



QUADERNO 3

# L'area Pescara-Chieti

idee per la conurbazione "metropolitana" regionale





## **Abruzzo 2020** quaderno 3

L'area Pescara-Chieti

*idee per la conurbazione "metropolitana" regionale*

### *Testi di*

Roberto Mascarucci

Aldo Cilli

Luisa Volpi

### *Contributi di*

Marina Fuschi

Antonio Buccoliero

Donato Piccoli

Quirino Crosta

Piera Lisa Di Felice

Antonio Bocca

Stefano Campanozzi

### *Progetto grafico e impaginazione*

Roberto Sala e Antonio Bocca

Le immagini della Parte Seconda sono tratte dalla tesi di laurea di Michela Altobelli *Centralità metropolitane. Nuove categorie di interpretazione della conurbazione Pescara-Chieti*. A.A. 2017/18

L'immagine a pag. 109 è tratta dalla tesi di laurea di Stefano Campanozzi *Un ruolo per Sambuceto. Programmi integrati di ristrutturazione urbanistica*. A.A. 2015/16

Le immagini alle pagg. 110, 111, 112 e 113 sono tratte dalla tesi di laurea di Mattia Coccione *PescarHUB. Il sistema degli hub di interscambio nel caso studio di Pescara*. A.A. 2017/18

Le immagini alle pagg. 117, 119 e 120 sono tratte dagli elaborati prodotti nell'ambito del Corso Integrato di Progettazione Urbana dal macrogruppo *Smaltimento Acque* (capogruppo Luca Roselli).

Le immagini alle pagg. 123, 125, 126, 127 e 129 sono tratte dalla tesi di laurea di Gloria Di Girolamo *GREEN<sup>3</sup>. Tre dimensioni per il verde urbano a Pescara*. A.A. 2017/18

L'immagine a pag. 131 è tratta dalla tesi di laurea di Antonio Bocca *Tra mare e città. Il caso studio del 'Piano quadro' di Pineto*. A.A. 2016/17

L'immagine a pag. 133 è tratta dalla tesi di laurea di Jessica Di Cola *I luoghi del mare. Interventi di rivitalizzazione urbana del litorale sud di Pescara*. A.A. 2017/18

Le immagini di copertina e dei sipari sono di Antonio Bocca.

L'immagine a pag. 6 è di Roberto Sala.

## **SALA Editori**

*Presidente onorario*

UMBERTO SALA

*Direttore artistico*

ROBERTO SALA

*Direttore editoriale*

LUCIA SPADANO

*Responsabile redazione e distribuzione*

LISA D'EMIDIO

*Direzione*

Corso Manthoné, 53

65127 Pescara | Italia

*Redazione*

Via Caduta del Forte, 61

65121 Pescara | Italia

[www.salaeditori.eu](http://www.salaeditori.eu)

*Volume pubblicato con il contributo del  
Dipartimento di Architettura dell'Università "G. d'Annunzio"  
di Chieti-Pescara*

© Copyright 2018

SALA Editori, Pescara

e Roberto Mascarucci

Tutti i diritti sono riservati

**ISBN 978-88-96338-98-8**





Introduzione (Roberto Mascarucci) .....5

**PARTE PRIMA QUESTIONI DI FONDO**

*Compliance* tra reti e luoghi (Roberto Mascarucci) ..... 8

Una "piccola metropoli" di rango sovra-regionale (Marina Fuschi, Aldo Cilli) ..... 18

Criteri per la delimitazione delle componenti (Luisa Volpi) ..... 26

**PARTE SECONDA NUOVE CATEGORIE INTERPRETATIVE**

Un possibile approccio innovativo ai fenomeni metropolitani (Aldo Cilli) ..... 40

Area ..... 58

Città ..... 66

Dotazione ..... 74

Centralità ..... 78

Visione strategica ..... 90

**PARTE TERZA TEMI DI INTERVENTO**

La rigenerazione urbana (Roberto Mascarucci) ..... 94

Sicurezza urbana: da straordinaria a ordinaria (Antonio Buccoliero) ..... 96

Configurare città sicure: un metodo di lavoro (Donato Piccoli) ..... 98

Strategie di assetto per la mobilità sostenibile (Stefano Campanozzi) ..... 108

Vie d'acqua: radici dell'identità nell'oblio (Piera Lisa Di Felice) ..... 116

Una nuova rete ecologica: progettare il verde a diversi livelli (Antonio Bocca) ..... 122

Strategie per la rivitalizzazione urbana del litorale (Antonio Bocca) ..... 130

Nuove dimensioni per lo spazio pubblico: altre centralità (Quirino Crosta) ..... 134







## Introduzione

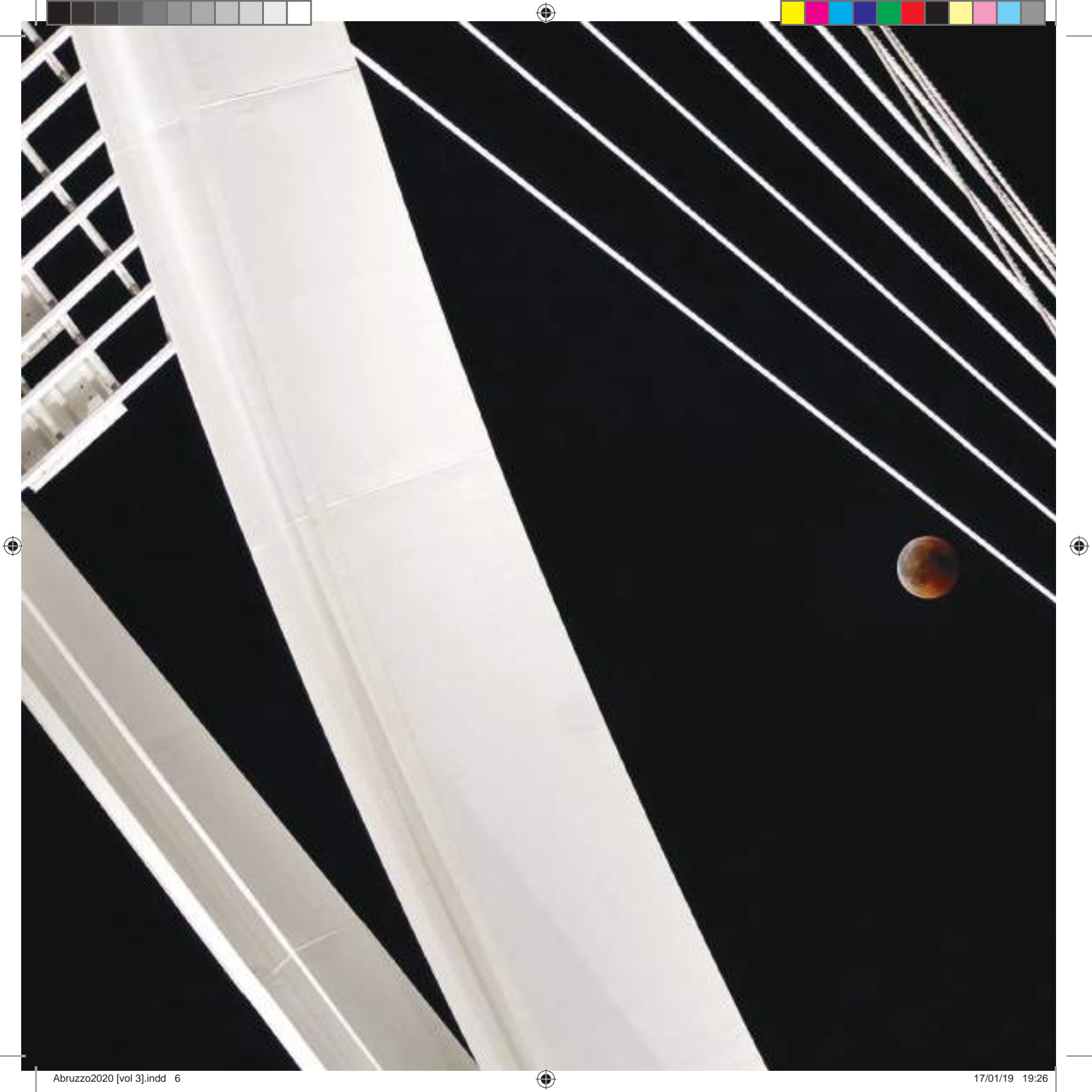
di **Roberto Mascarucci**

Le città sono inevitabilmente al centro del nuovo modello di sviluppo. Lo sono di fatto e lo sono per scelta programmatica dell'Europa e dell'Italia. Ma dopo il pluriennale fenomeno dello *sprawl* periurbano non esiste più la città tradizionale, trasformata ormai in molteplici e diverse tipologie urbane: la città diffusa, la città globale, la città delle reti.

Anche in rapporto alla scala geografica il fenomeno urbano assume aspetti molto diversi: megalopoli, metropoli, città metropolitane, città medie. In particolare, il concetto di "città media" deve essere relativizzato rispetto alla scala presa in considerazione. Non tutte le "città medie" sono, però, caratterizzate da un funzionamento di tipo metropolitano. Solo in alcune di esse, a prescindere dalla dimensione demografica, il sistema insediativo si organizza con logiche di tipo metropolitano. L'area Pescara-Chieti è indubbiamente una di queste. La forma assunta nel tempo dal sistema urbano, le modalità del suo funzionamento, il comportamento stesso dei cittadini, fanno di questa realtà una piccola metropoli regionale, che è destinata a svolgere un ruolo di servizio e di guida nei confronti del suo territorio di riferimento e dell'intera regione.

Nelle more del completamento dei processi in corso per il riordino degli enti locali è comunque necessario condividere un quadro di coerenza spaziale capace di fornire indicazioni strategiche di tipo programmatico, al fine imprescindibile di garantire l'organicità e la razionalità delle scelte localizzative. È nostra convinzione, infatti, che un'opportuna configurazione fisica dello spazio insediativo sia la pre-condizione indispensabile per qualsiasi programma di sviluppo della comunità regionale e che il processo di riassetto dell'armatura urbana sia il primo passo verso l'attuazione dei nuovi modelli di sviluppo socio-economico. Nel passaggio alla *digital economy*, con il superamento della centralità del capitale fisso, non è affatto vero che sia da considerare superata la dimensione spaziale delle politiche pubbliche, ma semmai è da considerare superato l'approccio tradizionale alle questioni dello spazio urbano. È comunque sbagliato continuare a concepire la pianificazione urbanistica solo in chiave patrimoniale, come è senz'altro limitativo porre l'attenzione solo al controllo delle modificazioni edilizie e non anche al governo delle trasformazioni d'uso. È però velleitario volersi occupare di fenomeni che prescindono dalla fisicità dello spazio insediativo, perché questo porterebbe l'azione dell'urbanistica fuori dal suo campo disciplinare, con evidenti rischi di inefficacia.

Il ruolo dell'urbanistica, invece, deve restare quello della progettazione dello spazio pubblico e del governo delle trasformazioni fisiche dell'ambiente insediativo, caso mai proponendo nuove interpretazioni concettuali che diano un significato più attuale alle connessioni tra lo spazio urbano e la sua nuova caratterizzazione di senso. Ed è questo che la ricerca *Abruzzo2020* tenta di fare con questo terzo quaderno, dopo aver elaborato e proposto (nel primo) una visione guida dello sviluppo regionale e delineato (nel secondo) una possibile articolazione territoriale del sistema urbano regionale.





# ABRUZZO >> 2020

## parte prima QUESTIONI DI FONDO



## Compliance tra reti e luoghi

di Roberto Mascarucci

### PREMESSA

#### Diffusione dell'insediamento e nuova condizione urbana

Negli anni Novanta per un lungo periodo il dibattito urbanistico si è soffermato sul tema della "città diffusa",<sup>1</sup> valutando aspetti negativi e positivi dello *sprawl* insediativo e prendendo atto della ineluttabilità di un diverso modello di insediamento urbano.

Oggi, ormai, a prescindere dai giudizi di merito su quel fenomeno, dobbiamo riconoscere che è la stessa "condizione urbana" a non essere più appannaggio esclusivo delle aree centrali.

Nell'approccio tradizionale dei metodi di studio delle località centrali (dopo Christaller)<sup>2</sup> il polo di attrazione è sempre stato definito per sovrapposizione incrementale di dotazioni specialistiche che ne determinavano il rango. Nell'attuale situazione urbana questo aspetto è di fatto superato dall'aumentata connettività dei sistemi insediativi diffusi che ha portato alla "indifferenza localizzativa" delle dotazioni specialistiche.

La città tradizionale, come luogo di concentrazione della condizione urbana, era il polo specializzato e attrattivo all'interno di una debole rete di infrastrutture per la mobilità. Nella conurbazione diffusa, invece, lo sviluppo della mobilità ha reso localizzabili le dotazioni urbane in ogni luogo purché connesso alle reti infrastrutturali, disintegrando la tradizionale funzione della città in molteplici siti specializzati nella fornitura dei servizi.

In questa nuova condizione spaziale, i luoghi di rango superiore hanno determinato un sistema multipolare che ha assunto valore territoriale nel suo essere rete (complementare e sinergica) fortemente interconnessa all'interno di un'unica area che globalmente svolge un suo ruolo territoriale competitivo.

Ciò ha causato il frazionamento del tradizionale sistema compatto delle dotazioni territoriali che si è riorganizzato secondo una nuo-

va geometria policentrica connessa alle reti della mobilità.

Conseguenza inevitabile è stata la proliferazione di servizi e attrezzature in luoghi extra-urbani ("non luoghi" in termini socio-antropologici)<sup>3</sup> che di fatto ha progressivamente svuotato di senso gli spazi centrali della città tradizionale e ha modificato le stesse modalità d'uso del sistema insediativo. È andata così diffondendosi la tendenza a collocare in siti non tradizionalmente urbani anche altre funzioni attrattive di traffico, più utilmente localizzabili sulla rete della nuova infrastrutturazione: centri commerciali, attrezzature sportive, servizi alle imprese, ecc.

È evidente che la città storica ha avuto difficoltà a mantenere il passo con questa nuova declinazione della condizione urbana, per tante ragioni, la principale connessa alla sua strutturale compattezza che rende difficile garantire i necessari requisiti di mobilità. Ma anche in presenza di opportuni interventi progettuali finalizzati a favorire l'accesso ai centri storici, di fatto la città tradizionale può essere oggi solo uno dei tanti luoghi attrattivi nella nuova conurbazione diffusa.

È infatti pur vero che, sebbene i centri di offerta dei servizi al cittadino si siano spostati fuori dalla città compatta, le porzioni storiche della città tradizionale restano comunque capaci di attrarre visitatori per motivazioni di carattere socio-antropologico. La città storica, però, è ormai solo una delle componenti del nuovo sistema articolato e multipolare delle località attrattive. La logica dell'efficienza funzionale porta a nuove geometrie insediative che prescindono dalle caratteristiche morfologiche dei luoghi, essendo fondamentalmente condizionate dalle esigenze di mobilità.

L'esclusivo riferimento alla possibilità di connessione funzionale non tiene in alcun conto né le tematiche morfo-tipologiche del sistema insediativo, né tanto meno le questioni e i risvolti di carat-

1 Indovina F., *La città diffusa*, IUAV, Venezia 1990

2 Christaller W., *Le località centrali nella Germania meridionale*, Franco Angeli, Milano 1980 (ed. or. 1933)

3 Augé M., *Nonluoghi*, Elèuthera, Milano 2009 (ed. or. 1992)

tere socio-antropologico.

In questo nuovo sistema il cittadino diventa utente (*city user*) e perde ogni motivazione di auto-identificazione etica con il luogo. O meglio, il cittadino-utente si identifica con un sistema urbano inteso come *civitas* e non più con una città intesa come *polis*.<sup>4</sup>

### **Cittadini metropolitani**

La mutazione dell'assetto insediativo delle città metropolitane<sup>5</sup> dipende, in gran parte, dalle recenti evoluzioni dei modelli organizzativi dello spazio urbano, ma in realtà il vero profondo cambiamento riguarda il comportamento degli abitanti.

La città tradizionale, ispirata al concetto greco di *polis*, è "quel luogo dove una gente determinata, specifica per tradizioni, per costumi, ha sede", mentre la conurbazione che è alla base degli attuali sistemi metropolitani fa piuttosto riferimento al concetto romano di *civitas*, ovvero a uno specifico modello organizzativo della società locale che "viene prodotto dal mettersi insieme al di là di ogni determinatezza etnica".<sup>6</sup>

Nella città tradizionale ciò che guida il progetto insediativo è l'obiettivo di organizzare la vita collettiva di una comunità locale. Nei sistemi di tipo metropolitano ciò che mette insieme cittadini diversi non è la loro origine, ma il loro fine comune (ciò che accomuna i cittadini-utenti non è il passato ma il futuro, non le radici storiche ma l'obiettivo programmatico).

Questa differenza sostanziale modifica il modo di rapportarsi con la struttura urbana (nel bene e nel male): nella città tradizionale i cittadini si sentono responsabili di strutture e spazi che percepiscono come propri; nei sistemi di tipo metropolitano i cittadini-utenti tendono ad "usare" dotazioni e servizi nei quali non si identificano se non in quanto fruitori occasionali.

L'assenza di una auto-identificazione responsabile con lo spazio pubblico determina molte importanti conseguenze, sia sul piano sociale che su quello urbanistico. Dal punto di vista sociale, lo

spazio pubblico non è percepito come luogo di relazione e viene considerato alla stregua di altri servizi e dotazioni che il sistema urbano offre, indipendentemente dalla appartenenza ad una comunità. Dal punto di vista urbanistico, l'offerta viene percepita solo come parte di un sistema integrato di segmenti specifici. In termini di effetto sulla forma degli spazi, ciò comporta una segmentazione degli usi che si riflette nella struttura fisica dell'offerta, automaticamente conformata alla sinergia tra le parti. Ogni servizio è percepito come utile in quanto parte di un sistema. Funziona solo in quanto ne esiste un altro complementare. Nessuna dotazione ha la capacità di rappresentare un'offerta complessa e completa, paragonabile per ruolo e funzione a quella tradizionale dell'insediamento storico.

