

2nd World Planning School Congress

Mexico-City, July 11-17 2006

Track:14-7: Multi-national and Cross-border Planning

L'effetto-città e il processo di pianificazione: considerazioni critiche da un punto di vista multi-nazionale

di

Franco Archibugi

Planning Studies Centre

Rome 00134 Italy, Via Federico Cassitto 110,

Tel. (also fax) +39-06-71354200

Email: planning_studies@tiscali.it

Webpage: www.planningstudies.org

Prof. Franco Archibugi

Email: francoarchibugi@tiscali.it

Web-page: www.francoarchibugi.it

Tel.: +39-06-71354004

Abstract

L'autore ha esaminato in molte occasioni negli ultimi trent'anni il concetto, il ruolo e la possibile quantificazione (attraverso adeguati indicatori sociali di benessere urbano e di qualità della vita urbana) dell'effetto-città', in seno ai processi di pianificazione, nei paesi avanzati del mondo. Questo argomento è stato ripreso e codificato in una recente ricerca internazionale – diretta dall'A. in seno al Programma-Quadro di ricerca della Commissione Europea. Concentrata su quattro paesi europei (Francia, Germania, Gran Bretagna e Italia). I risultati sono assai interessanti ma solo se ristretti ai paesi europei ed eventualmente ai paesi 'occidentali dell'OECD.

Sarebbe opportuno verificare tali risultati confrontandoli con altri paesi del mondo e specialmente quelli del mondo in via di sviluppo; e valutarli alla luce di contesti demografici, sociali e culturali diversi. Sarebbe opportuno ed utile dibattere e ricercare di più su quanto differenze nel contesto storico modificano il concetto di *urbanità*, (*cityness*) e sui bisogni e valori che sono inerenti ad esso e all'effetto-città.. Conseguentemente sarebbe opportuno e saggio approfondire in quale modo si potrebbe cercare di ottenere informazioni e connessioni su questi aspetti.

In questo paper, l'A. dopo aver delineato brevemente (Parte I) gli approcci della menzionata ricerca a scala europea in termini generali, e sviluppato alcune considerazioni critiche sulle basi della estensione, della ricerca nelle dette direzioni allo scopo di allargare la discussione e raccogliere opinioni da altri colleghi, sul tema e la sua praticabilità; espone (Parte II) i risultati della ricerca condotta in cooperazione con gli istituti (menzionati nell'Appendice 2 della parte II) nella forma di una *proposta di riorganizzazione del territorio dei quattro paesi indagati*, secondo i criteri e le premesse della politica urbana postulata.

*L'effetto-città e il processo di pianificazione:
considerazioni critiche da un punto di vista multi-
nazionale*

Indice-sommario

Abstract	1
Parte I	3
1. Introduzione	3
1.1 Pianificazione spaziale alla scala multinazionale	3
1.2 Il caso ESDP e i suoi limiti	5
1.3 I fondamenti critici di un lessico selezionato.....	7
2. Alla ricerca di un ‘effetto-città’ multinazionale di riferimento	10
2.1 Il set di indicatori urbani	11
2.2 Una tassonomia di riferimento per i sistemi urbani del modello.....	16
2.3 Il tradizionale modello di caratteri.....	16
3 Una tipologia secondo la strategia di pianificazione	19
3.1 Una essenziale tipologia del ruolo strategico	19
3.2. Tipologia del modello secondo la strategia di piano	20
3.3. La strategia come interdipendenza	22
Riferimenti della Parte I	Errore. Il segnalibro non è definito.
Parte II	1
4. Un primo scenario di prova di riorganizzazione territoriale (per sistemi urbani) nei quattro paesi studiati	1
4.1 Premessa: significato e limiti dello scenario formulato della riorganizzazione urbana.....	1
4.2 La proposta di riorganizzazione territoriale nel suo contesto storico nazionale	5
4.3. Lo scenario di riorganizzazione territoriale urbana secondo la logica dei sistemi urbani	13
Riferimenti della Parte II	24
Appendice N. 1	26
Una proposta per una riorganizzazione per sistemi urbani di una politica territoriale a lungo termine in Europa.....	26
Appendice N. 2	44
Il gruppo di ricerca europeo per il Programma-quadro della Commissione Europea “Actvill”	44

Parte I

1. Introduzione

1.1 Pianificazione spaziale alla scala multinazionale

C'era una volta la pianificazione 'spaziale', quella nata nell'alveo della pianificazione urbana, ed era essenzialmente 'fisica'. I piani urbani o i piani territoriali, detti 'piani regolatori' sono stati sempre essenzialmente 'fisici', nel senso che si sono essenzialmente occupati di progettare un uso 'fisico' dello spazio o (che significa lo stesso) di progettare l'uso dello spazio fisico (se partiamo dal concetto che lo 'spazio' sia solo un elemento 'fisico').

Da molto tempo, tuttavia – forse possiamo convenire che questo sia avvenuto a partire dall'ultimo dopoguerra – gli urbanisti tradizionali hanno *esteso* le loro visioni: non è possibile – è stato detto – determinare un ottimo 'fisico-spaziale' se non in relazione a condizioni e vincoli 'non-spaziali' (socio-economico-istituzionali).¹

Questo ha provocato (avrebbe dovuto provocare) un grande cambiamento nella teoria e nella pratica della pianificazione spaziale. Infatti ne è nata una vasta estensione di ricerche, di cui i filoni principali sono stati: l' '*economia regionale*' (o più generalmente la '*scienza regionale*'), che ha esplorato largamente le interrelazioni della pianificazione tradizionale fisico-spaziale con gli aspetti socio-economici non-spaziali; e la '*teoria della pianificazione*', che ha coperto le interrelazioni della pianificazione tradizionale fisico-spaziale, con gli aspetti istituzionali non-spaziali (come: aspetti procedurali, teoria delle decisioni, teoria e sociologia della comunicazione, teoria e filosofia del diritto, etc.).

Ma le abitudini sono dure a morire. La 'integrazione' sistemica fra fenomeni spaziali e non-spaziali non è stata del tutto assimilata nella *forma mentis* degli studiosi di pianificazione spaziale. Le 'estensioni' cui abbiamo accennato sono rimaste allo stato di ...mere 'estensioni'. Non hanno dato luogo ad una rifondazione veramente *meta-disciplinare*; ad un nuovo approccio generalista alla pianificazione che non provenga solo – come è il caso, per esempio, delle nostre associazioni di '*planning schools*'- dalle antiche scuole di 'planning', intese per lo più come *town-planning schools* e albergate, per lo più, nelle tradizionali scuole di architettura, come '*urban and regional departments*'.² Il 'core' di queste estensioni è sempre il town-planning, il livello 'locale' (importantissimo, da rivendicare in moltissimi aspetti della politica socio-economica) ma pur sempre 'locale', difficilmente collegato – mentre sarebbe un imperativo il farlo – con gli

¹ Vorrei ricordare alcuni antichi stimoli sull'argomento: dapprima, in modo magistrale, da parte di Walter Isard (il 'padre della 'Scienza regionale')(1969, vedi anche 1998), e nella cerchia degli 'urbanisti' da parte di M.M.Webber (1964) e R.A.Bird (1968), e più recentemente P.Hall (1996).

² Ho saputo che in alcune Università (per es. nell'Università della California del sud - Los Angeles) i tradizionali Dipartimenti di Pianificazione urbana e regionale si sono fusi con i Dipartimenti di Pubblica Amministrazione. Ritengo questo il giusto modo di rinnovare l'approccio!

altri livelli di planning, quello nazionale e multinazionale, che sono ormai così influenti anche nella vita locale.³

Cercando di rispondere a questo imperativo di visione sistemica le scuole di planning, pur rimanendo nel loro alveo, si sono espanse in molte direzioni. Fra queste, la direzione di applicare la pianificazione fisica a diverse scale e fra queste, alla scala 'nazionale' e 'multi-nazionale'. (E tutto fa pensare che la pressione, nel tempo che viviamo, del fenomeno della cosiddetta 'globalizzazione', induca molti dei town-planners a portare la loro attenzione di pianificatori urbanisti anche alla scala globale⁴).

Si sono avuti nell'area europea (che è l'area in cui vivo e che conosco meglio) molti tentativi di pianificazione fisica a scala nazionale. Per quanto, ripeto, il *core* di questi tentativi sia stato sempre la pianificazione del territorio (*land-use*) essi hanno cercato di aprirsi a considerazioni socio-economiche 'nazionali'. Ciò malgrado nessuno di essi è stato pensato in termini di stretto coordinamento con piani economici e sociali nazionali, ove esistenti. Né quindi questi tentativi hanno mai raggiunti il carattere di componenti incorporate in iniziative nazionali di pianificazione integrata, come dimensione spaziale delle stesse.

Nell'area europea addirittura si è avuto un esempio molto importante di 'town-planning fisico' portato alla scala multi-nazionale in modo ufficiale: l' *'European Spatial Development Perspective (ESDP)*⁵. Questo evento, la costruzione di questa 'Prospettiva' (che non ha mai inteso essere un 'Piano regolatore'), può assumere un valore indicativo e impegnativo molto importante sia per una politica

³ Mi sembra doveroso tuttavia rimarcare, in queste osservazioni sulle 'carenze sistemiche' delle 'estensioni' suddette da parte degli urbanisti, che analoghe carenze si sono registrate negli altri approcci delle altre discipline che avrebbero dovuto (e dovrebbero tuttora), concorrere alla formazione integrale e completa della pianificazione come una nuova, autonoma, scienza, e al suo insegnamento. Anzi, sotto questo profilo, le scuole di planning tradizionali hanno mostrato un interesse alle dette 'estensioni', cioè ad essere 'aperte' all'influenza di altri approcci e/o discipline, assai più evidente delle altre discipline in questione (economia, sociologia, scienze dell'amministrazione e del management, etc.). Questo argomento, che esce dallo scopo di questo mio scritto, è stato oggetto da molti anni di altri miei scritti (Archibugi, 1980, 1992, 1995^o, 2003). E fu l'oggetto di un primo incontro, *autenticamente* interdisciplinare, nel 1992. Anzi, si può dire che fu così 'interdisciplinare', con partecipazione di studiosi provenienti da *così diverse* discipline, che non si riuscì a dargli continuità per un ulteriore lavoro e network di approfondimento per la ricostruzione di una metodologia integrata (spaziale e non-spaziale) di pianificazione.

⁴ Questa scala è stata già affrontata da molti *town-planners*, soprattutto quelli di background 'marxista', che hanno interpretato e descritto la evoluzione della concentrazione degli interessi del sistema capitalistico a scala mondiale come il fattore cardine in cui si sviluppa una crescita squilibrata di 'potere' fra alcune grandi città mondiali, come centri di potere mondiale, a detrimento delle 'altre città' in via di depauperamento dei loro valori urbani. Mi riferisco ad alcuni autori (con molti seguaci) quali: David Harvey (1973, 1985, 2003, 2006), Saskia Sassen (1994, 1996, 2002) e molti altri. Questa visione (o paradigma?) contraddice, a mio modo di vedere, con un'altra tendenza di studiosi dell'evoluzione urbana che hanno invece messo in luce come gli impatti spaziali della tecnologia moderna (specie l'ITC) favorisce la 'diffusione' dei valori urbani nel territorio, da taluni chiamata 'de-urbanizzazione' o addirittura 'contro-urbanizzazione'. (Vedi per esempio, Berry, (1980), Kunzman and Wegener (1991). Ma in queste visioni, è difficile distinguere i fatti dalla loro interpretazione o dalle 'chiavi di lettura', e credo pertanto che siano da considerare molto discutibili. Comunque non sono oggetto di questo scritto.

⁵ European Commission 1997. Vedi anche altri Rapporti della Commissione europea (European Commission, 1999a, 1999b, 2000, 2001).

europea di insieme che per le politiche nazionali del territorio. E' un evento significativo e degno della massima considerazione.

Tuttavia l'oggetto del mio scritto è un altro: non è quello di mettere in evidenza i suoi pregi e i suoi significati politici progressivi. E', al contrario, quello di mettere in evidenza i suoi difetti. Partendo dalla constatazione che i contenuti dell'ESDP e il modo con cui si è arrivati alla sua definizione, è quello del modo tradizionale di considerare la pianificazione fisica anche alle altre scale più usuali (quella urbana e quella regionale); e di sostenere che questo suo carattere lo mette in condizioni di

- servire poco alla realizzazione dei suoi obiettivi strategici;
- di basarsi su presupposti di valutazione assai poco chiari e alquanto fallaci;
- di ritardare, piuttosto che avvicinare una esperienza di approccio unitario e integrante alla pianificazione.

1.2 Il caso ESDP e i suoi limiti

L'esperienza che in questo scritto prenderò come esempio, l'ESDP, non la giudico dal punto di vista della sua efficacia politica, che è stato l'angolo visuale dal quale è stato per lo più giudicata.⁶ Intendo giudicarla dal punto di vista della sua efficacia 'scientifica'. Infatti ritengo che ogni forma di piano, - anche dei piani che non intendono essere dei piani esecutivi o direttrici, ma solo delle prospettive indicative e propositive per essere tenute presenti nel coacervo delle decisioni politiche generali - non possa prescindere dal conoscere i suoi effetti anche sulle *altre* dimensioni connaturate della pianificazione: la dimensione socio-economica e settoriale e la dimensione istituzionale. E ciò nell'assunzione - non sempre giustificata - che la dimensione 'fisico-spaziale' includa, anzi sia un tutt'uno con essa, anche la considerazione piena degli effetti di ogni decisione socio-economica sull'ambiente fisico.

La scarsa familiarità dei costruttori dell'ESDP con il concetto e il metodo della *multidimensionalità* della pianificazione è particolarmente resa evidente dalla scarsità di riferimenti concettuali ad un *comune concetto di città*, sia nei documenti ufficiali attraverso i quali si è arrivati all'ESDP che negli studi preparatori che la Commissione ha svolto per giungere alla elaborazione di detti documenti.

La Comunità economica europea (oggi Unione) si è fatta da tempo promotrice di una politica di 'coesione sociale ed economica' fra i paesi membri⁷. Ciò che

⁶ La ESDP è stata oggetto negli ultimi anni di una grande quantità di analisi e di dibattito. E ha avuto l'onore (non so se veramente meritato) di molto interesse dal più influente fra i 'teorici della pianificazione', Andreas Faludi. Tralasciando una ricca bibliografia di commento e analisi della ESDP da parte di contributi di Faludi (circa una quarantina), la sua storico-critica ricostruzione del processo di costruzione di questo importante documento politico delle autorità europee (scritto in cooperazione di Bas Waterhout) (2002) rimarrà una fonte fondamentale per chiunque vorrà parlare in futuro di ESDP.

⁷ E' stato nell'Atto Singolo Europeo del 1988 che questa politica ebbe inizio, con ulteriori piccoli passi nel Trattato di Maastricht (1991), e in quelli di Amsterdam e Nizza (1997 e 2000).

implica anche partire da una definizione comune dei criteri in base ai quali si valuta tale 'coesione' (valori, metodi, misure).

Nella 'coesione sociale ed economica' possiamo far confluire tutte le decisioni che potremmo definire 'non spaziali' non mirate all'uso fisico-spaziale del territorio: benessere sociale, sviluppo economico, qualità della vita, qualità del lavoro, qualità dei servizi, sicurezza, tecnologie, criminalità, etc. E' difficile sostenere che qualcuna delle decisioni o azioni cui mira una politica siffatta di '*coesione sociale ed economica*' non abbia una relazione con l'assetto fisico-spaziale del territorio, e viceversa che ciascuna decisione mirata ad un migliore uso del territorio non abbia una relazione, e un impatto, sui molteplici fattori della coesione sociale. Eppure nel processo che ha condotto all'ESDP siamo lontani dal proporre 'prospettive' che siano il risultato di una piena integrazione dei due punti di vista.

In alcuni documenti ufficiali della CEE si parla di '*territorial cohesion*' come sinonimo di *spatial planning*⁸. Ma non si va molto più in là di vaghe espressioni che non sono ulteriormente specificate in modo da evitare che si prestino a diversi concetti. Ma quali sono i punti di reale contatto tra la politica e l'azione territoriale e la politica sociale ed economica? Nessuno dei documenti storici dell'ESDP lo dicono.

Secondo me, un importante (forse il più importante) punto di sutura, o perno, fra le due politiche è la *città*, dove si svolgono la maggior parte delle cose che riguardano il benessere individuale e sociale della gente. Almeno fino a che l'umanità non perderà il suo carattere stanziale e tornerà nomade ed ubiqua, la città – come concetto e come realtà, rimane (a dispetto delle sue grandi trasformazioni) il luogo in cui si materializza il più gran numero di relazioni interpersonali per la stragrande maggioranza delle popolazioni; il luogo in cui le preoccupazioni del pianificatore fisico e di quello socio-economico si uniscono e si integrano; il luogo in cui benessere fisico e benessere socio-economico si materializzano. E' anche il posto in cui le preoccupazioni del pianificatore fisico o urbanista e quelle del programmatore socio-economico sono unificate ed integrate. Il posto in cui il benessere fisico e quello socio-economico sono realizzati.⁹

La città, peraltro, è anche il luogo in cui i più gravi rischi della vita moderna si stanno – invece di differenziarsi a seconda della geografia, della storia, del clima, e dello sviluppo economico - terribilmente omologando: inquinamento di ogni genere (atmosferico, idrico, da rifiuti, da rumore), organizzazione della salute, traffico, vari tipi di congestione, accessibilità ai servizi, (oggi sempre più servizi alle persone), etc.

⁸ Per esempio il termine è stato introdotto nel trattato di Amsterdam.

⁹ Una buona parte dei lavori di Peter Hall (per es., 1995a e 1995b, 1999), sono orientati in questa direzione. Un raro esempio, nella letteratura delle pianificazioni, di ricerca di un reale integrazione di approccio fisico e socio-economico è il lavoro di Phil Cooke (1984); lavoro che va ben oltre di quello che ho chiamato 'estensione' della mera pianificazione fisica, cercando un vero sforzo di approccio meta-disciplinare, finalizzato tuttavia ad un ancora indefinito ambito 'regionale' e ai fattori della sua 'innovazione' (argomento su cui è divenuto un molto noto studioso). L'approccio veramente meta-disciplinare di Cooke è stato forse il fattore principale di un'incresciosa mancanza di influenza sulla successiva letteratura dei 'teorici della pianificazione'

Una *coesione* socio-economica e territoriale dei paesi e delle società nazionali, non può partire se non da una maggiore coesione nell'intendere e armonizzare il concetto stesso di città, i suoi requisiti, che cosa ne rende ottimali i servizi e la qualità della vita. Questo è qualcosa che vale per qualunque approccio politico multinazionale.

Non è concepibile un approccio multinazionale senza una ipotesi di politica multinazionale. Né una politica multinazionale senza una forma qualsiasi (dalle più forti alle più deboli) di *autorità sopranazionale*. E non è concepibile una autorità che si proponga quale obiettivo strategico una maggiore coesione sociale ed economica che non stabilisca dei riferimenti, degli standards, e dei traguardi o obiettivi strumentali, che siano validamente comuni. D'altra parte se tale autorità ha dei poteri di sostegno per il conseguimento dalla maggiore coesione sociale ed economica, (per esempio dei mezzi finanziari da mettere in opera, quali i fondi strutturali nel caso dell'ESDP) non può non avere un modo omogeneo per misurare il successo della sua azione, se tali fondi sono impiegati bene o male, se sono indirizzati a ottenere risultati adeguati ai costi.

E se tutto ciò deve essere perseguito, non è sensato avere metodi di misurazione che non siano comuni, che confrontino situazioni che siano analoghe e comparabili, altrimenti significa comparare oggetti (città) incomparabili. I requisiti demografici e territoriali delle città per confrontarne le caratteristiche (per esempio i bisogni o i livelli di benessere) devono essere uguali, altrimenti il confronto è cervellotico e fallace, e conduce a valutazioni e decisioni del tutto errate.

Di questo bisogno, di questo imperativo non vi è traccia in tutto il percorso che ha condotto all'ESDP in Europa. Io credo che invece sia un requisito essenziale di qualsiasi approccio multinazionale della pianificazione (intesa beninteso come pianificazione integrata).

Naturalmente il concetto di città e di che cosa produce città (*cityness*) è stato nella storia in continua trasformazione; probabilmente ancora più rapida negli ultimi tempi, e sempre di più lo sarà nei prossimi tempi. Ma se ne può fare a meno se si vuole avere una idea di che cosa fare per migliorare la condizione urbana e renderla più 'coesa' a livello multinazionale? Buona parte dei discorsi politici – e purtroppo anche accademici – che si fanno in materia sono pervasi di riferimenti 'impliciti', che quando si tenta di renderli espliciti si dissolvono in una serie di arcane nozioni ingovernabili, e – soprattutto – non misurabili. Ciò fa del discorso urbanistico spesso una bella chiacchiera. Il contributo che una teoria della pianificazione spaziale o urbanistica deve dare alla decisione politica è quello di fornire quadri omogenei di riferimento che possano permettere valutazioni adeguate e decisioni razionali; ripetiamo, indipendentemente dal grado di costrizione o imposizione che le autorità pubbliche di livello superiore sono in condizione, per scelta o per circostanza, di esercitare sulle autorità pubbliche di livello inferiore.

1.3 I fondamenti critici di un lessico selezionato.

Da quanto è stato sopra detto, ne deriva la ragione di un lessico preferito, che merita di essere rapidamente illustrato, onde evitare il temibile uso soggettivo dei termini.

A mio modo di vedere, quando usiamo (come pianificatori) la parola ‘pianificazione’ la dovremmo intendere senza aggettivi. Se li dovessimo accettare, essi sarebbero solo gli aggettivi procedurali o metodologici quali: *integrata, sistemica, unificata, strategica, comprensiva*, e altri, che non sono dei veri attributi sostantivi, in quanto il concetto che esprimono è già incluso nella parola che dovrebbero illustrare. A differenza degli aggettivi che aggiungono qualcosa di sostantivo al concetto nudo e crudo di pianificazione (quali: pianificazione *fisica, urbana, spaziale*, versus *economica, sociale, ambientale*, dei *trasporti*, del *turismo*, etc.). Quando si dice che l’attributo è già incluso nel concetto – nel nostro caso, di pianificazione – significa che se venisse meno l’attributo viene meno lo stesso concetto: nel nostro caso, se la pianificazione non fosse, insieme, *integrata, sistemica, unificata*, etc. non sarebbe più *vera* pianificazione, non meriterebbe più di essere chiamata tale.

Ne deriva che la pianificazione spaziale, o territoriale (sorta sulle ceneri logiche di quella fisico-territoriale, che è invece ancora florida sul piano professionale degli architetti delle città), è una delimitazione lesiva del concetto di pianificazione, in quanto gli attribuisce e aggiunge qualcosa di specifico, e rischia di toglierli la capacità di essere *efficace*, perché amputata di relazioni funzionali, sistemiche, con molti fattori *non* spaziali che, ignorati, influenzano fortemente i risultati.¹⁰ Quanti piani solo fisici-spaziali apparentemente razionali sono falliti solo perché non hanno tenuto conto dei vincoli economico-finanziari o della disponibilità dei *stakeholders* a beneficio dei quali erano stati concepiti? Non sono falliti quasi tutti?¹¹

Anche sul concetto di ‘città’ occorre finalmente arrivare ad un univoco concetto che eviti malintesi. Qui l’impresa mi sembra più facile perché ormai da

¹⁰ Qui è una delle ragioni fondamentali dei fallimenti riconosciuti della pianificazione spaziale di genere professionale (dove non è ancora penetrato lo spirito critico della *teoria* della pianificazione, anche se questa stessa teoria non si è ancora liberata delle sue origini ‘spaziali’). È mia opinione che la crisi della pianificazione va ricercata nella mancata acquisizione di una identità meta-disciplinare o neo-disciplinare della pianificazione (ho sviluppato questo concetto nella mia opera *Teoria della pianificazione, dal dibattito politologico, alla ricostruzione metodologica*, 2003). In un Congresso delle “*scuole di pianificazione (tout court)*”, come quello in cui ci troviamo, ci si dovrebbe trovare in un ambiente libero dall’influenza spaziale o fisico-urbana; ma questo non è il caso...Anzi si ha forte invece l’impressione che ivi predomini il pregiudizio ‘spaziale’.

¹¹ Non riesco a togliermi dalla testa l’idea che le conclusioni dell’ESDP cui ho fatto riferimento siano destinate a incidere poco in termini positivi sulle politiche, o quantomeno, non sono che il riflesso *ex ante* di tendenze che avrebbero avuto luogo anche senza l’ESDP (ciò che sarebbe d’altronde largamente giustificato dalla vittoria raggiunta nel lungo percorso della sua elaborazione di coloro che hanno imposto nel titolo stesso dell’ESDP la parola ‘sviluppo’ su coloro che avrebbero preferito al suo posto la parola ‘piano’). Un bella immersione nella confusione di linguaggi e politiche territoriali nei vari paesi europei è la lettura del documento della Commissione ‘sui sistemi e politiche di pianificazione spaziale’ (European Commission, 1997).

tempo si è identificata¹² la città in un insieme di funzioni (indubbiamente mutevoli nel tempo, ma non per questo indefinibili) che riguardano il benessere dei suoi abitanti. Nello stesso tempo l'aver dato a questo concetto un sapore 'normativo' - il conseguimento di uno standard di benessere urbano come presenza di tali funzioni - ha semplificato il suo concetto rispetto a tutte le infinite attribuzioni che la analisi descrittiva geografica ha creduto di introdurre. Di fronte alle numerose, variabili, 'forme' e 'condizioni' urbane, il problema si è ridotto alla definizione e quantificazione di un *modello teorico di città*.¹³

Così, questo modello diventa un inevitabile elemento di valutazione e di misurazione per una politica di benessere urbano. Infatti, è difficile concepire una politica e una pianificazione urbana senza il riferimento a questo modello, che indica le priorità degli interventi migliorativi.

I termini più usati per qualificare questo concetto di 'città' nei modi più moderni sono quelli di '*sistema urbano*', *città ottimale*' '*città sostenibile*' '*urbanità*', '*effetto città*', ed una altra legione di termini. Anche qui dovrebbe essere chiaro che - se ci si allontana dalla *ossessione descrittivista* - tutti questi termini *significano la stessa cosa*: un *set di funzioni*, per il '*cittadino*'-ottimizzato, date le circostanze; un set di funzioni che danno al cittadino la sensazione di vivere in una città *completa*, in un sistema territoriale o spaziale in cui è possibile misurare (nei limiti che concernono le funzionalità del livello spaziale di cui trattasi e nel confronto con quelle di altri sistemi del suo livello) pregi e difetti, vantaggi e deficienze, presenza o assenza di funzioni, attraverso appropriati indicatori o misuratori.

