

30's Medium Size Cities

Roberto Mascarucci, 28 febbraio 2018

Il gruppo di coordinamento della ricerca *Trenta metropoli italiane di media dimensione* sta lavorando alla definizione di metodi e criteri condivisi per la mappatura unificata delle trenta realtà italiane. Infatti, dopo una prima verifica e convalida della classificazione delle diverse conurbazioni nell'elenco delle "metropoli di media dimensione" (attraverso l'incrocio dei metodi FUR e DMAs), i gruppi locali dovranno procedere allo studio dei singoli sistemi insediativi, applicando criteri unificati. Lo scopo è quello di effettuare una importante riflessione disciplinare sull'argomento per arrivare allo studio confrontabile delle trenta realtà metropolitane (*Atlante delle metropoli italiane di media dimensione*).

Al fine di avviare un primo confronto interno alla *community*, si sintetizzano qui di seguito alcuni punti da sottoporre alla discussione collettiva.

Concetti acquisiti

- Una prima certezza riguarda la necessità di superare l'uso esclusivo di indicatori statistici di tipo socioeconomico applicati alla ripartizione amministrativa del territorio su base comunale. La maglia amministrativa comunale mal si presta a rappresentare la nuova spazialità dei sistemi insediativi (che spesso coinvolge solo parte dei territori comunali interessati); il dato socioeconomico non appare esaustivo della variegata complessità delle questioni urbane; gli indicatori statistici non tengono conto della forza (tuttora determinante) della conformazione fisica e morfologica dello spazio urbano.
- Le nuove forme delle conurbazioni metropolitane di media dimensione richiedono la messa a punto di un innovativo concetto di "centralità multipolare" che riconosca l'avvenuta diffusione della condizione urbana. I tradizionali metodi di studio delle località centrali (dopo Christaller) sono tutti fondati sul concetto di sovrapposizione incrementale delle dotazioni urbane e sulla relativa organizzazione gerarchica del ruolo attrattivo dei centri. L'attuale differente funzionamento delle metropoli di media dimensione mostra, invece, nuovi sistemi di centralità a geometria variabile, organizzati per *ritmi d'uso* e *temi d'interesse*.
- Il riconoscimento delle sub-articolazioni del sistema metropolitano di media dimensione non sarà effettuato sulla base di perimetri definiti, ma in accordo con ritmi e temi che definiscono possibili ambiti sovrapponibili e tra loro non escludenti. Sono state individuate quattro categorie interpretative: la *dotazione metropolitana* (sistema dell'offerta complementare e sinergica dei servizi di rango superiore), la *centralità metropolitana* (sistema dei luoghi attrattivi con effetto urbano), la *città metropolitana* (struttura urbana in continuità spaziale e/o in connessione funzionale) e l'*area metropolitana* (ambito territoriale di gravitazione pendolare dei cittadini-utenti).

Punti interrogativi

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

Direzioni di ricerca

Abbiamo, comunque, individuato alcune direzioni di ricerca. In parallelo e/o a valle di una pur necessaria caratterizzazione tradizionale di alcuni indicatori socioeconomici correntemente in uso nella geografia urbana regionale (che possono delineare i *trend* e gli *skill* delle varie conurbazioni in termini di dinamicità e di capacità prestazionali, anche al fine di valutarne la competitività), si tratterà di lavorare per la messa a punto di criteri e metodi innovativi capaci di riconoscere sistemi di centralità multipolare e relative aree di gravitazione a geometria variabile. Ciò al fine di poter interpretare le forme peculiari dei nuovi fenomeni di diffusione di funzioni e dotazioni un tempo prevalentemente (se non esclusivamente) collocate nel "polo" urbano di rango superiore e oggi "disintegrate" in sistemi multipolari. La griglia di base sulla quale inserire i dati di conoscenza e interpretazione sarà rappresentativa delle questioni di mobilità urbana come pre-condizioni all'accessibilità dei luoghi centrali. Il metodo per riconoscere le caratteristiche di attrattività dei luoghi centrali sarà basato sull'interazione di più aspetti e dovrà considerare la possibile rappresentabilità cartografica di fenomeni misurabili (o, almeno, apprezzabili in senso spaziale). Certamente si arriverà ad un disegno dei luoghi attrattivi come sistema multipolare, con aree di influenza sovrapponibili e tra loro non escludenti. Ai luoghi capaci di svolgere un diverso ruolo di centralità urbana sarà forse opportuno assegnare significati importanti nelle successive proposte di progettazione urbanistica.