La diversa modalità di uso delle dotazioni urbane ha anche un altro risvolto di carattere territoriale, che è prettamente legato alla dimensione dell'ambito territoriale che ne fruisce: ogni singola offerta del sistema urbano ha una sua diversa scala d'uso, definisce un diverso bacino di utenza. Questo vuol dire che, mentre una città tradizionale di tipo monocentrico aveva una sua ben definita area di influenza, oggi la città metropolitana (e comunque la conurbazione) produce diversi ambiti di influenza, in ragione dei diversi servizi offerti. L'offerta di servizi di un sistema insediativo multipolare produce differenti bacini di utenza che si sovrappongono e si incrociano in funzione della capacità dei diversi poli di agire sull'origine dei flussi pendolari. L'intreccio dei flussi pendolari è alla base della nuova configurazione fisica del sistema insediativo diffuso. L'area di gravitazione sul sistema multipolare dell'offerta di servizi è quindi determinata da una logica a geometria variabile. Diversamente da come si tendeva a credere fino ad alcuni anni fa, l'area interessata dal fenomeno conurbativo ha un perimetro variabile in ragione dei diversi modi e ritmi d'uso presi in considerazione. E forse non ha nemmeno un vero e proprio perimetro, se vogliamo riferirci ad una nuova offerta di condizione urbana che aspira ad

4 Cacciari M., *La città*, Pazzini Editore, Villa Verrucchio 2004

5 Con il termine "città metropolitana" non ci si vuole qui riferire alla definizione istituzionale che in Italia è contenuta nella Carta Costituzionale, nella Legge 142/1990 e nella Legge 56/2014, bensì più in generale alle diverse forme di conurbazione a prescindere dalla loro dimensione.

6 Cacciari M., *Op.Cit.* alla nota 4

essere fruita in maniera multipla e differenziata alle diverse scale.<sup>7</sup> Le implicazioni di questo fenomeno sono molteplici rispetto al ruolo che le nuove realtà urbane si candidano a svolgere nei confronti dei territori di loro pertinenza.

### **Sistemi urbani di media dimensione**

Questa diversa modalità di considerare il nuovo assetto del sistema insediativo ha guidato le trasformazioni delle grandi metropoli, ma anche quelle dei meno studiati "sistemi urbani di media dimensione", che di fatto caratterizzano gran parte della struttura insediativa di Paesi come il nostro.

Le nuove dinamiche di uso e gestione dello spazio insediativo sono (allo stesso modo) responsabili della forma e dell'organizzazione delle grandi realtà urbane di rango internazionale, ma anche delle conurbazioni di media dimensione di rango regionale. In tutte quelle situazioni in cui l'evoluzione del tradizionale assetto insediativo autocentrato ha portato a forme articolate e disperse della condizione urbana troviamo le stesse dinamiche fin qui sinteticamente descritte. La condizione metropolitana, dunque, si riproduce in piccolo anche nelle conurbazioni locali di portata regionale.<sup>8</sup> L'antico obiettivo "di raccogliere l'informe e accentrarlo nella città, per ivi rinchiuderlo e dargli forma ridotta, e in tal modo renderlo intellegibile, visitabile, maneggevole"<sup>9</sup> non è più perseguito né dalla megalopoli, né dalla conurbazione di provincia. L'effetto di spaesamento che caratterizza le grandi metropoli è percepito anche all'interno delle nuove conurbazioni di media dimensione. La rinuncia a svolgere il tradizionale ruolo sociale del vivere collettivo caratterizza allo stesso modo tutti i nuovi sistemi di tipo conurbativo: essi, in altre parole, non rispondono più all'originaria funzione della città. Per dirla in modo semplice, i nuovi sistemi insediativi di tipo conurbativo (a prescindere dalle dimensioni) rischiano di perdere la capacità di essere "città". Mentre i piccoli centri urbani, cosiddetti "minori", che caratterizzano le aree interne del Paese corrono il ri-

schio di non farcela ad assolvere alla rinnovata funzione di servizio al territorio, ma mantengono intatta la possibilità di essere "città", al contrario i sistemi organizzati su base conurbativa (sia di grande che di media dimensione) corrono il rischio opposto, ovvero quello di perdere la loro capacità di essere "città", pur se nell'insieme riescono a garantire un'offerta valida e competitiva in termini di dotazioni urbane.

Questo importante ragionamento cambia i termini della questione urbana e pone in primo piano l'esigenza di ripensare la politica per la città in Italia, non limitandola al solo rafforzamento dei grandi sistemi metropolitani capaci di competere a scala europea.

In tal senso, è importante saper rileggere criticamente le recenti politiche pubbliche per la città stigmatizzando il fenomeno di "accomodamento passivo delle agglomerazioni urbane" che è stato sorretto da grandi investimenti pubblici che hanno di fatto assecondato le "scelte di localizzazione e di concentrazione metropolitana" delle grandi imprese private, ben sapendo che "tali scelte non rispondevano ovviamente a un'equilibrata ricerca dell'interesse generale".<sup>10</sup>

La rilettura critica deve necessariamente partire da un nuovo punto di vista concettuale che rimetta al centro di un nuovo corso della politica di sviluppo e di coesione territoriale l'intero sistema insediativo del Paese nella sua feconda articolazione dimensionale e territoriale, ben sapendo che proprio i sistemi urbani intermedi sono quelli che maggiormente strutturano la capacità produttiva del Paese.

Si tratterà di lavorare per la messa a punto di criteri e metodi innovativi capaci di riconoscere sistemi di centralità multipolare e relative aree di gravitazione a geometria variabile. Ciò al fine di poter interpretare le forme peculiari dei nuovi fenomeni di diffusione di funzioni e dotazioni un tempo prevalentemente (se non esclusivamente) collocate nel "polo" urbano di rango superiore e oggi "disintegrate" in sistemi multipolari.

7 Vedi Bonomi A., Abruzzese A. (a cura di), *La città infinita*, Bruno Mondadori, Milano 2004

8 Barbieri G., *Architettura per metropoli piccole*, Transeuropa, Ancona 1999

9 Savinio A., *Ascolto il tuo cuore*, città, Adelphi, Milano 1984

10 Barca F., *Politica di coesione: tre mosse*, Documenti IAI 18/08, aprile 2018

## RETI E LUOGHI

### **Accessibilità e isotropia**

Condizione indispensabile per il corretto funzionamento di un sistema urbano organizzato in forma diffusa è la sua capacità di offrire un elevato livello di accessibilità dei luoghi che lo strutturano. Il sistema multipolare dell'offerta di dotazioni urbane deve, per altro, essere facilmente accessibile per gli abitanti della conurbazione stessa e per tutti coloro che ne vogliono usufruire dall'esterno.

In tal senso, il concetto di "porosità" (utilizzato per la prima volta in chiave urbanistica da Walter Benjamin per Napoli nel 1925<sup>11</sup> e poi ripreso da diversi autori fino a diventare lo *slogan* del progetto di Secchi e Viganò per la *Grand Paris* nel 2011)<sup>12</sup> è riferito alla capacità della struttura urbana di essere attraversata senza la resistenza tipica delle strutture fisiche di un'architettura funzionalmente finalizzata e di un'urbanistica programmaticamente zonizzata. Per Secchi e Viganò la porosità è "il rapporto del vuoto con il pieno, del non costruito con il costruito, del verde con tutto il resto, dello spazio che si può percorrere con quello che non è accessibile", come la connettività è "la possibilità di movimento da un vuoto all'altro nell'ambito di un tessuto urbano o di un'area agricola o ancora nelle diverse direzioni della rete stradale. Una forte porosità non garantisce affatto una forte connettività".

Porosità e connettività concorrono a definire il concetto di accessibilità, che "misura l'effettiva possibilità di andare da un posto all'altro, da una parte all'altra della città con i mezzi di trasporto. Un luogo può essere accessibile in bicicletta o a piedi, ma non accessibile con i mezzi pubblici perché non ci arrivano o perché c'è una frattura del sistema urbano che si interpone. Porosità, connettività e permeabilità sono condizioni necessarie ma non sufficienti per l'accessibilità"<sup>13</sup>

La porosità, per altro, non è solo fisica, ma è anche sociale, quando gli spazi sono disponibili a differenti programmi funzionali, non preclusi da forme determinate aprioristicamente. L'accesso ai luoghi caratterizzanti del sistema urbano diffuso deve essere garantito da un'opportuna rete infrastrutturale (gerarchica e pervasiva), ma soprattutto da un efficiente sistema di trasporto pubblico.

I cittadini-utenti, ovvero quelli che comunque usano la città perché ci vivono o perché la eleggono a riferimento privilegiato della loro gravitazione pendolare, però, si considerano cittadini metropolitani solo se possono godere della condizione urbana entro isocrone accettabili.

Ed è per questo che la vera accessibilità è legata ad alcune condizioni morfologiche di base, ma è garantita solo dalla "continuità dello spazio per i diversi soggetti"<sup>14</sup> ovvero dalla reale e concreta possibilità per tutti di percorrere la città, senza limitazioni di orario, attraverso un sistema articolato di spazi pubblici.

Conseguenza morfologica di una pervasiva condizione di inclusività connessa ad un sistema di mobilità efficiente è l'isotropia, ovvero l'indifferenza localizzativa rispetto allo spazio insediativo.<sup>15</sup> La perfetta isotropia della struttura urbana permette (teoricamente) la disposizione indifferente dell'offerta di servizi rispetto alla localizzazione delle residenze, appiattisce le divergenze dei valori immobiliari e consente la fruizione egualitaria dei diversi luoghi urbani, da parte sia dei residenti che dei *city users*, consente di "ripensare le nuove regole di costruzione del territorio a partire dal carattere isotropico dei suoi rapporti fondamentali"<sup>16</sup>

In negativo, invece, l'isotropia trasforma la città tradizionale nella conurbazione post-moderna: territorio in cui si decostruisce la nozione classica di *polis* e prendono vita nuovi "sistemi di relazioni, che non possono essere localizzati in un punto preciso, ma si offro-

11 Cfr. Benjamin W., Lacis A., «Neapel», Frankfurter Zeitung, 19 agosto 1925; ora in Benjamin W., *Immagini di città*, Einaudi, Torino 2007

12 Secchi B., Viganò P., *La ville poreuse. Un projet pour le Grand Paris et la metropole de l'apres-Kyoto*, Mets Presses, Geneve 2011

13 Ibidem

14 Viganò P., *Città porosa*, in "Piano Progetto Città" n. 25-26/2012

15 Secchi B., *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma 2013

16 Viganò P., *I territori dell'urbanistica*, Officina, Roma 2010



no come rete di elementi e di connessioni”<sup>17</sup>

### Ritmi d'uso del sistema urbano diffuso

Il sistema urbano diffuso che caratterizza il modello insediativo post-moderno presenta nuovi paesaggi ibridi e nuove modalità d'uso post-metropolitane.

“Si infrangono i vincoli di una logica forte. Si violano gli ordini pre-stabiliti. I confini si fanno incerti. Le differenze tra reale e immaginario sono sempre più labili. Non c'è più alcun centro. [...] Non è più una città, ma un territorio, di cui non si possono fissare i limiti. Un regno senza sovrano, sfiorato da tensioni, incongruità, varietà, in cui si cancellano le soglie, si invertono i poli del centro e della periferia”<sup>18</sup>

Nella conurbazione diffusa che caratterizza i sistemi insediativi di media dimensione (allo stesso modo che nelle grandi metropoli, ma in scala ridotta) i cittadini-utenti fruiscono degli spazi collettivi e dei servizi offerti secondo ritmi diversi nel tempo e nello spazio. I diversi ritmi d'uso si sovrappongono, secondo geometrie variabili. Differentemente dal passato, il sistema delle dotazioni pubbliche non solo è articolato in modo diffuso e policentrico, ma genera anche aree di influenza che non sono né concentriche, né incrementali.<sup>19</sup>

Dobbiamo, dunque, prendere atto che stiamo parlando di sistemi urbani che (per effetto dello *sprawl*) hanno articolato e ramificato la loro struttura funzionale in conseguenza della articolazione e ramificazione della loro offerta di attrezzature e servizi.

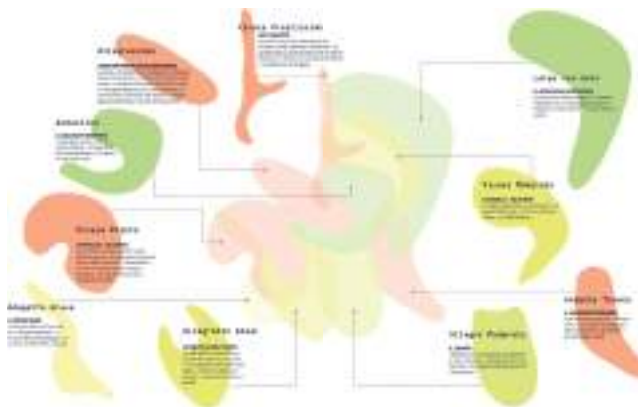
Ciò determina spaesamento e difficoltà di auto-identificazione collettiva con il luogo. Come già detto, il cittadino diventa *city user* perdendo senso di appartenenza, ma anche senso di responsabilità, verso il luogo. Ma, di fatto, la nuova struttura insediativa, dispersa e isotropa, “nonostante la sua materiale evidenza, non è stata ancora accettata come la vera dimensione della città contem-

poranea, come la condizione strutturale per reinterpretare, nell'insieme, i nuovi rapporti tra le parti urbane, tra le reti insediative e il territorio”<sup>20</sup> E non è stata nemmeno assunta come inevitabile dato di fatto con il quale confrontare l'impostazione del progetto. Non è ancora chiaro, nemmeno nell'ambito del dibattito disciplinare, come debba cambiare l'impostazione del progetto rispetto a questa mutata condizione dello stato di fatto.

Senza alcun dubbio, questa differente modalità d'uso del sistema insediativo obbliga ad un ripensamento radicale delle modalità stesse del metodo di intervento: se queste mutate realtà insediative funzionano ormai per ritmi e temi, è con ritmi e temi che si deve confrontare il progetto.

È dunque concettualmente superato il progetto della città per luoghi “specializzati”, il progetto unitario di luoghi in funzione di uno specifico uso. È funzionalmente inefficace l'intervento sul singolo luogo se non inserito in una logica di rete e di settore.

Fig.1 – I Ritmi Metropolitani. Città Metropolitana di Firenze, “Rinascimento Metropolitano. Piano Strategico 2030”



17 Trione V., *Effetto città*, Bompiani, Milano 2014

18 Ibidem

19 Riferimento esplicito ai diversi ritmi d'uso del sistema urbano è fatto negli studi per il piano strategico dell'area di Firenze, cfr. Fucile R., Di Figlia L., Lucchesi F., Lingua V., De Luca G., *Raccontare il futuro. L'uso dei concept spaziali e delle metafore nella rappresentazione delle visioni strategiche*, in Talia M. (a cura di), “Un futuro affidabile per la città”, Planum Publisher, Milano 2017

20 Pavia R., *Babele*, Meltemi, Roma 2002

Per questo è importante introdurre una nuova dimensione trasversale del progetto, così da superare la specificità auto-centrata del luogo, legando insieme i diversi temi dell'abitare contemporaneo. Il progetto urbanistico per l'intervento in queste conurbazioni diffuse si deve inevitabilmente confrontare con una rete tematica per riuscire a "catturare sia le istanze necessarie della programmazione d'uso del territorio (compatibilità, sostenibilità, fattibilità), sia le domande dal basso (quelle che costruiscono l'interesse dell'area metropolitana), ponendole già nei termini del progetto di architettura. [...] Il riferimento ai temi, piuttosto che ad una sommatoria di soluzioni, è ciò che distingue questo approccio dall'idea di una urbanistica per progetti".<sup>21</sup>

### **Centralità vs polarità**

Nella progettazione (o ri-progettazione) di queste conurbazioni diffuse la vera innovazione strategica sta nella contrapposizione (o differenziazione) tra "polarità" e "centralità". Nella trasformazione prima ricordata della città tradizionale in conurbazione diffusa, l'accomodamento passivo delle agglomerazioni urbane<sup>22</sup> ha seguito le spinte del mercato travisando il concetto di "centralità" (luogo di gravitazione multifunzionale della città tradizionale) e sostituendolo con quello di "polarità" (polo di attrazione monofunzionale del sistema delle dotazioni territoriali).

Il sistema dei poli di attrazione dei *city users* si struttura secondo logiche e dinamiche che non contemplano la componente socio-culturale della vita di relazione urbana. Il nuovo progetto delle conurbazioni deve, invece, recuperare il ruolo dei "luoghi centrali" a prescindere dal sistema delle polarità.

Infatti, "la dispersione urbana non è solo perdita di centralità, ma di struttura, di disegno, di lingua. La città sembra non comunicare più attraverso l'architettura".<sup>23</sup>

La stessa lettura interpretativa delle conurbazioni diffuse deve saper riconoscere la differenza concettuale tra: (i) la struttura urbana caratterizzata da continuità spaziale; (ii) l'ambito di gravitazione

dei cittadini-utenti; (iii) i luoghi capaci di offrire completezza urbana; e (iv) il sistema multipolare della nuova offerta di servizi e attrezzature.

In particolare, mentre l'area vasta di gravitazione pendolare può ispirare futuri ripensamenti della geografia istituzionale, è la struttura urbana in continuità spaziale che necessita urgentemente di nuove forme di coordinamento dei servizi di gestione. Così come, mentre l'offerta sinergica e complementare delle dotazioni territoriali viene determinata dalle logiche di mercato, è la progettazione dei luoghi che presentano i caratteri propri della "città" quella su cui impostare il governo intelligente delle trasformazioni urbane. Con la riconosciuta differenza concettuale tra "polarità" e "centralità" possiamo, dunque, caratterizzare il diverso approccio da assumere nel tentativo di governare le trasformazioni urbanistiche più recenti nei sistemi urbani diffusi e articolati.

L'andamento spontaneo dei mercati, non guidato dalla volontà di difendere l'interesse collettivo, segue inevitabilmente le *polarità*: il funzionamento delle conurbazioni metropolitane diventa, dunque, caratterizzato da percorrenze veloci e indifferenti ai luoghi attraversati.

Il progetto consapevole di governo delle trasformazioni, orientato al bene comune, deve invece perseguire l'obiettivo di creare nuove *centralità*: luoghi in cui una vita urbana a misura d'uomo risulta possibile e compatibile con l'indifferenza delle percorrenze veloci.

### **NUOVE CENTRALITÀ**

#### ***Luoghi urbani nelle reti della mobilità***

Oltre alla porosità della struttura urbana e alla conseguente isotropia come garanzia di accessibilità, è necessario ricercare una nuova *compliance* tra reti e luoghi. Le reti devono essere pensate per garantire la connettività che sta alla base della accessibilità, anche se tra le loro maglie è pur sempre possibile ritrovare luoghi capaci di offrire identità urbana.