Fra tutti questi termini forse quello più 'neutro' e più aderente al concetto moderno, è quello di '*sistema urbano*'.¹⁴

¹² A cominciare dalla famosa 'Scuola di Chicago' - essenzialmente di sociologi urbani - degli anni venti e trenta del secolo scorso.

¹³ Naturalmente una città concepita con gli ultimi caratteri di una città 'moderna' (P.Hall, 1997 e 1999, J.Rautsi, 1993).

¹⁴ Il termine 'città' stimola immediatamente la casistica storico-descrittiva, e rischia di farci perdere nei lessici dimensionali cari ai geografi - dalle micropoli alle megalopoli - che hanno sempre significato molto poco di sostanziale. L'uso discontinuo ora dell'uno ora dell'altro dei termini che abbiamo elencato, sebbene abbia dichiarato che hanno lo stesso significato, (almeno nel loro sapore 'normativo'), può essere motivato qualche volta dal bisogno di accentuare - in determinate circostanze, di ambiente e di argomento - quella sfumatura di significato che si vuole mettere in rilievo. Questo è il caso, per esempio, del titolo di questo stesso paper, nel quale ho preferito usare il termine (non il concetto, che è lo stesso, dal mio punto di vista) di 'effetto-città', piuttosto che quello di 'sistema-urbano', perché mi è sembrato più immediatamente percettivo del contenuto politico specifico che volevo dare al concetto.

Il termine 'sistema urbano' è stato in letteratura usato in molti altri sensi, tra cui alcuni diversi dall'uso che ne vorremmo fare noi qui. [per uno sguardo generale ai molti usi che se né fatto in seno ad una concezione sistemistica non avrei di meglio cui rimandare il lettore che alcuni lavori collettivi curati da C.Sergio Bertuglia (1987, 1990, 1994, 1998)] Pertanto l'uso del termine 'sistema urbano' qui avrebbe comportato una lunga riconsiderazione del termine stesso, che qui non si aveva il tempo di fare. Tuttavia nel presentare, nei paragrafi che seguono, i risultati di una ricerca multinazionale sul futuro urbano, ho mantenuto il termine di 'sistema urbano', utilizzato con lo stesso significato di 'effetto urbano', normativamente inteso, nella ricerca stessa, perché là si è avuto il tempo di raccordarlo al suo significato corretto che permea tutta la ricerca. (Maggiori argomenti in Archibugi, 1995, a e b)

La definizione di un tale modello (o sistema) urbano di riferimento, cominciando dalla sua dimensione sia territoriale che demografica, è una premessa indispensabile (e inevitabile, perché abbia senso) di una politica urbana multinazionale (come anche nazionale o regionale).

2. Alla ricerca di un ‘effetto-città’ multinazionale di riferimento

Introdotta questa visione sostantiva della pianificazione urbana a scala multinazionale, lo scopo di questo paper é di presentare i risultati di una ricerca effettuata – appunto – a scala multinazionale, e che mirava proprio a fornire un quadro di riferimenti omogenei per la elaborazione di una nozione o concetto unitario e integrato di sistema urbano (o ‘effetto-città’ o ‘cityness’). Innanzitutto è bene dire che questa ricerca, pur indirizzata a migliorare le procedure di pianificazione spaziale della Unione europea, e pur finanziata dal Programma-Quadro per la ricerca e lo sviluppo della stessa Unione, promosso periodicamente, si è applicata solo a quattro paesi della Unione: la Francia, la Germania, l’Italia e il Regno Unito.¹⁵

I perni della ricerca si sono ridotti a due:

1. la identificazione di un set di *indicatori urbani* capaci di aiutare a costruire un *modello di sistema urbano* accettabile a scala multinazionale
2. la identificazione di una *distribuzione territoriale* – sul concreto territorio nazionale di ciascuno dei quattro paesi – di *‘sistemi urbani’* che rispondessero ai requisiti del modello di sistema urbano formulato.

Tale distribuzione è presentata come proposta ai governi nazionali (nonché ai governi regionali e locali) di una organizzazione *per sistemi urbani* di tutte le politiche aventi un dimensione spaziale

Sui due perni ha ruotato, nella ricerca, tutto l’approccio e il processo progettuale della ricerca stessa.¹⁶

Il concetto (teorico) di sistema urbano (*alias effetto-città*, *alias urbanità*) ha fortemente condizionato la ricerca sui fattori del benessere urbano dando loro una ragionevole proporzione quantitativa.

¹⁵ Il progetto prevedeva una ulteriore estensione della ricerca ad altri paesi significativi della Unione, ma sebbene questo non sia avvenuto, gli autori della ricerca pensano che il modello di sistema urbano e gli indicatori urbani che sono risultati dalla ricerca possano avere una validità per buona parte degli altri paesi europei ed anche per molti paesi non europei in stato di avanzato sviluppo. Nella **Appendice n.2** di questo paper vi è la scheda dell’intero staff dei 6 istituti di ricerca europei che hanno cooperato alla ricerca (nelle linee di guida del Planning Studies Centre, che aveva elaborato il progetto stesso di ricerca approvato su concorso dalla Commissione Europea).

¹⁶ La ricerca è stata pubblicata in una edizione sintetica e numero di copie limitato dallo stesso Planning Studies Centre, a cura di F.Archibugi, sotto il titolo: *Il futuro della qualità urbana in Europa: verso un nuovo concetto e strategia di ‘sistema urbano europeo*. (Rome, 2003, seconda edizione). Le citazioni che saranno fatte nel resto di questo scritto faranno riferimento a questa ultima edizione.

Nello stesso tempo la esplorazione della situazione in alcune città selezionate attraverso la rilevazione di alcuni indicatori di stato sulla lista di quelli ritenuti significativi a dare consistenza al concetto di sistema urbano, ha permesso di dare ai sistemi urbani degli obiettivi spaziali di riferimento.

Il riferimento a tali obiettivi approssimativamente quantificati ha aiutato i ricercatori nel formulare le proposte di aggregazione territoriale-urbana, su cui articolare poi nel concreto le politiche territoriali e distributive di ogni paese.

Così i sistemi urbani progettati sono divenuti (ove possibile) le unità statistiche di rilevazione appropriate del set di indicatori prescelto. Ogni altra unità statistica è stata considerata fuorviante e fallace. Tuttavia, gli indicatori selezionati sono divenuti lo strumento di verifica della congruità delle aree territoriali a diventare dei 'sistemi urbani' di riferimento per una politica razionale di interventi. Rispetto alla logica adottata, ogni altra politica territoriale di intervento diventa arbitraria, disordinata e caotica, inconsapevole degli effetti reali conseguibili e conseguiti; e certo non meritevole della qualifica di piano razionale.

Posto in questi termini, l'impianto della ricerca, ha dato i seguenti risultati.

2.1 Il set di indicatori urbani

La ricerca ha cercato di individuare quali fenomeni e servizi urbani potevano garantire un appropriato effetto-urbano.¹⁷

Accordatisi su tale lista i ricercatori hanno esplorato – ciascuno con i mezzi a sua disposizione – nelle città-campione prese a riferimento¹⁸ – quale fosse il livello funzionale di accesso e di fruizione ai fenomeni e servizi della lista.

Da questa esplorazione¹⁹ ne è nato un quadro per ciascun paese, dal quale i ricercatori hanno negoziato fra loro un quadro valevole a scala multinazionale.²⁰

¹⁷ La **Tavola.1** [6.2 nel volume indicato della ricerca, PSC, 2003] elenca la lista di indicatori 'centrali' su cui si è imperniata la ricerca, dopo una vasta procedura di analisi e dibattito su di essi (si veda cap.6 della ricerca).

¹⁸ Le città campione della ricerca sono state 20 (5 per ognuno dei Quattro paesi indagati). La selezione delle città-campione è stata fatta come segue:

- due città scelte fra le 'grandi città', (di cui una con ambiente economico maggiormente 'sviluppato' e un' altra con ambiente meno sviluppato);
- due città scelte fra quelle 'medio-piccole', (di cui una con ambiente economico maggiormente 'sviluppato' e un' altra con ambiente meno sviluppato);
- una città con forte carattere individuale.

I criteri di scelta delle città raccomandati ai ricercatori sono stati:

- la rappresentatività di certe generali fattori comuni con tutte le centralità (quali la dimensione e altri fattori geografici differenziali);
- la diversità degli stili di vita;
- La esclusione di quelle città i cui specifici fattori potevano creare una distorsione della centralità 'teorica' (per es. l'essere una capitale o un centro amministrativo di tipo speciale)

¹⁹ Nell'esplorazione i ricercatori nazionali hanno cercato, nei limiti del possibile, di considerare, e quindi ricavare: A. indicatori di stato; B. standards, indicatori di bisogno e di carenza; C. indicatori di traguardo e di obiettivo; D. indicatori di input; E. indicatori di processo (efficienza e di efficacia, etc.); F. indicatori di outcome (o conseguimento).

Nel processo della ricerca, la negoziazione fra i ricercatori ha simulato un processo politico istituzionale. Ovviamente la simulazione è stata largamente più facile di quello che sarebbe un processo politico-istituzionale reale. Ma le modalità del percorso non sarebbero molto differenti, e la loro chiarezza (a livello tecnico) non potrebbe che facilitare il processo reale.

²⁰ Nella **Tavola, 2** [10.4 nel volume citato] sono riportati gli indicatori sia di 'effetto-città' che di 'sovraccarico' ritenuto accettabili dal team dei ricercatori alla conclusione dell'esplorazione della situazione nelle venti città indagate. Per ulteriori informazioni sulle modalità della ricerca sugli indicatori e della negoziazione relativa ad essi, si vedano i capp.da 7 a 10 del volume cit.della ricerca.

TAVOLA 1

La 'Lista-essenziale' di indicatori

Area tematica	Indicatori di Effetto-Città
Economie di scala	PIL per capita comparato con la media nazionale
Economie di localizzazione	Proporzioni di occupati nel settore terziario
Centralità	Superficie di vendite al dettaglio per abitante
Massa critica	Soglie di servizi
Innovazione potenziale	1. Numero di ditte nate per abitante e per anno 2. Occupazione nella R&S
Relazioni sopraregionali/internazionali	Numero di congressi internazionali, fiere, e esposizioni per anno
Diversità socio-culturale	1) Numero di addetti nelle attività artistiche 2) Manifestazioni rilevanti a scala nazionale/internazionale
Accessibilità/disponibilità ai servizi pubblici	Numero di apparecchi per ecografia e scanner per tomografia assiale computerizzata in funzione
Mobilità sociale	Laureati con titolo universitario
Morfologia urbana	Esistenza di piazze pubbliche
Appagamento soggettivo	Livelli graduati di soddisfazione
Opinione/immagine pubblica della città	L'immagine della città nei media nazionali
Attrazione demografica	Tasso annuo di immigrazione

Area tematica	Indicatori di sovraccarico urbano
Impatti sull'ambiente naturale	1) Inquinamento atmosferico 2) Tonnellate di rifiuti prodotte annualmente rispetto ai dati nazionali
Impatti sull'economia	Livello della rendita commerciale
Impatti sulle condizioni abitative	Rendita media edilizia sul tasso di reddito rispetto ai dati nazionali
Congestione nel sistema dei trasporti	Tempo medio di pendolarismo casa-lavoro
Disintegrazione sociale	Famiglie di una sola persona
Conseguenze sociologiche e psicologiche	Numero di persone con disturbi mentali
Conseguenze di impatti sulla salute fisica	Aspettativa di vita
Conseguenze demografiche	Tasso di fertilità
Pericoli per la vita	Crimini violenti
Accessibilità/disponibilità ai servizi pubblici	Durata media delle liste di attesa per operazioni chirurgiche negli ospedali
Impatti sulla partecipazione	Partecipazione elettorale
Congestione amministrativa	Durata media dei processi civili

Fonte: F.Archibugi, ed. *The future of urban quality, etc*, PSC, Roma, 1996.

TAVOLA 2

Indicatori e standard di 'effetto-città', e indicatori e accettabili soglie di sovraccarico urbano

Indicatori di 'effetto-città'

Indicatore	Valore di riferimento	Commento
Densità della popolazione	10.5 persone per ettaro	Valore medio in 5 città campione, in mancanza di espliciti standard (UK)
Dimensioni demografiche	361.000 abitanti (soglia più elevata se le attività terziarie superano il 49%)	L'effetto-città aumenta con la dimensione urbana fino ad un certo punto (361,000 abitanti) e poi decresce. Soglie più elevate se le attività terziarie superano il 49%. (Italia)
Localizzazione degli uffici: numero di edifici commerciali (aree per uffici di ditte localizzate nell'area con ricambio di più di 20 milioni di sterline relativamente alla dimensione della popolazione.)	4.800 persone per ditta	Valore medio in 5 città campione, in mancanza di standard espliciti (UK)
Formazione di nuove ditte	0.003 registrazioni per abitante	Surrogato per il livelli di imprenditorialità. Valore medio in 5 città campione in mancanza di standard espliciti (UK)
Numero di domande per prestiti per ditte di nuova costituzione	23 per 10.000 per abitante	Valore medio, in mancanza di standard espliciti (Germania)
Livello di occupazione nel settore terziario	Superiore al 75%	Valore medio nazionale (UK)
Occupazione nella R&S	10 per 100 abitanti	Livello relativo di sviluppo tecnologico e di imprenditorialità. Valore medio in 5 città campione (UK)
Occupazione nei mercati dell'arte	13 per 10.000 abitanti	Valore medio in 5 città campione (UK)
Gallerie d'arte	33.,400 persone per unità di servizio	Valore del system urbano utilizzato come esemplare (Italy)
<i>Quota di popolazione che può raggiungere i servizi pubblici entro 10 minuti (%):</i>		Valore migliore nelle città oltre 500.000 abitanti (Germania)
- Negozi/supermarket	Oltre il 90%	
- Medici	88.1%	
- Scuole	oltre il 80%	
- Scuole materne	oltre il 75%	
- Connessione ai trasporti pubblici	99%	
- Bar e Pub	oltre il 95%	
- Parco	Oltre il 85%	

Superficie di vendite al dettaglio	Oltre 1.5 mq. per abitante	Media nazionale (Germania)
Locali notturni	Una unità ogni 30.000 abitanti	Valore medio (UK)
Numero di posti nelle sedi di prestazioni pubbliche e congressi	22.24 posti per 1.000 abitanti	Valore medio in 5 città campione (UK)
Posti nei cinema e teatri	20 per 1.000 abitanti	Valore medio (Germania)
Tempo medio per giungere ad un aeroporto internazionale	50 minuti	Valore medio (Germania)
Ora di chiusura dei trasporti pubblici	01:15	Tempo migliore (Francia)
Numero di letti nei servizi chirurgici	2.8 per 1.000 abitanti	Valore migliore (Francia)
Medici specialisti	17 per 10.000 abitanti	Valore medio (Francia)
Disponibilità di CAT scanner	1 per 150.000 abitanti	Valore medio in 5 città campione (UK)
Percentuale di alunni sotto i 5 anni nelle nursery, scuole primarie e classi	100%	Valore teorico (UK)
Fornitura di spazi aperti	300 persone per ettaro di spazio aperto	Valore medio (UK)
Erboristi	Uno per 180.000 persone	Valore medio (UK)

Indicatori di sovraccarico urbano

Indicatore	Valore di riferimento	Commento
Dimensione demografica	55.000	L'effetto-sovraccarico mostra una tendenza all' aumento oltre questo valore (Italy)
<i>Grado di concentrazione di NO2</i>	<i>30 parti per miliardo di (pp)</i>	EU standard
Velocità media dei trasporti pubblici		
- Ore di puntapeak	15.45 m.p.h.	Valore migliore (UK)
- Ore normali	19.22 m.p.h.	Valore migliore (UK)
Quota di territorio abbandonato	0.3%	Valore più basso nel campione (UK)
Tasso di disoccupazione	10.6%	Media nazionale (Germania)
Proporzione della disoccupazione a lungo termine	32%	Media nazionale (Germania)
Tasso di reddito sovvenzionato	5.9%	Media nazionale (Germania)
Reati registrati (esclusi I furti)	42 ogni 1.000 abitanti	Media nazionale (Germania)
Furti registrati	62 ogni 1.000 abitanti	Media nazionale (Germania)
Crimini violenti	3.5 ogni 1.,000 abitanti	Valore migliore (UK)
Tempo di attesa per operazioni chirurgiche	3.2 mesi	Valore migliore (UK)
Attesa prima di un processo criminale	11.9 settimane	Valore migliore (UK)
Tempo massimo di viaggio fra due punti in seno all'area metropolitana	80 minuti	Soglia teorica (Italia)

2.2 Una tassonomia di riferimento per i sistemi urbani del modello

Nel formulare un modello teorico di riferimento di sistema urbano²¹, si è dovuto affrontare il problema dei diversi tipi (o pattern) di città. Infatti ci si può chiedere: incide il modello urbano sulle possibili politiche urbane da identificare a scala multinazionale (allo scopo di ottenere una maggiore coesione sociale ed economica, che è obiettivo principale della Unione Europea)?

La conclusione cui siamo giunti è che il modello urbano non ha un *diretto* impatto sulla coesione economica e sociale e sul benessere dei cittadini. Ma la esistenza organizzata dei sistemi urbani (*cityness* etc.) può avere tale diretto impatto. Anzi ne può essere la condizione. E poiché il modello urbano può avere spesso una forte influenza sulla applicazione stessa di una politica dei sistemi urbani mirata alla loro creazione e al loro equilibrio territoriale, allora il modello urbano può avere una influenza *indiretta* su quella coesione e quel benessere. Dunque il suo impatto sulla coesione economica e sociale può definirsi *'indiretto'*. Ed è per questo che all'interno della logica e della politica dei sistemi urbani è raccomandabile di includervi anche la considerazione del modello urbano,

Per questa ragione nella ricerca si è dapprima tentato di predisporre una specie di possibile tassonomia dei modelli di sistemi urbani, per aiutare non solo nella classificazione *ex post* dei sistemi urbano identificati o creati, ma anche per aiutare *ex ante* nella identificazione della possibile, ottimale configurazione di tali sistemi, e sulle politiche indirizzate alla loro organizzazione.

2.3 Il tradizionale modello di caratteri

Una prima, semplificata tassonomia è stata tratta – nella ricerca - da un assai tradizionale modello di caratteri spaziali.²²

La ricerca ha classificato e articolato la *diversità* e *molteplicità* dei sistemi urbani rispetto a:

- a. "*Struttura*";
- b. "*Forma*" (o morfologia);
- c. "*Qualità*" (ovviamente, urbana).

a. *Struttura*

La '*struttura*' è usata qui per significare solo la *struttura fisica* nucleare dell'*'area edificata'* degli insediamenti (la parola potrebbe essere considerate inadeguata ma per il momento non ho trovato niente di meglio). Le diversità nella struttura possono ridursi a tre tipi fondamentali:

1. la struttura "*concentrica*" (o "*mono-concentrica*")²³.

²¹ Per questi modelli si vedano I capitoli 11, 12 ,13, del volume della ricerca (PSC, 2003)

²² Fra le differenti classificazioni ho scelto le più semplici. Sono state tratte da un altro mio lavoro didattico (Archibugi, 1980) e perfezionato più recentemente (Archibugi 1995a) al quale rinvio il lettore per una più ampia discussione.

2. la struttura "*poli-centrica*"²⁴;
3. la struttura "*diffusa*".²⁵

E' ovvio che la distinzione suggerita è applicata a strutture (sistemi urbani) di un equivalente livello o scala territoriale (nel nostro caso, appunto, il 'sistema urbano' caratterizzato dai comuni requisiti e componenti strutturali discussi precedentemente". A livelli o scale territoriali differenti, le strutture non possono essere confrontate, e probabilmente cambiano tipologia: una struttura concentrica diventa policentrica, una policentrica diventa diffusa, una diffusa può mostrare caratteri concentrici, e così via.

Ecco perché una struttura non può essere preferita ad un'altra, in generale, se non in stretta corrispondenza con le circostanze storiche, geografiche, e, soprattutto, funzionali in cui si manifestano o nelle quali possano essere applicate²⁶.

b. *Forma*

Per quanto concerne la "*forma*" (o morfologia) la tassonomia proposta intende qui la figura di tipo geometrico che il gruppo di insediamenti o di area edificata, insieme ai flussi che essi generano, danno al sistema in questione.

Anche in questo caso, abbiamo limitato l'insieme di forme geometriche possibili a quattro fondamentali, alle quali possono fare riferimento anche altre:

1. forma "*lineare*";²⁷
2. forma "*reticolare*";²⁸
3. forma 'stellare';²⁹
4. forma "*poligonale*" (o "*circolare*").³⁰

²³ La struttura *concentrica* è basata su insediamenti con un nucleo concentrato, che si sviluppa a estensioni, intensità e densità più o meno grandi. E' una struttura la cui massa compatta ha una forte capacità di gravitazione *centripeta* fino a saturazione, e *centrifuga* oltre quel livello.

²⁴ La struttura *policentrica* è basata sulla presenza di *più nuclei* (più o meno concentrici) , dei quali nessuno è chiaramente superiore agli altri in forza gravitazionale al punto di rendere gli altri gerarchicamente inferiori e dipendenti. Al contrario, tali nuclei conservano una certa reciproca *interazione* fra loro, in termini di reciproca distribuzione di funzioni.

²⁵ La struttura *diffusa* è basata sulla presenza di un grande numero di nuclei di differente dimensione e livelli gerarchici, nessuno dei quali è così importante da possedere una forza gravitazionale *esclusiva* sul suo territorio.

²⁶ Maggiori informazioni e valutazioni sulla struttura urbana si possono trovare nel mio lavoro "*Theory of Urbanistics*" già citato (Archibugi 1995a).

²⁷ La forma '*lineare*' ovviamente assorbe tutti i sistemi basati su uno sviluppo lineare continuo o discontinuo di qualsiasi appendice, se a 'forma di T semplice' o a 'doppia T', 'a pettine' o 'a doppio pettine'.

²⁸ La forma "*reticolare*" d'altro canto, non sviluppa alcuna figura geometrica e, a causa della sua prevalente struttura policentrica o diffusa , favorisce una rete di relazioni di ogni centro con tutti gli altri *senza favorire un asse particolare* (tale da configurare delle forme speciali).

²⁹ La forma '*stellare*', prevalentemente nata dalla figura concentrica è una delle variazioni più diffuse. Essa riunisce una gerarchia di situazioni (e di nuclei) rispetto ad un 'centro' che diventa il punto di incontro dei 'raggi' della stella. Tale centro può avere differenti consistenze, e così i raggi; e i rispettivi culmini dei raggi possono avere nuclei che siano gerarchicamente inferiori e dipendenti dal nucleo centrale (è il caso di nuclei, o città, 'satelliti').

I quattro tipi essenziali di base generano – attraverso combinazioni (come i colori primari quando uniti generano colori secondari) – altre forme non di base che potremmo chiamare ‘ibridi’ o composte.³¹

c. *Qualità*

Quanto alla *qualità*, vada rilevato che qui si intende per la qualità dei sistemi urbani il preesistente offerta di servizi urbani privati e collettivi e il patrimonio storico-culturale che il sistema urbano ha ereditato dal passato. E’ molto difficile classificare le diversità della qualità urbana senza una scala ordinale di valori o di intendità o di qualità in se stessa. In essenza, la qualità, in questa tassonomia, è stata divisa in tre singoli livelli: 1. ‘alto’, 2. ‘medio’ 3. ‘basso’.³²

La tipologia dei sistemi urbani secondo la struttura, la forma e la qualità fornisce un insieme poliedrico di casi che corrispondono alla intersezione delle varie tipologie.³³

³⁰ La forma ‘*poligonale*’ (o ‘*circolare*’) consiste nella relazione fra vari nuclei (con un implicita struttura policentrica) che dà forma ad una figura che collega i nuclei. Questa figura non solo non favorisce nessuno dei nuclei (come nel caso della forma reticolare) ma anche prepara ad una successiva connessione fra essi che ritorna al punto di partenza. Condizioni geomorfologiche che permettono assi trasversali fra i nuclei (quando essi sono più di tre) porteranno la forma poligonale verso una forma reticolare.

³¹ Per esempio, la configurazione ‘stellare’ in una forma ‘poligonale’ (o circolare), produce una forma ‘*a ruota*’ (che, tuttavia, comincia ad assomigliare ad una forma reticolare). Una semi-ruota (per es. a causa di barriere geo-morfologiche, come il mare) produce una forma ‘*a ventaglio*’, e così via.

³² Una serie di ricche e complesse attribuzioni potrebbero essere assegnate a ciascuno degli aggettivi suggeriti. Lo scopo, tuttavia, è di cercare di mantenere una tipologia qualitativa che sia, nello stesso tempo, sufficientemente generale e legata alla classificazione dei requisiti, ha suggerito di limitare le attribuzioni nel modo seguente:

- il livello ‘*alto*’ ha *tutti* i servizi urbani superiori che sono capaci di produrre ‘*effetto-città*’;
- il livello ‘*medio*’ ne ha *molte*, ma non *tutti*;
- il livello ‘*basso*’ ne ha *pochi*, o *nessuno*.

³³ Tre tipi di struttura moltiplicato quattro tipi di forma, moltiplicato tre tipi di qualità offrono, esattamente, 36 possibili connessioni teoriche e pertanto modelli ‘ideal-tipici’ di sistemi urbani. Alcune delle connessioni teoriche tra tipi di *struttura/forma/qualità* hanno, tuttavia, una intrinseca contraddizione concettuale in natura, che rende la loro identificazione in casi concreti molto improbabile. Per esempio, è difficile immaginare un sistema a struttura ‘concentrica’ che abbia una continua morfologia ‘reticolare’; o un sistema a struttura diffusa che abbia una morfologia continua ‘stellare’. Nondimeno, le connessioni nella grande maggioranza dei casi, sono possibili, anche se esse non si trovano in un dato caso nazionale particolare.

Le condizioni geo-morfologiche poi, condizionano fortemente la presenza o l’assenza di questo o quel gruppo di tipologie. Per esempio, è dubbio che tipologie con una forma *reticolare* continua possano riprodursi in condizioni geo-morfologiche caratterizzate da un’alta presenza orografica e altitudini multiple. Il poliedro che nasce da un insieme di interconnessioni fra tipologie strutturali/formali/qualitative costituisce una matrice multi-dimensionale in cui – come si è detto – non tutte le celle verranno probabilmente riempite; e non vi saranno (neppure teoricamente) sistemi urbani suscettibili di essere iscritti a tutte quelle celle. (Maggiori considerazioni su questo argomento sono nel già citato mio lavoro :Archibugi, 1995a)

3 Una tipologia secondo la strategia di pianificazione

Ma il più importante aspetto della tassonomia adottata nella ricerca è l'introduzione di una dimensione orientata ad un aspetto *programmatico*: cioè il *modello strategica*, dove per strategia si intende l'*intervento* o l'*approccio di pianificazione* (o di programmazione) suggerito dalla politica dei sistemi urbani per conseguire il riequilibrio dell'effetto-città (ovvero una più grande coesione).

