servizi pubblici, date di apertura e chiusura di cantieri di manutenzione stradale, iniziative culturali e aggregative, linee del trasporto pubblico, ubicazione dei centri di raccolta di rifiuti speciali);
4. il recupero e la fiducia nella capacità delle *tradizioni produttive* (l'agricoltura, l'artigianato manifatturiero e di servizio, il commercio di prossimità organizzato, ove possibile, in centri commerciali naturali, i mercati) di tornare a essere *leve diffuse di sviluppo e benessere* (economico e sociale) di modelli territorializzati di offerta coerenti con la geografia della domanda espressa dai quartieri;
5. in ultimo, ma non ultimo, *l'adozione della cultura e della pratica della condivisione*. La città condivisa è fatta di spazi comuni di buona qualità ed interventi immediati nel paesaggio urbano: le piazze, le strade storiche, le aree pedonali, le aree sportive, i parchi, le aree verdi, le zone vicino al mare, al fiume, ai canali, al patrimonio archeologico, alle biblioteche, ai centri culturali. Perché la cura dello spazio pubblico - così dimenticata nelle periferie - divenga componente strutturale del sentire e dell'agire degli individui, è necessario offrire ai quartieri spazi di conoscenza, confronto e partecipazione:

- a. dove consultare i progetti e le iniziative - abbiano essi origine pubblica o privata - relativi a interventi sul territorio e su qualunque sua componente che coinvolga l'interesse collettivo (servizi e funzioni, patrimonio ambientale, infrastrutture, insediamenti residenziali). Così, con la funzione di *urban center*, i poli di servizio sono luoghi deputati a ospitare i processi di partecipazione dei cittadini alle scelte della pubblica amministrazione che coinvolgono il loro territorio, a partire da quelli più sentiti che comprendono trasformazioni urbane o nuove infrastrutturazioni;
- b. dove offrire il proprio contributo alla manutenzione del decoro e dell'efficienza dello spazio pubblico con segnalazioni di abusi, danneggiamenti, installazioni improprie di cartellonistica, disservizi nelle funzioni di raccolta dei rifiuti o di pulizia delle strade. Segnalazioni che non dovranno essere semplicemente raccolte in postazioni come quelle segnalate nel punto 3, ma dovranno dar luogo all'attivazione di procedimenti che individuino gli uffici amministrativi deputati alla soluzione della problematica, stimino i tempi di intervento e garantiscano la restituzione di una risposta definitiva alla cittadinanza in merito.

Nei poli plurifunzionali di servizio, gli elementi indicati, e altri ancora che si potranno immaginare, possono concentrarsi, sostenendosi economicamente e portando nella periferia una nuova qualità urbana. Nuove centralità locali, spazi pubblici che recuperino - certamente anche con il contributo di attività private e a carattere commerciale - la loro funzione pubblica come luoghi di servizio, incontro e scambio. Luoghi capaci di rispondere a esigenze materiali e immateriali, siano esse di carattere individuale che collettivo.

4.2 Politica e amministrazione

Per una proposta così ambiziosa serve buona politica e capacità amministrativa. Alla sua base, per la formulazione di una prospettiva concreta, serve condivisione dell'analisi.

In questo *paper* si è sostenuta e argomentata la tesi che le più pervicaci problematiche socioeconomiche e urbanistiche di Roma possano e debbano essere affrontate partendo dalle periferie o, più propriamente, mettendo *le periferie metropolitane al centro* di un percorso di riorganizzazione e ammodernamento del territorio e del suo sistema economico-produttivo.

L'assunzione di questa tesi porta a formulare una prospettiva che, mentre affronta singole problematiche sociali, economiche e territoriali, ne valorizza la complessità in un paradigma generale che diventa naturalmente un disegno di reazione alla crisi economica e ecologica.

La risposta che Roma saprà dare alla crisi passa in larga misura per la soluzione delle difficoltà delle periferie metropolitane; specularmente, le problematiche dell'area metropolitana di Roma - in massima misura rappresentate nelle sue periferie - non troveranno soluzione senza l'assunzione di un nuovo modello di sviluppo e di tutto il sistema di valori culturali e civici che esso richiede per potersi affermare nell'operare quotidiano dei soggetti economici, sociali e istituzionali.

La politica ha un ruolo centrale, in questo senso. Ad essa compete anzitutto la proposta di quei valori.

Dal percorso di ricerca sviluppato in questi anni sono emersi riferimenti culturali imprescindibili che possono contribuire a definire alcuni *capisaldi per il futuro intervento nelle periferie*:

- tra essi ci sono “sistema metropolitano” e “metropolizzazione”, con la riqualificazione delle periferie e lo sviluppo dei servizi nei loro quartieri che devono essere pensati col doppio obiettivo di risolvere problematiche locali e dare linfa al sistema delle relazioni tra comuni;
- tra essi ci sono “abusivismo” e “consumo di suolo”, e la necessità/volontà di combatterli rispondendo in modo nuovo ai bisogni; primo tra tutti quello, ancora presente, di abitazioni. In maniera esplicita: nuovo, nell'esperienza di Roma, sarebbe il privilegio del reintervento sull'esistente e del completamento

dei tessuti urbani affiancato al più fermo contrasto di ogni ulteriore spinta all'espansione;

- tra essi c'è "ambiente", da conservare e valorizzare per creare occasioni di sviluppo e di lavoro che siano più prossime alla residenza;
- tra essi c'è "qualità", quella urbanistica da recuperare, quella architettonica da realizzare, quella "di vita" da assicurare colmando le gravissime carenze territoriali di servizi, funzioni, infrastrutture;
- tra essi ci sono le "reti", quelle sociali per fare coesione sociale attorno a un sistema di progetti condivisi e riconducibili a una visione univoca del futuro metropolitano, quelle telematiche per dare migliori condizioni di vita e opportunità di sviluppo.
- tra essi c'è anche "proprietà", quella diffusa dei residenti, di chi oggi è al di qua della linea di confine che separa la tutela e valorizzazione del territorio dal suo consumo, di chi - spesso già da una generazione - ha risolto il problema primario dell'abitazione e oggi guarda alla qualità dell'abitare come elemento in grado di discriminare la propria quotidianità;

È con loro - oggi più individualizzati nelle pratiche e nei bisogni quotidiani rispetto alla prima stagione di risanamento delle periferie romane; ma oggi come allora fortemente accomunati da grandi opzioni collettive - che la buona politica deve definire i contenuti di un'alleanza sociale per lo sviluppo. È a loro che deve offrire un'idea di riqualificazione riconoscendogli il ruolo di baluardi di controllo dell'abusivismo e avamposti per la costruzione di una nuova qualità urbana.

Riferimenti bibliografici

AA. VV. (2010), *Periferie di mezzo. Condizione sociale, economica e territoriale nei quartieri ex abusivi di Roma*, a cura di AIC (Associazione Italiana Casa) e Unione Borgate, s.e., Roma.

Provincia di Roma (2010). *Capitale metropolitana. Periferie comuni*, Rapporto di studio sulla condizione sociale economica e territoriale. URL: <http://capitalemetropolitana.provincia.roma.it/documenti/14-ottobre-2010>

Provincia di Roma (2011), *Capitale metropolitana. Vision e assi strategici*, Progetto strategico della Provincia di Roma. URL: [http://capitalemetropolitana.provincia.roma.it/documenti/18-02-2011-vision-e-
assi-strategici](http://capitalemetropolitana.provincia.roma.it/documenti/18-02-2011-vision-e-assi-strategici)

Rimpicciolite: verso una compressione dello *shrinkage* urbano in Italia

Alberto Violante³⁷

1. Introduzione

Accanto alle varie narrative che celebrano lo sviluppo, e la definitiva vittoria della Città, un certo numero di studiosi si è ritagliato uno spazio nella letteratura sugli Studi Urbani per studiare le *shrinking cities* in molti paesi del mondo occidentale ed anche in alcune regioni urbane asiatiche (soprattutto a Taiwan e in Giappone). L'etichetta di *shrinking city* per descrivere le città in perdita demografica non è ancora diventata di moda, ma c'è un interesse crescente per l'altro lato dello sviluppo urbano. Un gran parte di questo successo è attribuibile alla crescente importanza nella pianificazione urbana dei temi della sostenibilità urbana e della *smart growth* (solo per citarne due)³⁸, che sono identificate con le città di più piccole dimensioni, anche la ricerca sulle *shrinking cities* non si sovrappone necessariamente con le speculazioni su un migliore modello di sviluppo urbano. E' abbastanza difficile sintetizzare l'insieme di temi trattati dagli autori che in questi anni hanno iniziato a usare la categoria di *shrinking city*. Questa difficoltà è più una conseguenza della vaghezza della categoria che della specificità dello sviluppo urbano di ogni paese. Per essere definita come "Shrinking" una città deve perdere una certa quota di popolazione in un certo periodo di tempo (Pallagst et al. 2009). Usare il numero di residenti del Comune come il solo indicatore di *shrinkage*, senza considerare la crescita demografica o della struttura economica della sua area funzionale, disconnette il dibattito sulle *shrinking cities* dallo sfondo della teoria dello sviluppo ineguale, ponendolo al centro di differenti campi di ricerca. Lo *shrinkage* è un tema connesso con almeno quattro tradizioni

³⁷ ISTAT, Viale Liegi 13, 00198 Roma, email albertoviol@gmail.com.