Le relazioni su cui si fondano i sistemi insediativi di tipo metropoli-

21 Barbieri G., *Op.Cit.* alla nota 8

22 Barca F., *Op.Cit.* alla nota 10

23 Pavia R., *Op.Cit.* alla nota 20

tano sono globali, anche se “il nocciolo più consistente può essere identificato nel campo di forze disegnato dai legami gravitazionali quotidiani e dall’incrociarsi di tensioni centripete e centrifughe nei processi localizzativi delle attività umane”.<sup>24</sup>

Nelle maglie di queste “tensioni centripete e centrifughe” restano inglobati i luoghi (vecchi e nuovi) della vita urbana. Ma occorre fare una distinzione: i luoghi del nuovo sistema delle dotazioni urbane non sempre risultano compatibili con le ragioni storiche e geografiche del territorio e spesso presentano spazi incapaci di creare effetti di auto-identificazione collettiva. La capacità attrattiva dei nuovi poli di servizio entra spesso in competizione con la città storica e comunque non ha nulla a che vedere con la soddisfazione delle esigenze classiche del cittadino: “temi come la sicurezza, l’ospitalità e la bellezza, finiti in fondo all’elenco delle priorità non solo delle politiche aziendali ma anche di quelle pubbliche”.<sup>25</sup> Solo alcuni frammenti dell’antico tessuto urbano, ancorché inglobati nella nuova rete della mobilità, riescono a garantire (a tutt’oggi) quell’insieme di condizioni spaziali e sociali che erano la caratteristica distintiva delle città tradizionali.

Già nelle primissime fasi della trasformazione delle città in conurbazioni, nel 1930, Gustavo Giovannoni affermava: “le grandi maglie tecniche della modernità reclamate dall’accelerazione galoppante delle comunicazioni e dei trasporti si dispiegano alla scala del territorio, ma devono essere associate e combinate a progetti di sistemazione locale che sono il loro necessario complemento e che possano offrire alla percezione spazi articolati, dimensionati, proporzionati, atti ad accogliere la casa, il riposo, la vacanza, portatori d’ambiente, cioè dispensatori del piacere esistenziale ed estetico”.<sup>26</sup> Oggi, dopo quasi un secolo, quelle affermazioni sono più che mai attuali. Anzi, possono diventare la base per restituire alle conurbazioni contemporanee una chiave di possibile reinterpretazione capace di restituire all’insediamento umano una modalità organizzativa compatibile con la dimensione umana e sociale

della vita nelle città.

Pur nella convinzione che una buona progettazione sarebbe sufficiente a realizzare nuovi luoghi urbani densi di significato e capaci di emozionare, nell’inevitabile processo di specializzazione funzionale tra i molteplici elementi che compongono il nuovo sistema della condizione urbana il compito di offrire spazi sociali e culturali può e deve essere restituito ai frammenti storici (di ogni tipo e dimensione, ovunque collocati nel territorio), ancorché inglobati nella dimensione metropolitana dell’insediamento. La forte caratterizzazione spaziale della città storica, infatti, offre resistenza ad usi innovativi, ma lo spazio urbano sedimentato dalla storia, pur non essendo liberamente disponibile ai cambiamenti funzionali, può essere considerato strutturalmente adatto ad usi socio-culturali, ai quali per altro può apportare il valore aggiunto del suo carico simbolico. I frammenti di città antiche, inseriti organicamente nella grande rete dell’infrastrutturazione per la mobilità, ancorché svuotati delle tradizionali funzioni di servizio al territorio, possono tornare a svolgere un rinnovato ruolo sociale e culturale. La struttura urbanistica degli spazi tramandati dalla storia, la forma stessa dell’impianto urbano, la qualità delle architetture e il loro denso contenuto di significazione simbolica candidano (per definizione) i centri storici a luogo deputato alle attività socioculturali nel quadro del più ampio sistema delle dotazioni urbane.

### **Effetto-città**

Già più di vent’anni fa, Leonardo Benevolo con predittiva lungimiranza affermava: “La qualità ambientale da ripristinare è quella [...] prodotta dall’equilibrio instabile di molti autonomi progetti edilizi entro un sistema di regole collettive incomplete. Se la domanda di bellezza conduce ad apprezzare e a difendere i centri storici, è perché in essi si cerca non solo una somma di valori, ma il segreto di un metodo da emulare o avvicinare nell’allestimento degli scenari moderni”.<sup>27</sup>

24 Consonni G., *Città e metropoli: non sinonimi ma realtà in conflitto*, in Consonni G., “Urbanità e bellezza”, Solfanelli, Chieti 2016

25 *Ibidem*

26 Giovannoni G., *Vecchie città ed edilizia nuova*, ripubblicato da Ventura F. (a cura di), Città Studi Edizioni, Milano 1995 (ed. or. 1931)

27 Benevolo L., *L’Italia da costruire. Un programma per il territorio*, Laterza, Roma-Bari 1996

Noi oggi riteniamo indispensabile che nei programmi di rigenerazione urbana, spesso generici e esclusivamente finalizzati ad interventi di riqualificazione, si ponga con forza il tema della creazione di spazi di relazione urbana. Attraverso l'intervento integrato di politiche e progetti è infatti necessario ricercare (in alcuni specifici luoghi della conurbazione diffusa) quell'effetto-città (*downtown effect*) che si raggiunge solo attraverso la sovrapposizione di differenti condizioni urbane: qualità estetica, sicurezza percepita, mescolanza di funzioni, flessibilità degli usi, presenza di servizi di prossimità, possibilità di svolgere attività culturali.

Per i sociologi<sup>28</sup> l'effetto urbano è principalmente funzione del raggiungimento di una soglia dimensionale, ma per gli architetti esso è anche determinato dalla contemporanea presenza di alcuni requisiti di carattere qualitativo.

In un recente lavoro del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (Direzione Generale Arte e Architettura contemporanee e Periferie urbane) il concetto di effetto-città è stato correttamente affrontato in relazione al funzionamento delle città metropolitane<sup>29</sup>. Per gli estensori dello studio, il riconoscimento dell'effetto-città (definito come "condizione di vitalità, pluralità, differenza e interazione entro lo spazio") è affidato alla presenza di un *mix* di funzioni rinvenibili in quattro settori: (i) cultura; (ii) commercio, artigianato e *loisir*; (iii) sociale, sanitario e sportivo; (iv) sviluppo e riqualificazione del territorio.

Nella successiva pubblicazione dello studio<sup>30</sup> si spiega che "in ciascun territorio campione la dislocazione dell'effetto-città è stata valutata rilevando la presenza/assenza delle tipologie di servizi e attività che declinano le quattro variabili all'interno di ciascuna unità di analisi (corrispondente alla sezione urbana utilizzata dal censimento ISTAT)".

Pur essendo sostanzialmente d'accordo con l'impostazione metodologica dello studio, si ritiene utile e opportuno ampliare il con-

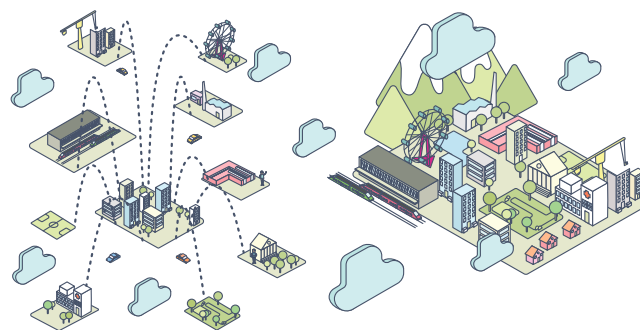


Fig.2 – "Effetto città. Il caso dell'area metropolitana di Roma", MIBACT-DGAAP

petto di effetto-città includendo, oltre alla componente funzionale, altre tre componenti rispettivamente riferite: (i) alla qualità degli spazi; (ii) alla distribuzione dei valori immobiliari; (iii) alla sicurezza urbana, reale e percepita.

La qualità degli spazi urbani non è semplicisticamente raggiungibile attraverso buoni progetti di architettura: la realizzazione di sporadici interventi di riqualificazione, anche se affidati ad architetti di valore, non risolve il problema dell'aumento di qualità generalizzata della città: oggi "l'architettura insegue la spettacolarità, le mode formali e linguistiche, si è distaccata dal contesto, dall'ordinario, dai bisogni quotidiani della gente, dalle loro esigenze culturali. La produzione edilizia corrente, governata dal mercato immobiliare, produce sua volta una città anonima, di difficile accessibilità, senza qualità. Si è realizzato così un crescente distacco tra progetto e vita reale, con conseguenze profonde nelle pratiche urbane, nella cultura, nella formazione professionale. Occorre riportare l'attenzione del progetto e del piano sui problemi reali, tralasciare la straordinarietà degli interventi di architettura per l'ordinarietà, per le esigenze individuali e collettive [...]".<sup>31</sup> Occorre riportare l'attenzione sul progetto urbanistico, l'unico capace di restituire senso alla fun-

28 Fu Alessandro Pizzorno a parlare per la prima volta di "effetto urbano" nel 1967, concetto poi ripreso e sviluppato da Roberto Guiducci in: *L'urbanistica dei cittadini*, Laterza, Roma-Bari 1990

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

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

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

zione collettiva degli spazi pubblici e quindi di creare effetto-città. L'andamento dei valori immobiliari è un indicatore in tal senso: il mercato immobiliare infatti registra automaticamente la presenza di effetto-città facendo aumentare il valore degli immobili nelle porzioni urbane più centrali. Così, all'inverso, lo studio dei valori immobiliari può aiutare nel riconoscere la presenza di effetto-città. Infine, tematica emergente e forse determinante ai giorni nostri per la creazione di effetto-città è la sicurezza urbana: la sensazione (reale e percepita) che in determinati luoghi si possa passare e sostare senza mettere a rischio la propria incolumità personale. Ciò dipende ovviamente da specifiche misure gestionali (illuminazione, sorveglianza, ecc.), ma può essere influenzato anche dalla forma stessa dei luoghi pubblici. È infatti dimostrato che determinate configurazioni spaziali dei luoghi urbani possono essere più o meno adatte al raggiungimento di condizioni di sicurezza reale e percepita.

Questo anche per richiamare ad una diversa impostazione del progetto, che è sì di carattere urbanistico ma non può trascurare la valutazione di quegli effetti che il progetto architettonico è in grado di produrre sul contesto urbano.

### Riconfigurazione dello spazio pubblico

Tutto ciò obbliga ad un profondo ripensamento dei modelli progettuali della città contemporanea, o almeno di quella città che ha ormai preso la forma della conurbazione diffusa, grande o piccola che sia.

C'è chi sostiene che il sistema articolato delle nuove dotazioni debba essere considerato il nuovo spazio centrale della vita urbana. Ciò significherebbe accettare di doversi incontrare nei centri commerciali, di dover avere relazioni sociali nei luoghi destinati all'attività sportiva e ludica, di dover fruire dei luoghi della cultura come un qualsiasi altro prodotto. Noi pensiamo invece che debbano continuare ad esistere (e ad essere fondamentali per la vita dell'uomo) luoghi deputati, per loro natura e forma, alla vita di relazione, come lo erano le piazze e i viali della città tradizionale. Pensiamo, quindi, che luoghi a dimensione urbana debbano essere inseriti nel disegno complessivo delle nuove metropoli,

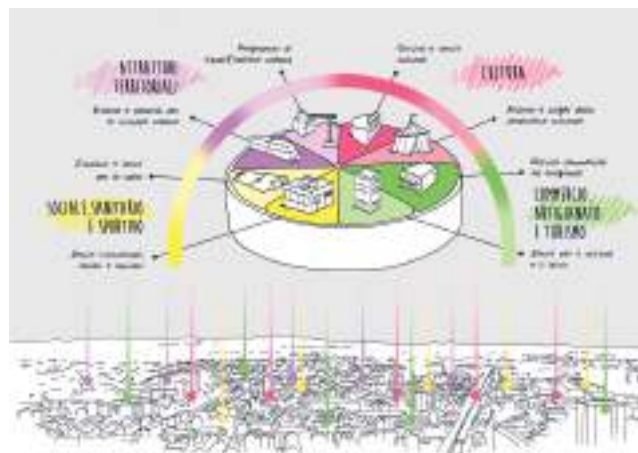


Fig.3 - "DEMIX. Atlante delle periferie funzionali metropolitane", MIBACT-DGAAP

grandi o piccole che siano.

Potranno essere frammenti dei vecchi tessuti urbani ormai inglobati nell'espansione della conurbazione diffusa, oppure luoghi progettati e creati *ex novo*, ma non con una specifica funzione, bensì con finalità plurima come erano i luoghi urbani del passato: uno spazio pubblico non specializzato, pensato per svolgere funzioni diverse nell'arco della giornata, ma anche funzioni diverse nel corso delle mutazioni repentine dei ritmi urbani.

Certamente la sovrapposizione dei diversi ritmi d'uso del sistema metropolitano obbliga a riconsiderare il progetto dell'accessibilità, ma allo stesso tempo impone un profondo ripensamento dei luoghi urbani e della loro possibile *compliance* con il sistema della mobilità.

*Compliance* è qualcosa di più di "transcalarità": che l'approccio strategico alla pianificazione urbana debba considerare contemporaneamente diverse scale è concetto fondamentale e ormai acquisito. Ma che la progettazione delle reti e dei luoghi debba ricercare relazioni biunivoche e possibili sinergie è un'innovazione ancora tutta da sperimentare.

In tal senso, come sostiene Massimo Cacciari, il progetto urbanistico dovrà superare l'approccio settoriale e funzionale, dovrà

abbandonare le logiche della “ratio logocentrica” e nello specifico dovrà sforzarsi di combinare il concetto di “porosità” della struttura urbana (caratteristico dell’approccio mediterraneo) con i caratteri propri dello stato di diritto (tipico della “ratio europea”).<sup>32</sup>

Diventa così necessario progettare con nuovi approcci gli spazi pubblici, quelli che si candidano a diventare i nuovi luoghi urbani. “Se i tracciati e i tessuti sono temi chiave dell’attuale progettazione urbana, altrettanto importante è la sistemazione degli spazi e dei punti della città per il loro significato o per la loro posizione centrale”. I nuovi luoghi pubblici dovranno avere “carattere complesso e interdipendente dei contenuti; superamento della monofunzionalità [...] mescolanza di usi, utenze, ritmi temporali e orientamenti visivi”<sup>33</sup>

Ed è per questo che il nuovo progetto di riqualificazione urbana si

deve riferire “ai temi, piuttosto che ad una sommatoria di soluzioni”, superando concettualmente l’approccio limitato e limitativo di un progetto urbano autoreferenziale e velleitario che pretende di condizionare con la sua forza spaziale le modalità d’uso della città.

Diventa quindi evidente “la necessità di utilizzare ciò che esiste, di rigenerare parti di città e di territori” e di operare “in modo di attivare i contesti attraverso una regia dei diversi interventi affidando un ruolo cruciale a quelli di natura pubblica”<sup>34</sup>

Nuovi progetti basati sui concetti di indeterminazione e incompletezza, luoghi progettati per svolgere funzioni diverse, *multipurpose* ma anche flessibili, capaci di creare effetto-città. Nuovi luoghi urbani disponibili ad assumere le funzioni dettate dal contesto variabile, ma finalizzati ad offrire quello che il cittadino si aspetta: uno spazio di relazione per la vita urbana.

32 Cacciari M., *Non potete massacrarmi Napoli!*, in Velardi C. (a cura di), “La città porosa. Conversazioni su Napoli”, Cronopio, Napoli 1992

33 Solà-Morales M., *Un'altra tradizione moderna*, su “Lotus” n. 64/1989

34 Barbieri G., *Geocittà? In che modo, oggi, si abita, nello stesso tempo, un “luogo” e il “mondo”?*, List Lab, Rovereto 2015

## Bibliografia

- Augé M., *Nonluoghi*, Elèuthera, Milano 2009 (ed. or. 1992)
- Barbieri G., *Architettura per metropoli piccole*, Transeuropa, Ancona 1999
- Barbieri G., *Geocittà? In che modo, oggi, si abita, nello stesso tempo, un “luogo” e il “mondo”?*, List Lab, Rovereto 2015
- Barca F., *Politica di coesione: tre mosse*, Documenti IAI 18/08, aprile 2018
- Benevolo L., *L'Italia da costruire. Un programma per il territorio*, Laterza, Roma-Bari 1996
- Benjamin W., Laciś A., «Neapel», *Frankfurter Zeitung*, 19 agosto 1925; ora in Benjamin W., *Immagini di città*, Einaudi, Torino 2007
- Bonomi A., Abruzzese A. (a cura di), *La città infinita*, Bruno Mondadori, Milano 2004
- Cacciari M., *Non potete massacrarmi Napoli!*, in Velardi C. (a cura di), “La città porosa. Conversazioni su Napoli”, Cronopio, Napoli 1992
- Cacciari M., *La città*, Pazzini Editore, Villa Verrucchio 2004
- Chrastler W., *Le località centrali nella Germania meridionale*, Franco Angeli, Milano 1980 (ed. or. 1933)
- Consonni G., *Urbanità e bellezza*, Solfanelli, Chieti 2016
- Fucile R., Di Filia L., Lucchesi F., Lingua V., De Luca G., *Raccontare il futuro. L'uso dei concept spaziali e delle metafore nella rappresentazione delle visioni strategiche*, in Talia M. (a cura di), “Un futuro affidabile per la città”, Planum Publisher, Milano 2017
- Giovanoni G., *Vecchie città ed edilizia nuova*, ripubblicato da Ventura F. (a cura di), Città Studi Edizioni, Milano 1995 (ed. or. 1931)
- Guiducci R., *L'urbanistica dei cittadini*, Laterza, Roma-Bari 1990
- Indovina F., *La città diffusa*, IUAV, Venezia 1990
- MIBACT-DGAAAP, *Effetto città. Il caso dell'area metropolitana di Roma*, <http://www.aap.beniculturali.it>
- MIBACT-DGAAAP, *Demix. Atlante delle periferie funzionali metropolitane*, Pacini Editore, Pisa 2017
- Pavia R., *Babele*, Meltemi, Roma 2002
- Pavia R., *Il passo della città. Temi per la metropoli futura*, Donzelli, Roma 2015
- Savinio A., *Ascolto il tuo cuore, città*, Adelphi, Milano 1984
- Secchi B., *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma 2013
- Secchi B., Viganò P., *La ville poreuse. Un projet pour le Grand Paris et la metropole de l'après-Kyoto*, Mets Presses, Geneve 2011
- Solà-Morales M., *Un'altra tradizione moderna*, su “Lotus” n. 64/1989
- Trione V., *Effetto città*, Bompiani, Milano 2014
- Viganò P., *I territori dell'urbanistica*, Officina, Roma 2010
- Viganò P., *Città porosa*, in “Piano Progetto Città” n. 25-26/2012.