Questo tipo di intervento o approccio di pianificazione attiene alla diversità fra i vari sistemi urbani dal punto di vista – come detto – della '*strategia*'. Questa classificazione è divenuta uno strumento molto importante per gli scopi di qualsiasi politica dei sistemi urbani.

3.1 Una essenziale tipologia del ruolo strategico

Volendo tuttavia ridurre al minimo la classificazione degli interventi concernenti quest'ultima strategia abbiamo considerato valido definire solo tre tipi di strategia:

1. strategia di '*polarizzazione*';
2. strategia di '*depolarizzazione*';
3. strategia di '*razionalizzazione*'.

La strategia di '*polarizzazione*' è caratteristica di tutti quei sistemi che hanno la potenzialità futura di raggiungere, con un intervento strategico, i requisiti di un sistema urbano e pertanto di un 'effetto-città'.

Ciò è particolarmente vero se essi si organizzano per superare la dispersione centrifuga presente di molte aree e nuclei verso 'poli' che sono attualmente esterni al sistema futuro identificato come auspicabile e insieme fattibile. Pertanto la strategia della polarizzazione riguarda quei sistemi urbani che si possono vedersi in termini di 'riequilibrio', nella misura in cui essi sono più o meno adiacenti di sistemi metropolitani già consolidati, rispetto ai quali essi dovrebbero rappresentare come una alternativa in modo da *rovesciare* la gravitazione, almeno per le parti più periferiche di essi.

La strategia di '*depolarizzazione*' d'altro canto è pertinente a tutti quei sistemi di cui l'asse portante soffre correntemente di un'eccessiva capacità gravitazionale *centripeta*, che produce un effetto di congestione che rischia di paralizzare il funzionamento del sistema stesso e produce un 'effetto-periferia' dello stesso sistema super-esteso. La strategia di depolarizzazione concerne, essenzialmente, tutti i sistemi 'basati sulle attuali aree metropolitane'.

La strategia di '*razionalizzazione*' è caratteristica di tutti quei sistemi che, mentre non soffrono di un'eccessiva 'polarizzazione', e non hanno così bisogno di depolarizzazione, tuttavia non raggiungono ancora una funzionale distribuzione delle attività (e pertanto dei flussi) all'interno del loro territorio. Questi sistemi, mentre sono potenzialmente autonomi nei riguardi dell'esterno, devono ancora raggiungere il tipo di 'organizzazione' interna che permetta loro di acquisire la

soglia critica di una funzionale integrazione nella installazione dei servizi urbani superiori.

L'intervento e l'approccio riguardano, ovviamente la transizione di un determinato territorio già configurato e avente i requisiti richiesti, cioè configurabile, *come un sistema urbano*, dallo stato *presente* ad uno stato *futuro*. Tale transizione è in effetti conseguita attraverso *interventi e metodi di piano*; (e non attraverso una semplice evoluzione spontanea delle circostanze).³⁴

E' per questo che la tipologia dei sistemi urbani secondo la strategia da adottare per essi, costituisce in certo modo il 'cuore' di una politica dei sistemi urbani. (così come intesa nella ricerca in questione).³⁵

Tuttavia ciò conduce ad ulteriori considerazioni circa la relazione fra caratterizzazione dei sistemi urbani per tipi (o tipologia) e loro pianificazione.

3.2. Tipologia del modello secondo la strategia di piano

Questa tipologia è uno strumento per 'leggere' la città, il sistema urbano. Tuttavia è indifferente al tipo di lettura portata avanti, se si tratta di una realtà esistente (presente) o di una realtà di piano (futura)³⁶.

In pianificazione urbana, la tipologia può riguardare entrambi i tipi di lettura. La tipologia (struttura, forma, qualità) può aiutare a *descrivere* la realtà presente di un sistema urbano (una volta identificati e ratificati i suoi requisiti); oppure a descrivere la realtà di un piano, cioè la realtà '*strategica*'.

Il tipo *secondo la strategia*, tuttavia, concerne solo la transizione dalla realtà *presente* alla realtà *di piano*. E così non è diviso – come le altre tipologie – secondo la lettura del presente o quella di piano.

La transizione fra realtà presente e quella di piano, che dà significato alla progettabilità dell'urbanistica, implica il bisogno di non confondere mai una tipologia del presente con una di piano, eccetto che nel caso strategico.

³⁴ Nel capitolo 15 del volume della ricerca viene delineata come si presenta la strategia per la realizzazione dei sistemi urbani. Nella **Tavola 3** si riproduce un esempio della diversificazione della strategia secondo la 'struttura' dei sistemi.

³⁵ Maggiori argomenti circa la tipologia dei sistemi urbani secondo la strategia per una politica urbana, sono dibattuti nei capitoli 11 e 12 del citato volume della ricerca (PSC, 1996).

³⁶ Sulla questione della lettura dei piani si vedano alcune interessanti riflessioni in Mandelbaum (1985, 1990).

TAVOLA 3

Obiettivi e politiche possibili nei vari casi di sistemi urbani
(dall'incrocio delle caratteristiche tipologiche "strategiche" e "strutturali")

Carattere Strutturale	Indirizzo Strtegico		
	A. POLARIZZAZIONE	B. DEPOLARIZZAZIONE	C. RAZIONALIZZAZIONE
	Obiettivo generale: Scoraggiare le gravitazioni extra-sistemiche	Obiettivo generale: Scoraggiare le gravitzaioni extra-sistemiche. Privilegiare le gravitazioni infrasistemiche	Obiettivo generale: Aumentare la qualità della integrazione funzionale infrasistemica
1. CONCENTRICO	I-A (Caso assai raro) Privilegiare il Nucleo principale e concentrarvi i Servizi rari	I-B Diminuire il peso specifico del Nucleo concentrico. Creare polarità alternative infrasistemiche. Scoraggiare comunicazioni con i Sistemi adiacenti. Scorporare i casi di gigantismo nelle Unità di servizio. Difendere le aree libere del S.	I-C Ricerca polarità alternative all'interno del S. Scorporare le Unità di servizio superiori eccessivamente concentrate (giganti) e loro delocalizzazione nel territorio. Difendere l'equilibrio frqa zone intesive e aree libere. Difendere strenuamente le ultime.
2. POLICENTRICO	II-A Concentrare i Servizi rari in pochi Nuclei o Centri dell'Asse portante. Scoraggiare le gravitazioni extrasistemiche.	II-B Aumentare i flussi di "reciprocità" fra i Nuclei o Centri del S. Interrompere o rendere disagiati le gravitazioni extra-sistemiche. Specializzare le funzioni dei Nuclei.	II-C Specializzare le funzioni dei Nuclei. Assicurare la "fluidità" circolare delle relazioni infrasistemiche.
3. DIFFUSO	III-A Concentrare i Servizi rari (nuovi) in un solo Nucleo o Centro dell'asse portante. Privilegiare l'acquisizione di caratteri formali precisi	III-B (Caso del tutto improbabile)	III-C (Caso assai raro) Creare pochi Nuclei privilegiati per i Servizi rari. Privilegiare la acquisizione di caratteri formali precisi.

Source: F.Archibugi, *Teoria dell'Urbanistica*, Rome 1996. Table 11.1

3.3. La strategia come interdipendenza

Le strategie si articolano sotto due aspetti:

1. la strategia che concerne il desiderato consolidamento programmatico futuro del sistema urbano in questione, sulle fondamenta delle componenti funzionali che deve acquisire come requisiti essenziali per essere un 'sistema urbano';³⁷
2. la strategia concernente gli aspetti salienti della *interdipendenza* del sistema urbano e dell'intervento appropriato per ogni sistema urbano, per dargli una configurazione coerente con la strategia generale descritta sotto il punto 1 precedente).

Il primo aspetto della strategia è generale e comune a tutti i sistemi urbani identificati: è solo questione di indicare, configurare e progettare le circostanze e pre-esistenza geo-morfologiche di ciascuno. Il secondo aspetto della strategia implica una 'diversificazione' del tipo di intervento e pertanto della strategia stessa (sebbene in termini generali; ciò determina una vera e propria tipologia dei sistemi secondo la strategia di interdipendenza di detti sistemi).

Ma invece di sviluppare le politiche urbane specifiche raccomandabili per ciascuno dei tre tipi di strategie che la ricerca ha tentato di identificare, penso più utile in questo paper³⁸ illustrare concretamente come è stato formulato lo scenario della riorganizzazione territoriale *per sistemi urbani* per i quattro paesi considerati.

Infatti è forse opportuno per il lettore di valutare la tipologia strategica e le susseguenti politiche avendo in mano come riferimento le unità territoriali effettive che dovrebbero essere oggetto di tale strategia, (e così oggetto delle politiche urbane) che la ricerca in questione ha creduto di poter delineare e suggerire.

E' ciò che sarà fatto nella Parte II di questo scritto.

References of the Part I

Archibugi F. (1980). *Principi di pianificazione regionale*. 2 vols. Milano, Franco Angeli.

Archibugi F. (1992). *Towards a New Discipline of Planning*. The First Worldwide Conference on Planning Science, Palermo, 8-11 September 1992; published in: *Socio-economic planning sciences*, vol.30, n.2, pp.81-102, 1996.

³⁷ In altre parole la strategia indica l'*asse portante*, l'*area libera*, i *centri di servizio*, le *direttrici di supporto*, e i *sub-sistemi di ricupero ambientale e storico-culturale*, che caratterizzeranno (e non solo quelli che caratterizzano, se è il caso della situazione attuale) ciascuno dei sistemi urbani identificati. (per maggiori informazioni su tali componenti si veda l'opera già citata sui fondamenti dell'urbanistica (Archibugi, 1995).

³⁸ Una maggiore discussione sui criteri e metodologia con i quali derivare le politiche urbane per l'incrocio dei modelli formali e strategici (alla scala di sistemi urbani) prenderebbe molto spazio ed è già sviluppato nel mio lavoro già ripetutamente citato sui fondamenti dell'urbanistica (Archibugi, 1995a).

- Archibugi Franco (1994). "Ecological Equilibrium and Territorial Planning: The Italian Case." *European Planning Studies* 2(2): 175-91.
- Archibugi F.(1995a). *The Theory of Urbanistics: Lectures on a Reappraisal of City Planning Methodology* (Summer Course on Development and Conservation Strategies for Very Large Cities, University of Pennsylvania, University of Southern California and the Planning Studies Centre, Rome 1-30 June 1995). Rome, Planning Studies Centre.
- Archibugi F. (1995b). *A Strategy for the Modern City: Research Guideline Oriented to the Identification of the "Optimal Centrality"*, (IX AESOP Congress, Glasgow). Glasgow.
- Archibugi F. (1997). *The Ecological City and the City Effect. Essays on the Urban Planning Requirements of the Sustainable City*. London, Ashgate Publishing.
- Archibugi, 2003, *Planning theory: from the political debate to the methodological reconstruction*, (It.ed.Firenze, Alinea)(Eng. Edit., forthcoming).
- Berry B. J. L. (1980). "Urbanization and Counter-Urbanization." *Annals of Association of American Geographers*, 457: 13-20.
- Bertuglia C. S.et alii eds, Ed. (1987). *Urban systems: contemporary approaches to modeling*. London-New York, Croom Helm.
- Bertuglia C.S. Leonardi G. Wilson A.G. eds, Ed. (1990). *Urban dynamics: designing an integrated model*. London-New York, Routledge.
- Bertuglia C. S. G.P.Clark and A.G.Wilson, Eds. (1994). *Modelling the City: Performance, Policy and Planning*. London, Routledge.
- Bertuglia C. S. Bianchi G. Mela A. eds, Ed. (1998). *The city and its sciences*. Heidelberg/New York, Physica-Verlag.
- Bird R. A. (1968). *The Relationship of Economic and Physical Planning* (Paper presented at Town and Country Planning Summer School). Manchester, University of Manchester.
- Bird J. H. (1977). *Centrality and Cities*. London, Routledge.
- Cooke Ph., (1984). *Theories of Planning and Spatial Development (The Living Environment)* London, Hutchinson,
- European Commission (1996). *Prospects for the Development of the Central and Capital Cities and Regions*. Brussels, European Commission.
- European Commission , (1997), *On the Systems and Policies of Spatial Planning*" Bruxelles.
- European Commission (1999a). *The structural Funds and their Coordination with the Cohesion Fund. Guideline for Programmes in the Period 2000-2006*. Luxembourg.
- European Commission (1999b). *European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the EU*. Luxembourg.
- European Commission (2000). *Spatial Perspective for the Enlargement of the European Union* (Regional Development Studies no.36) . Luxembourg.
- European Commission (2001). *Second Report on Economic and Social Cohesion 2001*. Luxembourg.

- Faludi A. (1986). *Critical Rationalism and Planning Methodology*. London, Pion Press.
- Faludi A. (1987). *A Decision-Centered View of Environmental Planning*. Oxford, Pergamon.
- Faludi A. and Waterhout, B. (2002). *The making of the European spatial development perspective: No Masterplan*. London, New York, Routledge.
- Hall P.(1979). *Growth and Transformation of the Modern City*. I. The European City in the Year 2000.Hammarstrom. Stockholm.
- Hall P.(1995a). *The European City: Past and Future*. In: P. Hall , ed, *The European City: Sustaining Urban Quality*. Copenhagen.
- Hall P (1995b). "The future of cities in Western Europe." *European Review*, Vol.3 No.2,161-169.
- Hall P. (1996). "Revisiting the Nonplace Urban Realm: Have We Come Full Circle?" *International Planning Studies*.
- Hall P. (1997). "Modelling the post-industrial city." *Futures* **29**(4/5): 311-322.
- Hall P.(1999). "The future of cities." *Computers, Environment and Urban System*
- Hall P. and Hay, D. (1971). *Urban Regionalisation of Great Britain*. Reading, University Reading, Geography Department.
- Harvey D.(1973), *Social justice and the city*. London, Edward Arnold, 1973
- Harvey D.(1985) *The urbanization of capital : studies in the history and theory of capitalist urbanization* Baltimore, Md. : John Hopkins University Press.
- Harvey D. (2003). *The New Imperialism*. Oxford, Oxford University Press.
- Harvey D, (2006). *Spaces of global capitalism : a theory of uneven geographical development*. London ; New York, NY : Verso.
- Isard W. et alii (1969). *General Theory: Social, Political, Economic, and Regional, with Particular Reference to Decision- Making Analysis*. Cambridge, Mass., MIT Press.
- Isard W. et alii, Ed. (1998). *Interregional and Regional Science Methods: An Introduction to Regional Science*. Hampshire, Ashgate.
- Kunzmann K.R. and Wegener M. (1991). *The pattern of urbanisation in western Europe 1960-1990*. Dortmund, Institut fur Raumplanung Universitat Dortmund.
- Mandelbaum S.J. (1985). "Historians and planners: the construction of pasts and futures." *Journal of the APA* **51**: 185.188.
- Mandelbaum S. J. (1990). "Reading Plans." *Journal of the American Planning Association* **56**: 350-356.
- Planning Studies Centre (PSC), *The Future of the Urban Quality in Europe: Towards a New Concept and Strategy of "European Urban System"* Editor: F.Archibugi. (Rome 2003, second edition)
- Rautsi J., Ed. (1993). *The European City Today: The Helsinki Round Table on Urban Improvement Strategies*. Helsinki, Ministry of the Environment.
- Sassen S. (1994). 'A new geography of centers and margins: summary and implications'. from: *Cities in a world economy*. In R.T.LeGates and F.Stout, eds, *The city reader* (readings) (1996) London, Routledge.

- Sassen S. (1996). The Global City. In: Susan Feinsein and S. Campbell eds., *Urban Theory*. London, Blackwell.
- Sassen S., Ed. (2002). *Global Networks, Linked Cities*, Spon Press.
- Webber M. M. (1964). 'The Urban Place and the Non-Place Urban Realm'. In Webber M.M-ed. *Explorations into Urban Structure*. Philadelphia, University of Pennsylvania Press.

Parte II

4. Un primo scenario di prova di riorganizzazione territoriale (per sistemi urbani) nei quattro paesi studiati

4.1 Premessa: significato e limiti dello scenario formulato della riorganizzazione urbana

Come si è ripetutamente detto, la ricerca è stata finalizzata a fornire un primo tentativo di *riorganizzazione territoriale* in Europa, ispirato alla applicazione dei risultati della ricerca stessa in materia di "centralità ottimale", nei territori dei quattro paesi per i quali si è condotta l'analisi. Questo primo tentativo ha avuto lo scopo di una definizione del quadro operativo della politica urbana attraverso la riorganizzazione delle centralità ispirate ai due seguenti obiettivi:

1. l'eliminazione dei possibili sovraccarichi di 'centralità' da parte delle grandi città;
2. le modalità di acquisizione di una centralità ottimale (effetto-città) da parte delle piccole e medie città.

Questo scenario è stato proposto come un esempio di lavoro futuro da sviluppare, con più cura ed attenzione, ispirato dai criteri, principi e indicatori di centralità ottima che sono emersi nel corso della ricerca.

La diversità strutturale e morfologica del quadro urbano dei quattro paesi studiati sono ben noti e sono stati largamente trattati da una letteratura geografica e urbanistica³⁹, inclusi anche molti studi promossi dalla Commissione Europea.⁴⁰ Qui farò solo una sommaria analisi basata sui rapporti nazionali della nostra ricerca.

Ciò che emerge immediatamente è la grande diversità nelle relazioni fra il territorio nazionale, considerato *nel suo insieme*, e la distribuzione nello stesso territorio delle *aree urbanizzate*.

a. Francia

Per la *Francia* la distribuzione territoriale di aree non urbanizzate è la più elevata in assoluto, e il livello di concentrazione di quelle urbanizzate è ugualmente la più elevata⁴¹. Per cui, a prima vista, tenendo ben presenti e fermi i

³⁹ Un riferimento molto selettivo di questa letteratura include: Mainardi, ed. (1973); Hall & Hay (1980); Cheshire et al. (1987 e 1989); Burtenshaw et al. (1991); Kunzmann and Wegener (1991); Rautsi, ed. (1993); van den Berg, et al. (1998); European Institute of Urban Affairs (1992).

⁴⁰ European Commission (1991; 1994; 1996; 1997).

⁴¹ In rapporto ai paesi europei comparabili l'armatura urbana francese resta caratterizzata dal peso della capitale (rapporto da 7 a 1 fra la popolazione di Parigi e quella di Lione, seconda città di Francia), dalla relativa "debolezza" delle metropoli regionali (che non raggiungono per esempio le dimensioni di Milano, Monaco, Birmingham o Barcellona) e dalla regolarità della disseminazione delle medie e piccole città. Il modello prevalente è quello di agglomerazioni urbane pluri-comunali isolate in ambiente rurale; mentre le conurbazioni o grandi zone urbanizzate

livelli di "massa critica demografica" (validi per ogni paese ed ogni tipo di urbanizzazione) che la ricerca ha messo in evidenza per ottenere una vita urbana accettabile (cioè l'*effetto città*), una strategia di "riorganizzazione territoriale", in termini di "re-distribuzione territoriale" della urbanizzazione, sembra destinata ad incontrare i maggiori ostacoli, i maggiori "impedimenti" storici. E ciò al punto da suggerire di introdurre nella logica generale che si è sviluppata in questa ricerca (quella dei *sistemi urbani*, cioè unità territoriali autosufficienti per tutti i servizi urbani superiori), l'idea che una buona parte dei territori difficilmente inseribili in un processo di urbanizzazione, anche con il semplice ruolo strategico di "aree libere", debba necessariamente sottrarsi da una funzionalità "sistemica", ed essere considerata una "terra-di-nessuno" da destinare quasi solo alla conservazione "naturale" o storico culturale, ma non annessa ad alcun sistema esistente o programmato che sia.

Questo suggerimento, come si è detto, contrasterebbe evidentemente con la logica generale della ricerca (cioè quella di una politica dei sistemi urbani), ma sarebbe quasi una soluzione obbligata - adattata alle caratteristiche peculiari del territorio francese. Questo scenario, obbligato a causa del fatto che si rende arduo l'esito di ogni politica di polarizzazione adeguata (anche la più "forzata") dello sviluppo urbano, implicherebbe comunque una forzatura anche nel campo di un forte esodo delle popolazioni ancora installate (allo scopo di assicurare anche a queste popolazioni un accettabile livello di vita urbana).

Una alternativa - di cui il Rapporto francese presenta comunque uno scenario - è quella di immaginare alcuni "sistemi urbani" molto discutibili, molto "critici", quanto a rapporto *massa di utenza/accessibilità*, come *reti* fra piccole città in territori molto vasti e "deserti", che possano avere il loro decollo molto problematico e molto allontanato nel tempo futuro. Sono quelli definiti da una incerta consistenza e capacità di attuazione.

Una situazione analoga a quella francese non esiste in nessuno degli altri tre paesi esaminati⁴², se non per aree di dimensioni assai più limitate (per esempio la Scozia o alcune aree del Galles, in Gran Bretagna, e il Mezzogiorno in Italia). Anche in queste aree - benché più limitate - si riproduce la scarsa accettabilità del rapporto aree-di-utenza/accessibilità. Ma la loro maggiore limitatezza rende più accettabile nello scenario la presenza di sistemi urbani di dubbia consistenza e capacità di attuazione, riducendoli in assoluto di numero e procrastinandoli in un incerto futuro.

b. *Gran Bretagna*

Così la *Gran Bretagna* - è segnata come la Francia dalla iper-concentrazione urbana dell'area della capitale rispetto al resto del territorio nazionale, con tutti i connessi e ben noti problemi che ne derivano⁴³. Data la sua minore estensione

policentriche vi sono poco frequenti. (Si veda DATAR, 1988)

⁴² Benché si possano riprodurre, e con manifestazioni ancora più estreme, in altri paesi dell'Unione, quali la Spagna e la Svezia.

⁴³ Nei due paesi il rapporto tra la capitale e il resto del paese è stato oggetto di una vasta letteratura

territoriale registra tuttavia l'esistenza di altre vaste aree di *conurbazione metropolitana* come quelle del West-Midlands e del North-West, che sia pure a scale diverse, presentano gli stessi problemi di iper-congestionamento, e suggeriscono l'adozione dello stesso tipo di strategia, dell'area londinese. La minore estensione territoriale del paese inoltre rende meno ardui i problemi della accessibilità infra-sistemica (per quei "sistemi urbani" del nostro scenario territorialmente "forzati", che, come si è detto, esistono anche in Gran Bretagna).

c. Germania

La *Germania*, al contrario, offre già in partenza uno scenario di armatura urbana fortemente equilibrata (nel senso dei criteri e dei principi elaborati dalla nostra ricerca). Questo equilibrio potrebbe forse essere migliorato per la sola regione conurbata della Ruhr (anche se presenta degli indicatori di *performance* anche superiori a quelli che ci si aspetterebbe, grazie alla buona politica di controllo degli impatti ambientali che viene praticata in questo paese). E potrà creare dei problemi per l'area berlinese, se il suo sviluppo rilanciato dopo l'unificazione, non si ispirerà ai criteri di equilibrio e di policentrismo suggeriti in questa ricerca. Nel complesso, non ci si può sottrarre dal pensare che il relativo equilibrio dell'armatura urbana tedesca possa essere stato negli ultimi decenni un fattore determinante delle elevate *performance* economiche di questo paese.

d. Italia

L'*Italia* presenta due situazioni dell'armatura urbana differenti nel Centro-nord del paese e nel Mezzogiorno. Nel Centro-nord la situazione di distribuzione dell'armatura urbana assomiglia a quella tedesca; ma è anche fortemente alterata dallo sviluppo di una "conurbazione" metropolitana milanese, che rischia di coinvolgere anche Torino e il resto del Piemonte, e che rischia di riprodurre gli stessi problemi di squilibrio che si verificano in Francia e in Gran Bretagna sia pure entro i limiti di scale territoriali "inglesi", piuttosto che "francesi". Una politica ed una strategia di rafforzamento dei "sistemi urbani" in questa area del Paese avrebbe l'effetto di migliorare la situazione e di scongiurare i rischi predetti.

Nel Mezzogiorno invece, lo scenario di partenza dell'armatura urbana, sia pure ad una scala territoriale ridotta, assomiglia a quella francese: una iper-centralizzazione e congestione della area conurbata della "capitale", Napoli⁴⁴ e il

che certo qui non evocheremo; ricorderemo solo per la Francia il classico lavoro di Francois Gravier, su "*Parigi e il deserto francese*", da cui presero le mosse buona parte degli sforzi di politica regionale e territoriale francese nell'ultimo cinquantennio; e per la Gran Bretagna un saggio storicamente riassuntivo di B. Robson: "*Londra contro il resto: 1890-1980* (1986). Valutazioni meno radicali ma tuttavia molto esplicite sull'argomento si trovano in: Simmie, ed. (1994), Cuthbert (1986), European Commission (1996), Hall e Hay (1971).

⁴⁴ Come è noto, Napoli è stata per secoli, dopo Londra e Parigi, la città più popolosa di Europa; e nello stesso tempo per secoli la capitale del Regno delle due Sicilie (corrispondente all'odierno "Mezzogiorno"). Questo ruolo è stato da Napoli esercitato per un tempo assai più lungo nella

suo hinterland metropolitano, e un relativo "deserto", interrotto da alcuni centri urbani relativamente importanti, come Palermo e Bari. Anche in questo caso, la dimensione territoriale della penisola rendono le accessibilità del "deserto" meno gravi che in Francia e i problemi connessi alla creazione dei sistemi urbani alternativi meno insolubili.

Questo esame "visivo", a colpo d'occhio, della distribuzione della urbanizzazione esistente nei quattro paesi e dei problemi più evidenti che sono emersi nel tentativo di suggerire in ciascuno di essi, una strategia (e un scenario) di riorganizzazione territoriale-urbana, è suffragato da molte relazioni statistiche fra densità urbane e superfici territoriali che qui ricorderemo solo per grossi fenomeni.

L'occasione è ancora propizia per ricordare, comunque, che i dati statistici dai quali si possono trarre queste relazioni statistiche sono fortemente condizionati dalla base statistica utilizzata, che è quella di unità statistiche amministrative, in ogni paese, che corrispondono scarsamente alle *unità appropriate di rilevazione, di misura e di pianificazione* - su cui la nostra ricerca ha fortemente messo l'accento - la cui pre-definizione è indispensabile per dare un risultato più significativo ai discorsi sulla *urbanizzazione, de-urbanizzazione, sub-urbanizzazione* e perfino "*contro-urbanizzazione*", che correntemente vengono fatti.