³⁸ La Commissione Europea ha dato un importante contributo al consolidamento degli studi sull'*urban shrinkage* finanziando un progetto del VII Programma Quadro sull'*urban shrinkage* (Shrink Smart) www.shrinksmart.eu e un progetto Cost-action (cities regrowing smaller) www.shrinkingcities.eu

disciplinari: gli studi urbani pregni sulla letteratura del declino degli anni '70 (Gans 1975, Beauregard 2003b) e la ricerca regionalista sulla resilienza urbana, ma anche il sempreverde dibattito di geografia della popolazione sui cicli di urbanizzazione (di cui la "resurgent city" è l'ultimo episodio), o il campo di ricerca della economia e scienza politica sulla governance dei beni comuni e gli squilibri fiscali dentro un'area metropolitana aperto dagli studi di Tiebout. La mancata connessione ad un'unica tradizione di ricerca potrebbe anche essere un punto di forza della categoria ma solo dopo che alcune fonti di ambiguità sono state investigate e risolte. *Shrinking city* non può ritrovarsi ad essere l'ultima narrativa (Beauregard 2003a) di cui gli studi urbani sono soliti nutrirsi.

Seguendo la proposta di Haase et al. (2013) lo scopo di questo capitolo è di chiarire alcuni dei punti connessi con la categoria di *urban shrinkage*, cercando di distinguere i diversi processi sociali che la categoria copre, che sono alla base della stessa conseguenza (perdita della popolazione), e gli stessi tipi di conseguenze sperimentati in diversi contesti empirici. Necessitiamo di una chiara separazione tra lo *shrinkage* come processo (che causa la perdita di popolazione) e i differenti *patterns* che genera (le conseguenze della perdita della popolazione) per verificare l'utilità della categoria nel tentativo di contribuire ad uno studio dello sviluppo urbano come processo ineguale e non unilineare. Per riuscire in questo obiettivo utilizzeremo il caso italiano, tentando prima una ricostruzione dello *shrinkage* come processo, poi la costruzione di una tipologia di *shrinking city* italiana. Il caso italiano è particolarmente interessante per due ragioni: primo perché molte *shrinking city* sono esistite fino ad adesso, ma molte poche si adattano all'ideal-tipo internazionale della *shrinking city*, per le specifiche modalità di de-localizzazione residenziale che esistono nelle città Mediterranee. In secondo luogo perché una delle più peculiari e persistenti differenze regionali dei paesi OCSE - quella tra le regioni del Nord ed il Mezzogiorno - sta soltanto adesso producendo diffusi fenomeni di *shrinkage* urbano nel Mezzogiorno. Il seguito del capitolo presenta questo svolgimento: il prossimo paragrafo esplora il concetto di *shrinkage* urbano, a seguire sono illustrati alcuni dati sullo *shrinkage*

urbano in Italia, in ultimo forniamo un modello di regressione ed una *cluster analysis* per analizzare il processo di *shrinkage* e costruire una tipologia. Conclusioni provvisorie chiudono il capitolo.

2. Shrinkage Urbano: I problemi

La categoria di *Shrinkage* urbano è sempre più utilizzata per definire una possibile modalità di sviluppo urbano che implica un decremento della popolazione. Studi sul depopolamento e sui problemi di pianificazione che ne derivano sono diffusi ovunque dalla Francia (Cunningham-Sabot, Fol, 2009) dove riguardano le ex-città industriali del Nord, al Regno Unito (Couch, Cocks 2011) dove una certa tendenza allo *sprawl* si aggiunge al declino delle ex-città industriali del Nord e del Midland. Negli Stati Uniti - è stato detto (Pallagst 2009) - lo *shrinkage* urbano è un processo dalle molte angolature che coinvolge già molti più luoghi delle vecchie città della Rustbelt, e anche in Asia, il continente delle mega-cities, i casi di *shrinking cities* si moltiplicano (Buhnik 2010). E' però nella Germania dell'Est e nell'Est Europa in generale (Rink et al. 2013), che la parola è stata più spesso utilizzata come una categoria sistematica per descrivere la complessa transizione post-socialista che hanno visto emigrazioni di massa verso l'Europa Occidentale, con l'effetto di svuotare anche le più prospere tra le città dei paesi dell'Est.

L'esistenza di così tante *shrinking cities* è contro-deduttiva rispetto alla retorica della rinascita delle città e all'idea che l'agglomerazione urbana nutra lo sviluppo economico (Glaeser 2013).

Per essere precisi, ci sono meno città rinascenti di quanto ci si aspetti, perché in genere le medie e piccole città non hanno sperimentato consistenti percorsi di declino (Turok and Myknenhko 2008), anche se è vero che c'è stato un generale rallentamento nel tasso di urbanizzazione quasi interamente causato dalla contrazione dell'urbanizzazione nell'Europa dell'Est.

Quando gli autori citati sopra discutono del tasso di crescita urbana o delle differenti fasi di urbanizzazione, intendono discutere implicitamente del successo economico della città intesa come insediamento umano capace di garantire il

benessere dei suoi residenti. Il rischio è di guardare alla Città come un esito naturale della civilizzazione. L'infuocato dibattito sulla suburbanizzazione, deurbanizzazione e le condizioni sociali delle città centrali delle aree metropolitane del Nord e del Midwest degli Stati Uniti è in qualche maniera basato su questo assunto. Ci sono due problemi logici in questo approccio allo sviluppo urbano ereditato dagli anni settanta e ottanta: uno è il significato della popolazione come indicatore di sviluppo, il secondo è la concettualizzazione delle città in quanto tali.

2.1 Le dimensioni interne al concetto

Il primo problema sollevato da questo implicito collegamento teorico è che anche se la città, come artefatto umano fosse un vertice raggiunto dal progresso umano, questo non implicherebbe che il depopolamento significhi un declino nel livello di benessere. Giustamente Turok and Mykhnenko (2007: pag. 167) affermano che la popolazione è comunque un importante indicatore di cambiamento urbano perché è sia una conseguenza che una preconditione dello sviluppo economico urbano, ma questo non porta necessariamente all'identificazione delle due dimensioni. Grossman et al (2008) sistematizzano la rappresentazione dello *shrinkage* come un processo dai molti aspetti identificando tre cause distinte o mescolate tra loro: suburbanizzazione, declino demografico (in tutti i suoi aspetti: calo della natalità, invecchiamento etc.), e migrazioni inter-regionali o internazionali sospinte da alti tassi di disoccupazione sui mercati del lavoro locali³⁹. Solo l'ultimo dei tre è un evidente indicatore di declino urbano, gli altri due danno prova di cambiamento nel pattern demografico e della forma di insediamento. Si potrebbe controbattere

³⁹ Per essere precisi se ne identifica una quarta i disastri naturali/ecologici. Questa è stata posta all'attenzione dopo che l'uragano Katrina ha causato l'inondazione e la distruzione di gran parte del centro di New Orleans e lo spostamento forzato della sua popolazione. I disastri naturali sono comunque un evento abbastanza straordinario e inoltre, si potrebbe argomentare, che causano lo *shrinkage* in conseguenza della loro gestione politica e sociale non in quanto tali. Su un piano storico questa modalità ha un'importanza riscontrabile nel caso di Messina. Il lungo declino della città inizia infatti dopo il terremoto che la rase al suolo alla fine dello scorso secolo.