## Una "piccola metropoli" di rango sovra-regionale<sup>1</sup>

di Marina Fuschi,\* Aldo Cilli

### Scenario

La riforma incompleta degli enti locali (L. 56/2014), identificabile con il complessivo progetto Delrio – ormai inattuabile del tutto – oltre che carente sotto una pluralità di aspetti, ha mancato di delineare nuovi ed efficaci modelli di *governance* utili ad una concreta possibilità di rappresentanza, cura e gestione delle questioni strategiche alla scala di Area Vasta (Fuschi, Ferrari, 2017).

Ciò è più evidente se si considera che la riforma non è riuscita nell'intento di ristrutturare la forma di governo degli enti intermedi, né di definire spazialmente e funzionalmente una loro idonea *dimensione pertinente*. Essa, tra i suoi pochi effetti tangibili, ha istituito le Città Metropolitane ribadendo la scelta già operata dalla L. 142/90, assimilandone sbrigativamente i confini a quelli delle province, non utilizzando così oggettivi criteri geografico-territoriali per una loro definizione più appropriata. Ciò ha generato nuovi squilibri, dato che:

- si sono identificate, come tali, alcune città prive di autentici caratteri metropolitani, senza riconoscere, invece, il notevole rango funzionale rivestito da altre, rispetto ad ampi bacini;
- ne sono derivati consessi amministrativi (enti di secondo livello) dalla rappresentatività estremamente sbilanciata nei quali, pur essendo compresenti, non trovano forme comparabili di rappresentanza le complesse problematiche urbane delle grandi città e le flebili rivendicazioni di ampie fette di popolazione insediate in

ambiti periferici (interni), privi di ogni carattere "metropolitano". L'istituzione delle Città Metropolitane, inoltre, ha prodotto, in termini di nuove geografie amministrative a scala sovra-regionale, un variegato spettro di situazioni segnato essenzialmente da:

- regioni con Città Metropolitane primeggianti su sistemi urbani sia rilevanti (ma non riconosciuti) che secondari, o sovrastanti reti di piccole città;
- regioni senza Città Metropolitane, con sola rete urbana minore;
- regioni con importanti città di rango funzionale (sovra) regionale sebbene prive di un riconoscimento di centralità, pure innegabile.

In quest'ultima condizione è l'Abruzzo, caratterizzato da un policentrismo urbano modesto (di tipo cosiddetto "cantonale") dovuto ai notevoli condizionamenti che l'orografia proietta sull'assetto insediativo, sul quale emerge la conurbazione costiera adriatica, gravitante sul bipolo Pescara-Chieti.<sup>2</sup> Un agglomerato di poco meno di 400.000 abitanti che, ben oltre il dato dimensionale, è un rilevante polo erogatore di prestazioni urbane di rango elevato per un bacino sovra-regionale delineando – di fatto e in numerosi studi scientifici – un'area metropolitana definita da movimenti pendolari e più qualificati flussi di prossimità relazionale (Fig. 1) e che recentemente ha provato a prefigurare uno scenario territoriale aggregativo, pur problematico, identificato nel processo di fusione di alcuni dei suoi comuni più rilevanti, confluenti nell'unica municipalità di *Nuova Pescara*.<sup>3</sup>

1 Il presente saggio a doppia firma è integralmente pubblicato in Fuschi M. (a cura di), (2018), *Barriere/Barriers*, Società di studi geografici. Memorie geografiche NS 16, pp. 551-560.

2 Le città capoluogo di Pescara e Chieti distano appena 16 km, separate dal comune cuscinetto di San Giovanni Teatino. Hanno alimentato, dopo la fase nucleare degli anni Sessanta e Settanta, processi diffusivi di sub-urbanizzazione soprattutto nel caso di Pescara e di rafforzamento della sezione valliva dello Scalo per Chieti, dando vita ad una conurbazione di fatto, sia su base insediativa che funzionale, espressione di centralità per una più ampia area urbana (Fuschi, 2000).

3 La *Nuova Pescara* risulterebbe dalla fusione dei comuni di Pescara, Montesilvano e Spoltore (questi ultimi centri di prima cintura del capoluogo adriatico) identificandosi con un nuovo comune di poco meno di 200.000 abitanti.

\* Marina Fuschi è Professore ordinario di Geografia Economico-Politica presso la Scuola delle Scienze Economiche, Aziendali, Giuridiche e Sociologiche dell'Università "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara, già Vice Direttore del Dipartimento di Economia, della Giunta della Scuola delle Scienze Economiche, Aziendali, Giuridiche e Sociologiche dell'Università "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara. È autrice di oltre 80 pubblicazioni dedicate a vari temi di geografia economica e politica e la sua attività di ricerca si rivolge, prevalentemente, alle tematiche urbane, alla questione paesaggistico-ambientale e agli squilibri regionali. Attualmente ricopre l'incarico di Delegato del Rettore per la Qualità presso lo specifico Presidio per la Qualità dell'Ateneo.



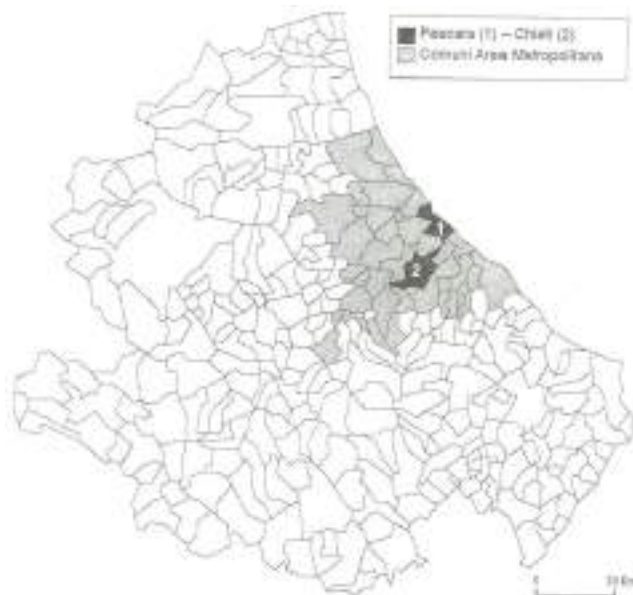


Fig. 1 - Ipotesi di perimetrazione dell'Area Metropolitana Pescara-Chieti.  
Fonte: Fuschi, 2000, p. 108.

### La progressiva caratterizzazione della conurbazione Pescara-Chieti quale piccola metropoli centro-adriatica negli studi di matrice geografica ed urbanistico-territoriale

Il riconoscimento, a partire dalla fine degli anni '60, di un *aggregato metropolitano centro-adriatico* nella regione costiera abruzzese è il prodotto di una significativa accumulazione, nell'ultimo cinquantennio, di una notevole mole di studi, ricerche, modellizzazioni riconducibile ad interessanti ed articolati lavori, identificabili con applicazioni proprie di due principali approcci disciplinari. Si tratta sia di contributi interni alla disciplina geografica, sia di rilevanti studi di matrice urbanistico/territoriale che, a livello nazionale come alla scala locale, hanno gradualmente descritto, raffigurato, delineato e precisato, sempre con maggior dettaglio, questa porzione più urbanizzata del territorio centro adriatico, sviluppatasi dove il corridoio adriatico costiero, velocemente trasformatosi in una delle due dorsali longitudinali del Paese, interseca il percorso storico trasversale della via Tiburtina, in direzione di Roma, trovando nella

Val Pescara un ampio bacino di colmata reddituale fondiaria. La sedimentazione di letture interpretative di quest'area, complice la notevole evoluzione demografica, delle performance della sua base socio economica e delle sue dotazioni funzionali, ha finito per riconoscere, a partire dalla originaria conurbazione formata da due contigui poli urbani di provincia, una struttura insediativa del tutto nuova. Un'area estesa, caratterizzata da policentrismo, da insediamenti più densi ed urbanizzazione diffusa, oltre che da sempre più evidenti dinamiche e legami di interdipendenza funzionale tra le varie comunità, assecondati da una rete infrastrutturale organizzata rapidamente per supportare lo sviluppo di un notevole sistema di dotazioni territoriali, che ha investito, proiettandosi su di esso, un territorio ben più esteso dei poli funzionali e della stessa città compatta. Gli sguardi che la geografia, come la disciplina urbanistica, hanno dedicato alla comprensione dei fenomeni di progressiva urbanizzazione, sub-urbanizzazione, periurbanizzazione e metropolizzazione del territorio italiano, d'altra parte, hanno sempre riconosciuto la speciale (favorevole) condizione strutturale della conurbazione Pescara-Chieti, nell'ambito della rete urbana nazionale. Prova ne sono alcuni interessanti approcci multidisciplinari che geografi ed urbanisti adottarono congiuntamente nella costruzione di prospezioni funzionali alla redazione del "fondativo" *PROGETTO 80*. Soprattutto in alcune e specifiche elaborazioni più evocative di tale lavoro, mirate alla ricostruzione di quadri interpretativi e di scenari di prospettiva, infatti, venne riconosciuto un dinamismo peculiare della conurbazione costiera abruzzese, sia in termini di contributo alla strutturazione del telaio urbano del Centro-Sud Italia (in via di formazione proprio negli anni della prima industrializzazione per Aree e Nuclei di Sviluppo Industriale, accompagnata da notevole infrastrutturazione), sia quanto al suo potenziale ruolo di cerniera tra sistemi locali più strutturati, sviluppati e meglio connessi ed estesi comprensori interni (ancora oggi) marginali.

Anche l'Atlante SOMEA (1973) riconobbe proprio nella felice collocazione geografica della conurbazione e nelle sue ingenti dinamiche di industrializzazione il principale motivo di sviluppo ed il notevole impulso fornito alla crescita economica dell'intero bacino re-

gionale abruzzese. Il modello SOMEA, infatti, collocava l'area Pescara-Chieti tra le 22 Metropoli regionali di classe 14 (caratterizzate da coefficiente di presenza dei servizi di primo rango pari a 325/1000).<sup>4</sup> Agli sforzi congiunti di geografi ed urbanisti, seguirono altre proiezioni di matrice urbanistica che hanno indagato le dinamiche di trasformazione dei modelli insediativi consolidati del Paese ed il grado di metropolizzazione del suo telaio urbano più maturo ed evoluto. Ciò sembra vero almeno con riferimento a tre principali ricerche applicate, molto importanti che hanno segnato notevolmente la capacità di reinterpretazione dei fenomeni urbani, correlandoli strettamente ad altrettanto rilevanti dinamiche di trasformazione del tessuto sociale, economico, produttivo e demografico. Il primo di questi focus è sicuramente identificabile con la ricerca IT.URB. (1990), sul finire degli anni '80, che con originalità ha dato conto dell'ingente processo di urbanizzazione di alcune città e delle connesse dinamiche evolutive dei tessuti insediativi, riconoscendo, tra queste, proprio la "conurbazione pescarese" e le sue propaggini, notevolmente accresciutesi in pochi decenni. Qualche anno dopo è la ricerca "ITATEN" (Clementi, Dematteis, Palermo, 1996) – che non si limitò all'indagine delle dinamiche di strutturazione dei grandi sistemi urbani consolidati, ponendo notevole attenzione all'intera, peculiare struttura insediativa intermedia (costitutiva) del Paese, attraverso la sua disarticolazione in minuziosi "ambienti locali", con la quale si fornì una originale reinterpretazione spaziale delle lucide teorizzazioni sulla cosiddetta Terza Italia di A. Bagnasco, a riconoscere la città diffusa Pescara-Chieti quale estrema propaggine meridionale della "città lineare padano-adriatica". Più di recente, nell'ambito del Documento di Programmazione dello Sviluppo redatto dalla DICOTER del MIT (2007), ovvero nel corposo studio "Reti e territori al futuro" che, con originalità, ha definito i concetti di "piattaforma" e di "territori snodo", la conurbazione Pescara-Chieti è stata individuata quale una delle cerniere territoriali del sistema Paese. Ovvero una di quelle

particolari realtà urbane in grado di valorizzare le risorse identitarie e di "commutare" (Clementi, 2007, p. 13) i flussi locali di aree dinamiche con i flussi globali intercettati alla scala di spazi comunitari sub regionali (Fig. 2).

Ulteriori contributi utili ad una ulteriore "caratterizzazione metropolitana" del sistema urbano Pescara-Chieti sono stati forniti anche negli ultimi decenni da significativi aggiornamenti di consolidate indagini geografiche che, anche su base regionale, come nel caso di focus condotti per la redazione dell'Atlante SOMEA (1987, 1991) o di ricerche condotte in ambito PRIN (2004),<sup>5</sup> hanno approfondito la natura delle relazioni di (inter) dipendenza funzionale caratteristiche del sistema urbano abruzzese, precisandone dinamiche di gravitazione, limiti dei bacini sub-regionali, confermando il primato gerarchico dell'area della conurbazione centrale.

Ancora, lo studio della Società Geografica Italiana (2015) ha individuato, sebbene in un quadro di traiettorie sociali ed economiche profondamente modificate per effetto sia della crisi globale che della rilevante contrazione del settore produttivo manifatturiero, una regione funzionale urbana abruzzese identificabile con un bacino di consumo di servizi di rango elevato la cui dimensione supera quella del territorio della regione amministrativa. Ulteriori lavori (ancora di matrice geografica ed urbanistico/territoriale), tra i quali la ricerca Urban.it condotta dal Cresme o "La Visione del Telaio Urbano Metropolitan italiano" prodotta dal gruppo di ricerca City Railways (*Urban Outlook of Italian Urban Regions*) e, ancor più, il PRIN *Post Metropoli*, hanno riconosciuto la condizione di specialità di questo territorio, nel contesto di un ambito regionale (e sovra regionale) caratterizzato da sostanziale marginalità – come confermato anche da elaborazioni che danno conto del grado di terziarizzazione dei sistemi economici locali, su base comunale – con significativa specializzazione nei servizi alle imprese. Nell'ambito dell'Atlante Nazionale del Territorio rurale (Mipaaf, 2010) sono stati riconosciuti i Sistemi Locali del Lavoro delle Aree Interne e delle

4 Rispetto a: classe 15 – Metropoli Nazionali con coefficiente di presenza dei servizi di primo rango pari a 700/1000; classe 13 – Città Regionali con coefficiente di presenza dei servizi di primo rango pari a 125/1000; classe 12 – Città Sub-Regionali con coefficiente di presenza dei servizi di primo rango pari a 35/1000.

5 PRIN sul tema "Attori, reti, strategie nel Mezzogiorno delle città: una nuova geografia urbana del territorio meridionale" – U.L. Abruzzo "Armatura e dinamica urbana nella regione del Medio Adriatico".

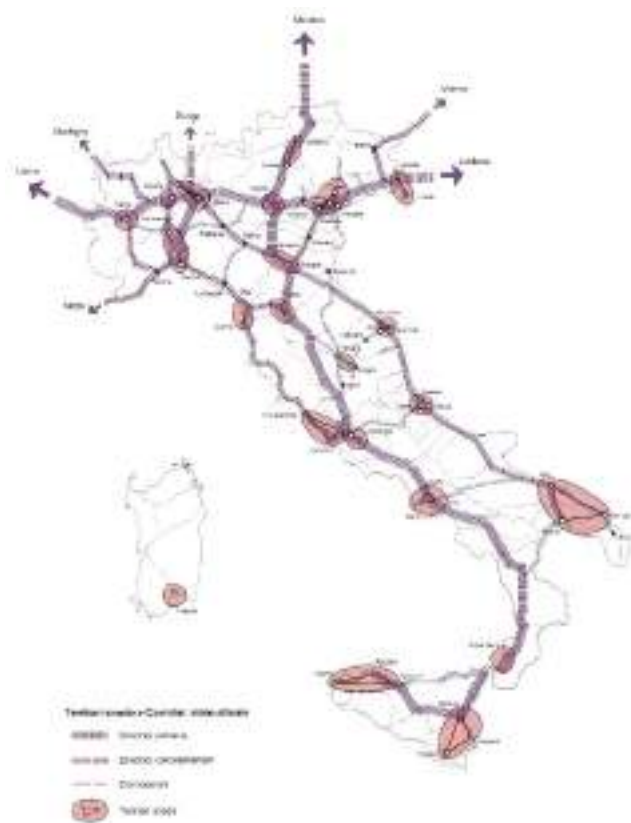


Fig. 2 - Le prospettive di sviluppo della rete urbana ed infrastrutturale italiana secondo le interpretazioni della DICOTER: i "territori snodo".  
Fonte: DICOTER, 2007, p. 179

Aree Urbane (Baldini, Lupatelli, 2013) individuando, tra quelli dei centri urbani principali con popolazione oltre i 90.000 residenti, quello centro-adriatico abruzzese come l'unico, di rilievo sovra regionale. D' altra parte la condizione di specialità di questo territorio, in ambito regionale, è confermata anche da approfondimenti finalizzati a misurare il grado di terziarizzazione dei sistemi economici su base comunale.

In anni più recenti, diversi studi di rilievo internazionale ispiratori delle politiche di sviluppo dell'OCSE ed importanti teorizzazioni, derivate anche dall'operato di ESPON (2014), hanno definito criteri ed indicatori validi, almeno in ambito europeo, per individuare i telai insediativi che strutturano la rete urbana continentale, anche in funzione della ri-programmazione delle reti TEN-T. Tali modelli (sia che si tratti dei metodi di individuazione di *regioni funzionali urbane* che di aree urbane con caratteri metropolitani) considerano la conurbazione abruzzese quale area metropolitana di secondo livello, ovvero una polarità funzionale in grado di erogare servizi qualificati per bacini di utenza sovra regionali. Considerando sia le notevoli prestazioni delle dotazioni infrastrutturali che essa può vantare che la sua indiscutibile centralità geografica, anche entro nuove direttrici baricentriche rispetto a scenari geopolitici euro-mediterranei (in prospettiva di un ingresso nell'UE dei Paesi balcanici), a quest'area urbana è stato assegnato un ruolo centrale anche nell'ambito di recenti contributi e documenti tecnici alla base della istituzione della Macroregione Adriatico-Ionica (2013). In alcuni di essi, aggiornando il progetto *Sea Land Bridge*, l'area funzionale urbana Pescara-Chieti è stata individuata come nodo di connettività trans-frontaliera di rilevanza macroregionale.

Molto interessante, oggi, è il contributo che proviene da una ricerca promossa dall'INU<sup>6</sup> che si prefigge il fine di portare in luce, ben oltre i contenuti della Legge 56/2014, le potenzialità di una rete di trenta dinamiche aree urbane caratterizzate da un tessuto socio economico nel quale risiede la metà della forza lavoro rinvenibile nelle 14 Città Metropolitane e più del 53% del PIL in esse prodotto (Fig.3). Una rete di piccole metropoli *de facto* – tra le quali quella Pescara-Chieti – in grado di stimolare/elevare le performance socio economiche delle relative aree funzionali urbane, ovvero di "territori capaci" caratterizzati da buona connettività ed accessibilità e significative dotazioni territoriali che, per questo, fungono da centralità funzionali per significativi spazi sovra-regionali distanti dalle Città Metropolitane *de Jure*.