ALLEGATO 1 (prime definizioni originali)

- DOTAZIONE METROPOLITANA

sistema dell'offerta complementare e sinergica dei servizi di rango superiore

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

- CENTRALITÀ METROPOLITANA

sistema dei luoghi attrattivi con effetto urbano

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

- CITTÀ METROPOLITANA

struttura urbana in continuità spaziale e/o in connessione funzionale

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

- AREA METROPOLITANA

ambito territoriale di gravitazione pendolare dei cittadini-utenti

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

ALLEGATO 2 (alcuni criteri innovativi)

- GRIGLIA URBANA

Per lavorare su una base cartografica che sia rappresentativa della nuova condizione urbana diffusa, fondata sulla mobilità delle persone e sulla connessa indifferenza localizzativa delle dotazioni urbane, si è deciso di partire dalla cosiddetta “griglia urbana” (così come definita nell’ambito degli studi sull’analisi configurazionale), ovvero l’insieme degli spazi pubblici (infrastrutture, strade, piazze, ecc.) liberamente accessibili da tutti senza alcuna limitazione di orario.

- ATTRATTIVITÀ STATICA

Il criterio della “attrattività statica” fa riferimento al tradizionale concetto di rango urbano, riconosciuto attraverso la significativa presenza di attrattori di interesse metropolitano (di vario tipo e genere): la dotazione di attrezzature e servizi in grado di assicurare un elevato livello di benessere della popolazione (centri direzionali, attività terziarie, funzioni sociosanitarie, attività culturali, ecc.), così come la presenza di centralità di altro tipo (storico identitarie, commerciali, funzionali, sportive, ecc.).

- ATTRATTIVITÀ DINAMICA

Il criterio della “attrattività dinamica” prende in considerazione quelle funzioni che reagiscono proattivamente con il contesto, ovvero tutte quelle risorse che mettono in relazione fattori socioeconomici diversi attraverso rapporti di scambio sinergici e complementari: il sistema delle dotazioni infrastrutturali destinato sia al trasporto e allo smistamento delle merci, sia alla mobilità delle persone (dotazione di reti infrastrutturali e relativo rango), ma anche i grandi *hub* del terziario, le aree produttive multifunzionali, le strutture fieristiche, i sistemi per la ricettività, i luoghi per gli eventi.

- CONTINUITÀ URBANA

Il principio della “continuità urbana” è finalizzato a riconoscere la struttura urbana compatta (valore minimo di concentrazione edilizia e/o di occupazione del suolo) nella sua omogeneità spaziale e dovrà essere definita a partire dalla individuazione della minima soluzione di continuità ammessa nell’area definita densa, nonché dalla opportuna sostituzione delle soluzioni di continuità che superano i minimi ammissibili con meccanismi alternativi di collegamento funzionale (strade, ponti, gallerie, ecc.) capaci di garantire la continuità morfologica dell’insediamento urbano.

- EFFETTO CITTÀ

Quello che qui definiamo “effetto città” è un criterio che ha a che fare con la sensazione dei cittadini-utenti di trovarsi in un luogo urbano, legato alla caratteristica fisico-spaziale delle architetture e del disegno urbanistico (arredo urbano, presenza di luoghi di relazione sociale, percorsi pedonali dedicati, ecc.), ma anche alla presenza di servizi urbani (pubblica illuminazione, fermate del TPL, negozi lungo le strade, ecc.) e alla sicurezza urbana percepita (sistemi di video-controllo, presenza di personale di polizia, controllo sociale, ecc.).

- GRAVITAZIONE PENDOLARE

Il criterio della “gravitazione pendolare” prende atto degli spostamenti che giornalmente avvengono nel sistema urbano e che sono l’effetto dell’attrazione esercitata dal sistema multipolare delle centralità metropolitane sull’area di riferimento, individuata mediante l’analisi dei flussi pendolari complessivi, dei flussi entranti per motivi di studio e di lavoro e reciprocamente dei flussi uscenti.

- RITMI D’USO

I “ritmi d’uso” sono le diverse velocità e frequenze degli spostamenti pendolari nell’area: il loro studio permette di mappare le sub-articolazioni del sistema metropolitano in ragione della diversa dinamica degli spostamenti dei cittadini-utenti (*city user*).

- TEMI DI INTERESSE

I “temi di interesse” sono le diverse motivazioni che spingono i *city user* a muoversi all’interno del sistema metropolitano: la conoscenza dettagliata della loro articolazione permette di introdurre nuovi elementi per una urbanistica per temi metropolitani e non più per progetti urbani.

NB (per ognuno dei suddetti criteri saranno individuati uno o più indicatori sintetici significativi)