che lo shrinkage non vuole indicare il declino, ma resta comunque la necessità di chiarire la relazione tra ognuna di queste tre dimensioni con lo sviluppo urbano inteso olisticamente, e come le tre possibili cause si relazionano tra loro, al fine di comprendere quali delle shrinking cities siano declinanti e quali no. Turok e Mykhnenko ammettono (*ibidem*: nota 2) che il tasso di crescita naturale e il tasso migratorio abbiano una loro autonomia dalla tendenza economica. Questo perché la demografia ha il suo proprio corso, e le migrazioni iniziano ad una certa distanza temporale dall'inizio del ciclo economico ascendente. Questa constatazione è però insieme troppo e troppo poco per stabilire un nesso di intercasualità tra gli elementi economici e demografici. Dire che le migrazioni iniziano con un certo ritardo è certamente vero, ma sul lungo termine - a certe condizioni delle regioni circostanti - le migrazioni partiranno comunque, e ciò che è più rilevante è che avranno delle conseguenze sul tasso di crescita naturale della popolazione. D'altronde questa connessione tra tasso di crescita naturale e migrazione rende chiaro perché dire che il tasso di crescita naturale ha una sua autonomia è insufficiente. Perché sottostima il potere delle variabili demografiche che non sono solo un fattore esogeno da prendere in considerazione, ma un fattore endogeno correlato con gli altri.

È vero, per esempio, che la transizione demografica impatta sull'intero territorio nazionale secondo i cambiamenti storici del modo di produzione e della struttura familiare, ma è anche vero che questi cambiamenti si diffondono molto lentamente e in maniera differenziata seguendo una *path dependence* che conserva alcune peculiarità dell'eredità demografica dei secoli passati. In altre parole la varianza demografica locale deve essere spiegata e può essere fatta agire nella spiegazione come fattore causale in sé. Quando il modello demografico locale è influenzato alle sue radici dall'urbanesimo mostrerà tendenza alla bassa fertilità e non appena il tasso di urbanizzazione cresce il tasso di fertilità decresce. Una prima conseguenza - non abbastanza sottolineata - è che l'essenza demografica dell'Urbanesimo non è la crescita e non appena l'urbanizzazione diviene un tratto

dominante delle società, le *shrinking cities* si diffondono ovunque e la crescita urbana si concentra in poche città.

2.2 Cosa è una Città?

Il secondo punto da chiarire parlando di *shrinkage* è la nozione di città che utilizziamo. Tutti gli studi sul ciclo di urbanizzazione (Hall, Hay 1980; Van der Berg et al. 1982) operazionalizzano la città alternativamente come urbana costruita senza soluzioni di continuità o come area metropolitana funzionale. In questa maniera l'attenzione è sul declino dell'urbanità in sé e non sugli spostamenti di residenza tra le diverse cinture urbane. Quando questa definizione larga di città non è utilizzata il rischio è quello di scambiare suburbanizzazione per deurbanizzazione, o di naturalizzare i processi in percorso universale di deconcentrazione che inevitabilmente lascia vuoti e in uno stato di decadenza sociale i centri delle città (Banfield 1974). Al contrario la suburbanizzazione è stata riconosciuta come un processo niente a fatto nuovo nella storia (Jackson 1985), ma che si svolge differendo in molti aspetti in ogni luogo (Champion 2001). E' comunque interessante che la maggior parte delle nuove ricerche sullo *shrinkage* (Pallagst et al. 2009) identifichino la città con la definizione statistica di comune oltre una certa soglia di popolazione. Beauregard (2003a) sostiene che il destino dei centri storici delle aree metropolitane è comunque interessante da ogni punto di vista anche se non rappresenta più l'intera città. E' vero ma dobbiamo rimarcare una volta di più l'estrema diversità di questo destino anche quando sembra accomunato da una perdita di popolazione. In ogni paese le grandi metropoli hanno visto un processo di rilocalizzazione dei loro residenti, svuotando il loro comune centrale. Qualche volta corrisponde a un processo di decadenza del centroide dell'area metropolitana, ma in molti altri casi questo processo non è così doloroso e non lascia la città centrale in stato di abbandono come una sorta di cratere in mezzo ad un'area metropolitana fiorente. Le ragioni per modelli di sviluppo così diversi sono soprattutto sociali e istituzionali. Le ragioni sociali riguardano diversi sistemi di stratificazione di classe urbana e le separazioni

etnico-comunitarie all'interno della città. Nel caso delle città europee le classi medie e superiori bianche non sono mai state disponibili ad abbandonare in massa il centro della città, dove per altro la diversità etnica è cresciuta solo recentemente. Le ragioni istituzionali riguardano gli assetti che si sarebbero creati qualora le classi superiori avessero abbandonato la città. Questo non avrebbe avuto le medesime conseguenze che ha avuto negli Stati Uniti sull'erogazione di welfare. La ragione del declino urbano negli Stati Uniti degli anni 70 e la sua incapacità di gestire la povertà urbana risiede nell'estrema decentralizzazione del suo sistema fiscale e nel fatto che alcuni introiti fiscali rimangono dove sono prelevati (Blochlinger King 2006). Perdere residenti ricchi pertanto vuol dire perdere contribuenti importanti. La questione non si pone negli stessi termini in Europa. Anche dove - come in Nord Europa - le tasse sono quasi esclusivamente raccolte a livello locale, c'è una forte redistribuzione dello Stato secondo i principi di eguaglianza territoriale. Se lo *shrinkage* comporta sbilanci fiscali, è principalmente una questione di diversità istituzionale e della misura in cui alcuni servizi o luoghi urbani sono avvertiti come un bene comune da preservare e a cui concedere libero accesso.

3. *Shrinkage* Urbano: modelli e processi prescrizioni per l'uso.

L'estrema diversità delle *shrinking cities* è stata sottolineata da Haase et al (2013), che sottolineano l'importanza di interpretare lo *shrinkage* come un contesto dove i macro-processi producono esiti molto differenti a livello locale, che possono essere letti solo prendendo in considerazione la specifica storia precedente della città dove accadono. Anche se mi sento vicino a questa considerazione non chiuderei completamente ad ogni possibile generalizzazione. Come suggeriscono gli autori è opportuno distinguere lo *shrinkage* urbano come processo dalla *shrinkage city* come esito di quel processo. Mentre quest'ultima non può essere classificata solo attraverso la categoria di *shrinking city*, il processo di *shrinkage* può essere identificato attraverso le sue principali caratteristiche. Una *shrinking city* potrebbe essere allo stesso tempo una città declinante o in ascesa,

relativamente più ricca o più povera delle altre città, perché la struttura economica di una città deve essere misurata al livello della sua area metropolitana, ed il suo reddito medio dipende dalla localizzazione dentro o fuori i confini municipali dei suoi cittadini più facoltosi. Anche se la sua età media sarà sicuramente più alta di quella delle altre città, la causa del suo depopolamento potrebbe essere sia un improvviso movimento migratorio, sia un tasso di crescita naturale negativo di lungo corso. In tutti questi casi le conseguenze sociali saranno molto differenti. Le conseguenze sulle sue infrastrutture abitative cambieranno a seconda del regime dei suoli e del sistema abitativo (proprietà/affitto, mercato dei mutui ipotecari, quadro regolativo generale etc.). Dato che l'essere una *shrinking city* è definito solo da un indicatore (la popolazione), che è - in aggiunta - anche ecologicamente dipendente, è impossibile delineare un profilo urbano partendo da questa definizione. Non è questo il caso dello *shrinkage* in generale. Il maggiore contributo alla definizione di *urban shrinkage* come processo è stato dato da Robert Beauregard (2009). Beauregard usa lo *shrinkage* come un concetto relazionale. In altre parole le città entrano in *shrinkage* non solo quando perdono semplicemente popolazione in termini assoluti ma quando lo fanno più della media nazionale e pertanto un effetto specifico della città centrale può essere identificato. Il geografo americano identifica tre indicatori quantitativi per misurare:

- La prevalenza (la diffusione dello *shrinkage* in un paese)
- La severità (quanto è forte il fenomeno)
- La persistenza (quanto a lungo colpisce una città una volta che è iniziato)