6 Il riferimento è alla ricerca promossa dalla Community INU "Area Vasta e città medie" che ha avviato uno studio sulle trenta città metropolitane italiane "di taglia media", di cui si espongono contenuti e finalità essenziali nel saggio di A. Cilli pubblicato su *Urbanistica Informazioni*, come riportato in bibliografia.

### I passaggi nodali della progressiva formazione di un'identità locale metropolitana

Anche la progressiva formazione di un'identità locale metropolitana dell'area Pescara-Chieti è un processo culturale che ha subito una accelerazione significativa negli ultimi decenni, proprio in ragione del moltiplicarsi di studi, ricerche e riflessioni prodottesi sul territorio e vissute dalla comunità locale quali essenziali momenti per la formazione di nuove consapevolezze. Ciò è accaduto, in sostanza:

- per ragioni legate al tentativo di designare questo territorio, dopo il 1990, tra le aree urbane da inserire nell'auspicato ampliamento dell'elenco delle Città Metropolitane originariamente individuato dal legislatore, supportando con argomenti tecnici tale candidatura, poi esclusa dalla L. 56/14;
- per l'oggettiva condizione in cui si è venuto a trovare il territorio in ragione del suo significativo rafforzamento demografico (comuni di corona), del completamento della sua rete infrastrutturale, del potenziamento dei collegamenti dell'aeroporto regionale di Pescara;<sup>7</sup>
- in conseguenza della necessità di produrre visioni mirate alla redazione di piani di settore di matrice strategica, funzionali ad individuare progettualità specifiche (infrastrutture e mobilità) o a valutare, in una nuova ottica di area vasta, scelte di spesa pubblica degli enti locali;
- in corrispondenza della necessità, tra il 2010 ed il 2014, di suffragare con dati attendibili il progetto con cui si è indetta la consultazione referendaria, il cui risultato avrebbe avallato la istituzione del municipio di *Nuova Pescara*.

In buona sostanza, la prima riflessione teorica articolata nella quale si sia utilizzata con rigore la denominazione di *area metropolitana* si è identificata, nel 1999, con lo studio *"Trasformazioni Metropolitane" studi e proposte per l'area Chieti-Pescara* promosso dall'Università G. d'Annunzio, con il quale si fornirono interessanti interpretazioni ragionate circa l'ingente e articolata dinamica di

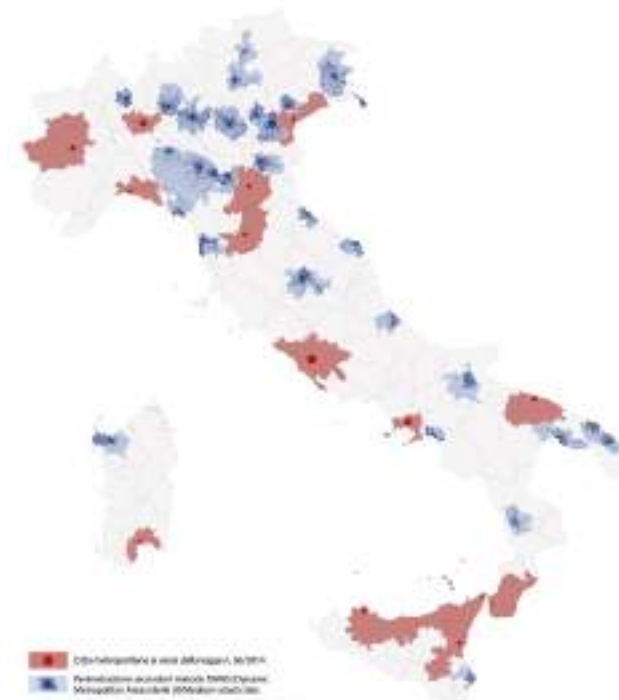


Fig. 3 - L'Italia delle 30 Metropoli di media dimensione secondo la ricerca INU.  
Fonte: Cilli, 2018, p. 12

urbanizzazione che aveva investito le due città sedi dell'Ateneo (il Campus vero e proprio di Chieti e il polo didattico di Pescara). Questo contributo rese evidente l'urgenza, per i centri decisionali, di dotarsi di visioni prospettiche in grado di guidare le dinamiche di sviluppo con adeguata progettualità, ribaltando una prassi per la quale gli enti locali, fino ad allora, si erano limitati ad assecondare (subendoli) fenomeni di convulsa urbanizzazione slegati da qualsiasi idea di città reticolare. Il secondo momento essenziale in cui si è presa coscienza della condizione di forte interdipendenza funzionale rilevabile tra le varie realtà insediative della città sviluppatasi

<sup>7</sup> Aeroporto il cui ruolo metropolitano è stato ampiamente riconosciuto (Landini, 2006) per la significativa e costante crescita del volume del traffico passeggeri passato dai 72.000 del 1996 ai circa 600.000 del 2017.

fuori dai suoi limiti urbani classici, è coinciso con la redazione del Piano Urbano per la Mobilità di Area Vasta, nel 2008, e con quella dei Piani Strategici delle macroaree Pineto-Montesilvano e Ortona-Francavilla.<sup>8</sup>

Queste esperienze hanno confermato come il funzionamento complessivo della città metropolitana dipendesse, oramai, da una nuova capacità dei governi locali di assumere decisioni strategiche condivise e coordinate, specie con riferimento a politiche di sviluppo delle reti infrastrutturali. Ancora, di recente, la ricerca universitaria *Abruzzo 2020* (articolata, prima del presente terzo quaderno della collana, in due successivi e distinti contributi: *Visione strategica del territorio regionale*, 2014 e *Il sistema urbano regionale*, 2016), con originali rappresentazioni grafiche, ha fornito una re-interpretazione del territorio che, pur confermando quanto già colto in altri lavori scientifici con riferimento ad una chiara suddivisione del territorio regionale in sette (otto) principali bacini di erogazione e consumo di servizi (fig. 4), ha ipotizzato, per la conurbazione adriatica costiera – in ragione della sua centralità geografica e fun-

zionale, oltre che del livello di specializzazione dei servizi erogati – il suo necessario riconoscimento di unico polo di rilievo regionale.

### Le attuali barriere sul cammino della concreta costruzione di un'area metropolitana

Il fatto che il premesso patrimonio di riflessioni teoriche sul fenomeno della metropolizzazione dell'area Pescara-Chieti e la quotidianità del vissuto di prossimità relazionale abbiano riconosciuto e territorializzato una sua progressiva strutturazione di tipo "metropolitano", di per sé, comprensibilmente, non costituisce un presupposto sufficiente a garantire l'avvio di un concreto processo di creazione di una *governance* metropolitana di area vasta (Longo, Cicirello, 2015). Ciò sebbene le diverse rappresentazioni date da una pluralità di studi, documenti e ricerche abbia contribuito a formare nei residenti una percezione di identità locale di cittadini di un territorio reticolare non più circoscrivibile entro anacronistici limiti amministrativi comunali e provinciali. L'esigenza di una regia unica in grado di assumere decisioni nevalgiche ed efficaci su temi strategici di superiore interesse comune (quali mobilità, tutela dell'ambiente e della salute, ciclo integrato delle acque, dei rifiuti, pianificazione di interventi coordinati di infrastrutturazione) sembra essere avvertita, peraltro, molto più dalle comunità locali che dalla classe dirigente.

Può essere interpretato in tal senso, infatti, il significativo risultato referendario che, nel 2014, ha consentito al 63% circa dei residenti di tre comuni dell'area (Pescara, Montesilvano e Spoltore) di avallare – come detto – l'istituzione di un nuovo unico comune (*Nuova Pescara*) concepito per incorporazione e fusione di tre attuali municipalità. Piuttosto, è utile sottolineare il lungo tempo trascorso infruttuosamente, per responsabilità della politica, nella traduzione di tale chiara indicazione popolare in norme e conseguenti procedure amministrative. Il risultato di questa consultazione ha confermato, dunque, come si sia fatta strada negli ultimi decenni, almeno tra coloro che vivono quotidianamente questo territorio,

Fig. 4 - Ipotesi di sub-regioni in Abruzzo.  
Fonte: Fuschi, Ferrari, 2017, p. 44



<sup>8</sup> La prima a nord del capoluogo adriatico; la seconda a sud dello stesso e di prima prossimità del capoluogo teatino.

una “inconsapevole” ma avvertita identità metropolitana determinata dalla peculiare struttura e natura di molteplici, promiscue relazioni di interdipendenza funzionale che giornalmente legano le comunità di questo territorio. Ciò, di sicuro, anche per effetto di una struttura insediativa diffusa e reticolare e della elevata accessibilità reciproca delle sue dotazioni essenziali, ormai rinvenibili non solo nei poli urbani principali. Non è ancora matura, invece, la consapevolezza della classe dirigente locale che, ad oggi, stenta a perseguire tale progetto unitario svelendo la scelta referendaria degli abitanti e riproponendo un territorio amministrativamente frammentato decisamente miope rispetto alle più ampie possibilità che un’area compatta, potenzialmente più competitiva (in termini di massa critica demografica, funzionale, infrastrutturale e di governance), potrebbe giocare strategicamente quale *player* dai maggiori poteri contrattuali su vari “tavoli” ed in diverse “partite”. Sottovalutazioni o ritardi nella considerazione di tali prospettive, infatti, appaiono ancora più preoccupanti sia che si consideri il predetto discreto “posizionamento” riconosciuto alla conurbazione centro adriatica abruzzese da rilevanti documenti tecnici su cui si fondano essenziali politiche e visioni di sviluppo dell’Unione Europea, sia che si pensi alle nuove opportunità che quest’area potrebbe cogliere proprio in termini di occasioni di sviluppo legate al rafforzamento delle reti a scala comunitaria, nell’ambito di una imminente e concreta operatività della Strategia Macroregionale Adriatico-Ionica. Tuttavia, la natura dei problemi che rendono ostico il raggiungimento di una dimensione di governo sovracomunale della conurbazione Pescara-Chieti, nella direzione (auspicabile) di costituzione di un organismo metropolitano in grado di guidare strategie di potenziamento e ristrutturazione territoriale, è molteplice ed articolata. La pluralità e la complessità delle barriere che potrebbe incontrare questo progetto travalica, infatti, il fatto stesso che ad oggi sembra pressoché impossibile modificare il quadro legislativo (modificativo della Costituzione) che, ormai, ha riconosciuto lo status di Città Metropolitana a sole 10 (+4) aree urbane del paese.

9 Più che i confini provinciali i limiti realmente problematici, tuttavia superabili come ampiamente dimostrato in più casi virtuosi, sono dati dalla appartenenza di varie porzioni di territori contigui a diversi collegi elettorali.

Le incognite più insidiose di carattere generale, comuni alla gran parte dei processi che (almeno oggi, in Italia) hanno come obiettivo quello della costruzione di “organismi metropolitani”, sono identificabili con le seguenti condizioni:

- permanenza tra i comuni di aree fortemente integrate di distinti confini amministrativi (provinciali),<sup>9</sup> in conseguenza sia della mancata riforma costituzionale che della complessiva, brusca, interruzione dell’intero processo di riforma;
- problematicità (non solo tecnica) nella individuazione di limiti territoriali pertinenti, capaci di identificare il confine, non solo fisico, di un territorio che sia espressione geografica di una *comunità metropolitana* sufficientemente coesa;
- difficoltà nella definizione di adeguati metodi di costruzione democratica e partecipata dei processi e degli strumenti di *governance* idonei a condurre le comunità locali alla scelta di nuovi ed efficaci organi di rappresentanza metropolitana tali da contemperare le varie istanze rinvenibili alla scala municipale.

In tal senso, la via pragmaticamente più percorribile sembra identificarsi con la costituzione di un agile organismo di governo metropolitano, verosimilmente assimilabile ad una “agenzia di scopo” il cui mandato si fondi su una essenziale operatività tale da produrre decisioni di spesa strategiche e condivise su temi, problematiche e progetti di interesse comune e di chiara dimensione sovracomunale. Sono individuabili, inoltre, sul percorso che consentirebbe di tracciare un processo di convergenza delle comunità locali verso una nuova ed agile governance unica cui si chiede di compiere scelte strategiche, nel caso specifico della conurbazione Pescara-Chieti, almeno due ulteriori ostacoli principali:

- frammentazione e ridondanza (dispersiva) di posizioni sul tema ascrivibili ad una pluralità di visioni parziali, basate su istanze corporative o settoriali legate ad aspettative di corto respiro (di questo o quel gruppo sociale), dovute anche alla notevole mole di studi e proposte disponibili, spesso re-interpretate secondo logiche particolaristiche e competitive non convergenti su progetti condivisi, in presenza di bassa coesione e scarso coordinamento



e in assenza di obiettivi coerenti con una superiore visione strategica di lungo periodo di “territorio al futuro”;

- riproposizione di sterili contrapposizioni campanilistiche, nell’ambito di uno storico e mai sopito conflitto (tutto abruzzese) tra ambito costiero e territorio interno; conflitto che di recente

si è ri-alimentato per effetto della rivendicazione avanzata “per decreto” dalla città di L’Aquila di un primato regionale (quale polo amministrativo), in occasione della concreta ripresa del dibattito promosso in Consiglio Regionale funzionale alla istituzione del comune di *Nuova Pescara*.<sup>10</sup>

10 In fase di pubblicazione del presente testo, si rileva che il Consiglio Regionale con legge n. 27 del 24/08/2018 ha disposto l’istituzione del comune di Nuova Pescara a decorrere dal 1 gennaio 2022. Tuttavia, a tale passaggio istituzionale “obbligato” – sopravvenuto comunque a quattro anni di distanza dalla consultazione referendaria – dovranno seguire gli atti consequenziali delle amministrazioni locali coinvolte che, ad oggi, manifestano resistenze specie con riguardo ai due comuni minori (Montesilvano e Spoltore).

#### Bibliografia

- Aa.Vv., ITURB. 80, “Rapporto sullo stato dell’urbanizzazione in Italia”, *Quaderni di Urbanistica Informazioni*, 8, Supplemento a U.I., n. 111, Roma, Inu Ed., 1990, pp. 225-229 / 261-265
- Aa.Vv., *Rapporto Anci Ifel, Nuovi confini e prospettive per le politiche urbane dopo la legge Delrio. L’identità territoriale delle città medie italiane*, Roma, Anci, 2014
- Aa.Vv., *Making Europe open and polycentric. Vision and scenarios for the European Territory towards 2050*, Luxembourg, Espon Edition Press, 2014
- Baldini U., Lupatelli G., “I sistemi locali nelle politiche di sviluppo rurale e nella strategia nazionale per le aree interne”, *Agriregionieuropa*, anno 9, settembre 2013, n. 34, pp. 9-12
- Bobbio L., *I servizi locali nelle democrazie contemporanee*, Bari, Laterza, 2003
- Calafati A.G., Mazzoni F., *Città in nuce nelle Marche. Coalescenza territoriale e sviluppo economico*, Milano, Angeli, 2008
- Calafati A.G., *Le città della Terza Italia*, Milano, Franco Angeli, 2012
- Cilli A., “Il progetto di riforma degli enti locali e le città medie”, in Properi P. (a cura di), *Rapporto dal Territorio 2016*, Roma, Inu Edizioni, 2016, pp. 126-128
- Cilli A., “Competitività territoriale e prestazioni urbane”, Aa.Vv., *Verso Pescara 2027*, Dossier di ricerca, 2, Roma, Gangemi Editore, 2016, pp. 263 a 269
- Cilli A., “Per una rivalutazione della rete urbana intermedia italiana”, *Urbanistica Informazioni*, Roma, Inu Edizioni, 2018, n. 273-274, pp. 10-12
- Clementi A., Dematteis G., Palermo P.C. (a cura di), *Le forme del territorio italiano*, Vol. I-II, Biblioteca di Cultura Moderna, Bari, Laterza, 1996
- Clementi A., Mascarucci R., *Trasformazioni metropolitane*, Fratelli Palombi, Roma, 1999
- Clementi A., “Un avvenire possibile del territorio italiano”, in Siu (Società Italiana degli Urbanisti) (a cura di), *Reti e Territori al Futuro. Materiali per una visione*, Roma, Di.Co.Ter. (Ministero Infrastrutture e Trasporti), 2007, pp. 11-34
- Dini F., Zilli S. (a cura di) *Rapporto annuale 2014. Il riordino territoriale dello Stato*, Roma, Società Geografica Italiana, 2015
- Donolo C., “Transizioni verso territori capaci”, *Rivista di sociologia del lavoro*, Milano, Angeli, 2008, n. 109, pp. 25-42
- Fuschi M., *Ambiente urbano e area metropolitana*, Pescara, Libreria dell’Università Editrice, 2000
- Fuschi M. (a cura di), *Per una regione medio adriatica. Città, territorio, economia*, Milano, Franco Angeli, 2006
- Fuschi M., Landini P., Massimi G., Zarrilli L., Cardinale B., Cavuta G., Scorrano S., Ferrari F., Grugnale B., “Armatura e dinamica urbana nella regione del Medio Adriatico”, in Viganoni L. (a cura di), *Il Mezzogiorno delle città. Tra Europa e Mediterraneo*, Milano, Franco Angeli, 2007, pp. 65-137
- Fuschi M., Ferrari F., “L’Abruzzo”, in Dini F., Zilli S. (a cura di), *Rapporto annuale 2014. Il riordino territoriale dello Stato*, Roma, Società Geografica Italiana, 2015, pp. 92-95
- Fuschi M., Ferrari F., “L’Abruzzo «oltre» la proposta di riordino istituzionale. Le ragioni del territorio”, in Aa.Vv., (5) *radicamenti*, Società di Studi Geografici, Memorie geografiche NS, n. 15, 2017, pp. 43-51
- Landini P., “Armatura urbana, strutture territoriali e processi di regionalizzazione”, in Somea, *Atlante economico e commerciale d’Italia*, Roma, Valerio Levi Ed., 1987, pp. 66-72
- Landini P., “La rete materiale”, in Fuschi M. (a cura di), *Per una regione medio adriatica. Città, territorio, economia*, Milano, Franco Angeli, 2016, pp. 123-147
- Longo A., Ciciello L., *Città metropolitane e pianificazione di area vasta. Prospettive di governo territoriale per la gestione delle metamorfosi urbane*, Milano, Franco Angeli, 2015.
- Mascarucci R. con Cilli A., Volpi L., “Una visione territoriale per la Macro Regione Adriatico Ionica”, in Mascarucci R. (a cura di), *Una strategia per la macroregione adriatica*, Rapporto fornito da Cna Italia al Piano d’Azione per la Strategia Adriatico Ionica della Commissione Europea, Ancona, 2013, pp. 10-14
- Mascarucci R., Cilli A., Volpi L., *Abruzzo 2020. Visione strategica del territorio regionale*, Quaderno 1, Pescara, Sala Editore, 2014
- Mascarucci R., Cilli A., Garzarelli F., Piccoli D., *Abruzzo 2020. Il sistema urbano Regionale*, Quaderno 2, Pescara, Sala Editore, 2016
- Mistri M., *La città Metropolitana. Una confusa riforma italiana*, Padova, Edizioni La Gru Libero Pensiero, 2014
- Properi P., Di Ludovico D. (a cura di), *Italia mediana. Una macroregione, strategie, piani e paesaggi*, Castelli (TE), Verdone Editore, 2015
- Sbetti F., Giannino C., “Città Metropolitane, Territori competitivi e progetti di rete”, *Urbanistica Dossier*, Rivista monografica on line, Roma, Inu Edizioni, n. 12, 2017
- Somea, *Atlante economico-commerciale delle regioni d’Italia*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1973
- Somea, *Atlante economico e commerciale d’Italia*, Roma, Levi Edizioni, 1987
- Somea, *Atlante Somea Regione Abruzzo*, Roma, Levi Edizioni, 1991



## Criteri per la delimitazione delle componenti

di Luisa Volpi

La ricerca *Abruzzo 2020* esplora il recente fenomeno della dispersione di funzioni e dotazioni urbane in *sistemi di centralità multi-polari*, non più circoscrivibili all'interno del perimetro della città, ma relativi ad ambiti territoriali a geometria variabile tipici delle conurbazioni metropolitane di medie dimensioni. La riconosciuta esistenza di città metropolitane intermedie pone molti punti interrogativi, tra i quali la necessità di stabilire criteri oggettivi e unificati per individuare e rappresentare la nuova dimensione urbana. I concetti acquisiti riguardano invece le sub-articolazioni (*componenti*) del sistema metropolitano, che giocano ruoli diversi in relazione a ritmi e stili di vita dei cittadini-utenti, concorrendo ad un generale equilibrio complessivo.