Dati più significativi in questo senso si potrebbero ottenere da due strade diverse e convergenti:

- quella già detta della creazione di unità di rilevazione "omogenee" (e pertanto confrontabili) a scala europea. Gli stessi sistemi urbani suggeriti dallo scenario proposto in questa ricerca, già sarebbero una buona base statistica di misurazione della urbanizzazione che fornirebbe dati più significativi di quelli normalmente in uso.
- quella della rilevazione territoriale di alcuni fenomeni localizzati (come residenze ed anche ogni sorta di presenza di risorsa naturale o antropica) mediante tecnologie informatiche e/o telematiche (satelliti, etc.), che ancora - malgrado gli incredibili progressi della tecnologia - stentano ad essere messi a disposizione degli studiosi da parte delle istituzioni all'uopo predisposte⁴⁵.

storia che non quello "moderno" di Roma (iniziato appena con l'unificazione del paese, alla fine del secolo scorso). All'epoca della creazione dello Stato italiano, Napoli aveva tre volte la popolazione di Roma. (Archibugi, 1995a e 2005)

⁴⁵ Su questo punto la Commissione europea, e in special modo la DGXII, in collaborazione con altri settori della Commissione (altre DG e l'Eurostat o l'Agenzia per l'Ambiente) potrebbe fare moltissimo.

4.2 La proposta di riorganizzazione territoriale nel suo contesto storico nazionale

a. Il caso francese

La proposta di riorganizzazione che riguarda il territorio francese è dunque fortemente condizionata dall'antico, ma sempre vivo problema dello squilibrio fra l'area di Parigi e il resto della Francia. Le politiche territoriali che si sono succedute in Francia (quelle soprattutto messe in atto dalla DATAR)⁴⁶ sono state sempre dominate da quel problema e hanno costituite sempre una risposta (anche se di diversa, e talora anche opposta, natura) a quel problema. Non è inutile inquadrare brevemente quelle politiche in una valutazione complessiva.

Si partì, dunque negli anni '50 e '60 con la politica delle "*metropoles d'équilibre*". Fu il tentativo di potenziare la crescita delle più grandi città francesi (per loro collocazione, "periferiche" rispetto a Parigi)⁴⁷; e di tentare di farle diventare dei poli di attrazione, ciascuna, di un vasto hinterland, e quindi di attenuare la capacità di attrazione di Parigi rispetto ai rispettivi territori.

Questa politica - insieme ad alcune altre iniziative di "decentramento" degli investimenti, pubblici e privati - ebbe, nel primo periodo del dopoguerra (che il rapporto del gruppo francese fissa nel trentennio 1945-75) qualche risultato. La crescita della regione parigina (*Ile-de-France*) rispetto al resto del paese ebbe qualche flessione di ritmo. Si registrò perfino qualche saldo migratorio passivo di questa regione. La creazione di nuovi posti di lavoro permise di "trattenere" nelle aree delle *metropoli di equilibrio* una proporzione superiore di famiglie che sarebbero altrimenti migrate a Parigi. Ma se qualche successo si ebbe nello sviluppo dovuto all'espansione degli investimenti industriali (su cui il Governo con la sua "politica regionale" ebbe qualche influenza regolamentatrice), il successo fu contrastato dalla natura della evoluzione "terziaria" dell'occupazione, che, essendo basata sullo sviluppo "urbano", ebbe sempre Parigi come sede privilegiata di insediamenti "efficienti".

Infatti, sul terreno dello sviluppo urbano e della sua centralità, la politica delle *metropoles d'équilibre* non ebbe gli stessi successi di quella degli investimenti industriali decentralizzati. Gli *hinterlands* di queste *metropoles* erano troppo vasti perchè si riuscisse a spostare veramente la loro gravitazione da Parigi verso le nuove *metropoles*. Essendo decisamente di dimensioni superiori alla "quotidianità", gli *hinterlands* delle *metropoles*, continuarono a gravitare su Parigi,

⁴⁶ di cui vi è un appropriato panorama critico nel Rapporto nazionale francese di questa ricerca (PSC, 1996, Vol. I-B, *France*, paragrafo 2.2). La DATAR (*Delegation à l'Amenagement du Territoire et à l'Action Regionale*, dal 2005 DIACT, *Delegation interministerielle pour l'Amenagement et la Competitivité des Territoires*) è stato l'organismo 'storico' del governo francese dove sono passate tutte le ipotesi di assetto territoriale e urbano nazionale francese (fra una vastissima produzione si veda in particolare: 1971, 1974 a e b, 1977, 1993, 1994).

⁴⁷ Si trattava di otto "metropoli": le città di Lille, Nancy-Metz, Strasburgo, Lione, Marsiglia, Tolosa, Bordeaux e Nantes, ed un loro vastissimo hinterland.

con le stesse difficoltà e distorsioni, ma anche con le stesse ragioni vantaggiose di prima.

La politica francese registrò dunque lo scarso 'effetto città' competitivo nei riguardi di Parigi della politica delle *metropole d'equilibre*, ed anche il depauperamento che comunque la concentrazione degli sforzi pubblici sulle *metropoles* (cioè sulle città-polo di queste nuove aree troppo vaste) aveva su le città piccole e medie del più generale entroterra francese.⁴⁸ Così, la politica francese delle metropole d'equilibre si integrò (secondo taluni) o si spostò (secondo talaltri) in una politica delle *villes moyennes* (dai 20 ai 100 mila abitanti). Si inaugurò così una politica di assistenza e di spinta di queste nuove unità territoriali, che per quanto volesse essere "integrativa" a quella delle *metropoles d'equilibre*, in realtà cantò il requiem di essa, perché creava le condizioni "sistemiche" contrastanti al successo di essa. In realtà si instaurò in modo classico una politica che intendeva soddisfare tutti (i livelli territoriali), ma non riusciva a soddisfarne nessuno, in quanto le politiche si elidevano per carenza di coerenza "sistemica".

D'altra parte le città medie non erano sufficienti a soddisfare, anche se fortemente "aiutate" con investimenti in infrastrutture e privilegi economici, la condizione della "urbanità" o dell'effetto città. Le loro dimensioni, soprattutto la dimensione della loro area di utenza, erano troppo modeste per stimolare la crescita di quei servizi "superiori" che producono "effetto città". Se la politica delle *metropoles* di equilibrio era errata per *eccesso* territoriale (che impediva - come sappiamo⁴⁹ - la accessibilità quotidiana), la politica delle città medie era errata per *difetto* territoriale di area di utenza, che impediva la nascita di appropriati servizi superiori. Lo "stallo" fra le due politiche, e lo "spontaneismo" che ne derivò, non fecero che continuare a privilegiare l'area di Parigi.

E se in qualche modo si è avuto anche un "decentramento" di Parigi, questo è avvenuto nel tempo non per scelte politiche razionali, e non a vantaggio di un più equilibrato sviluppo dell'armatura del paese, ma per il naturale "spill-over" del sovraccarico locale e trasferendo i problemi di sovraccarico dal cuore della città metropolitana alle sue periferie.

Dopo la 'guerra del Kippur', a metà degli anni '70, si ebbe il crollo generalizzato di ogni speranza di governare lo sviluppo in tutto il mondo. E nel particolare scacchiere della politica territoriale francese, si ebbe la rivincita della concentrazione di Parigi su ogni velleità riequilibratrice.

Il rafforzamento istituzionale "regionale" - che ebbe in questo periodo un certo effetto - servì a non avere più a livello nazionale una responsabilità di scelte rispetto all'assetto territoriale. Esso servì a rendere ancora più "decentrata" - in questo caso più caotica - ogni decisione. Il problema di una politica urbana, che è essenzialmente un problema di riequilibrio dell'effetto-città sul territorio nazionale (e soprattutto in paesi come la Francia, fortemente squilibrati sotto questo profilo),

⁴⁸ Depauperamento che si è manifestato attraverso la perdita di efficienza dei servizi "medi" che già questi piccoli e medi centri avevano nel passato.

⁴⁹ Si veda il capitolo 5 sul concetto di "sistema urbano" e il capitolo 12 sui "requisiti della città moderna (o sistema urbano)" del volume citato della ricerca.

lo si è fatto diventare un problema regionale, cioè lo si è cancellato come problema.

I problemi di "competitività" internazionale ed europea hanno contribuito a creare le basi per una giustificazione teorica del *laisser-faire* alla iperconcentrazione parigina. Problemi di "*prestige*" e di "*grandeur*", insieme alla presunta maggiore efficienza competitiva (a scala internazionale) delle grandi dimensioni, giustificarono la concentrazione dei "*Grands Travaux*" a Parigi, alla ricerca di una "funzione europea" (che peraltro non sembra necessariamente derivare dal gigantismo).

Come è espresso con efficacia nel rapporto nazionale francese della ricerca, ha ripreso attualmente il dibattito su una politica urbana alla scala nazionale⁵⁰, constatati i fallimenti (ma noi diremmo piuttosto le "carenze") di qualsiasi tipologia di politica urbana dei periodi passati.

Si confrontano naturalmente diverse posizioni, che si riassumono, in modelli di politiche: l'una favorevole alla concentrazione degli sforzi nei luoghi che mostrano già una certa capacità competitiva; l'altra favorevole a stabilire standard e soglie obiettivo per assicurare un accesso ai valori urbani a tutto il territorio⁵¹. In realtà - al di là di contrapposizioni verbali e concettuali che possono anche avere un valore seducente - gli argomenti più profondi a sostegno di una posizione o dell'altra, non sembrano così distanti come le contrapposizioni inducono a credere. Anzi, tali argomenti sembrano poter portare ad una *integrazione dei concetti, dalla quale trarre le basi di politiche meno superficiali*.

Per esempio, i sostenitori della necessità di concentrare gli sforzi hanno ragione quando sostengono il bisogno di localizzazioni "strategiche", cioè quando cercano una "*dimensione di efficienza*" delle unità territoriali su cui fondare una nuova politica urbana. Essi mettono l'accento sulle città più grandi, perchè ricercano appunto "l'effetto-città"⁵², senza del quale la politica stessa di decentramento fallirebbe i suoi scopi. E ci sarebbe spreco dei mezzi investiti in questa operazione.

Ma hanno anche ragione i sostenitori del bisogno di assicurare in qualche modo una *soglia minima* di accessibilità ai servizi urbani a tutti i cittadini e nello stesso tempo cercare di valorizzare tutte le risorse territoriali del paese⁵³. Si tratta

⁵⁰ Una visione di insieme di questo dibattito viene dagli interventi raccolti come "Atti " del Convegno "Metropoli e Pianificazione del Territorio" organizzato nel 1993 dallo Iaurif (Iaurif, 1993)

⁵¹ Francamente il dibattito attuale non sembra molto diverso da quello che ha dominato tutta la storia dell'*aménagement du territoire* francese, soprattutto negli anni '60 e '70. Sembra impossibile che fra gli autori odierni di questo dibattito abbiano così totalmente spenta ogni memoria storica di quel dibattito. Eppure la Datar con i suoi archivi esiste ancora! Quella memoria storica servirebbe a non ripercorrere le stesse superficialità, ma a "superarle" in modo dialettico, con sicuro vantaggio delle soluzioni progettate e degli indirizzi nuovi di politica da adottare.

⁵² Essi ricercano tale "effetto" anche come competitivo "a livello europeo" (con un insopprimibile pregiudizio "nazionale" dietro l'intenzione); a parte il fatto che non è chiaro quale potrebbe essere il livello europeo, in che cosa il rispetto della competitività "europea" sarebbe diverso per natura (e da ricercarsi in modo diverso), da quelli connessi con una competitività delle città alla scala nazionale; non si riesce neppure a capire perché l'effetto-città perduto o non acquisito alla scala nazionale, sarebbe meno indesiderabile di quello perduto o non acquisito a scala internazionale.

⁵³ Questa sembra essere stata l'ispirazione ufficiale di una "legge di orientamento per la

solo di vedere se ciò è possibile farlo in modo che sia efficace, cioè che il modo sia capace di raggiungere i suoi obiettivi. Altrimenti c'è solo spreco di mezzi.

In entrambi i casi si deve *andare oltre*, e fissare le soglie di fattibilità delle due politiche. E' la direzione in cui una legge recente francese⁵⁴ è andata, chiedendo che si riorganizzasse l'equilibrio urbano, attraverso la creazione di "bacini di vita" (*bassins de vie*) composti da reti urbane, che pressa poco sembrano corrispondere nei loro criteri ai "sistemi urbani" postulati da questa ricerca. Ed è infatti anche lo sforzo e la direzione verso i quali ha voluto fare i primi passi la nostra ricerca.

Non vi è pertanto, in questo come in altri casi dibattuti politicamente e nella letteratura urbanistica, una soluzione corrispondente ad una delle due posizioni sopra riportate. Vi è solo da calcolare quale configurazione dare alla concentrazione del 'sistema' di territori, di "unità territoriali" che presentano i migliori requisiti per rendere 'fattibili' entrambe le posizioni.

E questo è stato il tentativo, fatto dalla nostra ricerca, di proporre un 'sistema' di sistemi urbani, capaci di soddisfare i suddetti requisiti.

Lasciando il livello della discussione generale, si dovrebbe ora trasferire la discussione sugli scenari proposti, ed eventuali scenari alternativi, nella ricerca di quelli che rispondono di più agli scopi prefissi, che sono scopi che accomunano e non dividono molte posizioni.

b. Il caso britannico

La proposta di riorganizzazione che riguarda il territorio britannico è ugualmente – come nel caso francese - fortemente condizionata dalla presenza della grande conurbazione londinese⁵⁵ che ormai va ben al di là dalla "*Greater London*" (che rappresenta il territorio della contea), ma si estende anche a molte contee limitrofe di tutto il 'South-Est'. A differenza della Francia - come si è detto - la Gran Bretagna deve anche 'depolarizzare' altre conurbazioni divenute eccessive dal punto di vista dell'equilibrio ambientale, quelle del West-Midland (Birmingham) e del North-West (Manchester-Liverpool).

pianificazione e lo sviluppo del territorio" (del febbraio 1995), nella quale si statuiva a) che un piano nazionale da preparare avrebbe dovuto assicurare che nessun punto del territorio si trovasse ad una distanza di più di 50 km. da una autostrada o da una stazione TGV dal 2015; b) che il 65% dei ricercatori scientifici pubblici, e di altri servizi sanitari, culturali, universitari, di network ad alta capacità di comunicazione, etc., dovrebbero essere localizzati fuori dell'Ile-de-France a partire dal 2005. La legge del 1995 stabiliva che si dovesse preparare uno "*Schema nazionale di pianificazione del territorio*" (da presentare in parlamento entro un anno), introducendo la nozione di "*bassin de vie*" come unità territoriali di riferimento, organizzati in "paesi" (per le aree rurali) e in reti urbane. Una prima bozza dello schema non ha trovato l'accordo fra la miriade di attori dell'azione territoriale. E per il momento la approvazione di uno schema corretto è stata rinviata. Si veda il rapporto del Gruppo francese (PSC, 1996, vol. I-B, France).

⁵⁴ Ricordata nella nota precedente.

⁵⁵ Anche la storia inglese è stata dominata dal rapporto fra Londra "e il resto". La capitale è stata considerata sempre un fattore di depauperamento delle risorse umane regionali, malgrado (e forse addirittura motivante) il forte indipendentismo "nazionale" celtico (irlandese, gallese e scozzese). Nel 17° secolo, in piena età elisabettiana, Sir Francis Bacon, come amministratore, disse una volta che vi erano più gallesi a Londra che nel Galles, è ciò era tutt'altro che una battuta.

Dando uno sguardo alle iniziative britanniche quanto a organizzazione (e riorganizzazione) del territorio ⁵⁶ si deve constatare che questo è forse il paese in cui è più assente che in tutti gli altri in esame, una *visione del problema della politica urbana alla scala nazionale*. Non solo non vi è oggi alcun piano territoriale nazionale (lacuna peraltro comune anche agli altri paesi in esame), ma non vi è stato mai neppure nel passato nessun tentativo di porre il problema di una visione complessiva dello sviluppo urbano e della sua struttura urbana alla scala dell'intera isola britannica come è avvenuto come si è visto in Francia, e come è avvenuto - si vedrà - in Germania e in Italia.

E una significativa iniziativa a questi effetti non si è registrata in Gran Bretagna neppure al livello "regionale" (che secondo le circostanze non sarebbe un livello appropriato per la politica di riequilibrio urbano del tipo di quella qui immaginata)⁵⁷. I *Regional Economic Planning Councils* (che hanno funzionato dal 1964 al 1979) sono stati organismi consultivi i cui territori di competenza erano regioni create senza una delimitazione molto studiata preventivamente. Inoltre negli anni '80 e '90 la pianificazione regionale è stata portata avanti dalle *"Regional Planning Guidance"* pubblicate dal governo nazionale (dipartimento dell'ambiente), per aree normalmente più vaste delle contee, tradizionalmente competenti a produrre i *"piani di struttura"*. Ma anche in questo caso le RPG no hanno mai affrontato i problemi della politica urbana a livello generale.

I "piani di struttura" sono dunque lo strumento più noto e più praticato di politica del territorio in Gran Bretagna. Anche se essi non sono stati integrati e guidati da una politica di riequilibrio urbano alla scala nazionale, essi nondimeno costituiscono pertanto le sedi più note, consolidate e riconosciute di applicazione della pianificazione territoriale, e ciò ad una scala che si avvicina molto a quella dei 'bacini di vita francesi' o dei 'sistemi urbani' come concepiti in Italia. Perciò nell'elaborare o scenario di riorganizzazione territoriale urbana della Gran Breagna, il nostro tentativo ha cercato di salvaguardare le delimitazioni territoriali delle contee (così come definite nelle ultime riforme del.1974). Tuttavia in alcuni casi il "sistema urbano" da noi concepito come produttore di effetto-città, ci ha obbligati ad aggregare centri urbani appartenenti a più contee (la dove il tessuto urbano si è dimostrato più rado). In effetti questo è avvenuto dove una singola contea è rara considerata troppo debole e troppo lontana da quella 'massa critica' richiesta per un sistema urbano.

⁵⁶ Si veda in proposito il rapporto del Gruppo inglese (Vol. I-B, Great Britain, par.3.2)

⁵⁷ D'altra parte non ci sono "regioni" in GB che abbiano una autonomia politica, con personale politico eletto, come negli altri paesi in esame; e ciò ha probabilmente indebolito la capacità di sviluppare una politica del territorio a questo livello (che tuttavia non sarebbe, come detto, un livello appropriato) anche se, alla luce di quanto avvenuto negli altri paesi, quest'ultima opinione sembrerebbe piuttosto arbitraria.

c. Il caso tedesco

Come si è detto, la Germania è il paese che presenta una distribuzione territoriale della centralità urbana la più equilibrata fra tutti i paesi europei esaminati. Concorrono a realizzare questo maggiore equilibrio:

- fattori *storici* (tardiva unificazione in un unico stato tedesco di tante città-stato o città-regioni)⁵⁸,
- fattori *geomorfologici* (ampi territori sostanzialmente in pianura, che sembrano la realtà ideale di sperimentazione dei teoremi di modelli teorici di interazione spaziale)⁵⁹,
- fattori di *politica territoriale* (la Germania è stato il paese che prima di altri (fin dalla Repubblica di Weimar) ha introdotto sistemi di assetto territoriale alle diverse scale: nazionali, regionali, locali, in una visione coordinata e globale)⁶⁰.

Ed è stato quindi anche il paese più "facile" nello sforzo di verificare in concreto e sperimentare le ipotesi di ricerca e la validità degli indicatori selezionati⁶¹. D'altra parte, come si è detto, l'antica consuetudine al controllo dell'assetto territoriale, ha fatto sì che più di una volta nella storia amministrativa della Germania vi siano stati esempi di valutazione programmatica delle regioni urbane appropriate. L'ultimo, più significativo, è stato il "Programma federale di pianificazione territoriale" (*Bundesraumordnungprogramm*) del 1975, che è arrivato a formulare la distribuzione sul territorio di un certo numero di "bacini territoriali" (*gebieteinheiten*), definite secondo i seguenti criteri:

- una unificazione delle aree funzionali;
- che ogni bacino contenesse almeno un centri di ordine elevato o un area di agglomerazione;

⁵⁸ Che malgrado tutti gli sforzi contrari, bismarckiani e hitleriani, ha fatto della Germania un paese "naturalmente" federalista, e quindi sul piano territoriale più equilibrato rispetto alla super-concentrazione di potere e di funzioni delle capitali.

⁵⁹ Non credo sia per caso che le teorie di interazione spaziale (da Von Thunen, a Alfred Weber fino a Christaller, abbiano trovato il loro terreno di cultura più favorevole in Germania; e che il Christaller abbia così facilmente trovato campo di sperimentazione della sua "teoria" nel Baden-Wurtemberg: un "Christaller" tedesco è stato certamente più *realista* di quanto non lo sarebbe stato un "Christaller" italiano o inglese.

⁶⁰ Senza contare che la Germania è stato anche il paese-culla - alla fine del secolo scorso - proprio della pianificazione urbanistica. I primi pianificatori urbani americani (Daniel Burnham e Geo B. Ford), britannici (Thomas Adams e Raymond Unwin), belgi (Ch. Buls) e, più tardi, francesi e italiani, hanno notoriamente tratto dai primi studiosi tedeschi della urbanistica (*stadtbau*), (Baumeister, Stuebber, Sitte ed altri) l'insegnamento della disciplina urbanistica per introdurla e praticarla nei loro rispettivi paesi. (Naturalmente spinti dai bisogni impellenti di governare la poderosa crescita urbana a cavallo del secolo, che è un fenomeno comune a tutti questi paesi). Per tutte queste, ed altre, valutazioni si veda Archibugi (1995a).

⁶¹ Abbiamo anche avuto la fortuna che il gruppo tedesco della ricerca, fosse composto da esperti dell'Istituto federale di ricerca sulla pianificazione territoriale, che da anni raccoglie ed analizza dati sulla distribuzione territoriale dei fenomeni socio-economici, e quindi quelli definibili "urbani" secondo i criteri da noi sviluppati.

- che le aree più estese, senza un centro di ordine elevato ma con un'area di agglomerazione almeno di 500.000 abitanti, fossero dichiarate come *bacini territoriali* con l'obiettivo di sviluppare un forte centro (nel nostro linguaggio: un centro "da polarizzare").

Il Programma era ovviamente mirato a diminuire le differenze delle condizioni urbane di vita (economiche, sociali, etc., tra cui quindi l'effetto-città) fra tutti i *bacini territoriali* così identificati. Tali bacini dunque assumevano il carattere di bacini appropriati di valutazione e di pianificazione⁶².

Il Programma federale del 1975 non ebbe lunga vita. Da un certo punto di vista esso può dirsi "fallito"; come falliti sono quasi sempre i programmi fortemente innovativi, di ogni tipo, in ogni luogo.⁶³

Ma tale programma assomiglia terribilmente allo sforzo che si fa in questa ricerca di fornire delle linee di guida "forti" per la riorganizzazione territoriale dell'armatura urbana dei paesi in esame secondo principi e criteri comuni, capaci di costituire la piattaforma di una nuova politica europea della città. E ci sembra molto saggia e appropriata l'osservazione contenuta nel citato rapporto del gruppo tedesco (alla fine del paragrafo sopra ricordato) che il Programma tedesco del 1975

"era un ambizioso tentativo di minimizzare i costi sociali della differenziazione funzionale e della segregazione spaziale delle società industriali, ma non conseguì mai una importanza pratica. Ciononostante le idee strategiche di concentrazione decentralizzata delle risorse in centri e assi di sviluppo hanno comunque influenzato lo sviluppo e la fissazione di obiettivi e strategie di pianificazione regionale a livello di Länder durante gli anni '70. Ed essi si sono riflessi nei programmi e piani successivi a differenti livelli di pianificazione".

La concezione che in questa ricerca ci limitiamo a perseguire, ci fa dire che questo non è propriamente un insuccesso di quel programma, ma piuttosto un successo. Ed è un tale, simile, successo che ci auguriamo di ottenere anche con le proposte di questa nostra ricerca.

d. *Il caso italiano*

Anche in Italia, come in Germania, vi è stata una esperienza "storica" di tentativo di pianificazione territoriale alla scala nazionale. E' quella nota come 'Progetto 80', un documento preparato nel 1969 dal Ministero del Bilancio e della Programmazione economica, come documento di indirizzo per la preparazione del secondo Piano nazionale di sviluppo 1971-1975 (che poi fu letteralmente soppresso) insieme a ogni forma di programmazione seria pluriennale. Il documento ufficiale del 'Progetto 80' fu accompagnato dal uno studio denominato 'Proiezioni territoriali del Progetto 80', nel quale si introduceva il concetto di

⁶² Maggiori informazioni sul Programma federale di pianificazione regionale del 1975 nel Rapporto del gruppo tedesco (PSC, 1996), vol. I-B, par. 3.1)

⁶³ Si vedano nel rapporto del gruppo tedesco (citato) alcune spiegazioni del fallimento di tale programma rapidamente riportate da alcuni autori.

sistemi metropolitani, in modo equivalente a quello introdotto qui di 'sistemi urbani'.

In questo documento si riorganizzò il territorio nazionale in 30 '*sistemi metropolitani*', di diversa natura e qualità, nel tentativo di contrastare anche in Italia, il sovraccarico di alcune aree *metropolitane* (il triangolo Milano-Torino-Genova, fortemente conurbato da meritare l'epiteto di 'megalopoli', le aree metropolitane di Roma e di Napoli, fortemente monocentriche ed ugualmente destinate ad subire i più elevati indici di congestione e di malessere ambientale. Le proiezioni del *Progetto 80* erano decisamente 'normative': e si proposero di indicare le modalità operative fattibili per non aggravare la gravitazionalità sulle predette aree metropolitane e, in aggiunta, a quali condizioni le piccole e medie città dell'hinterland italiano potessero anch'esse giungere ai valori di vita "metropolitana", alla centralità ottimale, cioè all'effetto-città che è il tema della nostra stessa ricerca (e il tema di questo paper).

Già allora, il *Progetto 80* suggerì la via di creare dei *network urbani fra piccole e medie città*, capaci di resistere e contrastare la maggiore gravitazione delle tre grandi aree suddette; e suscettibili di invertire la tendenza, se si fosse adottata alla scala nazionale una strategia simultanea di polarizzazione delle aree da polarizzare e di depolarizzazione delle aree da de-polarizzare.