Questi tre indicatori danno una soddisfacente chiave di lettura empirica alla dimensione temporale dello *shrinkage*. L'esistenza di episodi di depopolamento deboli ed estemporanei o intensi e lunghi in un determinato periodo storico permette a Beauregard di caratterizzare storicamente la natura dello spopolamento urbano e di connetterla a precise cause storiche. Beauregard cerca anche di dare una caratterizzazione spaziale dello *shrinkage* urbano, ponendo a verifica l'ipotesi che possa essere letta secondo la lente dello sviluppo

ineguale (città che perdono popolazione mentre altre ne guadagnano) o della *embeddedness* spaziale (città che sono inserite in un più largo contesto di *shrinkage*). Le evidenze non sono ancora definitive verso l'una o l'altra delle ipotesi anche se l'*embeddedness* spaziale sembra essere più appropriata. Ciò che è meno convincente in questa parte del discorso di Beauregard sullo *shrinkage* è che lo sviluppo ineguale e l'*embeddedness* spaziale non sono necessariamente ipotesi alternative. La scelta fra le due potrebbe infatti essere solo un problema di scala. Una *shrinking city* inserita in una più ampia area che a sua volta perde popolazione potrebbe essere solo un problema di prospettiva geografica. Qualora le altre regioni guadagnassero popolazione, questa situazione potrebbe essere spiegata attraverso la teoria dello sviluppo ineguale applicandola alla scala inter-regionale.

4. Il caso Italiano

L'Italia è un paese con una rete urbana di medie città che affonda le sue radici storiche molto in là nel tempo. Questa situazione ha generato una bassa primazia urbana (tre città superano il milione di abitanti); inoltre il tasso di urbanizzazione calcolato come la percentuale di popolazione che vive in centri sopra i diecimila abitanti ha superato il 50% abbastanza tardi rispetto ad altri paesi occidentali. I principali tratti dell'urbanizzazione italiana non sono solo connessi ad una lunga storia di frammentazione politica del suolo, ma anche a modelli rurali molto differenti presenti al Nord, al Centro e al Mezzogiorno. Non è solo l'eredità delle grandi proprietà fondiarie coltivate da braccianti salariati a fare la differenza tra Nord e Sud, ma anche la maniera differente con cui l'industrializzazione formò l'ingresso nella modernità. Come già sottolineato da Lila Leontidou per il caso greco (1990), non sono state le fabbriche a causare l'urbanizzazione ma la dissoluzione delle campagne. Nel secondo dopoguerra le città del Nord (che avevano già conosciuto una debole industrializzazione nella prima parte del secolo) hanno sperimentato una crescita molto rapida attraendo forza lavoro destinata al loro settore manifatturiero dalle città del sud e allo stesso

tempo per effetto dell'urbanizzazione e di un positivo tasso di crescita naturale. Durante questo periodo il dibattito demografico che riguardava il depopolamento (Sonnino 1977; Tagliacarne 1965; Cafiero 1965) era infatti concentrato sui piccoli centri rurali del centro-sud, progressivamente svuotati dall'urbanizzazione. Al censimento del 1981 chiari segnali di deconcentrazione urbana verso le prime cinture metropolitane sono apparsi quasi in ogni grande città. In quel momento un movimento di delocalizzazione della base manifatturiera industriale dai comuni centrali al territorio regionale aveva già raggiunto il suo picco da tempo, e si creò un dibattito pubblico sulla fuga dalla città simile a quello già avvenuto per il caso anglosassone. La nuova dislocazione della popolazione urbana fu vista da una prospettiva geografica, come la creazione di una più ampia rete urbana che connetteva il Nord del paese al cuore dell'urbanizzazione europea (Bonavero, De Matteis 1997) . Servizi avanzati e attività professionali iniziarono a spiazzare la residenza dai centri storici e il costo della vita (a partire dagli anni ottanta, ma soprattutto il costo abitativo a partire dalla seconda metà degli anni novanta) diventò insostenibile per le classi sociali subalterne, con l'effetto di polarizzare lentamente le città e segregare i più ricchi. Guido Martinotti (1993) spiegò in maniera definitiva come, da un punto di vista sociologico, la maggioranza delle nuove popolazioni urbane doveva essere cercata fuori dai confini comunali. La sola popolazione localizzata (almeno fino all'ultimo decennio) quasi esclusivamente nei comuni centrali erano gli immigrati arrivati in Italia a partire dall'inizio degli anni novanta. Gli immigrati erano (e ancora sono) occupati nelle occupazioni dequalificate e poco pagate nei settori delle costruzioni e dei servizi al consumo. Il lavoro agricolo rurale è solitamente per loro un passaggio verso un più stabile lavoro industriale urbano.

Le economie di agglomerazione urbana grazie alla crescita del terziario hanno talvolta causato delle diseconomie nella qualità della vita che hanno fatto sì che alcuni membri delle classi superiori si trasferissero nei piccoli comuni intorno privi di qualsiasi seria funzione urbana eccetto la residenza, ma quasi mai la perdita di residenti riguardava primariamente le classi superiori.

Le città del Sud sono rimaste disconnesse dalla più ampia infrastruttura urbana italiana e isolate tra loro stesse (Cecchini, Goffredo 1990). Il più grande cambiamento che ha riguardato l'economia urbana del Sud è stata la localizzazione delle grandi aziende industriali possedute dallo Stato nel settore dell'acciaio, della raffinazione, delle materie prime etc. Molte città del Sud hanno espulso significative quote di popolazione alle periferie delle aree metropolitane, ma senza specializzare il loro comune centrale in alcun servizio avanzato. La pubblica amministrazione e la rete della piccolissima distribuzione commerciale che sono cresciuti durante gli anni Ottanta hanno compensato la mancanza di una forte infrastruttura economica privata. L'industrializzazione sviluppata durante gli anni Sessanta nelle città del Sud in conseguenza degli incentivi dell'Intervento Straordinario della Cassa per il Mezzogiorno erano una sorta di sviluppo industriale dipendente, che sviluppò di conseguenza, una struttura di servizio dipendente, che non è capace oggi di dare a quelle città una forte economia post-industriale⁴⁰ (Martinelli 1986).

Gli economisti hanno avuto un estenuante dibattito sul perché il divario regionale non ha causato forti migrazioni interne (Kostoris Padoa Schioppa 1993), come successo ai tempi del forte sviluppo industriale dell'Italia settentrionale. In realtà non si riconosce che le migrazioni interne sono da tempo riprese (Laganà, Violante 2011) in forma rinnovata che mostra *patterns* di mobilità circolari, senza che venga cancellata amministrativamente la residenza.

Riassumendo la versione italiana dei due processi che sono comunemente assunti essere alla base dello *shrinkage*: la delocalizzazione della residenza nelle cinture metropolitane non ha riguardato i ceti medi affluenti; mentre riguardo le migrazioni interne, anche in presenza di un significativo e sistematico divario regionale, non vi è stata una migrazione di massa, anche se c'è una forte mobilità non riconosciuta.

⁴⁰ Singoli casi sono spesso citati contro questa conclusione (Del Monte 2002), ma hanno o un impatto occupazionale molto debole, o sono state comunque originate dall'impiego pubblico.