La proposta di metodo per la delimitazione spaziale delle *componenti* del sistema urbano, affronta questioni relative alla perimetrazione di ambiti territoriali non convenzionali e all'applicazione di criteri e regole che abbiano i requisiti della reperibilità dei dati e della inequivocabilità del segno grafico.

Le *componenti* oggetto dello studio sono di seguito definite:

1. Dotazione (sistema dell'offerta complementare e sinergica dei servizi di rango superiore);
2. Centralità (sistema dei luoghi attrattivi con effetto urbano);
3. Città (struttura urbana in continuità spaziale e/o in connessione funzionale);
4. Area (ambito territoriale di gravitazione pendolare dei cittadini-utenti).

Sebbene siano sovrapponibili e spesso complementari, le quattro *componenti* metropolitane funzionano come entità autonome, interpretando ognuna una diversa metafora urbana. Ne risulta una immagine quadrupla i cui *layer* non sono semplicemente gruppi

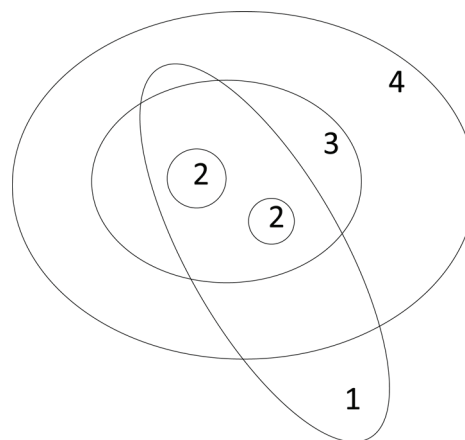


Fig. 1 - Schema delle relazioni tra le componenti

omogenei di elementi, ma categorie interpretative compresenti, che non seguono un ordine gerarchico (dalla più importante alla meno importante) o dimensionale (ricavabili per addizione successiva o a scatole cinesi), né fanno riferimento ad un preciso ambito amministrativo (comunale, provinciale, ecc.). Si tratta piuttosto di insiemi e sottoinsiemi, le cui relazioni reciproche sono schematizzate nel grafico (fig. 1).

Questa peculiarità si riscontra anche nelle città metropolitane istituzionali,<sup>1</sup> a proposito delle quali si parla di *'livelli' differenziati di città metropolitana*,<sup>2</sup> cioè strati sovrapposti i cui ambiti di azione non sono però coincidenti poiché ciascuno di essi esprime una

1. La Legge 7 aprile 2014 n.56 (*Legge Delrio*) disciplina le dieci città metropolitane delle regioni a statuto ordinario, i cui territori coincidono con quelli delle preesistenti province: Roma Capitale, Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Napoli e Reggio Calabria.

2. Papotti D., *Le metafore dell'urbano: riflessioni per l'area metropolitana centro-veneta*, in *La città metropolitana*, Insula (Venezia), Quaderni, n. 14/2003.

diversa operatività e una diversa intensità e assume una propria forma territoriale.

*Immaginando una sovrapposizione cartografica di questi vari livelli se ne vedrebbero i confini "sfilacciati" (...) ma anche una tendenza ad aggregare una densità di questi fenomeni intorno all'area dei nuclei urbani.(...) L'istituzione della città metropolitana deve convivere con questa pluridimensionalità e con questa elasticità dei propri confini, sia di competenza che di estensione, senza rinunciare al contempo alle forme della propria manifestazione territoriale.* (Papotti D.)

Questa visione "a strati" sovrapposti come espressione di livelli differenziati di operatività, può essere sviluppata e approfondita attraverso le metafore urbane, cioè immagini evocative e simboliche alle quali si fa riferimento per definire nuovi fenomeni e nuove forme di città.

### METAFORE

L'uso delle metafore in urbanistica ha da sempre avuto larga diffusione, sia per descrivere i fenomeni legati a modelli di organizzazione spaziale e/o sociale (ad esempio la città giardino di Howard o la città alveare di Le Corbusier) che per indicare gli aspetti formali ed estetici della struttura urbana (si pensi ai disegni della città ideale o della città antropomorfa in voga nel Rinascimento).

La visione della città cambia e si evolve in relazione ai periodi storici, adeguandosi a ideali e utopie del suo tempo. In epoca recente, a causa dei cambiamenti generati dall'incontrollato e rapido sviluppo urbano, il termine "città" viene sempre più spesso accostato ad un *attributo*, avente connotazione negativa o positiva, con lo scopo di precisare, criticare o dare risalto ad alcuni fenomeni ricorrenti. Si parla dunque di città a rete (De Matteis), città diffusa (Secchi), città compatta (Pierre Merlin), città porosa (Walter Benjamin), città sparpagliata (Joan Vicente Rufi), città policentrica (Roberto Camagni), ecc. per descrivere prevalentemente le varie manifestazioni di disgregazione delle forme storiche, dovuta all'aumento spontaneo della dimensione urbana oltre i propri confini; ma anche di città

creativa (Richard Florida), città sostenibile, città insostenibile (Augustin Berque), città generica (Rem Koolhaas), città intelligente, città globale (Saskia Sassen), città biodiversitaria (Philippe Clergeau) ecc. per indicare le ripercussioni della globalizzazione sullo spazio fisico e sociale, le sfide ecologiche e tecnologiche, l'iperconnettività delle reti ed altri fenomeni della contemporaneità.

Le metafore urbane hanno il vantaggio di stimolare l'immaginazione dell'osservatore e tale prerogativa gioca un ruolo decisivo nella ricerca delle forme di comunicazione più efficaci: *immagini discorsive, sospese fra sogno e incubo (...) dal forte potere evocativo che, per la loro immediatezza e per la loro potenza immaginifica, si prestano bene a essere facilmente memorizzate, mediatizzate e a dare forma ai nostri immaginari.*<sup>3</sup> Per questa loro "potenza" urbanisti, geografi e studiosi ma anche politici, giornalisti, scrittori e registi continuano ad affidarsi alle metafore per affrontare i complessi temi della città contemporanea in proiezione futura, generando aspettative, dubbi e timori.

Un ampio repertorio terminologico di metafore urbane è raccolto e classificato nella scheda riassuntiva (tabella 01), ricostruita a partire dall'approfondito lavoro di Fabrizio Esposito pubblicato in *Lessico dell'urbano*, da lui stesso definito come un *vocabolario ragionato dei principali neologismi che l'urbanistica – ma non solo – utilizza per descrivere i fenomeni urbani emergenti dell'urbano contemporaneo.*<sup>4</sup> L'analisi dei termini che descrivono l'evoluzione della città è oggetto di studi e ricerche anche in altri ambiti disciplinari: il tema di come le metafore creino una connessione tra linguaggio e spazio urbano viene affrontato in una interessante trattazione di linguistica, in cui si afferma che *il potere orientativo e ideologico delle denominazioni terminologiche è enorme, in particolare nei casi in cui il termine sia frutto di una traslazione metaforica: la denominazione richiama inevitabilmente una serie di elementi appartenenti alla memoria collettiva condivisa e delimita in maniera molto precisa la concettualizzazione e inoltre il peso ideologico dei termini è infatti tanto più evidente quanto più le metafore diventano strumento privilegiato*

3. Sartoretti I., *La città contemporanea e le nuove metafore del discorso urbanistico*, Micron, 2008.

4. Esposito F., *Lessico dell'urbano*, <http://www.urbanisticatre.uniroma3.it/dipsu/?p=3280>, marzo 2015/marzo 2016.

**Tabella 01 - METAFORE URBANE**

<b>Città globali</b>	Megalopoli Hiperville o ipercittà Post metropolis <i>Global city</i>	Termini che descrivono fenomeni dispersivi con equilibrata organizzazione alla scala regionale delle attività umane.
<b>Territori a bassa densità</b>	Città diffusa Città diramata <i>Urban sprawl</i>	Termini che descrivono il dilagare dell'urbano negli spazi aperti, con conseguente scomparsa del limite preciso tra città e campagna.
<b>Modelli a rete</b>	Città a rete Città sparpagliata o <i>scattered city</i> o <i>ville étalée</i> o <i>ville éparpillée</i> Città o metropoli a rete decentrata policentrica Arcipelaghi urbani	Termini che leggono i territori della dispersione urbana come una fitta trama reticolare, fisica e virtuale, costituita da nodi gerarchici e linee di attrazione.
<b>Simulacri urbani</b>	Exurbia ed esurbio Exopolis Simulacri urbani <i>Mall</i> o <i>shopping mall</i> <i>City of urban marketing</i> o <i>festival mall</i>	Forme urbane esclusivamente monofunzionali che aspirano a divenire città compiute e autosufficienti.
<b>Patchwork urbani</b>	Metapolis <i>Edge city</i> <i>Edgeless city</i> <i>Generic city</i> o città generica Città emergente o <i>ville emergente</i> Città pulviscolare	Metafore che descrivono le nuove forme territoriali nate disordinatamente su una trama scomposta e variegata, amalgamate e unite dalle grandi arterie dei trasporti o delle reti telematiche.
<b>Città rurali</b>	Suburbia Post-suburbia Periurbano e periurbanizzazione Rururbano e rururbanizzazione <i>Urban village</i>	Termini utilizzati per definire le forme dispersive in cui si realizza una sintesi tra comunità autoctona e popolazione di nuovi residenti.
<b>Nuove campagne</b>	Campagna urbana Eco-villaggi Campagna abitata <i>Self-reliant city</i> Territori lenti	Termini che propugnano una rinascita della campagna, piuttosto che un'invasione <i>tout court</i> dell'urbano negli spazi aperti.
<b>Allegorie biologiche</b>	Città-albero Città-rizoma Città-fungo o <i>ville champignon</i> Città spugna o città porosa o <i>ville poreuse</i> <i>Biocity</i> o biocittà	Termini che collegano metaforicamente le forme insediative urbane agli organismi viventi.

per l'esplicitazione di nuove teorie scientifiche.<sup>5</sup>

L'ampia ed eterogenea catalogazione di termini metaforici, concepita da Esposito, viene quindi rielaborata al fine di evidenziare due tendenze prevalenti, la metafora biologica e la metafora reticolare, come mostrato nelle tabelle 02 e 03 (integralmente riprese da:

Micaela Rossi, *Metafore dello spazio urbano: la (de)nominazione in terminologia come posizionamento epistemico*, "Periferie: percezioni, conflitti e rigenerazioni", Publiforum, n. 28, pubblicato nell'anno 2017) che ricostruiscono la genesi storica dei termini e le evoluzioni recenti.

5. Rossi M., *Metafore dello spazio urbano: la (de)nominazione in terminologia come posizionamento epistemico*, in "Periferie: percezioni, conflitti e rigenerazioni", Publiforum, n. 28, pubblicato nell'anno 2017

La *metafora biologica*, come rileva Rossi, si fonda sulle interazioni concettuali tra la città e gli organismi naturali, con riferimento sia ai processi di crescita e sviluppo che alle forme dei sistemi urbani. La *metafora reticolare*, di tradizione più recente, pone invece l'accento sulla organizzazione reticolare dello spazio urbano o, più semplicemente, sul collegamento tra unità distinte e non coese, fino al concetto di *urban sprawl* e alla valorizzazione del tratto semantico del disordine (Rossi M.).

Entrambi gli autori citati concordano nel sostenere che tale elenco (*excursus* incompleto, secondo Esposito) è destinato ad aumentare,

(in)seguendo l'evoluzione naturale delle forme via via assunte dalla città e dai suoi spazi dilatati, che vanno da quello fisico del costruito e delle reti a quello intangibile delle relazioni immateriali e della circolazione libera delle informazioni, alla *ricerca di termini il più possibile evocativi che determinino la visione del concetto* (Rossi M.).

In urbanistica, più che altrove, la creazione di nuovi termini metaforici per descrivere i fenomeni urbani deriva molto spesso da una "visione" della città elaborata a partire da una forma (si pensi all'emblematico disegno della città-uovo di Price). In questo caso, come avviene nei *concept*, le immagini metaforiche sono molto

Tabella 02 - METAFORA BIOLOGICA

Termine	Definizione	Testo fondatore	Note esplicative, sinonimi e termini correlati
<b>CITTÀ ALBERO</b>	Metafora ricorrente che accomuna il processo di crescita urbana allo sviluppo di un albero "idealizzato" (Esposito 2015).	Mumford 1938; Giovannoni 1941; Magnaghi 1998; Saragosa 2001.	Più recentemente si rileva la metafora correlata al concetto di "ecosistema territoriale dell'insediamento umano", collegata al paradigma dell'ecologia (peraltro presente in altri domini quali l'economia industriale) e al concetto di sistema autoregolato (Giacomini 1990).
<b>CITTÀ-RIZOMA</b>	Metafora utilizzata per descrivere le città labirintiche fondate sullo smarrimento e divise tra realtà e finzione.	Schmidt di Friedberg 2008.	Prende il posto della metafora della <i>città albero</i> in seguito all'avvento della semiotica di stampo deleziano: <i>nella città-rizoma non c'è un centro né un ordine</i> " (Schmidt di Friedberg 2008). <i>A differenza degli alberi o delle loro radici, il rizoma collega un punto qualsiasi con un altro punto qualsiasi, e ciascuno dei suoi tratti non rimanda necessariamente a tratti dello stesso genere, mettendo in gioco regimi di segni molto differenti ed anche stati di non-segni. (...) Rispetto ai sistemi centrici (anche policentrici), a comunicazione gerarchica e collegamenti prestabiliti, il rizoma è un sistema a-centrico, non gerarchico e non significante</i> (Deleuze, Guattari citati da Esposito 2015).
<b>VILLE CHAMPIGNON</b>	Agglomerati urbani cresciuti tumultuosamente nel 1700 in seguito all'espansione dei nodi di interscambio necessari alla rete di trasporto della "posta a cavallo" (Esposito 2015).	Le Mée (1971); Dupaquier (1977); Braudel (1979); Dupeux (1981); Lepetit (1984-88); Verdier (2006).	Sempre nel quadro della metafora vegetale, l'accento è posto in questo caso sulla natura parassitaria di questi insediamenti. Secondo Esposito (2015), la <i>città fungo</i> diventa poi sinonimo di <i>edge city</i> (Garreau 1991, Petrillo, 2000), considerata in questo senso come entità meno parassitaria e più autonoma, ma comunque sempre caratterizzata da una espansione incontrollabile (fino a giungere alla metafora del <i>fungo atomico</i> - Berry 1976 citato da Esposito 2005). In questa accezione, il termine spesso viene ad assumere relazione di sinonimia con insediamenti quali le <i>favelas</i> o altre tipologie di <i>bidonville</i> sudamericane.
<b>CITTÀ SPUGNA O POROSA</b>	Termine ambivalente, utilizzato positivamente dalla scuola intellettuale tedesca di inizio 900 per descrivere Napoli e l'Italia del sud in generale (e, per estensione, tutte le città del mondo), oppure, al contrario, per definire le città che assorbono parassitariamente risorse ai territori esterni senza offrire servizi qualificati di ritorno e che perseguono esclusivamente la propria autoconservazione (Esposito, 2015).	Benjamin, Lacis 1925; Bloch 1925; Sohon-Rethel 1979; Crisantino 1990.	Indica in un primo senso un'entità permeabile alle diverse esperienze culturali che la compongono, una sintesi in cui tutto può essere assimilato (Cacciari 1992; Bonomi 2008). In altri scritti, la connotazione legata al termine appare più negativa, legata all'impossibilità di metabolizzare tutti gli elementi che compongono il tessuto urbano e sociale (Becchi Collidà 1980).