La situazione italiana, rispetto per esempio a quella francese, era quella della presenza di alcune città "medie" importanti (per esempio, Venezia, Trieste, Bologna, Firenze e, nel sud, Bari e Palermo) che ancora non subivano in tutto la attrazione dei grandi centri metropolitani, ma che per sicurezza avrebbero dovuto stare bene all'erta e mettere in moto speciali politiche di auto-promozione, per conservare la loro relativa autonomia.

Ma in altre aree meno popolate del paese (specialmente nel Centro e nel Mezzogiorno) questa vantaggiosa circostanza non si produceva, per cui era necessario dar corso a quella politica dei *networks* urbani fra piccole e medie città, che era la sola speranza per ridare una qualità urbana indispensabile alla sopravvivenza di tali centri.

Il Progetto 80, benchè documento ufficiale di un Ministero, non fu mai adottato (come è avvenuto per il Programma tedesco di assetto territoriale del 1975) dall'intero governo. E la sua sorte fu pressapoco quella del documento tedesco: ebbe solo una influenza "culturale" e orientativa. Molte Regioni seguirono le indicazioni delle proiezioni territoriali del Progetto 80, o per lo meno alcune delle ipotesi di sviluppo indicate nel documento si sono attuate. Ma il sistema di interventi sul territorio nazionale ha seguito negli anni successivi 70 e 80 vie completamente diverse; sono stati interventi molto settoriali, per niente coordinati, in larga misura attuati dalle Regioni senza nessun coordinamento nazionale. Il Ministero dei Lavori Pubblici (ora chiamato Ministero delle Infrastrutture), cui è rimasta la competenza del "*coordinamento della pianificazione territoriale*" è stato sulla materia fino ad esso in completo letargo, e probabilmente ci rimarrà ancora a lungo.

Come meglio è illustrato nel Rapporto del gruppo italiano⁶⁴, vi sono state altri sporadici tentativi di rilanciare la visione complessiva di una politica urbana alla scala nazionale.⁶⁵

4.3. Le proposte di riorganizzazione territoriale urbana secondo la logica dei sistemi urbani

Con questo panorama storico fattuale, e con l'aiuto delle soglie di indicatori urbani (normativi) che sono risultati dalla stessa ricerca, i partecipanti alla ricerca hanno tentato di delineare per ogni paese esplorato, una proposta di modello nazionale di sistemi urbani, aventi la qualità potenziale di raggiungere un minimo di effetti-città, per la desiderata 'coesione' sociale ed economica fra i cittadini europei.

Nell'**Appendice** n.1 sono riportate le Quattro mappe che riproducono lo scenario di ciascun paese graficamente e simbolicamente tracciato. Alle Mappe è annessa la lista nominativa di ciascun Sistema comprendente: numero d'ordine identificativo, un nome, e la popolazione totale (in migliaia di abitanti). Inoltre sono indicate le varie unità attuali amministrative di appartenenza di ogni sistema (nella denominazione vigente in ciascun paese: contee, dipartim. province, etc.) e il nome (con popolazione relativa) dei maggiori centri urbani inclusi nel sistema.

a. Lo scenario francese

Per la Francia lo scenario proposto ha cercato innanzitutto di risolvere - in maniera tuttavia ragionevole e fattibile - i due grandi problemi che tutti conoscono (e che in larga misura sono probabilmente storicamente interdipendenti):

1. quello della superconcentrazione di Parigi, nei rispetti dell'intero territorio del paese; e
2. quello di grandi spazi territoriali, soprattutto al "centro" del territorio nazionale, senza alcuna urbanizzazione di una qualche consistenza.

⁶⁴ PSC, 1996, Parte III-B, Italia.

⁶⁵ Nel 1982, Il Ministro del Mezzogiorno, riprese lo studio del *Progetto 80* per orientare la distribuzione di alcuni interventi speciali per il Mezzogiorno. Nel 1985, vi fu un altro tentativo da parte del Ministro dei Trasporti di presentare un "Piano generale dei Trasporti", che assunse i sistemi urbani del Progetto 80, opportunamente rielaborati e ri-progettati come base di riferimento per la programmazione dei trasporti urbani. Nel 1990-92 il Ministro dell'Ambiente, elaborò un "*Piano decennale dell'ambiente*" (Decamb), in cui è incluso un "Programma per l'ambiente urbano". In questo programma i principi ispiratori del *Progetto 80* furono allargati per includere il problema della individuazione di aree urbane nelle quali si realizzasse la compatibilità fra "pressioni" sull'ambiente e capacità territoriale di riciclare e metabolizzare tali pressioni. Ciò condusse a rielaborare il concetto di sistemi urbani che divennero "*Eco-sistemi urbani*", senza cambiare in nulla le loro caratteristiche (giacché i fattori ecologici, erano stati sempre presenti anche nelle precedenti versioni degli studi del Progetto 80). Quest'ultima esperienza, quella del Decamb-Ambiente urbano (1992), è quella che è stata assunta come base di verifica di questa ricerca, e quindi anche come base della proposta di riorganizzazione territoriale presentata dal Gruppo italiano in questa ricerca.

Questa situazione ha reso ovviamente assai difficile qualsiasi esercizio di redistribuzione dei pesi urbani che seguissero i criteri elaborati, (i quali, d'altra parte, costituiscono lo scopo e il significato stesso di questa ricerca).

Per quanto riguarda il problema della superconcentrazione di Parigi, è da constatare che le linee di indirizzo da tempo adottate in Francia dalle autorità per la gestione di tutto il "bacino" della grande Parigi (quello in pratica sottoposto all'autorità "regionale" dell'*Ile de France*) non sono così distanti da quelle che hanno ispirato la nostra ricerca e i suoi parametri.

Tutto il bacino parigino (*Ile de France*) forte oggi di circa 10 milioni di "utenti", è stato suddiviso in 8 unità territoriali⁶⁶ le quali dovrebbero rappresentare altrettanti tentativi di costituire delle "centralità alternative" complete al centro storico di Parigi (per essere veramente efficienti). Escluso il "cuore" storico della città⁶⁷, delle rimanenti 7 unità *tre* costituiscono un primo anello per l'intero "centro"⁶⁸, e *quattro* come un secondo anello⁶⁹. Ebbene, qui abbiamo ritenuto opportuno accettare questa suddivisione (peraltro sancita sul piano amministrato dalle autorità francesi, attraverso la loro costituzione in "dipartimenti"), anche se, forse, avremmo preferito istituire - intorno al "cuore" della Ville de Paris - non due anelli di centri alternativi, ma solo uno, con una soluzione di "sistemi urbani" "a spicchi" dell'intero territorio dell'*Ile de France*. E ciò per non rischiare di creare delle nuove situazioni "chiuse" e "obbligate" della crescita urbana parigina eventuale, bensì delle situazioni largamente "aperte" ad una crescita di lungo periodo, ove essa si dovesse ulteriormente prodursi (malauguratamente per tutto il resto della Francia).

Per il secondo grande problema - i territori scarsamente urbanizzati della Francia centrale - le soluzioni proposte non possono avere niente di miracoloso. Si sono proposti, infatti, dei sistemi urbani largamente deficitari sia dal punto di vista della 'massa critica' di utenti (troppo bassa), sia dal punto di vista della accessibilità (troppo distante) di ciascun insediamento alle diverse "centralità" indicate.⁷⁰ In ogni modo, le soluzioni proposte ci sono sembrate, in una valutazione di "trade off" fra diversi vantaggi e svantaggi di alternative proposte (scenari alternativi), le più favorevoli. Certamente ciò è più favorevole che lasciare ad un eterno abbandono luoghi e risorse che comunque hanno una loro storia ed un loro capitale sociale, umano, ed economico non indifferente. (Come anche più favorevoli alla soluzione di "concentrare" gli sforzi su più favorevoli sviluppi di "metropoli di equilibrio", che avrebbero risolto la condizioni della

⁶⁶ Le quali - ad esclusione della storica "ville de Paris", in cui sono installati più di due milioni di abitanti - sono state all'incirca costituite intorno al milione di abitanti ciascuna (e questo ha creato delle forti differenze di ampiezza territoriale delle stesse). Esse sono contrassegnate nella Mappa 1 (Francia) dai Sistemi urbani da n.13 a n.17.

⁶⁷ Il "centro" che è circoscritto all'incirca dai 'boulevards peripheriques'.

⁶⁸ I sistemi 17-B, 17-C, e 17-D, corrispondenti peraltro ai "Dipartimenti": "*Haute-Seine*", "*Seine-Saint Denis*", e "*Val-de-Marne*".

⁶⁹ I sistemi n.13, 14, 15, e 16, corrispondenti ai Dipartimenti "*Yvelines*", "*Val-d'Oise*", "*Seine-et-Marne*", e "*Essonne*".

⁷⁰ Questo vale soprattutto per i Sistemi indicati con i numeri: 8 (Brest), 18 (Orleans), 19 (Champagne), 25 (Poitou), 26 (Limousin), 27 (Auvergne) ed anche, 30 (Savoie), 35 (Valence), 38 (Roussillon) e, naturalmente, 41 (la Corsica).

"massa critica", ma assolutamente peggiorato quello della "accessibilità"). Quelle soluzioni⁷¹ creerebbero situazioni tendenziali che vanno esattamente nel senso opposto di quelle auspiccate: un ulteriore rafforzamento dell'area parigina. Si pensa: *'se l'accessibilità alla centralità mi deve essere così costosa, tanto vale che scelgo quella parigina'*.

Questa considerazione ha guidato il tentativo intrapreso di "equilibrare" le centralità nel migliore dei modi possibili, rispettando il più possibile le qualificazioni sia storico-culturali che amministrative ("regioni e dipartimenti") delle nuove 'unità' proposte, salvo nei casi in cui oggettive condizioni materiali di accesso e di vita, hanno consigliato di trasgredirle. L'esercizio è stato svolto (e questo vale per tutti gli altri esercizi svolti nel caso degli altri paesi studiati) nella speranza che - come si è ripetutamente detto - l'evoluzione del reddito, degli stili di vita e delle tecnologie di accesso a certi servizi urbani superiori - possano diminuire le soglie della "massa critica" di utenza per creare un effetto-città, e che quindi con il tempo le insufficienze di "massa critica" che sono insite nella proposta tendano a mitigarsi, se non a scomparire.

Un commento più dettagliato della proposta si potrà effettuare dopo adeguati esami e adeguate discussioni con altri esperti.

b.Lo scenario tedesco

Lo scenario proposto per la Germania (Mappa 3 e tavola annessa) risente ovviamente della situazione - già descritta - di maggiore equilibrio dei pesi urbani sul territorio.

Il risultato complessivo è che abbondano nel caso tedesco i sistemi urbani (o città regioni) appartenenti (nella proposta di riorganizzazione) alla categoria dei sistemi da "razionalizzare", cioè: da rafforzare nella loro struttura, ma che attualmente non soffrono né di troppo dipendenza da altri né di rischi di sovraccarico. E che, per converso, sono assai pochi i sistemi da de-polarizzare.⁷²

⁷¹ Come l'esperienza passata ha largamente dimostrato, e come avrebbe potuto essere facilmente previsto se si fossero applicati i criteri di razionalità raccomandata in questa ricerca.

⁷² A nostro avviso essi sono solo i seguenti.

- Il bacino di Berlino (n.10), che è stato territorialmente ancora "ristretto" rispetto alla sua attuale probabile capacità di attrazione, per dare possibilità di crescita alternativa e non solo "periferica" ai sistemi limitrofi, (quelli della Pomerania (n.4); del Brandeburgo (n. 6); e dell'Oder, (n.13) che sono sistemi urbani assai deboli e fragili, ma che devono "urbanizzare" un territorio assai vasto e di urbanizzazione diffusa;
- Il bacino di Amburgo (n.2), che è sul punto di soffrire le caratteristiche dell'eccessivo congestionamento, e che d'altra parte non è bene che "soffochi" possibilità di maggiore sviluppo dell'area di Brema (n.5), e dell'area di Lubeca-Kiel (n.1), ed anche di quella di Rostock (n.3), che hanno già delle forti possibilità di crescita equilibrata (le prime due) e di sviluppo (la terza);
- I bacini della Ruhr (n.11 e 17), la cui attuale congestione, commista ai fenomeni di de-industrializzazione, sta creando anche dei fenomeni di perdita di "effetto-città" (e quindi di inutile de-urbanizzazione), a vantaggio di una crescita disordinata di territori limitrofi, che dovrebbero invece preservati; quindi i due bacini della Ruhr, appena de-polarizzati", potrebbero in breve tempo aggregarsi alla categoria di quelli da "razionalizzare";

Vi sono comunque anche in Germania, come in Francia (ma non con condizioni di partenza così poco favorevoli) numerosi sistemi da sviluppare e da polarizzare - alternativamente a quelli esistenti: quelli di buona parte dei nuovi territori della Germania dell'est⁷³ e quelli del vecchio Ovest risultanti ancora periferici⁷⁴

Ulteriori commenti e specificazioni potranno farsi a seguito di discussioni e verifiche con altri esperti.

c. *Lo scenario britannico*

Lo scenario britannico (Mappa n.3) è, come quello della Francia, dominato dal problema ben noto della super-concentrazione di Londra; ma nello stesso tempo la super-concentrazione si realizza anche in altre aree conurbate del paese : il Central-Midland (area di Birmingham) e il North-West Midland (area di Liverpool-Manchester); e dalla esistenza di aree tradizionalmente urbanamente "deserte" (come le regioni scozzese del Nord, il Galles del Nord, e in misura minore la Cornovaglia) che presentano gli stessi problemi di scarsi valori urbani (fortunatamente queste aree sono minori di numero di quanto non avvenga in Francia).

La proposta di scenario ha affrontato il primo problema, quello di Londra, suggerendo una ripartizione dell'area della area amministrativa della *Greater London*, che ponesse maggiore attenzione alla possibilità di guidare delle *alternative centralità* capaci di "competere" e quindi contrastare quella del "core" della vecchia storica Londra. Si trattava di definire una area di utenza "nuova", fondata su vere centralità da "*central business district*", piuttosto che da una ripartizione dei quartieri o distretti più o meno residenziali (fondati cioè essenzialmente sul principio e sui requisiti minimi abitativi).

Per questo, l'area territoriale della *Greater London* si è presentata anche troppo limitata per delimitare queste centralità alternative. Infatti mentre essa si presenta (al 1991) con una popolazione di 7 milioni di abitanti, è noto che l'area di utenza della città di Londra (perfino di quella calcolata in modo riduttivo dal solo *commuting* di lavoro e dai servizi) è ormai assai superiore a questa cifra. Un po' per la scelta che molte famiglie hanno fatto di andare a risiedere al di fuori di questa area di Londra (dal decennio del dopoguerra fino al 1981 la *Greater London* ha perduto mezzo milione di abitanti), un po' per l'accesso nuovo ad

- L'area di Monaco, che per essere la Baviera una regione a scarsa densità urbana, assorbe una eccessiva funzione urbana, danneggiando l'accessibilità alla città di ampie porzioni di popolazione urbana (compromettendone la crescita culturale); e rischiando di compromettere per sovraccarico la qualità urbana della stessa città di Monaco, già soddisfacentemente molto sviluppata.

⁷³ Come: Meckleburg, n.3; Pomerania, n.4; Brandenburg, n.6; Oder, n.13; regione di Magdeburgo-Dessau, n.9; regione di Chemnitz, n.20.

⁷⁴ Come: la Westfalia (Munster-Bielefeld-Munster), n.7; la regione di Kassel-Göttingen, n.12; la regione tra il Westervald e il Vogelsberg (Siegen-Marburg-Giessen), n.18; la regione di Würzburg, n.24; la regione di Bamberg-Bayreuth-Coburg, n.25; la regione di Regensburg-Passau, n.30; la regione della Foresta nera (*Schwarzwald*), n.33; e del Bodensee (n.34).

attività nel territorio della *Greater London* da parte di residenti fuori della *Greater London*, l'area di "pendolarismo" (*commuting*), lo squilibrio fra luogo di residenza e luogo in cui è possibile godere dell'effetto-città", si è fatta fortemente più grande; e ciò rappresenta un evidente controindicazione per una migliore *qualità della vita* e rispetto ad alcuni fattori di *sovraccarico*, come quelli relativi al traffico quotidiano.

L scenario proposto suggerisce pertanto di allargare l'area di calcolo delle appropriate aree di utenza contemporaneamente ad alcuni territori di contee limitrofe alla *Greater London*, cercando di "progettare" i nuovi sistemi urbani (secondo i criteri propri di questa ricerca) con aree di utenza che appartengono sia a quartieri ormai densi ma periferici della *Greater London*, sia a territori delle contee limitrofe, (ma notoriamente 'dipendenti' dalla *Greater London*). Così si sono proposti per l'area di Londra: la scorporazione da un primo "sistema" detto della "*Inner London*"⁷⁵(n.30), da quattro altri "sistemi urbani" o "città regioni" (quelli numerati dal n.26 al n. 29)⁷⁶, includenti ciascuno una parte (periferica) della *Greater London*, e una parte (marginale) delle rispettive contee⁷⁷.

Ovviamente la proposta andrebbe articolata nei dettagli; ciò che non è considerato lo scopo di questa ricerca. Potrebbe rivelarsi opportuno scindere - in caso di esubero di massa critica nei sistemi proposti - di scorporarli ulteriormente in più di uno. Ma il principio che qui si è inteso affermare è quello di una misurazione delle aree di utenza potenziale minima per la creazione di centralità alternative allo storico centro di Londra, cui orientare delle politiche guidate di concentrazione degli sforzi, privati e pubblici (e questi ultimi diretti ed indiretti) capaci di portare ad un riequilibrio spontaneo della urbanizzazione, e del miglioramento delle accessibilità senza compromettere la qualità dell'effetto città.

⁷⁵ In pratica il territorio all'interno della "North Circular Road" e della "South Circular Road", includente pertanto i *boroughs*: City of Westminster, City of London, South Wark, Camden, Islington, Hackney, Tower Hamlets, Lambeth, Wandsworth, Hammersmith & Fulham.

⁷⁶ Questi nuovi quattro sistemi londinesi si configurerebbero nel seguente modo:

- un sistema della *Londra del Nord-Ovest* (n.26), fondato sulla integrazione funzionale di alcuni quartieri della *Greater London* (Enfield, Barnet, Harrow, eventualmente Brent) con alcune municipalità della contea del Hertfordshire (St.Albans, Welwyn Garden City (New Town), Hartfield, Hertford, Ware, Hemel Hempstead (New Town), e municipalità della contea del Buckinghamshire (Watford, Amersham, etc. Il confine occidentale di questo sistema dal resto della contea del Buckinghamshire potrebbe essere segnato dalle Chiltern Hills).
- un sistema della *Londra del Nord-Est* (n.27), fondato su alcuni quartieri della *Greater London* (Waltham Forest, Redbridge, eventualmente Chingford e Woodford, Havering, eventualmente Barking & Dagenham,) con alcuni centri della contea dell'Essex (Loughton, Harlow New Town, Epping, Bishop's Stortford, Chemsford, etc. fino a Southend-on-Sea);
- un sistema della *Londra del Sud-Est* (n.28), fondato su alcuni quartieri della *Greater London* (Bexley, eventualmente Crayford, Bromley, eventualmente Sidcup) con alcuni centri della Contea del Kent (Dartford, Darenth, Sevenoak, Swanley, Foringham, Eynsford, Wrotham);
- e, infine, una *Londra del Sud-Ovest* (n.29), fondata su alcuni quartieri della *Greater London* (Croydon, Sutton, Kingthorpe-upon-Thames, Richmond-upon-Thames, Hounslow, Hillingdon) con tutti i centri più importanti del Surrey (Epsom e Ewell, Letchworth, Guildford, Weybridge, Esher, Staines, Reigate, Horley, Dorking, Egham, Shepperton, etc.).

⁷⁷ Eccetto che per la contea del Surrey, che verrebbe inclusa interamente, nel Sistema proposto n.29.

Per il resto della Gran Bretagna, qualcosa di analogo - ma a scale molto più ridotte - è stato fatto per le aree super-concentrate del Midlands e della *Greater Manchester*. Infatti si è riconosciuta la logica della ristrutturazione delle contee operata in Gran Bretagna nel 1974, che ha creato delle "contee metropolitane". Si sono riconosciute come sistema (o città regione) la contea del "Meyerside" (*Meyerside City-Region*, n.10) (che riguarda Liverpool e la cerchia delle città con essa conurbate), e la contea della "*Greater Manchester*" (*Greater Manchester City-Region*, n.11), (che riguarda ugualmente la città di Manchester e la cerchia delle città con essa conurbate). In corrispondenza, si sono proposti "sistemi alternativi" capaci di ribaltare la gravitazionalità tradizionale sulle centralità di Liverpool e Manchester.⁷⁸

E qualcosa del genere si è proposto anche per l'area di Birmingham.⁷⁹

Intorno all'area critica di Londra e del South-East si sono inoltre proposti altri sistemi o città di "riequilibrio" da utilizzare strategicamente per diffondere in tutto il territorio alti valori urbani.⁸⁰

⁷⁸ Quali:

- il sistema (n.7) che abbiamo chiamato della *Lancashire City-Region*, che raccoglie l'insieme delle contee del Lancashire e della Cumbria (massa critica di circa 2 milioni di persone), il quale con le città da polarizzare" di Blackpool, Preston e Blackburn;
- il sistema (*Yorkshire City-Region*, n. 9) che, integrando le contee del South-Yorkshire con quella del West-Yorkshire, sviluppa con le città di Leeds e di Sheffield (e loro rispettive conurbazioni), una massa critica che non ha fin d'ora alcun bisogno di "difendersi" da ogni rischio di dipendenza, per l'effetto città, da Manchester e da Liverpool (e tanto meno da Londra);
- e, infine, il sistema piuttosto debole del *North-Wales* (n. 25) le cui città (la più grande, Wraxham, ha 40 mila abitanti) gravitano, e per lungo tempo graviteranno, sull'area fortemente urbanizzata di questa parte dell'Inghilterra, e che la lunga distanza, la appartenenza ad una forte tradizione culturale, e la presenza sia pure sparsa di 600 mila abitanti, ci hanno indotto a proporre come sistema urbano autonomo, nella speranza che con il tempo possa contrastare la loro tradizionale e naturale gravitazionalità e dipendenza.

⁷⁹ Al sistema ("da depolarizzare")

- n.14, chiamato "*West-Midland-City-Region*", totale: più di 4 milioni di abitanti), composto dalla addizione ulteriore della contea dell'Hereford e Worcester alla contea "metropolitana" del West-Midland propriamente detta); e a questo si è affiancato quello alternativo di riequilibrio:
- n.13, denominato "*East-Midland City-Region*") che raccoglie le contee del Derbyshire, del Nottinghamshire, del Leicestershire e del Lincolnshire (totale: 3 milioni di abitanti); e quindi è un sistema "policentrico"(da 'razionalizzare') fra le città di Derby (250), Nottingham(300) e Leicester(300) e Lincoln (80) che ha delle forti possibilità di sviluppo equilibrato.

⁸⁰ Per esempio:

- il sistema n. 15 (*South-Midland City-Region*) che raccoglie le contee del Northamptonshire e del Bedfordshire, nonché della parte del Buckinghamshire a nord delle Chiltern Hills) (1.500 mila abitanti circa);
- il sistema n. 18 che mira a creare una rete di sviluppo fra le città "medie" di Oxford, Reading e Swindon, con forti possibilità di sviluppo⁸⁰;
- il sistema n. 16 (detto "*East-Anglia*" *City-Region*") certamente problematico, ma che può sviluppare in una rete comune (di cui dovrebbe essere strategicamente curata molto l'accessibilità interna), un area tradizionalmente sacrificata e dipendente da Londra, ma che può raggiungere 2 milioni e mezzo di utenti;

e a sud di Londra:

- il sistema del Kent (n.22), detta "*Kent City-Region*", un milione 300mila abitanti) che può "legare" in un insieme policentrico funzionale una serie centri di alta qualità (Rochester,

Per il rimanente della Gran Bretagna, la proposta raccomanda la "razionalizzazione" (con tutto il corredo di tecniche e di metodi che ciò comporta) di altri centri già sviluppati, e con un effetto-città già esercitato nel passato, ma che rischia qualche battuta di declino se non accuratamente difeso o ulteriormente promosso.⁸¹

Vi sono poi tre altri sistemi ugualmente da "razionalizzare". Essi fanno capo a città nel passato alquanto "anonime" e quindi con scarso effetto-città, che oggi hanno tutti i requisiti - se opportunamente valorizzati - per raggiungere livelli elevati di qualità urbana. Questi sono i sistemi di New Castle-on-Tyne (n.5: "*Tyne City-Region*", 1.750 mila abitanti), del "Cleveland" (n.6: "*Tees City-Region*", 860 mila abitanti) e infine dello Staffordshire, unito allo Cheshire) con Stoke-on-Trent come centro principale (300 mila abitanti) (n.12).

Vi è poi un numero importante di sistemi urbani proposti per aree di scarsa urbanizzazione, che - come in tutti gli altri paesi studiati - vanno sviluppati, valorizzati, con strategie di "polarizzazione" al fine di fare, con il tempo, recuperare un certo livello di qualità urbana.⁸²

d. *Lo scenario italiano*

Lo scenario italiano è quello che da più tempo ha ispirato l'approccio che è stato seguito in questa ricerca, ed è forse quello che più degli altri risente di dubbi ed incertezze.

Esso esprime la finalità generale, che ispira tutta la presente ricerca, di alleggerire il sovraccarico di alcune aree (riconosciute come "metropolitane" nel paese) da un lato e, dall'altro, suggerire - per altre aree urbane molto deboli - la loro aggregazione in sistemi urbani capaci con il tempo di migliorare la loro "qualità urbana" e quindi di fornire un più soddisfacente effetto città.

Canterbury, Gravesend, Margate, Folkestone, Dover), che avranno forti possibilità di sviluppo in connessione al Canale della Manica;

- e il sistema delle due contee del Sussex (n.21: "*Sussex City-Region*", un milione e mezzo di abitanti), che ha forti *chances* di sviluppo, pure policentrico, di un ristretto ma qualificato numero di centri fortemente in crescita, ma ancora fortemente dipendenti da Londra.

⁸¹ . Si tratta dei sistemi urbani (o città regioni) che fanno capo a Bristol (n.17), al gruppo conurbato di Southampton-Portsmouth e Bournemouth, etc.(n.20), in Inghilterra; a Cardiff (n.23) nel Galles; e infine a Glasgow (n.3) e a Edinburgh (n.4) in Scozia.