Tabella 1: *Shrinkage urbano nei Grandi Comuni 1981-2011.*

| Dimensioni dello Shrinkage | 1981/1991 | 1991/2001 | 2001/2011 | 1981/2011 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Prevalenza (percentuale delle città che sperimentano episodi) | 91,6 | 83,3 | 50 | 87,5 |
| Severità (Perdita media di residenti) | -7,97% | -3,8% | -2,86% | -12,7% |
| Persistenza (numero di casi persistenti) | n.d. | 20(83,3%) | 8(33%) | 1(4,1%) |

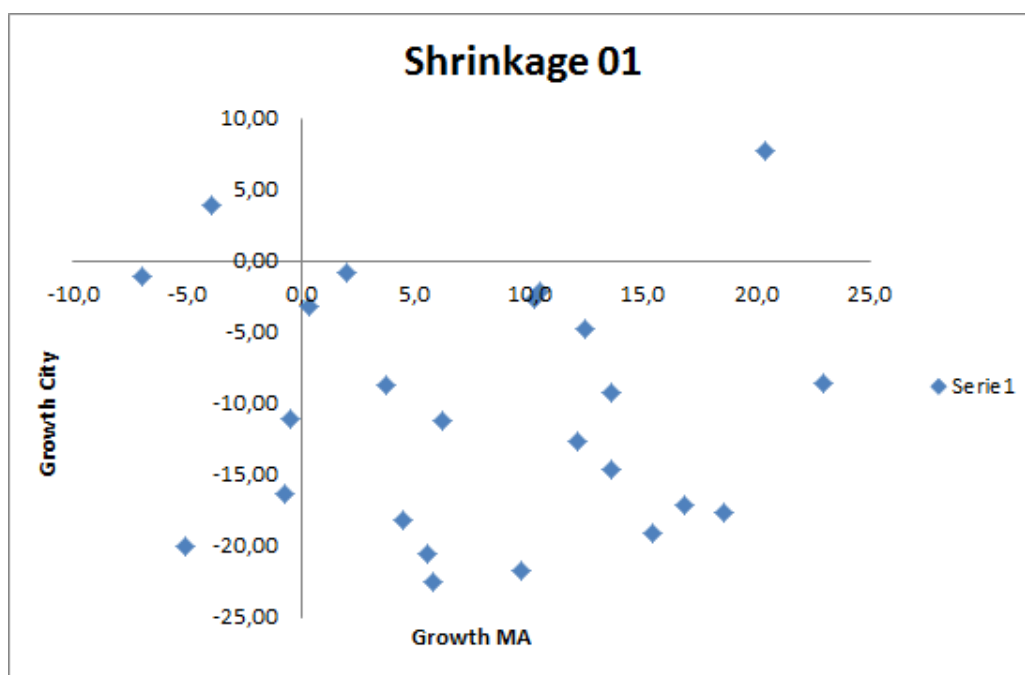
Fonte: elaborazioni dell'Autore su dati censimenti Istat.

Inserito in questo quadro è quasi sorprendente che lo *shrinkage* urbano italiano appaia come un processo che colpisce così violentemente la struttura urbana (vedi tab.1). Durante gli ultimi trenta anni la grande maggioranza dei Grandi Comuni Italiani (vedi sotto per una definizione più precisa) ha esperito una perdita di popolazione di un'intensità media non trascurabile (-12,7%), soprattutto alla luce del fatto che le punte massime di questo fenomeno hanno raggiunto valori massimi oltre il 20% , che sono in realtà dati non distanti da quelli di molte città della Rust Belt, che rappresenta l'idealtipo del declino urbano (Coppola 2012).

E' comunque più interessante guardare al processo *dentro* una prospettiva temporale più ravvicinata. Mentre nei primi venti anni era quasi la totalità delle città a rimpicciolirsi, durante l'ultimo decennio sia la severità che la prevalenza del fenomeno crollano vistosamente. Se guardiamo al processo in maniera ravvicinata attraverso un grafico *scatterplot* (Fig. 1) notiamo che nei primi venti anni c'erano solo due città in crescita (Reggio Calabria e Prato). La prima rappresenta un *outlier* visto che il comune centrale era in crescita mentre l'area metropolitana perdeva popolazione per gli effetti di una urbanizzazione ritardata, e la seconda ha sempre funzionato come un secondo centro dell'area metropolitana fiorentina. L'area inferiore del grafico mostra l'area dello *shrinking* con il quadrante in basso a destra che accoglie le città che perdono popolazione a favore della loro area metropolitana, e quello a sinistra che posiziona le vere e proprie *shrinking cities*.

Nel quadrante delle città con un'area metropolitana in crescita possiamo trovare la maggioranza delle città che perdono popolazione (18 su 22); perdita che si rivela essere niente altro che la delocalizzazione dei ceti impiegatizi e operai, in sincronia con una cospicua delocalizzazione delle funzioni industriali e di servizio. Quello che ci interessa di più è il quadrante delle vere e proprie “shrinking cities” (Genova, Trieste, Livorno e Cagliari), città che hanno molti punti in comune: essere città portuali importanti o secondarie, una rapida e precoce deindustrializzazione dovuta alla precedente importanza dell'industria di Stato, pattern demografici storicamente a bassa fertilità, la mancanza di una forte area metropolitana, ed un'importante primazia urbana rispetto ai centri dell'area metropolitana.

Figura 1 Shrinkage urbano 1981 - 2001.

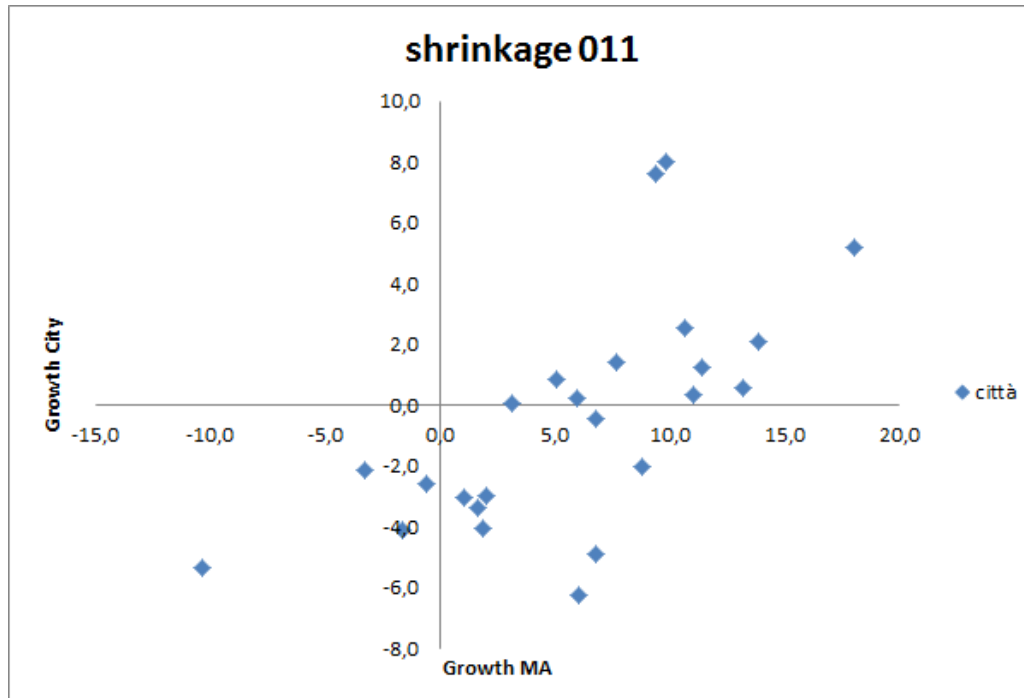


Fonte: elaborazioni dell'Autore su dati censimenti Istat.

Guardando invece a cosa succede negli ultimi dieci anni l'immagine cambia completamente (vedi Fig. 2). La crescita non è un comportamento urbano straordinario, e 10 delle precedenti 18 città che perdevano popolazione a favore delle loro aree metropolitane, ricentralizzano una piccola quota di popolazione o

stabilizzano le loro perdite in favore dell'area metropolitana. Ciò che è ancora più di rilievo è che nell'area delle vere e proprie *shrinking cities* c'è la persistenza di Trieste (il caso più evidente in Italia), mentre le altre tre sono città depresse del Mezzogiorno senza nessuna significativa funzione economica (Foggia e le due città dello Stretto: Reggio Calabria e Messina). Inoltre quasi tutte le città meridionali (eccetto Bari la cui popolazione è stabile) non compensano la perdita di popolazione nel comune centrale con la crescita dell'area metropolitana. Possiamo spingerci a prevedere che è iniziata una nuova fase dello *shrinkage* urbano in Italia in cui lo sviluppo ineguale regionale giocherà un ruolo molto più importante. Di questa fase molto ci potranno dire i dati futuri, anche per l'incompletezza degli attuali rilasci censuari. Ora analizziamo con i dati disponibili la prima fase conclusasi dello *shrinkage* urbano.

Figura 2 - *Shrinkage urbano 2001-2011.*



Fonte: elaborazioni dell'Autore su dati censimenti Istat.