Tabella 03 - METAFORA RETICOLARE

Termine	Definizione	Testo fondatore	Note esplicative, sinonimi e termini correlati
<b>MEGALOPOLI</b>	Rete policentrica di livello metropolitano, poggiate su una trama di reticoli, che a sua volta si distacca da un sottofondo interstiziale continuo di localizzazioni diffuse (Esposito 2015).	Gottmann 1970, 1978, 1983.	Si tratta di un termine ambivalente, la cui specificità semantica varia a seconda dell'area di utilizzo e della storia urbana di tale area geografica: spazi di <i>diffusione</i> della metropoli nella tradizione statunitense, appare invece nella tradizione europea come un'area di <i>dispersione</i> metropolitana. Secondo Esposito (2015), per alcuni autori, dalla frammentazione e dalla partenogenesi delle <i>megalopoli</i> si generano le <i>edge cities</i> (Garreau 1991; Hayden 2003); per altri, le megalopoli sarebbero la punta più densa di un unico grande sistema planetario, l'ecumenopoli (Spengler 1957; Doxiadis 1974). Si registra il termine correlato di <i>macchina megalopolitana</i> (Latouche 1995, citato da Esposito 2015), retaggio della metafora meccanicistica.
<b>CITTÀ A RETE</b>	<i>Una morfologia urbana [a rete] corrisponde [a] un sistema di connessioni funzionali dove alla tradizionale gravitazione a stella e ad albero dei centri minori intorno alle città maggiori si sostituisce un tessuto connettivo continuo difficilmente comprensibile e gerarchizzabile [...] l'incertezza non riguarda solo i confini, ma la stessa individuazione dei centri e delle loro gerarchie</i> (Dematteis 1999, p7).	Harvey 1989; Curti, Diappi 1990; Dematteis 1990, 1991, 1995, 1999; Dematteis, Guarrasi 1995.	Alcuni autori portano alle estreme conseguenze il rapporto tra reti globali e sistemi locali, associandolo a un meccanismo automatico di domanda-risposta, alla stregua di un sistema territoriale autoregolato (Curti, Diappi 1990). Tuttavia, queste conclusioni sono oggetto di critica (Harvey 1989) perché ripropongono il paragone ormai sorpassato tra città e macchina nell'accezione contemporanea di <i>growth machine</i> , perché il termine "autoregolazione" è frainteso e sostituito dal termine "inevitabile" e perché la preparazione teorica degli urbanisti non interpreta correttamente le analogie che i sistemi urbani globali sembrano avere con le <i>macchine non banali</i> o con i <i>sistemi autopoietici</i> (Esposito, 2015).
<b>CITTÀ DISPERSA/ DIFFUSA</b>	Modello di urbanizzazione dilatato fino ai margini estremi di una regione metropolitana, caratterizzato da edilizia discontinua che si diffonde inizialmente lungo le infrastrutture di trasporto, occupando disordinatamente ampie porzioni di suolo. .... Modello di città non basato sulla concentrazione, ma sulla bassa densità (Indovina 1990, 1993, 1999a, 1999b, 2003; Savino 1997), in seguito all'intrecciarsi di due fenomeni convergenti, uno endogeno, di densificazione delle aree rurali, e l'altro esogeno, di densificazione delle aree urbane centrali.	Dear 1984; Dematteis 1992; Tamburini 1995; Cinti 1997.	La connotazione del termine è di norma dispregiativa. Termini correlati sono: <i>disseminazione urbana</i> (Cinti 2004; Guérois, Pumain 2002, 2003), <i>urbanizzazione dispersa</i> (Barattucci 2004), <i>dispersione insediativa</i> , <i>urbanizzazione diffusa</i> . La <i>città diffusa</i> è correlata secondo Esposito (2015) ai concetti di <i>edge city</i> ; ai <i>nonluoghi</i> (Indovina 2005); allo <i>sprawl</i> statunitense (Nello 2001, Ingersoll 2004), alla <i>rururbanizzazione</i> (Dematteis 1992) o, ancora, all' <i>urban field</i> e alla <i>jam city</i> .
<b>URBAN SPRAWL</b>	<i>Sprawl</i> , letteralmente, significa "sdraiato", ma non esiste una definizione letterale non anglosassone. La nascita del concetto risale alla seconda metà del Ventesimo secolo, quando gli Stati Uniti divengono prevalentemente suburbani. L'aspetto comune a tutte le forme di <i>sprawl</i> , sia residenziali che commerciali, è il suo assetto caotico che nasconde, a sua volta, l'impossibilità di pianificare il processo stesso dello <i>sprawling</i> : esso si sviluppa non coerentemente con gli strumenti urbanistici, sfruttando il non detto della legislazione e le infinite varianti ai piani stessi (Esposito 2015).	Webber 1968; Ewing 1997; Hayden 2003, 2004; Ingersoll 2004; Brueggemann 2005.	Concetto di difficile definizione, avvicinato a una <i>frittata non cucinata: uova, formaggio, verdure, un pizzico di sale, ma ognuno consumato crudo e a parte</i> (Duany, Plater-Zyberk, Speck 2000: 42, citato da Esposito, 2015). Può essere ricollegato ad altri termini metaforici a connotazione peggiorativa, quali <i>growth machine</i> , <i>category killer</i> ("enorme discount specializzato", Esposito, 2015). Esiste infine un vivo dibattito sulla possibile co-referenza dei termini <i>urban sprawl</i> di area statunitense e <i>città diffusa/dispersa</i> di origine europea (Sassen 1997; Barattucci 2004; Kratochwill 2004, citati da Esposito 2015), che tuttavia sembrano suggerire diversi punti di vista sul concetto.

<p><b>CITTÀ SPARPAGLIATA SCATTERED CITY VILLE ETALÉE VILLE EPARPILLÉE</b></p>	<p>Modello concettuale in cui tendenzialmente non vi è più un unico centro, ma una serie infinita di piccole polarità funzionalmente integrate in una rete regionale di trasporti e comunicazioni fortemente connessa (Rufi 2004, citato da Esposito, 2015).</p>		<p><i>Enlarged city</i> (Dematteis 1991a). Il termine viene correlato a quello di <i>spread city</i> ma con connotazione maggiormente negativa (Rufi 2004).</p>
<p><b>CITTÀ O METROPOLI A RETE DECENTRATA POLICENTRICA</b></p>	<p>Modello ideale che include in una visione unica due modelli estremi di pianificazione territoriale, la <i>città radiocentrica</i> e la <i>città sparpagliata</i>. Questo modello permette di mantenere, da una parte, il senso della città compatta tradizionale attraverso il riferimento al centro e all'effetto-città; dall'altra, di integrare in una rete efficiente i centri periferici, diffondendoli su un vasto territorio. In quest'ottica, il disordine crescente derivante dall'espansione urbana è mitigato dal crescente peso delle località minori.</p>	<p>Camagni et al. 1994.</p>	<p>Alla base di questo concetto c'è la <i>teoria delle località centrali</i> di matrice funzionalistica (Christaller 1930) che offre un modello interpretativo dell'insieme delle città di una regione, presentandolo come una rete gerarchicamente ordinata di centri che producono beni e servizi di rango diversificato, ma in eccesso rispetto alle esigenze dei propri abitanti; il surplus, quindi, è dirottato verso i territori circostanti.</p>
<p><b>ARCIPELAGHI URBANI</b></p>	<p>Fenomeni di profonda riorganizzazione strutturale interna unita a una relativa crescita demografica – quando non addirittura di decrescita – delle metropoli dei paesi industrializzati (Esposito, 2015).</p>	<p>Torres 2004; Indovina 2009.</p>	<p>Il termine ha connotazioni generalmente positive (a partire da Ungers, 1978), ma più recentemente è stato sottoposto anche ad una lettura più pessimista, comparato ad <i>una rete sfilacciata in cui le tecnologie spingono l'uomo, ora abitante di passaggio, ad aprire passaggi in tutte le direzioni, senza alcuna vocazione finale</i> (Nancy 1999, citato da Esposito, 2015).</p>

efficaci poiché riescono a spiegare concetti estremamente complessi in maniera semplice e intuitiva. Nella visione proposta, le immagini riferite alle recenti dinamiche urbane “metropolitane” sono quattro e forniscono una risposta all’esigenza di dover dare “nuova” forma, sia concettuale che grafica, ad una “vecchia” idea di città, quella dell’area metropolitana Pescara-Chieti.

### INSIEMI ED ELEMENTI

In matematica la parola *insieme* indica un raggruppamento, una collezione o una raccolta di oggetti, individui, simboli, numeri, figure, ecc. detti *elementi* dell’insieme, ben definiti e distinti tra di loro. A partire da questa nozione primitiva si è sviluppata la teoria degli insiemi secondo la quale, affinché un insieme sia definito tale, si deve sempre poter stabilire con certezza, tramite un criterio oggettivo, se un qualunque oggetto è o non è un elemento dell’insieme: non può essere considerato un insieme ad esempio quello delle “città italiane di media dimensione”, poiché non esiste un criterio oggettivo che stabilisca se una città è “media”, mentre può essere stabilito con certezza quali sono “le città italiane con più

di cinquantamila abitanti”. Un insieme è dunque una collezione di elementi aventi una o più caratteristiche (quantitative o qualitative) in comune, oggettivamente definibili o misurabili, e si rappresenta graficamente mediante una linea che racchiude una regione dello spazio contenente degli oggetti.

Il trinomio elementi-criterio-spazio, mutuato dall’insiemistica, viene frequentemente utilizzato nelle discipline urbanistico-territoriali come metodo analitico-descrittivo per la elaborazione di mappe e cartografie: si pensi ad esempio ai metodi di gestione ed elaborazione dei dati nei sistemi informativi territoriali (SIT o GIS) basati sulla gestione e organizzazione di grandi quantità di informazioni che vengono selezionate e raggruppate mediante l’inserimento di determinati criteri di ricerca. Un limite nell’utilizzo dei SIT è rappresentato tuttavia dall’obbligo di impostare a monte l’ambito spaziale di riferimento che, per motivi tecnici, coincide normalmente con un ambito amministrativo. Questo impedisce di ragionare su dimensioni diverse da quelle comunali, regionali o provinciali, come avviene di fatto per i fenomeni di sviluppo urbano che prendono direzioni del tutto autonome, libere da confini e dipendenti da altri

fattori quali la convenienza economica o localizzativa.

Per definire un contesto dai confini incerti e variabili, come quello dell'area metropolitana, senza lasciarsi influenzare dalle suddivisioni amministrative, è necessario dunque ribaltare il punto di vista, cioè ragionare a partire dal contenuto e non dal contenitore, considerando inizialmente le componenti del territorio metropolitano (dotazione, centralità, città, area) come insiemi a-spaziali di elementi, per poi definire, successivamente, il loro ambito di pertinenza. Questo approccio prevede che siano gli elementi a generare l'area e non viceversa, cioè non si condurranno delle indagini nell'ambito di un contesto definito a priori, ma si delinea la conformazione spaziale di uno o più ambiti territoriali a partire dagli oggetti in essi contenuti. La delimitazione dell'area metropolitana Pescara-Chieti, oggetto del presente studio, è quindi un punto di arrivo e non un dato di partenza.

Metodologicamente, le questioni da affrontare per raggiungere gli obiettivi sopra descritti, sono tre e riguardano nell'ordine: 1- la scelta degli elementi che costituiscono ogni componente; 2- i criteri da applicare per la selezione e la collezione degli elementi; 3- la perimetrazione del contesto spaziale di riferimento.

#### **A. La selezione degli elementi**

Per rappresentare la nuova e complessa spazialità dei sistemi insediativi metropolitani, si è reso necessario superare l'uso esclusivo di indicatori statistici di tipo socioeconomico e fare riferimento, per la selezione degli elementi, anche ad aspetti di tipo qualitativo. Spesso le componenti analizzate contengono infatti elementi non definibili tramite un unico indicatore numerico, ma riferiti a condizioni immateriali (quali la sicurezza percepita e la qualità urbana) o ad aspetti morfologico-formali (come accade nel riconoscimento della continuità insediativa per la individuazione della città metropolitana). Gli elementi considerati nella definizione delle componenti metropolitane appartengono dunque a tre famiglie diverse, in relazione agli aspetti che li definiscono: numerici, qualitativi e grafici.

#### **B. L'applicazione di criteri oggettivi**

Se individuare gli elementi che fanno capo a indicatori numerici è relativamente facile poiché tutto dipende dal reperimento dei

dati, non sempre è così quando bisogna confrontarsi con aspetti qualitativi o formali. Per risolvere tale questione bisogna applicare criteri il più possibile oggettivi, che fanno riferimento a fenomeni misurabili e/o scientifici. Si tratta di seguire in ognuno dei casi suddetti diverse modalità operative:

- criteri quantitativi: l'uso e la ricerca di valori numerici e dati statistici;
- criteri qualitativi: la rilevazione di determinate caratteristiche (qualità) tramite la sussistenza di condizioni minime (soglie dimensionali).
- criteri formali: l'applicazione di regole grafiche tecnicamente definite (continuità del segno, distanza tra punti, individuazione puntuale/areale/lineare).

Gli elementi indicati in legenda saranno pertanto individuati univocamente mediante i suddetti criteri e combinati tramite l'applicazione delle regole mutate dalle operazioni sugli insiemi (unione, intersezione, inclusione).

#### **C. La definizione dell'ambito spaziale di riferimento**

Uno dei temi di maggior interesse affrontato dalla ricerca inerente la rappresentazione dell'area metropolitana, riguarda la delimitazione spaziale delle sue componenti. La questione del come delimitare un ambito territoriale non dipendente da confini amministrativi ma dagli elementi in esso contenuti, ha reso necessario elaborare delle nuove regole, che fossero applicabili su qualunque territorio metropolitano. Tracciare una linea di confine è infatti una operazione assai rischiosa poiché determina inequivocabilmente ciò che sta dentro e ciò che resta fuori. Quello metropolitano è un contesto fortemente variabile e dinamico, che si evolve e si modifica in tempi anche molto brevi, ed è sensibile ai mutamenti generati dalla comparsa/scomparsa di un nuovo polo attrattivo, dotazione o servizio, che ne sconvolge inevitabilmente gli equilibri. Per tali ragioni si è valutata l'ipotesi che non tutte le componenti del sistema metropolitano siano circoscrivibili entro un perimetro ma che possano assumere configurazioni reticolari, come nel caso delle dotazioni, o puntiformi, come avviene per le centralità. Sono invece considerate componenti areali la città metropolitana e l'area metropolitana, come spiegato nelle relative schede.



### CONCETTUALIZZAZIONE GRAFICA

Abbiamo visto come numerosi termini metaforici definiscono diversi modelli di città poiché *i termini portano inevitabilmente con sé una serie di informazioni aggiuntive, legate alla cultura, alla storia, all'enciclopedia condivisa, che non possono non influenzare la concettualizzazione* (Rossi M.). L'obiettivo della concettualizzazione grafica è trasformare i concetti in immagini, cioè, in questo caso rappresentare graficamente il messaggio espresso dalle metafore urbane. Come avviene con le parole, anche l'uso delle figure ha un forte potere evocativo, soprattutto quando queste richiamano forme note, appartenenti all'immaginario collettivo. Per ottenere tale effetto, il metodo della concettualizzazione grafica, intesa come traduzione di un'idea in una figura, si basa su due principi: una accurata selezione delle informazioni da rappresentare (poche e importanti) ed una essenziale tecnica di disegno (semplice e asciutto).

La scelta delle informazioni inerenti ciascuna componente (dotazione di servizi, luoghi attrattivi, insediamenti urbani, ambiti di gravitazione) è una azione soggettiva, funzionale cioè alla particolare visione della condizione urbana che si vuole comunicare: il concetto di "dotazione metropolitana" ad esempio non si riferisce a tutti i servizi che un territorio può offrire ma solo a quelli "di rango superiore"; l'insieme dei luoghi attrattivi, nel caso delle centralità metropolitane, si riduce a quelli che generano un "effetto urbano", ecc. Tale approccio, estremamente selettivo, ci consente di superare il criterio dei *layers* sovrapposti contenenti informazioni omogenee e standardizzate tradizionalmente utilizzato dai SIT per individuare funzioni, dotazioni e risorse territoriali (mobilità, servizi, insediamenti, ambiente, tutele, ecc.), in favore di una rappresentazione che più si accorda alla reale immagine della città percepita da un lato e ad una visione di prospettiva strategica dall'altro. La sfida è quella di far coesistere due fattori, analitico/descrittivo e strategico/progettuale, in una unica figura di immediata lettura.

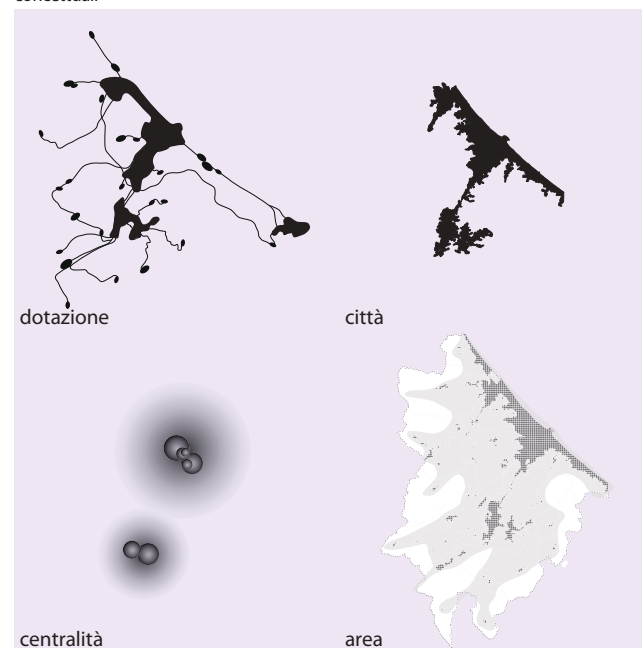
In un'epoca in cui la velocità è un fattore rilevante nella veicolazione e circolazione delle informazioni, la concettualizzazione grafica, tramite l'utilizzo di forme semplici (punti, linee, aree) la cui aggregazione restituisce immagini facilmente interpretabili e fortemente evocative, sembra fornire la risposta migliore. Soprattutto con

l'avvento dell'urbanistica partecipata, da quando cioè l'urbanistica è divenuta anche uno strumento di partecipazione e di comunicazione, il ricorso alle immagini concettuali rende più efficace il messaggio che si vuole comunicare attraverso di esse.

Il tentativo di abbandonare il linguaggio complesso e sovrabbondante della cartografia tradizionale si confronta con la difficoltà di sintetizzare in pochi segni la complessità dei fenomeni urbani contemporanei, cercando soluzioni nella rappresentazione metaforica e concettuale.

Le schede che seguono rappresentano una proposta per la delimitazione delle quattro componenti metropolitane strutturata in pochi passaggi essenziali: 1) la metafora urbana come evoluzione delle principali famiglie di metafore presenti in letteratura; 2) il criterio di composizione dei *layers*, tramite le operazioni sugli insiemi; 3) le regole pratiche per l'elaborazione grafica del *concept*.

Fig. 2 - Le quattro componenti dell'area metropolitana Pescara-Chieti - immagini concettuali



## AREA

### Ambito territoriale di gravitazione pendolare dei cittadini-utenti

#### Metafora: reticolare/gravitazionale

Per la definizione dell'area metropolitana si fa riferimento ad una particolare forma di metafora reticolare, che riguarda il fenomeno fisico della gravitazione universale. Secondo la teoria del campo gravitazionale, quando una calamita attira un pezzo di ferro, non è la calamita ad agire direttamente sul blocchetto di ferro distante alcuni centimetri; la calamita si limita a creare qualcosa di fisicamente reale nello spazio intorno a sé ed è questo qualcosa ad attirare il ferro verso la calamita. La calamita produce cioè un campo magnetico, un'influenza fisica sullo spazio circostante, che può essere resa materialmente visibile gettando della limatura di ferro su un foglio di carta sotto il quale sia stato posizionato un magnete. L'esperimento mostra che le pagliuzze di ferro si dispongono sulla carta seguendo le linee di forza del campo magnetico generato dalla calamita.