⁸² Questi sistemi sono:

- i sistemi n.1 e 2 della Scozia: "*North Scotland City-Region*" (610 mila abitanti), basato sulla città di Aberdeen (200), e "*Central Scotland City Region*" (in totale 1 milione di abitanti), basato sulla città di Dundee (200);
- il sistema 24 del Galles: *West-Wales City Region* (720 mila abitanti nel complesso), basato sulla città di Swansea (200),
- e i sistemi 8 e 19 dell'Inghilterra: "*North-Yorkshire e Humberside City Region*" (1,5 milioni circa), con la città di Hull (300.000), in utile rete funzionale con quelle di York (100.000) di Grimsby (100.000); e "*Devon-Cornwall City-Region*" (1 milione di abitanti), con la città di Plymouth (250.000), in utile rete funzionale con quelle di Torbay (110.000) e di Exeter (100.000).

In Italia, la de-congestione delle aree metropolitane significa soprattutto decongestionare e de-polarizzare i diversi "centri storici" delle aree metropolitane. E l'unica strategia possibile per contrastare la super-congestione e de-polarizzare la funzione del centro storico, e ridurre il suo sovraccarico, è quella di progettare dei *centri alternativi* che assorbano una parte delle funzioni di centralità e di spazi pubblici riservate al centro tradizionale.

L'ammontare delle centralità alternative di questo tipo dipende dalla dimensione della popolazione (utenza) che attualmente gravita sul centro ipercongestionato, e dagli standard di dimensione delle aree d'utenza ritenuti minimi per il funzionamento di centralità alternative. Una diffusione eccessiva produce il risultato opposto a quello ricercato; un rafforzamento ulteriore del centro tradizionale ed un allargamento d'insediamenti disordinati e caotici nelle periferie, un grande spreco di nuove risorse e la continuazione del degrado della qualità urbana.

Insomma il vincolo fondamentale cui ispirare la progettazione di nuovi "luoghi centrali" è quella di ridistribuire i "carichi" di funzioni su un'area d'utenza che costituisca però una "massa critica" sufficiente per i servizi urbani superiori prima forniti (in modo ridondante magari) dai centri storici da decongestionare.⁸³

L'azione per la progettazione dei centri alternativi nelle aree metropolitane coincide largamente con un'altra azione connessa a questo programma di azioni per la riqualificazione delle aree metropolitane: quella mirata alla riqualificazione delle *periferie metropolitane*.

⁸³ Tali aree sono nello scenario suggerito:

1. *Roma*, (n.22) un sistema urbano di circa 3,5 milioni d'abitanti ove vi sono aree d'utenza nell'area metropolitana che suggeriscono almeno *quattro o cinque centri alternativi*;
2. *Milano*, (n.5) un sistema urbano la cui area di utenza è stata nello scenario ridotta fortemente per dare sviluppo ai sistemi urbani alternativi della Lombardia e delle ragioni limitrofe. Tuttavia anche nelle sue proporzioni ridotte (circaabitanti) Il sistema di Milano si configura tale da giustificare almeno *tre* centri alternativi, oltre che un centro alternativo imperniato sul rafforzamento del centro storico di *Pavia*, in un unico sistema urbano;
3. *Napoli*, (n.25), la cui area di utenza giustifica almeno altri *due* centri alternativi, oltre che il rafforzamento del centro di *Caserta* in un unico sistema urbano;
4. *Genova*, (n.12) la cui area di utenza giustifica il rafforzamento di *Savona*, in un unico sistema urbano;
5. *Torino*, (n.2) la cui area di utenza giustifica la progettazione di un centro alternativo entro la stessa area metropolitana;
6. *Bologna*, (n.14) la cui area di utenza giustifica ormai la progettazione di un centro alternativo entro la stessa area metropolitana;
7. *Firenze*,(n.17) la cui area di utenza giustifica il rafforzamento alternativo di *Pistoia e Prato*, in un unico sistema urbano;
8. *Palermo*,(n.35) la cui area di utenza giustifica un altro centro alternativo nell'ambito della area metropolitana, e il rafforzamento alternativo di *Trapani* e il suo territorio, nell'ambito dello stesso sistema urbano;
9. *Catania*,(n.33) la cui area di utenza giustifica il rafforzamento alternativo di *Siracusa*, in un unico sistema urbano;
10. *Bari*,(n.28) la cui area di utenza giustifica il rafforzamento alternativo entro la stessa area metropolitana.

Infatti gli eventuali centri alternativi *si collocherebbero sicuramente* entro dette periferie, in posizione strategica, e in luoghi ove massimizzerebbero il ricupero di qualità urbana delle periferie stesse. Si tratterebbe di concentrare nei luoghi prescelti di spazi pubblici, di monumentalità (moderna), di luoghi di incontro e di socializzazione alla scala delle entità di utenza prescritte, ma certamente più efficaci e dirette rispetto ai sovraccarichi precedenti dei centri storici. Riportare ad un giusto equilibrio la domanda e l'offerta di luoghi centrali, piazze, spazi pubblici, significa sicuramente avviare un processo di risanamento e qualificazione dei quartieri e aree "periferiche" odierne (oltre che gestire meglio l'equilibrio anche fra le pressioni e le risorse territoriali e ambientali disponibili).

Un' azione concomitante alle due precedenti, mirata agli stessi obiettivi del Programma di azioni, è quella di vincolare strettamente la gestione e la pianificazione dei trasporti urbani dell'area metropolitana in questione alle strategie prescelte delle due progettazioni precedenti, allo scopo di garantire uno stesso sforzo di progettazione e programmazione integrata.

Connessa alla riqualificazione delle aree metropolitane mediante la creazione di centri alternativi, sono previsti, nello scenario italiano, anche programmi di restauro dei centri storici di cui le stesse aree metropolitane sono costituite.

Proprio l'alleggerimento conseguito con quelle altre azioni dei centri storici, permette una loro ristrutturazione urbanistica, orientata ad un ricupero della loro antica funzione, e nello stesso tempo ad un loro specifico adattamento alle loro nuove funzioni (turistiche, culturali, etc.), alle quali possono utilmente e funzionalmente essere specializzati, senza gravare troppo sulla loro struttura edilizia e urbanistica.

Un buon "restauro" urbanistico, insomma è indispensabile per il loro rinnovo in un quadro di pressioni ambientali modificato.

I centri storici delle aree metropolitane che meritano maggiore attenzione al restauro nel quadro di una politica integrata di rinnovamento ambientale e quindi che suggeriscono altrettante "azioni" di ricupero e restauro, e quindi l'elaborazione di speciali progetti sono quelli di *Roma, Napoli, Venezia, Milano, Firenze, Genova, Bologna, Palermo, Bari e Catania*.

Ma, come si è detto, lo scenario prevede in simultanea la progettazione di nuovi "sistemi di città" nelle aree non-metropolitane. Nello scenario proposto questi nuovi "sistemi urbani" vengono così identificati.⁸⁴

⁸⁴ Essi sono:

1. una "*Città prealpina piemontese*", (n.1) fondata su una integrazione funzionale di *Novara-Vercelli-Biella-Ivrea* e territori contermini (inclusa l'intera *Valle d'Aosta*). L'area di utenza potenziale per i "Servizi urbani superiori" (Sus) sarebbe di 1.100 mila abitanti, oggi gravitanti con gravi costi ambientali e sociali su Torino o su Milano;
2. una "*Città del Tanaro*", (n.3) fondata sull'integrazione funzionale di *Alessandria-Asti e Cuneo* e loro territori; l'area di utenza per i Sus sarebbe di 1.200 mila abitanti, oggi gravitanti con gravi costi sociali ed ambientali su Torino e su Milano;
3. una "*Città dei Laghi*", (n.4) fondata sull'integrazione funzionale di *Varese-Como-Lecco-Bergamo* e loro territori; l'area di utenza per i Sus sarebbe di 2 milioni e mezzo di abitanti, oggi gravitanti quasi totalmente su Milano, con gravissimi costi ambientali e sociali;
4. una "*Città del Po*", (n.6) fondata sull'integrazione funzionale di due città vicinissime (ma che si ignorano vicendevolmente) *Piacenza e Cremona* (più il comprensorio di *Codogno*); con un

-
- area di utenza per i Sus pari a circa 700 mila abitanti oggi prevalentemente gravitanti su Milano con forti costi ambientali e sociali;
5. una "*Città dell'Adige*", (n.8) fondata sull'integrazione funzionale di *Trento e Bolzano* e loro territori, con area di utenza per i Sus di circa 800 mila abitanti, oggi emarginati dai Servizi urbani superiori;
 6. una "*Città del Garda*", (n.7) fondata sull'integrazione funzionale di *Brescia-Mantova-Verona*, e loro territori, con area di utenza pari a circa 2.200 mila abitanti, che oggi continuano a gravitare per i Sus su Milano o sull'area veneta;
 7. una "*Città veneta*", (n.10) che rappresenta già un buon esempio di policentrismo funzionale fra *Venezia, Padova, Mestre, Vicenza e Treviso* (e anche *Belluno*), che deve essere meglio infrastrutturato e dotato. L'area di utenza arriva a 3 milioni e 300 mila abitanti, e forse ci sono le premesse per una scorporazione in due Unità sistemiche complete: *Venezia-Mestre-Treviso-Belluno* da un lato e *Padova-Vicenza* dall'altro;
 8. una "*Città del Delta*", (n.9) fondata sull'integrazione funzionale di *Ferrara e Rovigo* e territori connessi, con 600 mila abitanti come area di utenza per i Sus;
 9. una "*Città Iulia*", (n.11) fondata sull'integrazione funzionale fra *Trieste-Udine-Gorizia*, peraltro già sancita dalla Regione speciale, con area di utenza pari 1.200 mila abitanti, e molti valori urbani già ereditati dal passato e ancora emarginata da una concezione troppo campanilistica;
 10. una "*Città Emiliana*", (n.13) fondata sull'integrazione funzionale, in parte già esistente, in parte da rafforzare fra *Parma-Reggio Emilia-Modena*, con un'area di utenza complessiva per i Sus di 1 milione 400 mila abitanti gravitanti ancora su Milano o su Bologna;
 11. una "*Città romagnola*", (n.15) fondata sull'integrazione funzionale di *Ravenna, Forlì, Cesena, e Rimini*, e loro territori, con un area di utenza di circa 1 milione di abitanti, solo in parte immessi in un sistema urbano di vita e comunque gravitanti su Bologna;
 12. una "*Città toscana-tirrenica*", (n.16) già largamente presente con *Pisa-Lucca-Livorno-Viareggio e Massa*, da integrare meglio funzionalmente, con un area di utenza di circa 1.600 mila abitanti, oggi con scarsa qualità urbana, anche se con ricchi valori ereditati dal passato;
 13. una "*Città Senese-maremmana*", (n.18) organizzata su una integrazione funzionale fra *Siena e Grosseto*, e vasti territori a loro afferenti, con circa 500 mila abitanti come utenza, ma elevate vocazioni di sviluppo, oggi gravitante per i Sus su Firenze o Roma;
 14. una "*Città Umbro-aretina*", (n.19) fondata sull'integrazione funzionale di *Arezzo-Perugia*, con una potenziale area di utenza urbana di circa 1 milione di utenti, oggi dispersa in qualità e gravitante su Firenze o Roma;
 15. una "*Città marchigiana*" o "*Picena*", (n.21) fondata sull'integrazione funzionale di *Ancona-Pesaro-Ascoli e Macerata* (cioè la Regione Marche), con una utenza di circa 1.500 mila abitanti con scarsissima qualità urbana, pronti a dividersi in due sistemi urbani, appena le condizioni potessero permetterlo (*Pesaro-Ancona* da una parte; *Macerata-Ascoli*, dall'altro);
 16. una "*Città della Tuscia*" (n.20), fondata sull'integrazione funzionale di *Terni-Viterbo*, il *Reatino* e *Civitavecchia*, con un potenziale di 700 mila utenti, oggi gravitante su Roma con gravi danni ambientali e sociali;
 17. una "*Città Latina*" (n.23) o del Basso Lazio, fondata su una integrazione funzionale di *Latina e Frosinone* e loro territori (con aggiunta di *Isernia*), che raggiunge 1.100 mila utenti potenziali, i quali godono attualmente di uno scarso livello di qualità urbana, e gravitano quando e come possono su Roma;
 18. una "*Città Abruzzese*", (n.24) che stenta a decollare come valori urbani fra *Aquila e Pescara*, che coinvolge una potenziale utenza di 1.200 mila abitanti (tutta la Regione), e che gravitano ancora quasi totalmente su Roma;
 19. una "*Città della Campania interna*", (n.26) fondata sull'integrazione territoriale di *Salerno-Avellino e Benevento*, con bassissimi valori urbani, malgrado il sensibile sviluppo del Salernitano, con una utenza di 1.500 mila abitanti che continuano a gravare su Napoli, con gravissime conseguenze sull'ambiente urbano di Napoli;
 20. una "*Città della Daunia*", (n.27) composta dalla integrazione delle città del *Molise* (*Campobasso, Termoli*) con *Foggia* e gli altri centri della provincia, che con il loro territorio

I 27 "sistemi di città" (o città regioni) qui proposti hanno caratteri e tempi di realizzazione assai diversi l'uno dall'altro. Ma hanno requisiti potenziali comuni: nello spazio territoriale di riferimento e nell'area di utenza minima.

Essi coinvolgono circa 80 "città intermedie" del paese, che rappresentano una parte importantissima della popolazione urbana, che non ha raggiunto i livelli moderni di qualità urbana, e sta perdendo in termini relativi qualità urbana rispetto alle "aree metropolitane".

Senza una politica per la creazione e progettazione di detti "sistemi di città", l'ambiente urbano di queste città intermedie", per quanto migliorerà in termini fisici, tenderà a peggiorare in termini sociali e culturali. Inoltre molte di queste città diventeranno "periferie" delle aree metropolitane (di cui per alcuni molto rari servizi già lo sono, e per altri non lo sono, al prezzo di avervi rinunciato).

L'assenza di quella politica inoltre comprometterà ogni politica a favore delle aree metropolitane, mirata ad una loro decongestione. Infatti senza "polarizzazione" delle città intermedie" erette a sistema autonomo, non si potrà realizzare alcuna "depolarizzazione" delle aree metropolitane ed ogni politica ambientale, nell'uno e nell'altro "pianeta urbano" italiano sarà destinata a fallire clamorosamente.

I 27 nuovi "sistemi di città" fra le 80 e più "città intermedie" si possono distinguere e classificare al loro interno in ragione del loro grado di sviluppo del reddito il cui livello può rendere più o meno facile il decollo della qualità urbana e

arrivano ad un potenziale che supera appena i 500 mila abitanti, con una struttura urbana assai debole, diffusa, senza centralità speciali.

21. una "Città del Salento", (n.29) fondata sull'integrazione funzionale di *Brindisi-Taranto-Lecce*, città che con il loro territorio arrivano ad una utenza potenziale di 1.700 mila abitanti, e che oggi si accontentano di una bassa qualità urbana, mitigata da una gravitazione costante su Bari;
22. una "Città lucana", (n. 30) fondata sull'integrazione funzionale di *Potenza e Matera*, due entità urbanamente inesistenti, che con l'intera Basilicata fanno una utenza di appena 600 mila abitanti oggi gravitanti, per quel poco che chiedono, su Bari o su Napoli;
23. una "Città silana", (n.31) coinvolgente il territorio delle provincie di *Catanzaro e Cosenza*, di bassissima qualità urbana, di difficilissima integrazione funzionale, ma con una utenza pari a 1.500 mila abitanti.
24. una "Città dello Stretto", (n.32) fondata sulla integrazione di *Messina e Reggio*, e sulla prospettiva di ulteriore attraversamento stabile dello Stretto, con modeste qualità urbane ma, insieme, assommanti ad una utenza urbana di 1.200 mila abitanti.
25. un sistema di piccole città della *Sicilia centrale* (n.34) o meridionale, fatto della agglomerazione di svariati piccoli centri delle provincie di *Agrigento, Enna, Caltanissetta e Ragusa*, difficilmente polarizzabili, ma altrettanto difficilmente funzionanti in modo integrato ma policentrico, che comunque rappresentano una utenza potenziale di 1.200 mila abitanti;
26. e infine i "sistemi di città" della *Sardegna meridionale*, (n.37) polarizzato su *Cagliari*, ma esteso all'area di *Oristano* e del *Sulcis*, con circa 1 milione di abitanti, già con scarsa qualità urbana, ma da rafforzare in modo assai concentrato e polarizzante;
27. e quello della *Sardegna settentrionale*, (n.36) polarizzato su *Sassari*, ma esteso alle aree di *Alghero, Olbia e Nuoro*, con circa 600 mila abitanti come utenza potenziale e di una qualità urbana ancora molto remota nel futuro.

dell'effetto città che si ricercano, e in ragione del loro livello di valori urbani che, per quanto in declino, rende più o meno facile, un suo recupero.

Per ciascuno dei "nuovi sistemi di città" (non altrimenti che per i nuovi "centri alternativi" delle aree metropolitane, si dovranno elaborare - di intesa con le Regioni, le Province e gli altri enti locali interessati - dei "piani", in parte normativi, in parte indicativi, di interesse e carattere ambientale.

Riferimenti della Parte II

- Archibugi F.(1995a). *The Theory of Urbanistics: Lectures on a Reappraisal of City Planning Methodology* (Summer Course on Development and Conservation Strategies for Very Large Cities, University of Pennsylvania, University of Southern California and the Planning Studies Centre, Rome 1-30 June 1995). Rome, Planning Studies Centre.
- Archibugi F. (2005). *Rome: a new planning strategy*. London, Routledge.
- Burtenshaw D. et alii (1991). *The European City: A Western Perspective*. New York, Halsted Press.
- Cheshire P.C. (1987). *Urban Problems and Regional Policy in the European Community of 12*. Reading, University of Reading.
- Cheshire P.C. et alii (1989). *Urban Problems in Western Europe: A Review and Synthesis of Recent Literature*. London, Unwin Hyman.
- Cuthbert M. (1986). The Concept of Province and Metropolis in British Town Planning. In: *Regional Cities in the UK 1890-1980*. G. Gordon ed.. London, Harper & Row.
- DATAR (1971). *Scenarios d'aménagement du Territoire. Essais Methodologiques*. Paris, DATAR.
- DATAR (1974a). *Sesame. Systeme d'etudes du Schema 'Aménagement du Territoire*. Paris, DATAR.
- DATAR (1974b). *Scenarios europeenes d'Aménagement du Territoire*. Paris, DATAR.
- DATAR (1977). *Schema generale d'aménagement de la France: Bilan d'une experience prospective*. Paris, DATAR.
- DATAR (1988). "Les villes et l'aménagement du territoire." *La Lettre de la DATAR* (119).
- DATAR (1993). *Les Villes, lieux d'Europe*. Paris, Editions de l'Aube.
- DATAR (1994). *Scenarios for the City of the Future*. Paris, DATAR.
- European Commission (1991). *Europe 2000: Outlook for the Development of Community Territory* (Directorate-General for Regional Policy, Communication from the Commission to the Council and the European Parliament). Brussels-Luxembourg, European Commission.
- European Commission (1994). *Toward a Better Liveable City* (City Action RDT Programme, Background Paper). Bruxelles, European Commission,.
- European Commission , (1997), *On the Systems and Policies of Spatial Planning*" Bruxelles.

- European Commission (1999a). *The structural Funds and their Coordination with the Cohesion Fund. Guideline for Programmes in the Period 2000-2006*. Luxembourg.
- European Commission (1999b). *European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the EU*. Luxembourg.
- European Institute of Urban Affairs, (1992). *Urbanisation and the Functions of Cities in the European Community*. Liverpool, European Institute of Urban Affairs, Liverpool John Moores University (Formerly Centre for Urban Studies, University of Liverpool).
- Hall P. and Hay, D. (1980). *Growth Centres in the European Urban System*. London, Heinemann Educational Books.
- IAURIF (1993). *Metropoles et aménagement du territoire*. Paris.
- Kunzmann K.R. and Wegener M. (1991). *The pattern of urbanisation in western Europe 1960-1990*. Dortmund, Institut für Raumplanung Universität Dortmund.
- Mainardi R., ed. (1973). *Città e regioni in Europa. Saggi di analisi dei sistemi territoriali*. Milano, Franco Angeli.
- Planning Studies Centre (PSC), (1996), *Activill, French Report* Vol.I-B (France).
- Planning Studies Centre (PSC) (1996), *Activill, German Report*, Vol. I B,(Germany)
- Planning Studies Centre (PSC, 1996), *Activill, British Report*, Vol. I-B, (Great Britain).
- Rautsi J., Ed. (1993). *The European City Today: The Helsinki Round Table on Urban Improvement Strategies*. Helsinki, Ministry of the Environment.
- Robson B. (1986). 'Coming Full Circle: London Versus the Rest 1890-1980'. In: *Regional Cities in the UK 1890-1980*. G. Gordon ed. . London, Harper & Row.
- Simmie James, Ed. (1994). *Planning London*. London, UCL Press.
- van den Berg L. et alii (1982). *Urban Europe: A Study of Growth and Decline*. Oxford, Pergamon Press.
- van den Berg L. et alii (1998). *National Urban Policies in the European Union: Experiences in Fifteen Member States*. Hampshire, Ashgate.

Appendice N . 1

Una proposta per una riorganizzazione per sistemi urbani di una politica territoriale a lungo termine in Europa.

(Quattro paesi: Francia; Germania; Gran Bretagna; Italia)

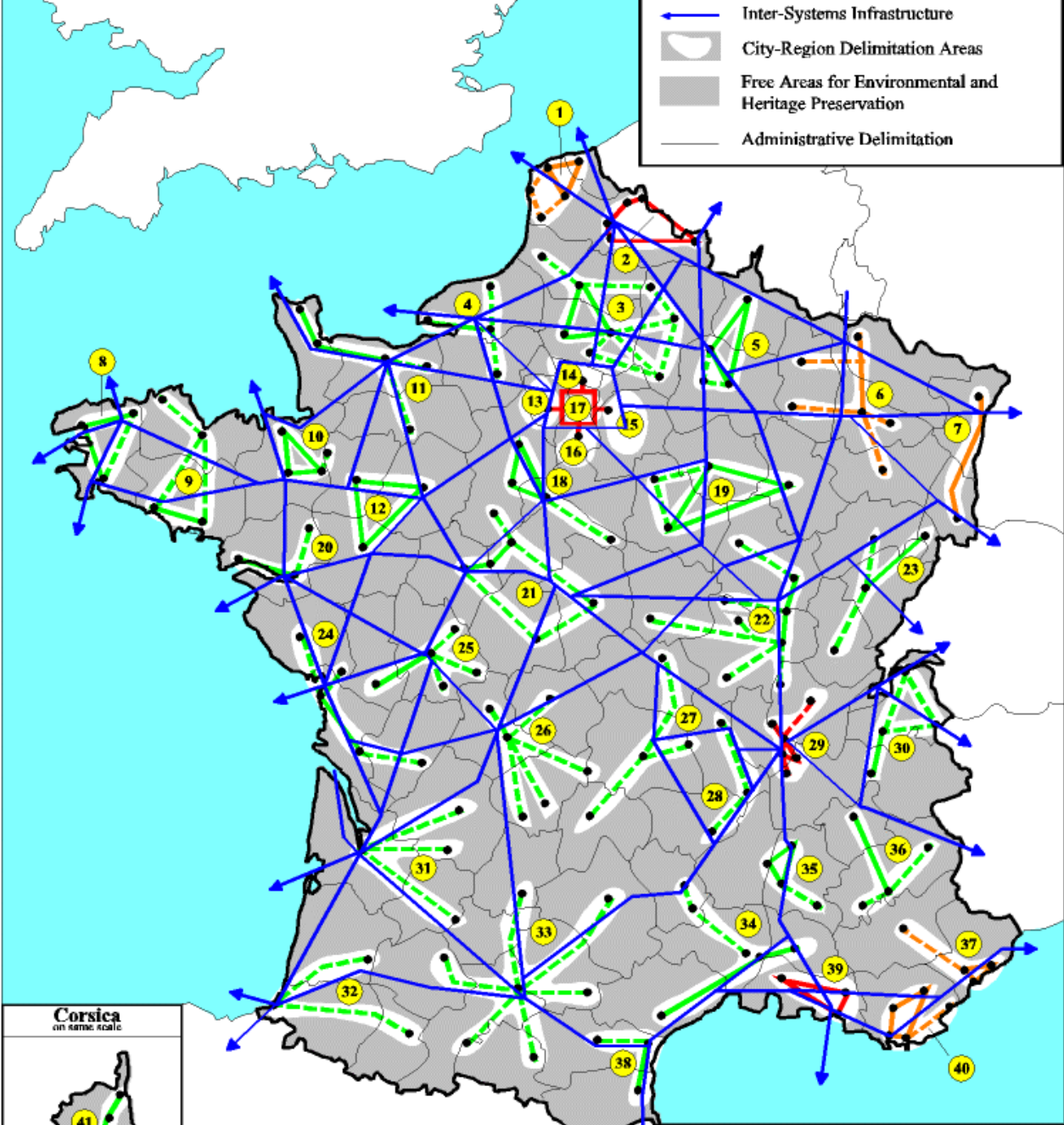
Estratto da una ricerca per l'Unione Europea
(Programma–quadro per la Ricerca e l'Innovazione)
diretta dal *Planning Studies Centre* (direttore: Prof. Franco Archibugi)
in cooperation con altri Istituti di ricerca europei
(vedi Appendice N. 2)

Planning Studies Centre

**The Integration of Cities
into Their Regional Environment:
Toward a European Urban Systems
Concept and Policy**

A Study Undertaken for the European Commission
under the Leadership of Prof. Franco Archibugi

	Urban System (or City Region) No. (see attached Table for denomination and composition)
	Essential Network of the Urban System
	Main Network
	Secondary Network
	To Polarize
	To De-Polarize
	To Rationalize
	Inter-Systems Infrastructure
	City-Region Delimitation Areas
	Free Areas for Environmental and Heritage Preservation
	Administrative Delimitation



Corsica
on same scale

Cartography
by
COGRAF
Rome

**Map 5
PROGRAMMATIC URBAN SYSTEMS:
A TENTATIVE SCENARIO
France**

Scenario a lungo termine per la riorganizzazione del quadro urbano

Lista dei sistemi urbani proposti (FRANCIA)⁸⁵

Sistema 1: Artois City Region

Totale Sistema: **1.400** (stima)

Departement: Pas-de-Calais (minus Arras (41) e plus Dunquerque (83).

Città e Principali centri: Dunquerque (83); Calais (80); Saint-Omer (20); Boulogne-sur-Mer (50).

Sistema 2: Hainaut City Region

Totale Sistema: **2.550** (stima)

Departement: Nord (minus Dunquerque (83), plus Arras (45).

Città e Principali centri: Lille (169); Douai (48); Arras (44); Valenciennes (44).

Sistema 3: Picardie City Region

Totale Sistema: **1.810**

Departement: Somme (547); Oise (725); Aisne (537).