5. Dati e Metodi

Per meglio descrivere il processo di *shrinkage* e costruire una tipologia di *shrinking cities* in Italia, ho proceduto ad effettuare un modello di regressione ed una *cluster analysis* con l'utilizzo delle serie storiche del Censimento della popolazione dei 24 Grandi Comuni (l'Istat intende come Grande Comune i comuni sopra i 150.000 abitanti). I dati sulla popolazione sono stati normalizzati ai confini amministrativi del 1981. Beauregard (2009) nelle sue analisi evita questa lunga e tediosa operazione, ma il rischio per i dati statunitensi era di sottostimare lo *shrinkage*, visto che - negli Usa - l'urbanizzazione dei grandi centri, di solito, causa la fusione di due o più comuni dentro i confini del più grande. Nei nostri dati il rischio era opposto e pertanto più insidioso per l'analisi. L'allargamento dei comuni centrali in Italia era frequente solo durante il Fascismo, principalmente per ragioni politiche⁴¹, e non si è mai più ripetuto. Al contrario negli anni cinquanta fu data la possibilità a molti comuni di ritornare ai loro confini precedenti. Durante gli ultimi due decenni molte Province⁴² sono state invece create alterando i confini di quelle esistenti, non perché aree economiche funzionali fossero nate, ma solo per creare nuovi centri di spesa pubblica che gestisse il consenso. La fase post-crisi prevederà inevitabilmente un radicale decremento del numero delle Province (non è ancora chiaro in che modalità) che dovranno avere secondo il provvedimento di riordino 350.000 abitanti almeno. Molte di quelle che verranno cancellate sarebbero sopravvissute al taglio senza lo spopolamento dei loro principali centri urbani.

Dodici indicatori sono stati utilizzati per misurare tre dimensioni (demografica, economica e dell'infrastruttura abitativa urbana). In aggiunta al Censimento della popolazione da cui abbiamo tratto il numero dei residenti e delle abitazioni vuote, il Censimento dell'Industria e dei Servizi è stato utilizzato per avere il numero di

⁴¹ Dava al Potestà responsabile del governo urbano il controllo sociale di più grandi aree.

⁴² Il livello di governo locale intermedio tra la Regione e il Comune sta per scomparire in questo capitolo lo utilizzeremo comunque come *proxy* dell'Area Metropolitana che nascerà come organo di governo in 10 dei 24 grandi comuni.

persone occupate nel settore pubblico dell'economia e nei servizi privati. I dati sui versamenti IRPEF del Ministero dell'Economia e delle Finanze sono stati utilizzati per il reddito pro-capite in ogni comune centrale e provincia. È vero che questi dati sottostimano significativamente il reale livello di reddito pro-capite, ma assumiamo che l'elusione e l'evasione fiscale siano distribuite casualmente tra le varie città, non influenzando pertanto significativamente i risultati. Due indicatori della dimensione demografica utilizzano la ricostruzione post-censuarie dei dati anagrafici (natalità, tasso migratorio interno).

Per la regressione lineare è stato utilizzato un modello OLS-*stepwise*. Quattro blocchi di variabili sono stati utilizzati per effettuare una regressione sul tasso di crescita dei comuni centrali dal 1981 al 2001, con un approccio di verifica, imponendo un *pvalue* del 5% per l'inserimento del blocco successivo. Uno per la dimensione demografica, uno per la dimensione economica, uno per l'ambiente costruito, ed uno per il contesto geografico rappresentato dal tasso di crescita demografica dell'area metropolitana circostante e da una variabile dummy di appartenenza o meno al Mezzogiorno. Gli usuali test di stima sono stati effettuati, in particolare il plot dei residui contro le variabili indipendenti ha suggerito una trasformazione quadratica della variabile della natalità. Il modello di regressione è stato quindi rilanciato, dopo aver elevato al quadrato la natalità media delle città dal 1992 al 1996. Ho, per semplicità ed efficacia, preferito questa soluzione a quella della costruzione di una regressione non lineare.

Una cluster analisi gerarchica con raggruppamento tramite complete linkaged è stata utilizzata per classificare le città. Questo metodo parte considerando la distanza fra la più lontana coppia di osservazioni posizionandone una come membro di un cluster e l'altra come membro dell'altro. Abbiamo scelto questa modalità di cluster perché, anche se meno precisa rispetto a quella tramite metodo *average linkaged* è più sensibile agli *outliers* corposamente presenti nel nostro campione. Per supportare la scelta finale di una soluzione a tre clusters abbiamo utilizzato l'indice di Duda e Hart (1973). La soluzione a due presentava un indice di Duda e Hart appena più alto (0,71 contro 0,53), ma anche uno pseudo-t più alto.

Interpretando l'immagine del dendrogramma ho quindi selezionato tre clusters che davano anche una maggiore raffinatezza analitica.

6. Risultati

Solo una delle quattro dimensioni scelte per rappresentare i cambiamenti solitamente identificati come cause e conseguenze dello *shrinkage* (demografia, economia, e ambiente costruito più una quarta comprendente della tendenza di popolazione dell'area metropolitana più una variabile *dummy* che identificava l'appartenenza al Mezzogiorno. Solo una dimensione (la demografia) ha rivelato un contributo statisticamente significativo con i venti anni di crescita urbana dei Grandi Comuni. Il modello spiega più di metà della varianza (65%) mostrando un buon livello di adattamento ai dati, ma anche due risultati attesi e statisticamente significativi e due controintuitivi.

I due risultati attesi sono il coefficiente negativo dell'indice di vecchiaia (-0.16) e quello fortemente positivo del tasso migratorio (+1.15). Ovviamente un maggiore tasso migratorio contribuisce alla crescita della popolazione così come le città più anziane sono quelle che sono più soggette a perderla. La differenza di intensità dei due effetti è abbastanza evidente e testimonia che i processi di invecchiamento agiscono su corsi temporali particolarmente lunghi per cui l'aumento anche significativo dell'indice di vecchiaia occorso durante gli anni novanta ha effetti al 2001 tutto sommato abbastanza limitati. Gli effetti inaspettati sono invece quelli dei coefficienti non significativi natalità (-0.9), e stock di stranieri (-3.1). Entrambi sono molto lievi perché frutto di correlazioni spurie. Gli anni presi in considerazione per la natalità sono quelli del calo più significativo nelle serie storiche italiane, prima della ripresa dovuta alle donne straniere e alle lavoratrici ultra trentenni che innalzeranno il tasso di fecondità qualche anno più tardi. La natalità è del tutto incapace di trainare la crescita delle città, e tra l'altro, è stata particolarmente bassa proprio in quelle città che sono cresciute di più grazie al tasso migratorio. L'altra correlazione spuria ha a che fare con lo stesso effetto essendo gli stranieri concentrati nelle città del nord che sono quelle che più

perdevano abitanti al 2001, visto che il flusso di immigrazione straniera ha bisogno di qualche anno per irrobustire la popolazione anche attraverso la crescita naturale. Questi effetti spuri ci parlano quindi dell'onda lunga di manifestazione dei fenomeni demografici.

Tabella 2 Modello di Regressione lineare OLS stepwise sul tasso di crescita dei grandi Comuni.

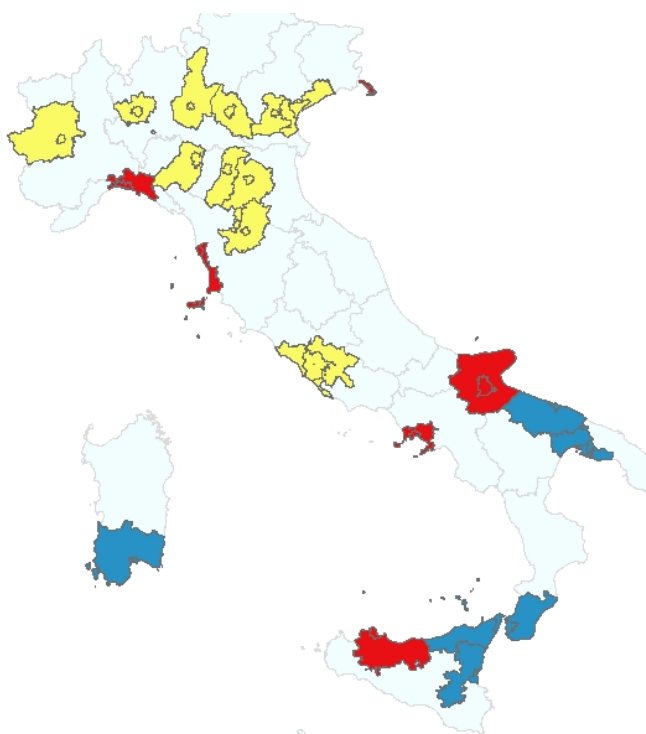
| | <i>Coeff.</i> | <i>St. Err.</i> | <i>t</i> | <i>P> t </i> |
|--------------------------------------|---------------|-----------------|----------|-----------------|
| Tasso di Natalità ² 92/96 | -.0999855 | .0690902 | -1.45 | 0.164 |
| Tasso migratorio '90 | 1.150464 | .3495744 | 3.29 | 0.004 |
| Stranieri % | -.3135048 | .925077 | -0.34 | 0.738 |
| Indice di Vecchiaia 01 | -.164206 | .0470284 | -3.49 | 0.002 |
| Cost. | 31.49904 | 12.94071 | 2.43 | 0.025 |

Fonte: elaborazioni dell'Autore su dati censimenti Istat.