Città e Principali centri: Amiens (136); S.Quentin (70); Beauvais (54); Compiègne (43); Soissons (32); Laon (30); Abbeville (27).

Sistema 4: Haute-Normandie City Region

Totale Sistema: **1.737**

Departement: Seine-Maritime (1.223); Eure (513).

Città e Principali centri: Le Havre (199); Rouen (105); Evreux (50); Dieppe (26).

Sistema 5: Ardenne City Region

Totale Sistema: **854**

Departement: Ardenne (296); Marne (558).

Città e Principali centri: Reims (288); Charleville- Mezieres (63); Chalons-sur-Marne (56); Epernay (31).

Sistema 6: Lorraine City Region

Totale Sistema: **2.305**

Departement: Meurthe-et-Moselle (711), Meuse (196); Moselle (1.010); Vosges (386).

Città e Principali centri: Metz (117); Nancy (100); Epinal (49); Thionville (44); Verdun (27); Luneville (25); Bar-le-duc (21).

Sistema 7: Alsace City Region

Totale Sistema: **1.624**

Departement: Rhin (953); Haut-Rhin (671).

Città e Principali centri: Strasbourg (257); Mulhouse (120); Colmar (67); Haguenau (27); Selestat (16).

Sistema 8: Brest City Region

Totale Sistema: **838**

Departement: Finistere (838).

Città e Principali centri: Brest (172); Quimper (60); Morlaix (21).

Sistema 9: Bretagne City Region

Totale Sistema: **1.157**

Departement: Cotes-du-Nord (538); Morbihan (619).

Città e Principali centri: Lorient (72); St.Brieul (56); Vannes (44).

Sistema 10: Rennes City Region

Totale Sistema: **798**

Departement: Ille-et-Vilaine (798).

Città e Principali centri: Rennes (206); St.Malo (46); Fougères (28); Vitre (13).

Sistema 11: Basse-Normandie City Region

Totale Sistema: **1.390**

Departement: Calvados (618); Manche (479); Orne (293).

Città e Principali centri: Caen (123); Cherbourg (35); Alençon (35); St.Lo (25); Lisieux (27).

Sistema 12: Maine-Anjou City Region

Totale Sistema: **1.496**

Departement: Sarthe (513); Mayenne (278); Maine-et-Loire (705).

Città e Principali centri: Le Mans (150); Angers (143); Laval (55).

Sistema 13: Yveline City Region

Totale Sistema: **1.196**

Departement: Yveline (1.196)

⁸⁵The list is made up of the departments and main cities and centres composing the proposed Urban Sistema (between brackets the population, in thousands of inhabitants, rounded up to ten thousand, at 1990 for the counties and between 1985 and 1990 for the cities).

Città e Principali centri: Versailles (91); e other Centri of the Paris banlieu.

Sistema 14: Val d'Oise City Region

Totale Sistema: **921**

Departement: Val d'Oise

Città e Principali centri: Cergy-Pointoise (113); e other Centri of the Paris banlieu.

Sistema 15: Seine-et-Marne City Region

Totale Sistema: **887**

Departement: Seine-et-Marne (887).

Città e Principali centri: Melun (35) e other Centri of the Paris banlieu.

Sistema 16: Essonne City Region

Totale Sistema: **988**

Departement: Essonne (988).

Città e Principali centri: Evry (29) e other Centri of the Paris banlieu.

Sistema 17-A: Ville de Paris

Totale Sistema: **2.177.**

Departement: Ville de Paris (2.177)

Città e Principali centri: Paris (2.177)

Sistema 17-B: Haute-de-Seine City Region

Totale Sistema: **1.387**

Departement: Haute-de-Seine (1387)

Città e Principali centri: Nanterre (89); e other Centri of the Paris peripherie.

Sistema 17-C: Seine-St.Denis City Region

Totale Sistema: **1.324**

Departement: Seine-St.Denis (1324).

Città e Principali centri: Bobigny (43) e other Centri of the Paris peripherie.

Sistema 17-D: Val-de-Marne City Region

Totale Sistema: **1.194**

Departement: Val-de-Marne (1.194).

Città e Principali centri: Creteil (72) e other Centri of the Paris peripherie.

Sistema 18: Orleans City Region

Totale Sistema: **976**

Departement: Eur-et-Loire (396); Loiret (580).

Città e Principali centri: Orleans (110); Chartres (40); Chateaudun (20); Gien (15).

Sistema 19: Champagne City Region

Totale Sistema: **816**

Departement: Yonne (323); Aube (289); Haute-Marne (204).

Città e Principali centri: Troyes (76); St.Dizier (40); Auxerre (39); Chaumont (29).

Sistema 20: Nantes City Region

Totale Sistema: **1.052**

Departement: Loire-Atlantique (1.052)

Città e Principali centri: Nantes (264); St.Nazaire (68); La Baule (15); Chateaubrie (15).

Sistema 21: Berry City Region

Totale Sistema: **1.392**

Departement: Loir-et-Cher (305); Cher (321); Indre (237); Indre-et-Loire (529).

Città e Principali centri: Tours (145); Bourges (80); Chateauroux (60); Blois (52); Vierzon (40); Vendome (20).

Sistema 22: Bourgogne City Region

Totale Sistema: **1.285**

Departement: Cote-d'or (493); Nièvre (233); Saone-et-Loire (559).

Città e Principali centri: Dijon (157); Chalon-sur-Saone (60); Nevers (45); Macon (40); Le Creusot (35); Beaune (20).

Sistema 23: Franche-Comtèe City Region

Totale Sistema: **1.095**

Departement: Territoire del Belfort (134); Haute-Saone (229); Doubs (484); Yura (248).

Città e Principali centri: Besancon (120); Belfort (57); Montbelliard (32); Vesoul (20); Lons-le-Saunier (20).

Sistema 24: Charentes-Vee City Region

Totale Sistema: **1.377**

Departement: Vee (509); Charente Maritime (527); Charente (341).

Città e Principali centri: La Rochelle (75); La Roche-sur-Yon (50); Angouleme (50); Saintes (30); Fontenay-le-Comte (20).

Sistema 25: Poitou City Region

Totale Sistema: **725**

Departement: Deux-Sevres (345); Vienne (380).

Città e Principali centri: Poitiers (80); Niort (60).

Sistema 26: Limousin City Region

Totale Sistema: **721**

Departement: Creuse (131); Haute-Vienne (353); Correze (237).

Città e Principali centri: Limoges (147); Brive-la-Gaillarde (60); Gueret (20); Tulle (25).

Sistema 27: Auvergne City Region

Totale Sistema: 1.114

Departement: Allier (357); Puy-de-Dome (598); Cantal (158).

Città e Principali centri: Clermont-Ferre (136); Mont-Lucon (60); Vochy (35); ASurillac (30); Moulins (25).

Sistema 28: St Etienne City Region

Totale Sistema: **953**

Departement: Loire (746); Haute-Loire (206).

Città e Principali centri: St Etienne (200); Roanne (60); Le Puy (25).

Sistema 29: Lyon City Region

Totale Sistema: **1.979**

Departement: Rhone (1.508); Ain (471).

Città e Principali centri: Lyon (415); Bourg-en-Bresse (41); Villefranche-sur-Saone (31); Vienne (30).

Sistema 30: Savoie City Region

Totale Sistema: **916**

Departement: Haute-Savoie (568); Savoie (348).

Città e Principali centri: Chambéry (55); Annecy (50); Thono-les-bains (25); Aix-les-bains (22); Chamonix (10).

Sistema 31: Gironde City Region

Totale Sistema: **1.904**

Departement: Gironde (1.213); Lot-et-Garonne (305); Dordogne (386).

Città e Principali centri: Bordeaux (208); Perigueux (32); Agen (31); Bergerac (29); Libourbe (23); Marmee (17).

Sistema 32: Guascogne City Region

Totale Sistema: **1.113**

Departement: Lees (311); Pyrenees-Atlantique (578); Haute-Pyrenees (224).

Città e Principali centri: Pau (83); Tarbes (51); Bayonne (45); Biarritz (30); Mont-de-Marsan (30); Dax (20).

Sistema 33: Midi-Pyrenees City Region

Totale Sistema: **2.202**

Departement: Ariège (136), Aveyron (270); Haute-Garonne (925); Gers (174); Lot (155); Tarne (342); Tarne et Garonne (200).

Città e Principali centri: Toulouse (354); Castres (50); Montauban (50); Albi (45); Rodez (25); Auch (25); St.Gaudens 20); Cahors (20).

Sistema 34: Languedoc City Region

Totale Sistema: **1.918**

Departement: Lozere (72); Vaucluse (467); Gard (585); Herault (794).

Città e Principali centri: Montpellier (207); Nimes (130); Avignon (90); Beziers (90); Ales (46); Sete (40); Mende (15).

Sistema 35: Valence City Region

Totale Sistema: **700**

Departement: Drame (414); Ardeche (277).

Città e Principali centri: Valence (70); Montelimar (30); Privas (10).

Sistema 36: Dauphiné City Region

Totale Sistema: **1.129**

Departement: Isere (1.016); Haute-Alpes 113).

Città e Principali centri: Grenoble (151); Gap (30); Briancon (15).

Sistema 37: Cote-d'Azur City Region

Totale Sistema: **1.102**

Departement: Alpes-de-Haute Provence (130); Alpes Maritimes (971).

Città e Principali centri: Nice (342); Cannes (71); Grasse (35); Digne (15).

Sistema 38: Roussillon City Region

Totale Sistema: 661

Departement: Aude (298); Pyrenees Orientales (363).

Città e Principali centri: Perpignan (105); Narbonne (41); Carcassonne (41).

Sistema 39: Marseille City Region

Totale Sistema: **1.759**

Departement: Bouche du Rhone (1.759).

Città e Principali centri: Marseille (800); Aix-en-Provence (120); Arles (120).

Sistema 40: Toulon City Region

Totale Sistema: **815**

Departement: Var (815).

Città e Principali centri: Toulon (170); Brignoles (30); Draguignan (25).

Sistema 41: Corse City Region

Totale Sistema: **250**












Departement: Corse du Sud (118); Haute Corse (132).

Città e Principali centri: Ajaccio (54); Bastia (45).

Planning Studies Centre

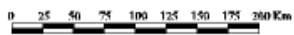
**The Integration of Cities
into Their Regional Environment:
Toward a European Urban Systems
Concept and Policy**

A Study Undertaken for the European Commission
under the Leadership of Prof. Franco Archibugi

-  Urban System (or City Region) No. (see attached Table for denomination and composition)
-  Essential Network of the Urban System
-  Main Network
-  Secondary Network
-  To Polarize
-  To De-Polarize
-  To Rationalize
-  Inter-Systems Infrastructure
-  City-Region Delimitation Areas
-  Free Areas for Environmental and Heritage Preservation
-  Administrative Delimitation



Map 5
PROGRAMMATIC URBAN SYSTEMS:
A TENTATIVE SCENARIO
Germany



Cartography
by
COGRAF
Rome

Scenario a lungo termine per la riorganizzazione del quadro urbano

Lista dei sistemi urbani proposti (GERMANIA)⁸⁶

Sistema 1: Schleswig-Holstein City-Region

Totale Sistema: **1.686**

Analyseregionen: Schleswig/Ditmarschen (564); Mittelholstein (708); Ostholstein (413).

Città e Principali centri: Kiel (248); Lübeck (217); Flensburg (88); Rendsburg (32); Schleswig (26); Husum (21); Eutin (20).

Sistema 2: Hamburg City-Region

Totale Sistema: **3.420**

Analyseregionen: AR Hamburg (3.120); Luneburg (300).

Città e Principali centri: Hamburg (1.700); Lueneburg (62); Stade (45); Uelzen (38); Buxtehude (32).

Sistema 3: Mecklenburg City Region

Totale Sistema: **959**

Analyseregionen: Mittleres Mecklenburg/Rostock (446); WestMecklenbug (513).

Città e Principali centri: Rostock (237); Schwerin (122); Wismar (53);

Sistema 4: Pommern City Region

Totale Sistema: **1.034**

Analyseregionen: Vorpommern (534); AR Mecklenburg/Uckermark (500).

Città e Principali centri: Neubreenburg (90); Stralsund (76); Greifswald (86); Bergen (18)

Sistema 5: Bremen City-Region

Totale Sistema: **2.618**

Analyseregionen: Oestfriesle/Wilhelmshaven (625); AR Unterwesens/Bremen (1.993).

Città e Principali centri: - Bremen (551); Oldenburg (147); Bremerhaven (131); Wilhelmshaven (91); Emden (52); Jever (15)

Sistema 6: Breenburger City-Region

Totale Sistema: **872**

Analyseregionen: AR Altmarck/Prignitz (472); as well as part of the Berlin basin, Breenburg (400 stima).

Città e Principali centri: - Breenburg (95); Stendal (44); Tangermünde (12); Neuruppin (30); Neustrelitz (30).

Sistema 7: Westfalia City-Region

Totale Sistema: **2.648**

Analyseregionen: Osnabrueck (618); Munster (1.483); Emsle/Cloppenburg (547).

Città e Principali centri: Münster (267); Osnabrück (168); Lingen (51);

Sistema 7 bis: Teutoburger City-Region

Totale Sistema: **1.991**

Analyseregionen: Bielefeld/Paderborn (1.991).

Città e Principali centri: Bielefeld (313); Paderborn (110); Minden (83); Guterloh (81); Herford (70); Detmold (70); Lippstadt (61); Soest (45); Reda (40).

Sistema 8: Hannover City Region

Totale Sistema: **3.162**

Analyseregionen: AR Hannover (2.156); AR Braunschweig (1.006).

Città e Principali centri: Hannover (524); Braunschweig (260); Wolfsburg (131); Salzgitter-Hohenrode (115); Hildesheim (103); Celle (72); Hameln (60); Wolfenbüttel (51); Goslar (46).

Sistema 9: Flaming City-Region

Totale Sistema: **1.587**

Analyseregionen: Magdeburg (1.010); Dessau (577).

Città e Principali centri: Magdeburg (270); Dessau (103); Wittemberg (53); Halbenstadt (47); Bernburg (42); Ascherleben (35); Coswig (30); Luckenwalde (27); Zerbst (20).

Sistema 10: Berlin City-Region

Totale Sistema: **4.200**

Analyseregionen: Berlin-Breenburg (5.052); meno le regioni di Breenburg e Frankfurt/Oder (stima: 450)

Città e Principali centri: Berlino (3475); Potsdam (143); Eberswalde (60).

Sistema 11: Ruhrgebiet City Region

Totale Sistema: **4.000**

Analyseregionen: parte della AR Ruhrgebiet

Città e Principali centri: Essen (622); Dortmund (601); Duisburg (532); Bochum (401); Gelsenkirchen (297); Oberhausen (231); Hagen (214); Hamm (182); Mülheim (180); Recklinghausen (125); Bottrop (114).

Sistema 12: Nord Hessen-Harz City Region

⁸⁶The list is made up of the analysed regions (*Analyseregionen*) adopted by the BfLR and of the main cities and centres making up the proposed Urban Sistema (between parentheses the population in thousands of inhabitants, rounded up to ten and by various periods between 1985 and 1994).

Totale Sistema: **1.574**

Analyseregionen: AR Nord-Hessen (919); Harz-Göttingen (755).

Città e Principali centri: Kassel (202); Göttingen (131); Northeim (33); Münden (26); Warburg (25); Einbeck (28).

Sistema 13: Lausitz City Region

Totale Sistema: **1.073**

Analyseregionen: AR Lausitz-Spreewald (673); plus Frankfurt a.d.O. (stima 400).

Città e Principali centri: Cottbus (128); Frankfurt a.d.O. (83); Luebben (15).

Sistema 14: Upper Saxen City Region

Totale Sistema: **1.960**

Analyseregionen: AR Halle/Westsachsen (1.960).

Città e Principali centri: Leipzig (490), Halle (295); Zeitz (44); Weissenfels (40); Naumburg (34).

Sistema 15: Dresden City Region

Totale Sistema: **1.665**

Analyseregionen: AR Dresden-Elbtal (1.665)

Città e Principali centri: Dresden (480); Gorlitz (70); Bautzen (50); Riesa (50); Meissen (40).

Sistema 16: Aachen City Region

Totale Sistema: **1.040**

Analyseregionen: Aachen (1.040)

Città e Principali centri: Aachen (246); Eschweiler (60).

Sistema 17: Nieder Rhein City Region

Totale Sistema: **2.800**

Analyseregionen: Part of AR Ruhrgebiet

Città e Principali centri: Dusseldorf (574); Wuppertal (386); Monchen gladbach (261); Krefeld (245); Solingen (166); Neuss (150); Ludenscheid (75).

Sistema 18: Hessen- Rothaar City Region

Totale Sistema: **2.535**

Analyseregionen: Sauerle/Siegen (1.145); AR Mittel hessen (930); AR Osthessen (460).

Città e Principali centri: Siegen (114); Giessen (76); Marburg (75); Fulda (56); Wetzlar (52); Dillenbur-Herborn (50).

Sistema 19: ThÜringen City Region

Totale Sistema: **2.589**

Analyseregionane: Sudthuringen (544); AR Nordthuringen (514); Mittel Thuringen/Ostthuringen (1.531).

Città e Principali centri: Erfurt (200); Gera (126); Jena (105); Weimar (63); Suhl (60); Gotha (57); Altenburg (53); Eisenach (50); Nordhausen (50); Saafeld (35).

Sistema 20: Vogtle City Region

Totale Sistema: **1.705**

Analyseregionen: AR Chemnitz-Zwickau (1.705).

Città e Principali centri: Chemnitz (300); Zwickau (130); Plauen (80).

Sistema 21: Rheinle City Region

Totale Sistema: **5.695**

Analyseregionen: AR Rheinle (5.695).

Città e Principali centri: KÖln (962); Bonn (296); Leverkusen (161).

Sistema 22: Mosel City Region

Totale Sistema: **1.576**

Analyseregionen: Trier (502); AR Mittelrhein-Westerwald (974).

Città e Principali centri: (Koblenz (109); Trier (99); Newwed (63); Eernach (28).

Sistema 23: Taunus City Region

Totale Sistema: **2.074 (?)**

Analyseregionen: AR Rhein-Main (2.074)?.

Città e Principali centri: Frankfurt a.M. (660); Wiesbaden (270); Mainz (185); Darmstadt (139); Offenbach (114); Hanau (90); Russelheim (63); Bad Homburg vor der Home (52); Oberursel (42).

Sistema 24: Unter-Francken City Region

Totale Sistema: **1.080**

Analyseregionen: AR Wurzburg (632); Main-Rhon (448).

Città e Principali centri: Wurzburg (128); Aschaffenburg (65); Schwenfurt (55).

Sistema 25: Ober-Francken City Region

Totale Sistema: **995**

Analyseregionen: Ober-Francken/West-Oberfrancken-Ost (995).

Città e Principali centri: Bayreuth (73); Bamberg (70); Hof (52); Coburg (46); Kulmbach (30).

Sistema 26: Saar-Pfalz City Region

Totale Sistema: **1.882**

Analyseregionen: AR Hunruck-Westpfalz (788); Saarle (1.084).

Città e Principali centri: Saarbrücken (190); Kaiserslautern (100); Pirmasens (51); Saarlouis (40); Zweibrücken (35);

Merzig (30).

Sistema 27: Rhein-Neckar City Region

Totale Sistema: **1.894**

Analyseregionen: Rhein-Neckar (1894).

Città e Principali centri: Mannheim (318); Ludwigshafen (168); Heidelberg (139); Worms (80); Neustadt (50); Weinheim (43); Speyer (45).

Sistema 28: Mittel Francken City Region

Totale Sistema: **2.278**

Analyseregionen: Oberpfalz-Nord (509); Mittelfrancken/ Westmittelfrancken (1.769).

Città e Principali centri: Nurnberg (500); Furth (108); Erlangen (102); Arnberg (43); Ansbach (40); Schwabach (40).

Sistema 29: Baden City Region

Totale Sistema: **1.216**

Analyseregionen: AR Mittlerer Oberrhein (1.216).

Città e Principali centri: Karlsruhe (272); Pforzheim (106); Baden-Baden (50); Bruchsal (38); Ettlingen (37).

Sistema 30: Donau City Region

Totale Sistema: **1.965**

Analyseregionen: AR Regensburg (920); Ingolstadt (411); AR Donau Wald (634).

Città e Principali centri: Regensburg (133); Ingolstadt (90); Leshut (59); Passau (52); Straubing (41).

Sistema 31: Wurtembergische City Region

Totale Sistema: **4.387**

Analyseregionen: AR Odenwald-Heilbronn (893); AR Mittlerer Neckar (3.494).

Città e Principali centri: Stuttgart (595); Heilbronn (110); Esslingen (90); Reutlingen (96); Ludwigsburg (80); Tubingen (75); Schwabisce Gmund (56).

Sistema 32: Schwabe City Region

Totale Sistema: **2.801**

Analyseregionen: AR Donau-Iller (624); AR Ostwurttemberg (623); AR Augsburg (935); AR Allgau (619).

Città e Principali centri: Augsburg (264); Sonthofen (205)?; Ulma (114); Aalen (65); Kempten (61); Memmingen (40); Biberach (30).

Sistema 33: Breisgau City Region

Totale Sistema: **2.126**

Analyseregionen: AR Schwarzwald- Baar-Henberg (787); Sudlicher Oberrhein/Hochrhein-Bodensee (1.339).

Città e Principali centri: Freiburg i.B. (180); Villingen-Schwenningen (80); Offenburg (55); Lorrach (41); Tuttlingen (33); Freudenstadt (20).

Sistema 34: Bodensee City Region

Totale Sistema: **837**

Analyseregionen: AR Bodensee- Oberschwaben (837)

Città e Principali centri: Konstanz (75); Friederishafen (54); Ravensburg (45); Singen (44); Rodolfzell (27).

Sistema 35: Munchener City Region

Totale Sistema: **3.662**












Analyseregionen: AR Munchen/ Oberle (3.079); AR Sudostober Bayern (583).

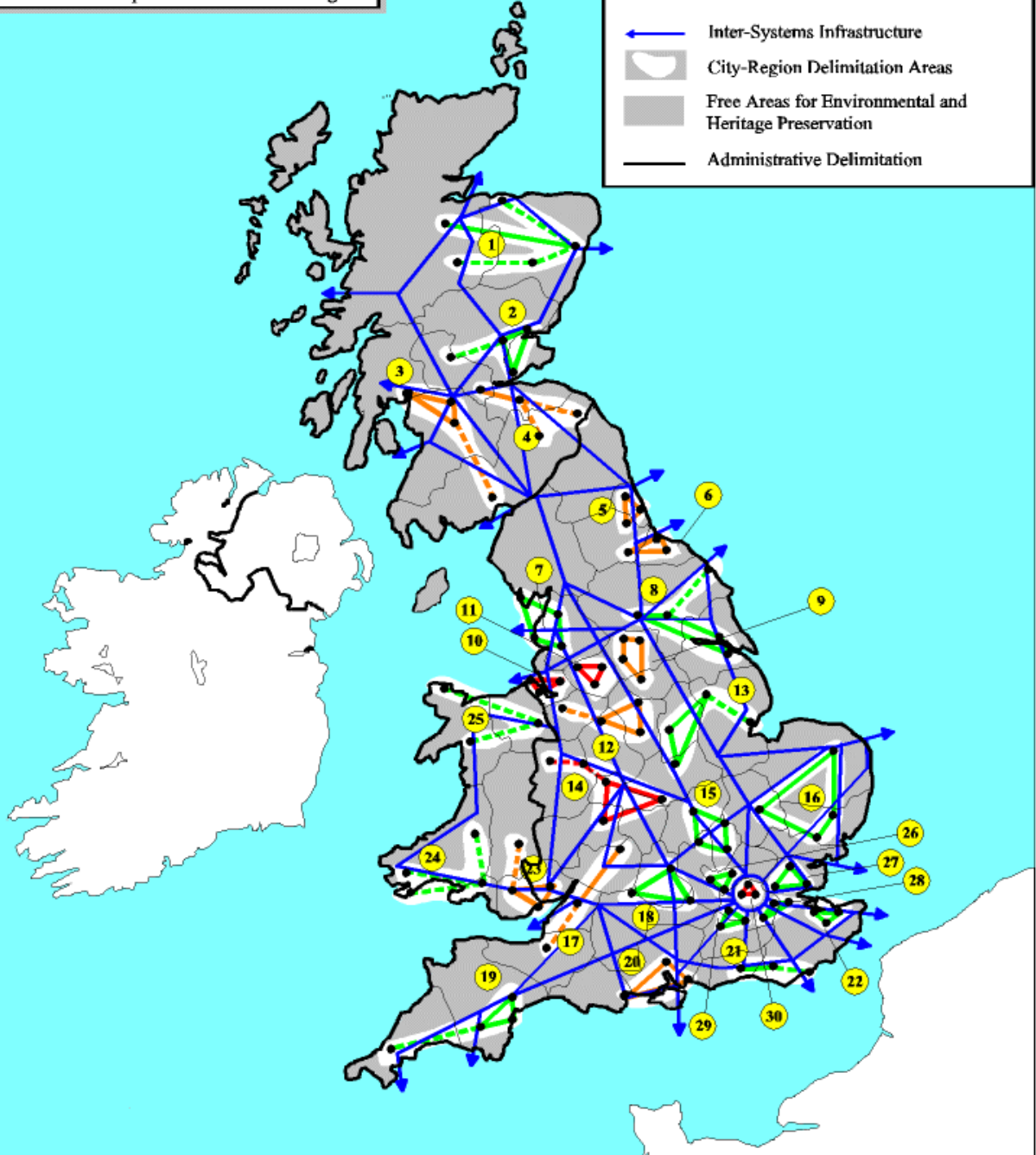
Città e Principali centri: Munchen (1.255); Rosenheim (56); Freising (35); Dachau (34); Furstenfeldbruck (31).

Planning Studies Centre

**The Integration of Cities
into Their Regional Environment:
Toward a European Urban Systems
Concept and Policy**

A Study Undertaken for the European Commission
under the Leadership of Prof. Franco Archibugi

-  Urban System (or City Region) No. (see attached Table for denomination and composition)
-  Essential Network of the Urban System
-  Main Network
-  Secondary Network
-  To Polarize
-  To De-Polarize
-  To Rationalize
-  Inter-Systems Infrastructure
-  City-Region Delimitation Areas
-  Free Areas for Environmental and Heritage Preservation
-  Administrative Delimitation



Cartography
by
COGRAF
Rome

Map 5
PROGRAMMATIC URBAN SYSTEMS:
A TENTATIVE SCENARIO
Great Britain

0 25 50 75 100 125 150 175 200 Km

Scenario a lungo termine per la riorganizzazione del quadro urbano

Lista dei sistemi urbani proposti (GRAN BRETAGNA)⁸⁷

Sistema 1: North-Scotle City Region

Totale Sistema: **610**

Contee: Grompian (530), Highle (210) Western-Orkney-Shetle (70).

Città e Principali centri: Aberdeen (200), Inverness (40), Elgin (20), Pewterhead (20).

Sistema 2: Central Scotle City Region

Totale Sistema : **1.020**

Contee: Tayside (400), Fife (350), Central (270).

Città e Principali centri: Dundee (200), Perth (50), Kirkaldy (50), Stirling (30).

Sistema 3: West-Scotle City Region

Totale Sistema: **3.140**

Contee: Strathclyde (2240), Dumprfries & Galloway (900).

Città e Principali centri: Glasgow (900), Paisley (100), Greenec (70), Kilmarmock (50), Ayr (50), Hamilton (50), Cumbernauld (35), Dumpreies (30).

Sistema 4: East-Scotle City Region

Totale Sistema: **860**

Contee: Lothian (750), Borders (110).

Città e Principali centri: Edimburgh (500), Farfilk 40).

Sistema 5: Tyne City Region

Totale Sistema: **1.750**

Contee: Northumberle (230), Durham (half: 300), Tyne & War (1.130).

Città e Principali centri: New Castle-on-Tyne (230), Sunderle (217), South Schields (100), Tinemouth (70).

Sistema 6: Tees City Region

Totale Sistema: **860**

Contee: Clevele (560), Durham (half: 300) North Yorkshire as far as the Clevele Hills: 200).

Città e Principali centri: Middlesbrough (90), Darlington (90), Stochton-on-Tees (90), Hartlepool (....), Billingham (40).

Sistema 7: Lancashire City Region

Totale Sistema: **1.910**

Contee: Lancashire (1.420), Cumbria (490).

Città e Principali centri: Blackpool (160), Preston (100), Blackburn (100), Carlslile (80), Burnley (80), Lancaster (50), Morecambe (50), Lytham (50).

Sistema 8: North Yorkshire- Humberside City Region

Totale Sistema: **1.430**

Contee: North Yorkshire (part: 540), Humerside (890).

Città e Principali centri: Hull (300), York (100), Grimsby (100), Haarogate (60), Scarborough (50), Bridlington (30).

Sistema 9: Yorkshire City Region

Totale Sistema: **3.370**

Contee: West-Yorkshire (2.070), South-Yorkshire (1.300).

Città e Principali centri: Leeds (496), Sheffield (550), Bradford (300), Huddersfield (130), Halifax (100), Doncaster (90), Wakefield (60).

Sistema 10: Merseyside-City

Totale Sistema: **1.440**

Contee: Merseyside (1.440).

Città e Principali centri: Liverpool (650), Birkenhead (140), St.Helens (105), Wallasey (100), Southport (90), Whiston (90), Huyton (70), Kirby (60).

Sistema 11: Greater Manchester City Region

Totale Sistema: **2.590**

Contee: Greater Manchester (2.590).

Città e Principali centri: Manchester (600), Bury (700), Stockport (140), Bolton (150), Oldham (105).

Sistema 12: Cheshire-Staffordshire City Region

Totale Sistema: **(2.050).**

Contee: Cheshire (980), Staffordshire (1.070).

Città e Principali centri: Stoke-on-Trent (300), New Castle under Lyne (77), Chester (60).

Sistema 13: Midle City Region

⁸⁷The list is made up of the counties and main cities and centres composing the proposed Urban Sistema (between brackets the population, in thousands of inhabitants, rounded up to ten thousand, at 1990 for the counties and between 1985 and 1990 for the cities).

Totale Sistema: **3.500**

Contee: Derbyshire (950), Nottinghamshire (1.030), Leicestershire (910), Lincolnshire (610).

Città e Principali centri: Nottingham (300), Leicester (300), Derby (250), Lincoln (80), Chesterfield (80), Boston (30).

Sistema 14: West-Middle City Region

Totale Sistema: **(4.190)**.

Contee: West-Middle (2.610), Hereford & Worcester (670), Shropshire (420), Warwickshire (490).

Città e Principali centri: Birmingham (1.100), Coventry (350), Wolverhampton (300), Worcester (80), Screwsbury (60), Tamworth (50).

Sistema 15: South Middle City Region

Totale Sistema: **1.440**

Contee: Northamptonshire (610), Bedfordshire (540), Buckinghamshire (Northside: 300).

Città e Principali centri: Northampton (160), Luton (160), Dunstable (50), Milton Keynes (...).

Sistema 16: East-Anglia City Region

Totale Sistema: **2.500**

Contee: Norfolk (730), Suffolk (670), Cambridgeshire (700), Essex (Northside: 400).

Città e Principali centri: Norwich (130), Ipswich (130), Petersborough (120), Cambridge (100), Colchester (120).

Sistema 17: Bristol-Gloucester City Region

Totale Sistema **2.000**

Contee: Avon (970), Somerset (480), Gloucestershire (550). *Città e Principali centri:* Bristol (450), Bath (100), Gloucester (100), Cheltenham (80), Bridgwater (30).

Sistema 18: Reading-Oxford-Swindon City Region

Totale Sistema: **1.900**

Contee: Berkshire (770), Wiltshire (600), Oxfordshire (600). *Città e Principali centri:* Reading (200), Oxford (120), Swindon (100).

Sistema 19: Devon-Cornwall City Region

Totale Sistema: **1.550**

Contee: Devon (1.060), Cornwall (490).

Città e Principali centri: Plymouth (250), Torquay (110), Exeter (100), Small Centri West-End (150)

Sistema 20: Hampshire-City City Region

Totale Sistema: **1.410**

Contee: Hampshire (1.600), Dorset (680), Isle of Wight (130). *Città e Principali centri:* Southampton (250), Portsmouth (200), Bournemouth (130), Poole (100), Gosport (80), Farnham (80), Weymouth (45), Salisbury (40), Winchester (35), Dorchester (15).

Sistema 21: Sussex City Region

Totale Sistema: **1.520**

Contee: West-Sussex (790), East Sussex (730).

Città e Principali centri: Brighton (200), Worthing (100), Eastbourne (90), Hastings (80).

Sistema 22: Kent City Region

Totale Sistema: **1.300**

Contee: Kent (apart from zones adjacent to Greater London) (1.300).

Città e Principali centri: Rochester (60), Gravesend (60), Margate (50), Folkestone (50), Canterbury (40), Ramsgate (40), Dover (40).

Sistema 23: South-Wales City Region

Totale Sistema: **1.520**

Contee: Mid Glamorgan (540), Gwent (450), South Glamorgan (410), Powys (120).

Città e Principali centri: Cardiff (300), New Port (130), Merthyr Tydfil (60), Pontypridd (40), Pontypool (40), Rhondda (...), Bridgend (15), Montmouth (10).

Sistema 24: West-Wales City Region

Totale Sistema: **720**

Contee: West Glamorgan (370), Dyfed (350).

Città e Principali centri: Swansea (180); Llanelli (30); Pembroke (20).

Sistema 25: North-Wales City Region

Totale Sistema: **660**

Contee: Clwyd (420), Gwynedd (240).

Città e Principali centri: Wrexham (40), Colwyn Bay (25), Bangor (20).

Sistema 26: London North-West City Region

Totale Sistema: **(not evaluated)**.

Contee: Parts of Greater London Council, Hertfordshire e Buckinghamshire.

GLC Boroughs: Enfield (258), Barnet, Harrow, possibly also Brent.

Centri in Hertfordshire: St. Albans (52), Welwyn Garden City (50), Hatfield (40), Hertford (25), Hemel Hempstead New Town (30), Ware (20).

Centri in Buckinghamshire: Watford (110), Amersham (70).

(The part of Buckinghamshire to be included in the Sistema reaches the Chiltern Hills).

Sistema 27: London North-East City

Contee: Parts of Greater London Council e Essex. Totale Sistema: (not evaluated)

GL Boroughs : Waltham Forest, Redbridge, (possibly: Chingford, Woodford), Havering (possibly Barking & Dagenham).

Centri in Essex: Loughton (..), Harlow New Town (80), Epping (..), Bishop'Storford (25), Chelmsford (100), Brentwood (..), Maldon (14), Southend on Sea (160).

Sistema 28: London South-East City Region

Totale Sistema: **(not evaluated)**

Contee: Parts of Greater London Council e Kent.

Boroughs of Greater London Council: Bexley (possibly Crayford) Bromley (possibly Sidcup).

Centri in Kent: Dartford (50), Sevenoak (..), Swanley, Farningham, Eynsford, Darenth, Wrotham.

Sistema 29: London South-West City Region

Totale Sistema: **(not evaluated)**

Contee: Parts of Greater London Council e Surrey.

Boroughs of Greater London Council: Croydon, Sutton, Kington-upon-Thames, Richmond-upon-Thames, Hounslow, Hillingdon.

Centri in Surrey: Epsom e Ewell (65), Leterhead (50), Guildford (70), Weybridge (50), Esher (50), Staines (51), Reigate, Horley, Dorking (15), Egham (21), Shepperton (10) .

Sistema 30: London Historical Centre

Totale Sistema: **not evaluated**

Contee: Parti delle municipalità della Greater London.

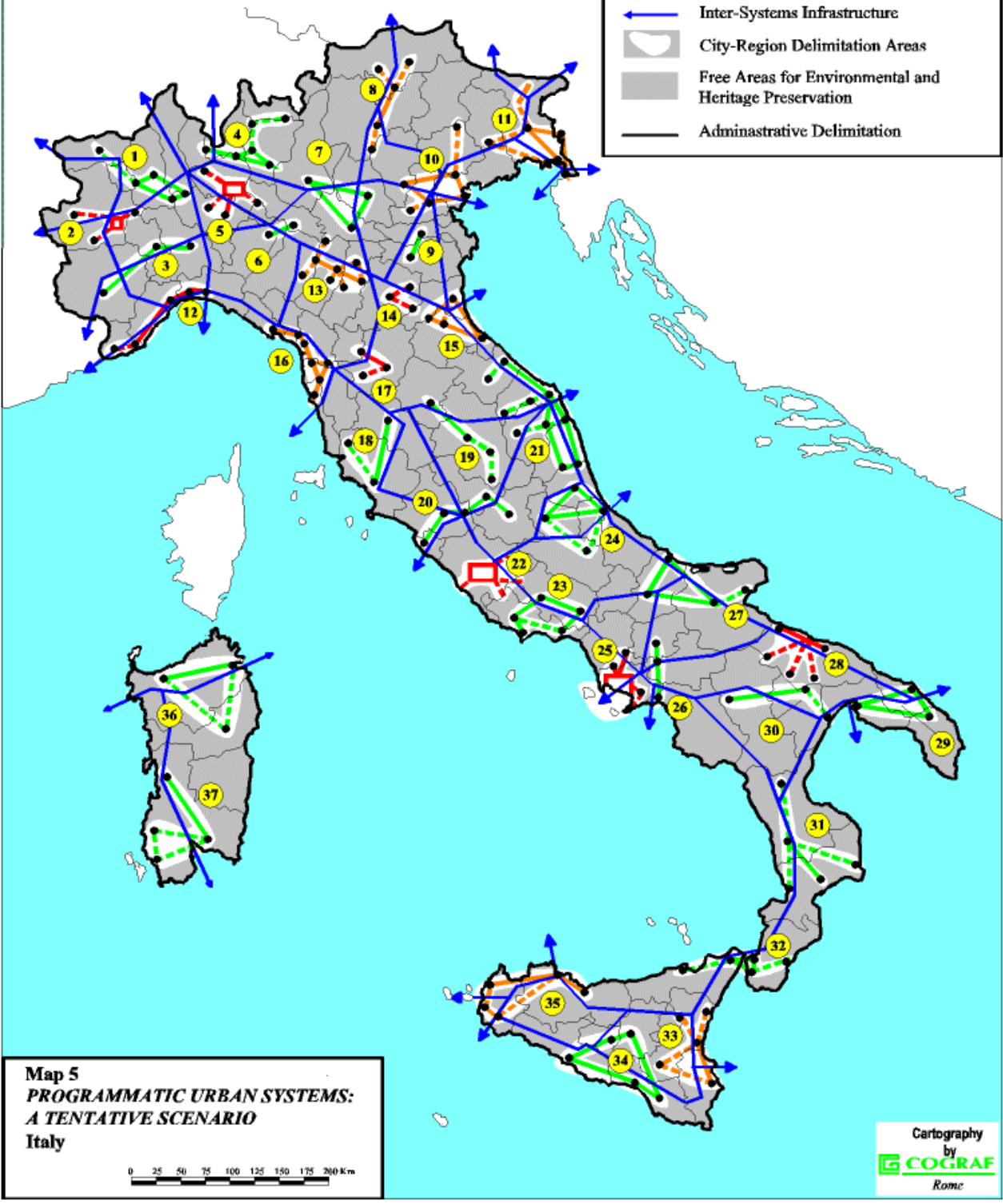
Boroughs of GLC: City of Westminster, City of London, SouthWark, Camden, Islington, Hackney, Tower Hamlets, Lambeth, Wesworth, Hammersmith & Fulham.

Planning Studies Centre

**The Integration of Cities
into Their Regional Environment:
Toward a European Urban Systems
Concept and Policy**

A Study Undertaken for the European Commission
under the Leadership of Prof. Franco Archibugi

	Urban System (or City Region) No. (see attached Table for denomination and composition)
	Essential Network of the Urban System
	Main Network
	Secondary Network
	To Polarize
	To De-Polarize
	To Rationalize
	Inter-Systems Infrastructure
	City-Region Delimitation Areas
	Free Areas for Environmental and Heritage Preservation
	Administrative Delimitation



Map 5
PROGRAMMATIC URBAN SYSTEMS:
A TENTATIVE SCENARIO
Italy

0 25 50 75 100 125 150 175 200 Km

Cartography
by
COGRAF
Rome

Scenario a lungo termine per la riorganizzazione del quadro urbano
Lista dei sistemi urbani proposti

(ITALIA)

Sistema 1: Northern Piedmont City Region

Totale Sistema: **1.085**

Province: Vercelli (373), Novara (500), Valle d'Aosta (118) Ivrea (Comp.) (94)

Città e Principali centri: Novara (102), Vercelli (48), Biella (48), Aosta (35), Verbania (30), Ivrea (25).

Sistema 2: Turin City Region

Totale Sistema: **2.130**

Province: Torino (2.130)

Città e Principali centri: Torino (934), Moncalieri (59), Rivoli (52), Settimo torinese (47), Collegno (47), Grugliasco (40), Nichelino (43), Pinerolo (35), Chieri (31), Venaria Reale (31), Carmagnola (24).

Sistema 3: Southern Piedmont City Region

Totale Sistema: **1.195**

Province: Asti (210), Alesseria (435), Cuneo (550)

Città e Principali centri: Alesseria (89), Asti (73), Cuneo (55), Casale Monferrato (38), Novi ligure (29), Tortona (27), Bra (27).

Sistema 4: Northern Lombardy City Region

Totale Sistema: **2.543**

Province: Varese (705), Como (808), Bergamo (953), Sondrio (177),

Città e Principali centri: Bergamo (117), Varese (85), Como (85), Lecco (45), Gallarate (45), Cantù (35), Sondrio (22), Treviglio (25).

Sistema 5: Milan City Region

Totale Sistema: **4.618**

Province: Milano (3.914), Pavia (492) Saronno (comp. 77), Busto Arsizio (comp.135)

Città e Principali centri: Milano (1,321), Monza (120), Pavia (75), Busto Arsizio (77), Vigevano (59), Legnano (52), Rho (52), Lodi (42), Saronno (37), Paderno Dugnano (44), Voghera (40), Rozzano (36), Seregno (39) Limbiate (32), Lissone (32), Cesano Maderno (31), Corsico (35), Desio (34), Brugherio (30).

Sistema 6: Western Padania City Region

Totale Sistema: **597**

Province: Cremona (330), Piacenza (267)

Città e Principali centri: Piacenza (101), Cremona (72), Crema (33)

Sistema 7: Lombard-Veneto City Region

Totale Sistema: **2.225**

Province: Brescia (1.059), Mantova (368), Verona (798)

Città e Principali centri: Verona (254), Brescia (190), Mantova (50).

Sistema 8: Trento-Upper Adige City Region

Totale Sistema: **908**

Province: Trento (459), Bolzano (449)

Città e Principali centri: Trento (103), Bolzano (97), Merano (33), Rovereto (33).

Sistema 9: Eastern Padania City Region

Totale Sistema: **603**

Province: Rovigo (246), Ferrara (357)

Città e Principali centri: Ferrara (136), Rovigo (51), Cento (28)

Sistema 10: Venetian City Region

Totale Sistema: **3.375**

Province: Venezia (818), Vicenza (761), Padova (831), Treviso (754) Belluno (211).

Città e Principali centri: Venezia (301), Padova (212), Vicenza (107), Treviso (81), Chioggia (52), Bassano del Grappa (39), Belluno (35), Schio (36), Conegliano (35).

Sistema 11: Friuli-Venetia Iulia City Region

Totale Sistema: **1.170**

Province: Trieste (256), Udine (520), Pordenone (256), Gorizia (138)

Città e Principali centri: Trieste (225), Udine (96), Pordenone (49), Gorizia (38), Monfalcone (26).

Sistema 12: Liguria City Region

Totale Sistema: **1.436**

Province: Genova (935), Savona (284), Imperia (217)

Città e Principali centri: Genova (661), Savona (65), San Remo (56), Imperia (41), Chiavari (28), Rapallo (28), Ventimiglia (26),

Sistema 13: Emilian City Region

Totale Sistema: **1.425**

Province: Parma (391), Reggio Emilia (427), Modena (607).

Città e Principali centri: Modena (174), Parma (168), Reggio Emilia (144), Carpi (60), Sassuolo (40), Formigine (27),

Correggio (20), Sceiano (22), Fidenza (23).

Sistema 14: Bologna City Region

Totale Sistema: **906**

Province: Bologna (906)

Città e Principali centri: Bologna (390), Imola (63), San Lazzaro di Savena (29), S.Giovanni in Persiceto (22).

Sistema 15: Romagna City Region

Totale Sistema: **964**

Province: Forlì (614), Ravenna (350),

Città e Principali centri: Ravenna (136), Rimini (129), Forlì (108), Cesena (89), Faenza (53), Riccione (33), Lugo (31)

Sistema 16: Tosco-Tyrrhenian City Region

Totale Sistema: **1.523**

Province: La Spezia (226), Lucca (376), Pisa (384), Livorno (337), Massa-Carrara (200)

Città e Principali centri: La Spezia (99), Lucca (85), Massa (66), Carrara (66), Viareggio (57), Capannori (43), Camaiore (30).

Sistema 17: Florentin City Region

Totale Sistema: **1.441**

Province: Firenze (1.176), Pistoia (265)

Città e Principali centri: Firenze (388), Prato (166), Pistoia (86), Sceicci (52), Sesto Fiorentino (47), Empoli (43), Campi Bisenzio (35).

Sistema 18: Southern Tuscany City Region

Totale Sistema: **468**

Province: Siena (251), Grosseto (217)

Città e Principali centri: Grosseto (71), Siena (55), Poggibonsi (26).

Sistema 19: Umbro-Aretino City Region

Totale Sistema: **914**

Province: Arezzo (316), Perugia (598)

Città e Principali centri: Perugia (148), Arezzo (91), Foligno (53), Città di Castello (38), Spoleto (37), Gubbio (31), Assisi (25).

Sistema 20: Umbro-Upper Latium City Region

Totale Sistema: **728**

Province: Terni (224), Rieti (149), Viterbo (287), Civitavecchia (comp. 68)

Città e Principali centri: Terni (108), Viterbo (60), Civitavecchia (51), Rieti (45)

Sistema 21: Marche City Region

Totale Sistema: **1.439**

Province: Ancona (439), Pesaro-Urbino (338), Macerata (297), Ascoli P. (365)

Città e Principali centri: Ancona (100), Pesaro (87), Fano (54), Ascoli Piceno (52), Macerata (42), Senigallia (41), Iesi (39), Civitanova Marche (37), Fermo (35), Osimo (28).

Sistema 22: Roman City Region

Totale Sistema: **3.650**

Province: Roma (3.650)

Città e Principali centri: Roma (2.667), Guidonia Montecelio (61), Tivoli (53), Velletri (47), Fiumicino (46), Pomezia (42), Anzio (38), Nettuno (36), Ciampino (36), Mentana (33), Monterotondo (31), Albano Laziale (33).

Sistema 23: Southern Latium City Region

Totale Sistema: **1.075**

Province: Latina (494), Frosinone (489), Isernia (92)

Città e Principali centri: Latina (109), Aprilia (52), Frosinone (46), Terracina (37), Formia (35), Cisterna di Latina (32), Fondi (32), Cassino (32), Sora (27), Alatri (26), Gaeta (22), Ceccano (22), Isernia (21).

Sistema 24: Abruzzi City Region

Totale Sistema: **1.266**

Province: L'Aquila (302), Pescara (292), Teramo (285), Chieti (387)

Città e Principali centri: Pescara (119), L'Aquila (68), Chieti (56), Teramo (52), Avezzano (38), Montesilvano (37), Lanciano (34), Sulmona (25), Ortona (23).

Sistema 25: Neapolitan City Region

Totale Sistema: **4.153**

Province: Napoli (3.090), Caserta (836), Sarnese (comp. 227)

Città e Principali centri: Napoli (1062), Torre del Greco (99), Casoria (82), Pozzuoli (79), Caserta (71), Castellammare di Stabia (67), Portici (65), S.Giorgio a Cremano (61), Ercolano (60), Afragola (60), Aversa (54), Marano di Napoli (53), Torre Annunziata (50), Nocera Inferiore (48), Pomigliano d'Arco (42), Acerra (42), Azzano (40), Casalnuovo di Napoli (38), Maddaloni (37), Marcellanise (36), Quarto (35), Pagani (34), Sant'Antimo (31), Sarno (31), S.Maria Capuavetere (30).

Sistema 26: Campania hinterle City Region

Totale Sistema: **1.587**

Province: Benevento (296), Avellino (441), Salerno (850)

Città e Principali centri: Salerno (144), Benevento (63), Avellino (55), Cava dei Tirreni (53), Battipaglia (48).

Sistema 27: Molise-Southern Puglia City Region

Totale Sistema: **938**

Province: Campobasso (239), Foggia (699)

Città e Principali centri: Foggia (155), Cerignola (55), Manfredonia (58), Campobasso (51), Lucera (36), Termoli (29)

Sistema 28: Bari City Region

Totale Sistema: **1.554**

Province: Bari (1.554)

Città e Principali centri: Bari (337), Eria (91), Barletta (89), Molfetta (66), Altamura (60), Bitonto (55), Trani (52), Bisceglie (48), Monopoli (47), Corato (43), Gravina in Puglia (40), Modugno (37).

Sistema 29: Ionic-Salentine City Region

Totale Sistema: **1.821**

Province: Brindisi (413), Taranto (592), Lecce (816)

Città e Principali centri: Taranto (213), Lecce (100), Brindisi (95), Martina Franca (46), Fasano (39), Francavilla Fontana (34), Ostuni (33), Grottaglie (31), Mabduria (31), Massafra (31), Nardo(31).

Sistema 30: Basilicata City Region

Totale Sistema: **610**

Province: Potenza (402), Matera (208)

Città e Principali centri: Potenza (65), Matera (55).

Sistema 31: Calabria Silana City Region

Totale Sistema: **1.497**

Province: Cosenza (753), Catanzaro (744)

Città e Principali centri: Catanzaro (96), Cosenza (78), Lamezia Terme (71), Crotona (59), Corigliano Calabro (36), Rossano (34), Rende (32), Vibo Valentia (35).

Sistema 32: Straits City Region

Totale Sistema: **1.262**

Province: Reggio Calabria (578), Messina (684)

Città e Principali centri: Messina (263), Reggio Calabria (179), Barcellona (41), Milazzo (31).

Sistema 33: Ionic Sicily City Region

Totale Sistema: **1.482**

Province: Catania (1.076), Siracusa (406)

Città e Principali centri: Catania (337), Siracusa (127), Acireale (51), Paternò (44), Misterbianco (43), Caltagirone (38), Adrano (35), Augusta (34), Avola (31).

Sistema 34: Central Sicily City Region

Totale Sistema: **1.240**

Province: Agrigento (476), Ragusa (296), Caltanissetta (282), Enna (186)

Città e Principali centri: Gela (74), Ragusa (68), Caltanissetta (62), Agrigento (55), Vittoria (57), Licata (41), Sciacca (39), Canicattì (33), Favara (32), Enna (28).

Sistema 35: Tyrrhenian Sicily City Region

Totale Sistema: **1.673**

Province: Palermo (1.241), Trapani 432)

Città e Principali centri: Palermo (693), Marsala (80), Trapani (69), Bagheria (50), Mazara del Vallo (49), Alcamo (43), Erice (30), Castelvetrano (30), Monreale (27),

Sistema 36: Northern Sardinia City Region

Totale Sistema: **732**

Province: Sassari (459), Nuoro (273)

Città e Principali centri: Sassari (121), Olbia (42), Alghero (40), Nuoro (37).

Sistema 37: Southern Sardinia City Region

Totale Sistema: **926**

Province: Cagliari (769), Oristano (157)

Città e Principali centri: Cagliari (176), Quartu S.Elena (65), Carbonia (33), Oristano (31), Iglesias (29),

Appendice N. 2

Il gruppo di ricerca europeo per il Programma-quadro della Commissione Europea "Actvill"

Franco Archibugi, co-ordinatore

Gruppo francese

Alphaville

20, Boulevard de Sebastopole, 75004, Paris

Christine Moissinac, Caroline Gerber: Direzione: *Thierry Vilmin*

Gruppo tedesco

Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung

Am Michaelshof 8, D 53177 Bonn.

Helge Delion, Margit Molder

Direzione: *Eleonore Irmen, Karl Peter Schon*

Gruppo britannico

Dalia & Nathaniel Lichfield Associates, DNLA

13, Chalcott Gardens England's Lane, London NW3 4YB.

Martin Friend, Martin Davies

Direzione: *Nathaniel Lichfield*

Revisione: *Michael Collins, James Simmie*

Centre for the Advanced Studies in Social Sciences (CASS)

33, Corbett Road, Cathais Park, Cardiff, CS1 3EB.

Direzione: *Philip Cooke*

Gruppo italiano

Planning Studies Centre

Via Federico Cassitto 110, 00134 Rome

Annalisa Cicerchia, Joseph King, Neil Campbell

Direzione: *Franco Archibugi*

Centro per gli Studi Economici, CES

Corso di Porta Nuova 8, 20121 Milan.

Roberto Camagni, Roberta Capello and Massimo Bricocoli