Dopo che abbiamo saputo che il processo di *shrinkage* al tornante del secolo ha avuto una caratterizzazione essenzialmente demografica, tentiamo di dare una classificazione più sfumata dei grandi comuni italiani di quella basata unicamente sulla crescita della popolazione del comune centrale. Le dimensioni utilizzate sono le stesse di quelle utilizzate per la regressione. Dopo l'esecuzione della procedura di cluster il risultato è stato una classificazione a tre gruppi sorprendentemente vicina alle nostre prime supposizioni (vedi Fig. 3). Il primo gruppo rappresenta una metà dei Grandi Comuni Italiani include tutte le grandi metropoli (eccetto Napoli) e le città del Nord, il suo reddito pro-capite (ved. Tab. 3) è in media certamente superiore a quello delle altre città, così come il numero di addetti impiegati nei servizi privati. Il suo tasso migratorio è negativo per effetto dell'espulsione degli abitanti nell'area metropolitana. Il secondo gruppo è quello delle vere e proprie *shrinking cities*, a cui si aggiungono le due metropoli del Mezzogiorno (Palermo e Napoli) e Foggia che nell'ultimo decennio è entrata poi a far parte a pieno titolo delle *shrinking cities*. Come accennato prima possiamo rimarcare che il loro reddito procapite non è il più basso, e che compensano la deindustrializzazione con un alto numero di persone impiegate nel settore pubblico dell'economia, hanno ovviamente il più alto tasso di abitazioni vuote. Il terzo gruppo è quello delle città del sud che hanno il reddito procapite

più basso e la più alta disponibilità di abitazioni. Nel caso le tendenze identificate in questo capitolo si dovessero prolungare, si prospetterebbero per le città meridionali scenari simili a quelli già visti per le città declinanti americane e dell'Est Europa per quanto riguarda la gestione del surplus abitativo.

Figura 3 – Clusters.



Fonte: elaborazioni dell'Autore su dati censimenti Istat.

Tabella 3 - Valori medi cluster.

| Caratteristiche | Valori medi | | |
|------------------------------|-------------|----------|---------|
| | Cl. 1 | Cl. 2 | Cl. 3 |
| Reddito procapite | € 15.032 | € 10.678 | € 9.502 |
| Addetti nel settore pubblico | 12,80% | 17,60% | 6,60% |
| Stranieri | 17,90% | 8,60% | 5,50% |
| Numero alloggi per famiglia | 5,4 | 6,3 | 11,6 |
| Case vuote | 14,7% | 13,1% | 7,3% |

Fonte: elaborazioni dell'Autore su dati censimenti Istat.

7. Conclusioni

La categoria di *shrinkage* è utile a mostrare non solo come alcuni luoghi stiano ancora soffrendo il declino e continueranno a farlo in futuro, o per la disconnessione dal ciclo di accumulazione circostante (come spiegato dalle teorie

del sottosviluppo) o perché lo sviluppo è concentrato in altri luoghi cui i luoghi in declino sono legati da rapporto di dipendenza (come spiegato dalla teoria dello sviluppo ineguale) a qualsiasi scala si considerino questi altri posti. La categoria di *Shrinkage* Urbano nella sua vaghezza non è ideale per fornire un quadro descrittivo comprensivo dei processi urbani, ma è banalmente capace di fornire alcuni spunti che sono solitamente trattati separatamente. Il primo punto è che, quando si parla di città, la gente conta, soprattutto nei suoi comportamenti demografici. Si è spesso dimenticato che l'urbanesimo in sé significa "shrinkage", e quando si parla di crescita urbana si deve ricorrere in realtà a fattori esogeni (l'immigrazione).

Il secondo punto è che l'urbanizzazione non è un processo omogeneo e unilineare che ogni città è destinata a seguire allo stesso modo ma dipende da moltissimi fattori storici e geografici, che includono anche la possibilità di cicli di stabilizzazione, contrazione e vero e proprio declino.

Il terzo punto è che nell'era post-industriale la crescita economica (o più precisamente l'accumulazione di capitale) è abbastanza disconnessa dalla crescita demografica. Una incredibile quantità di denaro può essere creata attraverso i servizi finanziari e specializzati da un numero relativamente limitato di professionisti. Ciò significa che i luoghi della ricchezza post-industriale non hanno bisogno di persone nella stessa maniera in cui ne avevano bisogno nei secoli passati.

Se guardiamo ai risultati dei nostri studi di caso vi ritroviamo concretizzate tutte queste aspirazioni. Primo: molte città hanno dei *patterns* demografici storicamente orientati alla bassa fertilità, quando la fine dell'era industriale ha smesso di attrarre forza-lavoro, hanno iniziato a declinare. Questa è la storia delle *shrinking cities* italiane di prima generazione che sono più o meno all'oggi ancora in questa condizione. Il punto interessante è che l'immagine restituita da queste città è lontana da quella di un declino drammatico. Questa storia si aggiunge all'altra storia che coinvolge la maggioranza delle città italiane: l'espulsione della

gente dalle città, quando i loro centri cittadini hanno iniziato ad essere occupati da attività di servizio non rivolte alle persone (o quantomeno non a tutte le persone).

La forma dello *shrinkage* a venire è invece molto più preoccupante perché aggiunge ai fattori demografici, l'emigrazione ed il declino economico; inoltre la sua concentrazione regionale chiama in causa la vecchia e irrisolta Questione Meridionale.

Riferimenti bibliografici

Banfield, (1974). *The Unheavenly City revisited*, Boston: Little Brown and Company.

Beauregard, R., (2003a). *City of Superlatives*, vol.2 n.3, 183-99.

Beauregard, R., (2003b). *Voices of decline the postwar fate of Us cities*, New York: Routledge.

Beauregard, R. (2009). Urban population loss in historical perspective: United States, 1820 - 2000. *Environment and Planning A* 41, 514 - 528.

Blochlinger, H., King, D. (2006). Fiscal autonomy of sub-central governments, in *OECD Network on fiscal relations across levels of government*, Economics Department Working Paper No. 2, Paris: Oecd. URL: <http://www.oecd.org/ctp/federalism/37388375.pdf>

Bonavero, P., De Matteis, G. (a cura di) (1997). *Il sistema urbano italiano nello spazio europeo*, Bologna: Il Mulino.

Buhnik, S., (2010). From Shrinking cities to Toshi no Shukusho: Identifying patterns of urban Shrinkage in the Osaka Metropolitan Area, *Berkeley Planning Journal*, vol.23, n.1, 132-155.

Cafiero, S., (1965). *Lo spopolamento della montagna meridionale*. Milano: Vita e Pensiero.

Champion, T., (2001). Urbanization, Suburbanization, Counterurbanization and re-urbanization, in R. Paddison (edited by) *Handbook of Urban Studies*. London: Sage.

Cecchini, D., Goffredo, G. (1990). Dinamiche delle funzioni urbane e Mezzogiorno. *Rivista economica del Mezzogiorno*, 2.

Cheshire, P.C., (2006). Resurgent Cities, Urban Myths and Policy Hubris: what we need to know in *Urban Studies*, vol.43 (8) 1231-46.

Coppola, A. (2012). *Apocalypse-Town*, Bari: Laterza Editore.

Cunningham-Sabot, E., Fol, S. (2009). Shrinking Cities in France and Great Britain: A Silent Process?, in K. Pallagst, et al. (eds.), *The Future of Shrinking Cities*, Center for Global Metropolitan Studies, Institute of Urban and Regional Development, and the Shrinking Cities International Research Network (SCiRN), IURD, Berkeley, University of California, 17-27.

Del Monte, A. (2002). Esiste un nuovo Mezzogiorno? Alcuni protagonisti del sud nei settori dell'Information Communication Technology, in STM, Tiscali, Finmatica. *L'industria, rivista di politica economica e industriale*, 1.

Duda, R. O., Hart, P. E. (1973). *Pattern Classification and Scene Analysis*, New York; London: Wiley-Interscience.

Gans, H.J. (1975). Planning for declining and poor cities, in *Journal of the American Institute of Planners*, vol. 41 (5) 305-307.

Glaeser, E. (2013). *Il trionfo della città*, Milano. Bompiani.

Großmann, K., Haase, A., Rink, D., Steinführer, A. (2008). Urban Shrinkage in East Central Europe? Benefits and Limits of a Cross-National Transfer of Research Approaches, in M. Nowak, M. Nowosielski (eds.), *Declining cities, developing cities: Polish and German perspectives*, Poznań: Instytut Zachodni, 77-99.

Haase, A., Großmann, K., Rink, D., Mykhnenko, V., Bernt, M., (2013), I molti mondi dello shrinkage urbano, *Argomenti* n. 37.

Hall, P., Hay, D. (1980). *Growth Centres in the European Urban System*, London: Heinemann Educational.

Kostoris Padoa Schioppa, F. (1993), *Italy: The Sheltered Economy: Structural Problems in the Italian Economy*, Oxford: Oxford University Press.

Laganà, F., Violante, A. (2011). Rocco e i suoi eredi: permanenza e mutamento nelle migrazioni Nord-Sud, *Sociologia del Lavoro*, 121.

Leontidou, L. (1990). *The Mediterranean City in transition: social change and urban development*, Cambridge: Cambridge University press.

Jackson, K.T. (1985). *Crabgrass Frontier*, Oxford-New York: Oxford University press.

Martinelli, F. (1986). *Producer services in a dependent economy: Their role and potential for regional economic development*, Berkely: University of California.

Martinotti, (1993). *Metropoli*, Bologna: Il Mulino.

Mykhnenko, M., Turok, I. (2008). East European Cities - Patterns of Growth and Decline, 1960-2005, *International Planning Studies*, 13 (4), 311-342.

Pallagst, K. et al. (2009). *The Future of Shrinking Cities: Problems, Patterns and Strategies of Urban Transformation in a Global Context*, Berkeley, CA: Berkeley Institute of Urban and Regional Development, University of California, (Monograph 2009-01). URL: <http://community-wealth.org/sites/clone.community-wealth.org/files/downloads/report-pallagst-et-al.pdf>.

Pallagst, K. (2009). Shrinking Cities in Usa: three Cases, three Planning Stories, in *The Future of Shrinking Cities: Problems, Patterns and Strategies of Urban Transformation in a Global Context*, Berkeley, CA: Berkeley Institute of Urban and Regional Development, University of California, (Monograph 2009-01).

O'Connor, J. (1973). *The fiscal crisis of the State*, New York: St. Martin's.

Rink, D., Haase, A., Grossmann, K., Couch, C., Cocks, M. (2013). From long-term shrinkage to re-growth? A comparative study of urban development trajectories of Liverpool and Leipzig, *Built Environment* 38, 2.

Sonnino, E. (a cura di) (1979). Ricerche sullo spopolamento in Italia: 1871-1971. L'evoluzione del fenomeno e alcuni suoi riflessi sulla recente dinamica demografica *Pubblicazioni Istituto di demografia*. Roma: Sapienza Università di Roma.

Tagliacarne, G. (1965). *Spopolamento montano ed esodo rurale: misure e prospettive*. Milano: Vita e Pensiero.

Turok, I., Mykhnenko, V. (2007). The trajectories of European cities, 1960-2005. *Cities* 24, 165-182.

Van der Berg, L., Drewett, R., Klaassens, L.H., Rossi, A. (1982). *Urban Europe: a study of Growth and Decline*, London: Pergamon.

IRPPS Monografie

Titoli pubblicati

1. *Alternative patterns of family life in modern societies*. Edited by Lea Shamagar-Handelman, Rossella Palomba. (IRPPS Monografie n. 1, 1987).
2. *Le famiglie italiane degli anni '80*. A cura di Adele Menniti. (IRPPS Monografie n. 2, 1991).
3. *People, policy and perspectives: a comparative survey on population policy acceptance in Italy and in the Netherlands*. Edited by Hein Moors, Rossella Palomba. (IRPPS Monografie n. 3, 1991).
4. *Migration and regional development in Italy*. Marc Temote, Antonio Golini, Bruno Cantalini. (IRPPS Monografie n. 4, 1991).
5. *La città di Venezia: un'analisi territoriale delle differenze di genere*. Adele Menniti, Maura Misiti, Rossella Palomba, Susanna Terracina. (IRPPS Monografie, n. 5, 1995).
6. *Politiche familiari, welfare e sviluppo sostenibile*. Contributi dei borsisti del Fondo sociale europeo. (IRPPS Monografie, n. 6, 1996).
7. *La salute degli anziani in Italia*. Atti del Convegno di Roma, 21-22 marzo 1995. Roma: Consiglio Nazionale delle Ricerche. Progetto finalizzato invecchiamento, Istituto di Ricerche sulla Popolazione, Istituto Nazionale di Statistica. (IRPPS Monografie n. 7, 1997).
8. *Aspetti e problemi dell'invecchiamento della popolazione*. Antonio Golini, Paola Bruno, Plautilla Calvani. (IRPPS Monografie n. 8, 1997).
9. *Veneto: le donne in cifre*. A cura di Adele Menniti, Maura Misiti, Rossella Palomba. (IRPPS Monografie n. 9, 1997).
10. *Mezzogiorno e migrazioni interne*. A cura di Corrado Bonifazi. (IRPPS Monografie n. 10, 1999).
11. *Le scienze sociali e la nuova crisi balcanica. Materiali del progetto di fattibilità*. A cura di Corrado Bonifazi. (IRPPS Monografie n. 11, 2001).
12. *Contributions to international migration studies*. Edited by Corrado Bonifazi, Giuseppe Gesano. (IRPPS Monografie n. 12, 2002).
13. *Aforismi, visioni e divagazioni intorno ad una parola... RICERCARE che è il motore della vita*. Sveva Avveduto, Fabio Fornasari. (IRPPS Monografie n. 13, 2011).
14. *Saperi in rete: scenari e prospettive su popolazione, welfare, scienza e società*. A cura di Sveva Avveduto. (IRPPS Monografie 2013).
15. *Networked Together: Designing Participatory Research in Online Ethnography*. Edited by Paolo Landri, Andrea Maccarini, Rosanna De Rosa. (IRPPS Monografie, 2014).
16. *Integrazione sociale e lavorativa degli infermieri stranieri a Roma: il caso dei lavoratori indiani e peruviani*. Marco Accorinti e Francesco Gagliardi. (IRPPS Monografie, 2014).
17. *Urban sprawl e shrinking cities in Italia. Trasformazione urbana e redistribuzione della popolazione nelle aree metropolitane*. Massimiliano Crisci, Roberta Gemmiti, Enzo Proietti, Alberto Violante (IRPPS Monografie, 2014).

Fuori collana

1. *Sulla cyber-cultura: l'universale senza totalità*. Andrea Salvatore Antonio Barbieri, 2010.
2. *RESCAR Report on researchers careers*. Sveva Avveduto, Maria Carolina Brandi, Wendy Hansen, 2010.
3. *Monitoring progress towards ERA. Country report: Italy*. Sveva Avveduto, Maria Carolina Brandi, 2007.
4. *I sistemi europei di protezione sociale alla fine degli anni Novanta*. Andrea (Salvatore) Barbieri, 2007.
5. *Processi decisionali e sistemi informativi nei piani di zona*. Giuseppe Ponzini, 2005.
6. *Per un'analisi storica, tecnologica e sociologia di Internet e delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ITC)*. Andrea Salvatore Antonio Barbieri, 2004.