Lo stesso accade con la gravitazione terrestre: il campo gravitazionale è presente in ogni punto intorno alla Terra, indipendentemente dal fatto che siano presenti o meno altri corpi. Il campo gravitazionale non ha confini definiti nello spazio fisico e i suoi effetti tendono ad annullarsi man mano che ci si allontana dalla sorgente. Dunque, intorno ad un pianeta, così come intorno ad una polarità urbana, esiste una *zona* dai confini sfumati in cui per ogni punto è possibile determinare il valore del campo gravitazionale in funzione della distanza dal polo di attrazione. Gli elementi materiali presenti in questa *zona*, come i sistemi insediativi, subiscono una attrazione verso il centro che influenza la loro disposizione nello spazio.

#### Criterio: intersezione

Le condizioni elencate devono essere contemporaneamente verificate secondo il principio della intersezione di insiemi ( $A \cap B \cap C$ ):

- A. Accessibilità
- B. Pendolarismo
- C. Relazioni funzionali

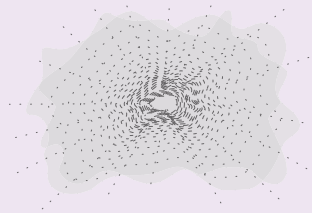
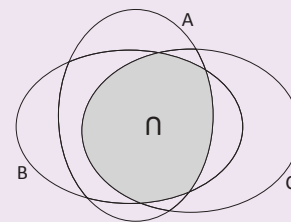
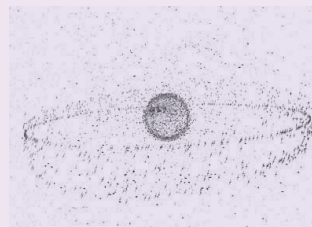
#### Concettualizzazione grafica

L'area metropolitana ha un confine indefinito e variabile, cioè un limite teorico, oltre il quale cessa o si riduce al minimo la forza di attrazione esercitata dalle centralità metropolitane sul territorio circostante. Tale *area gravitazionale* può essere immaginata come uno spazio insediativo diffuso in cui il pulviscolo urbano tende ad addensarsi verso il centro e a rarefarsi verso l'esterno, seguendo delle *linee di forza* coincidenti con le reti infrastrutturali che innervano il territorio.

**Area.** Nel delimitare graficamente l'area in questione, una linea ideale può essere tracciata laddove l'effetto attrattivo tende ad annullarsi a causa di fattori fisici (eccessiva distanza), morfologici (presenza di ostacoli geografici) o funzionali (connessioni infrastrutturali insufficienti o assenti).

**Punti.** La rappresentazione può essere completata con la individuazione puntuale degli insediamenti sparsi, che in alcuni casi possono assumere la forma di filamenti urbani.

**Confini.** L'area di gravitazione potrebbe non coincidere con dei limiti amministrativi essendo definita dai margini dell'insediamento gravitante. Può accadere infatti che insediamenti appartenenti ad ambiti amministrativi esterni all'area di studio ma adeguatamente connessi con la centralità di riferimento, gravitino su di essa in misura maggiore rispetto ad altri insediamenti interni ai confini amministrativi di riferimento ma posti in posizione svantaggiata rispetto al polo centrale. Per tali ragioni l'area può essere delimitata da più confini.



## CITTÀ

### Struttura urbana in continuità spaziale e/o in connessione funzionale

#### Metafora: reticolare

La metafora della "città continua", da non confondere con quella della "città diffusa" caratterizzata da un'edilizia discontinua, disordinata e caotica, si fonda sui concetti di continuità morfologico-spaziale e densità dello sviluppo urbano. Il fenomeno, noto anche come "città a macchia d'olio", è causato dall'aumento della popolazione nelle aree urbane per cui la città tende ad espandersi uniformemente a partire dal nucleo centrale in ogni direzione, specialmente lungo le principali arterie di transito veicolare e le strade mercato, come un liquido denso e oleoso che si spande su una superficie. Questo tipo di città si identifica con uno spazio abitato continuo, nel quale sono presenti residenze, servizi e attività in quantità variabile.

La metafora della "città continua" viene in questo caso utilizzata non in senso dispregiativo, ma per esprimere una percezione positiva della città come luogo sicuro e vitale, dovuta alla presenza, oltre che di abitazioni, di servizi di prossimità, spazi collettivi e opere di urbanizzazione primaria.

La continuità urbana è rilevata tramite il criterio della densità edilizia e della occupazione di suolo, e prevede delle minime interruzioni entro limiti ammissibili (calcolati in metri lineari). Eventuali soluzioni di continuità che superano i valori minimi concessi, possono essere risolte attraverso meccanismi alternativi di collegamento (strade, ponti, gallerie, ecc.) capaci di garantire la connessione funzionale e la continuità morfologica dell'insediamento urbano.

#### Criterio: unione

La città metropolitana è costituita dall'unione (somma) delle condizioni elencate:

- A. Densità demografica
- B. Continuità insediativa
- C. Connessione funzionale

A U B C

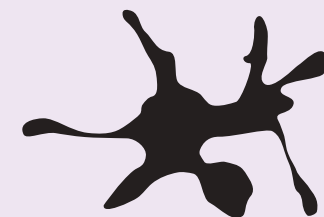
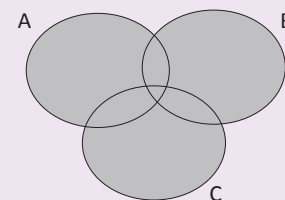
#### Concettualizzazione grafica

Il concetto che si vuole esprimere è connesso alla percezione di sicurezza trasmessa dalla sensazione di trovarsi all'interno di un contesto urbano continuo, a prescindere dai confini amministrativi.

La continuità morfologica della città metropolitana viene rappresentata graficamente mediante una linea chiusa, senza interruzione di segno, delimitante un'unica area uniforme. Non si prevede la presenza di "isole" urbane, cioè di parti separate del sistema insediativo, se non entro una minima soluzione di continuità, superabile tramite un collegamento efficiente e diretto.

**Area.** Per la delimitazione dell'area si applicano tre principi generali:

- principio di continuità, basato sulla definizione del valore massimo ammissibile di interruzione della città continua;
- principio di connessione, basato sul concetto di superamento di una barriera e quindi di *link* tra due parti prossime della città;
- principio di densità, fondato sulla individuazione di un valore medio minimo di concentrazione edilizia e/o occupazione di suolo.



## DOTAZIONE

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

### Metafora: biologico-reticolare

Il sistema delle dotazioni è pensato come un organismo tentacolare simile alla medusa, formato da un corpo centrale, in cui si concentrano le funzioni vitali principali e dal quale si propagano un numero variabile di tentacoli con funzioni varie.

La metafora della città-medusa si basa sul concetto di *tentacolarità funzionale*, differenziandosi dalla metafora reticolare generalmente collegata alle teorie relative a servizi e dotazioni. Mentre la rete infatti crea una interconnessione tra più punti, collegati tra loro tramite nodi a formare un sistema chiuso, i tentacoli hanno la funzione di intercettare o catturare qualcosa, sono collegati al corpo centrale ma non tra di loro e hanno terminazioni autonome, libere di muoversi nello spazio.

Attraverso il concetto di *tentacolarità funzionale* dunque, il sistema ha la capacità di intercettare dotazioni molto distanti, anche esterne all'area urbana di riferimento. La localizzazione delle dotazioni di rango metropolitano non risponde infatti alla logica della concentrazione spaziale ma, il più delle volte, dipende da altri fattori, quali la facilità e la velocità di accesso ai servizi (indifferenza localizzativa). Anche per questa ragione, la città tentacolare si modifica adattandosi ai mutamenti del contesto, allungando o accorciando i suoi tentacoli in relazione alla comparsa/scomparsa/spostamento dei poli di servizi intercettati.

### Criterio: inclusione

Il sistema delle dotazioni è formato da insiemi di elementi puntuali ognuno dei quali rappresenta le seguenti categorie:

- A. Interconnessione modale
- B. Pubblica amministrazione e apparati dello stato
- C. Servizio sociosanitario
- D. Istruzione e formazione
- E. Ricerca e sviluppo
- F. Commercio e terziario
- G. Produzione e consumo di cultura
- H. Attività sportiva e ludica

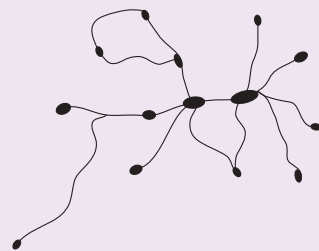
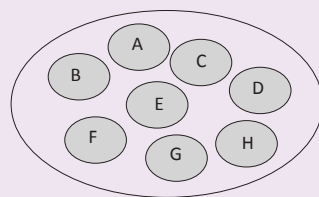
Tutti gli elementi censiti sono inclusi nell'insieme principale delle dotazioni: A C 1 ; B C 1 ; C C 1; ecc.

### Concettualizzazione grafica

Lo schema grafico si configura come un sistema tentacolare (connessioni infrastrutturali) avente diverse terminazioni, non necessariamente interconnesse, che intercettano elementi puntuali (dotazioni territoriali). L'immagine derivante dall'insieme delle dotazioni e delle infrastrutture di collegamento è un sistema multipolare non supportato da una definita area di sfondo e non circoscritto all'interno di limiti amministrativi. Le dotazioni territoriali possono essere dislocate in zone anche molto distanti dal nucleo centrale urbano.

**Punti.** Individuazione puntuale delle dotazioni territoriali selezionate in base a precisi criteri (come elencato sopra).

**Linee.** Gli elementi lineari che compongono il sistema sono le infrastrutture che assicurano un collegamento rapido ed efficiente con le dotazioni. Tali infrastrutture, alle quali si riconosce il ruolo di *tentacoli funzionali*, generano una rete aperta i cui nodi sono rappresentati dai servizi di rango metropolitano.



## CENTRALITÀ

### Sistema dei luoghi attrattivi con effetto urbano

#### Metafora: biologico-nucleare

La metafora della città-nucleo si ispira alla nozione del nucleo atomico e delle forze di coesione e attrazione da esso e in esso prodotte. Come è noto, la quasi totalità della massa dell'atomo si concentra nella parte centrale più densa, il nucleo, costituita da protoni che possiedono carica positiva e neutroni che non posseggono carica, detti nucleoni. Secondo la teoria del nucleo atomico, gli elettroni sono tenuti insieme al nucleo da forze di tipo elettrico, a causa dell'attrazione tra gli elettroni, negativi, e il nucleo, carico positivamente. Le forze elettriche non possono però giustificare la coesione tra i protoni all'interno del nucleo, che tenderebbero a respingersi a vicenda (repulsione coulombiana tra cariche dello stesso segno). Le forze di coesione tra i nucleoni nel nucleo devono perciò essere più forti delle forze di natura elettrica per vincere la repulsione coulombiana. Tale forza di coesione del nucleo è determinata da forze aggiuntive, generate all'interno del nucleo stesso, ed è detta *interazione nucleare forte*. L'interazione forte ha un'intensità molto elevata, ma ha un raggio d'azione estremamente piccolo, limitato alle dimensioni del nucleo, al di fuori del quale si annulla.

Una cosa analoga avviene nelle *centralità* urbane dove, in ambiti spaziali ristretti, spesso coincidenti con i luoghi a più forte connotazione storico-identitaria, si concentrano attività, servizi e funzioni varie la cui forza di interazione e di attrazione dipende da fattori aggiuntivi, materiali e immateriali, presenti all'interno di tali nuclei centrali.

Il potere attrattivo delle *centralità*, che non si rileva in altri luoghi (sebbene attrattivi) di interesse metropolitano, è dovuto al cosiddetto "effetto città", cioè la particolare "condizione di vitalità, pluralità, differenza e interazione entro lo spazio" data dal *mix* di funzioni presenti (vedi Masciarucci R. in *Compliance tra reti e luoghi. Effetto-città*, in questo volume).

Con riferimento alla *qualità della densità urbana*, si parla anche di *densità di incontro*, cioè la facilità delle relazioni tra persone data dalla vicinanza tra persone e attività, e *densità di usi*, data dalla quantità e varietà di funzioni che un settore urbano, un quartiere o un singolo edificio possono offrire. *Densità e diversità sono allora le variabili inscindibili di ogni agglomerato urbano* (L. Reale, 2008).

#### Criterio: unione

La centralità metropolitana è costituita dall'unione (somma) degli elementi e delle condizioni seguenti:

- A. Qualità urbana
- B. Valori immobiliari
- C. Servizi di prossimità
- D. Sicurezza reale e percepita

AUBUCUD

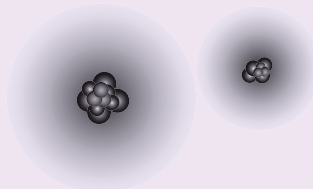
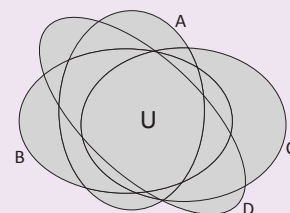
#### Concettualizzazione grafica

Le centralità metropolitane si configurano come ristretti ambiti spaziali nei quali si addensano i luoghi di concentrazione delle attività urbane (edifici, quartieri, piazze, vie di transito pedonale, ecc.) rispondenti alle caratteristiche sopra elencate. Le centralità sono sicuramente contenute nella città metropolitana, di cui costituiscono il cuore pulsante, ma la loro forza attrattiva viene esercitata anche all'esterno. Sono infatti caratterizzate da una duplice forza: quella interna, di coesione del proprio nucleo, e quella esercitata all'esterno, di attrazione verso altri elementi. Per cui, tendenzialmente, la loro dimensione aumenterà nel tempo.

Generalmente in un'area metropolitana è presente una sola centralità. Solo in casi particolari ne può coesistere più di una.

**Punti.** I luoghi centrali urbani sono il risultato della sovrapposizione di elementi puntuali, materiali e immateriali, che genera dei *grumi* dal forte potere attrattivo.

**Aree.** Tali zone urbane, corrispondono a piccole aree dal forte valore identitario, delimitabili tramite un perimetro.









ABRUZZO >> 2020

**parte seconda**  
NUOVE CATEGORIE INTERPRETATIVE



## Un possibile approccio innovativo ai fenomeni metropolitani

di Aldo Cilli

### L'identità sfuggente delle aree metropolitane

Definire sempre più approfonditamente il concetto di "area metropolitana" è una delle sfide di maggior interesse nell'ambito del dibattito attuale interno sia alle discipline geografico-economiche sia a quella urbanistica. La questione che emerge con maggior forza riguarda la necessità di supplire la mancanza di criteri tali da definire universalmente, con la maggior oggettività possibile, entro quali limiti una città o una conurbazione possa definirsi "metropolitana". Questo sforzo di certo, sino ad oggi, in diversi contesti nazionali (tra i quali quello italiano in particolare) non si è sempre potuto fondare su apparati legislativi efficaci ed avanzati. Anche le ricerche sul tema hanno prodotto molto materiale di approfondimento senza fornire modelli interpretativi esaustivi, ovvero tali da supportare adeguatamente i decisori. Alcuni punti fermi di questi contributi teorici, tuttavia, mettono in luce, di fatto, come un'area metropolitana possa ritenersi costituita essenzialmente da una città nucleo (polo) o *core*, la quale presenta determinate caratteristiche tali da ritenersi il centro attivo, vivo e, dunque, cuore pulsante della vita economica, culturale e di quell'insieme di relazioni attorno al quale gravitano  $n$  municipalità contermini e limitrofe che ne vanno a costituire l'*hinterland*, definito anche come corona urbana, ovvero, potendosi stabilire un parallelo con logiche di tipo matematico-funzionale, quel luogo di comuni "y" dipendenti dalla variabile indipendente "x" quale è la città polo.

Assunte, perciò, e ritenute valide queste premesse, il punto centrale della questione rimane, tuttavia, irrisolto nel momento in cui è necessario definire quantitativamente gli elementi che compongono l'insieme "y" e, dunque, fin dove possa essere con-

siderata valida l'estensione di questo perimetro almeno delineato concettualmente.

Numerosi saggi sul tema stilano una lista di possibili criteri idonei per classificare le aree metropolitane, fondati essenzialmente sulla rilevazione ed interpretazione di dati inerenti: popolazione, struttura e dimensione delle attività produttive, distribuzione spaziale dei posti di lavoro, dinamiche relazionali tra le comunità riconducibili ad aspetti di carattere funzionale che caratterizzano le diverse parti di un insediamento (non solo classiche relazioni di pendolarismo), ovvero approfondimento di dinamiche di chiara dipendenza gravitazionale ma costruzione di interessanti modelli che portino in luce significative e più qualitative (biunivoche o multi-direzionate) relazioni di interdipendenza che si instaurano all'interno di un'area densamente insediata tra le varie comunità). Il risultato di queste possibili applicazioni consente, ormai con una certa precisione, una rilettura del territorio capace di travalicare la interpretazione di dati riferibili a contesti delimitati dai confini amministrativi e far emergere, piuttosto, in modo più stimolante, le peculiarità di ciascun contesto metropolitano, producendo una nuova geografia fatta di confini sfumati e variabili.<sup>1</sup>

Se le analizziamo sotto il punto di vista del loro processo evolutivo, oggi le città tendono ad essere luoghi di accumulazione di funzioni economiche, sociali e culturali; tendono ad esserlo sempre più, man mano che il peso demografico delle città, rispetto ai luoghi non urbanizzati, tende a crescere.<sup>2</sup>

A partire dalla metà del XIX secolo e sino ai primi decenni del '900, inoltre (almeno in Italia, giacché in molti paesi del nord Europa ciò è retrodatabile di almeno cent'anni, ovvero in concomitanza con il manifestarsi degli effetti della prima rivoluzione industriale), la

1 Rinascimento Metropolitano, Piano strategico metropolitano 2030 della Città di Firenze

2 *Compliance tra reti e luoghi*. Cfr. Mascarucci R., pag. 8

possibilità di identificazione fisica delle città entro un determinato confine marcato dalle antiche mura perimetrali, comincia a venire meno. La città reale prende ad espandersi lungo le direttrici infrastrutturali che innervano il territorio e, progressivamente, con la crescita delle attività manifatturiere ed il relativo, dinamico, continuo riposizionamento, nello spazio, di domanda ed offerta di lavoro questa espansione, sempre più, con una progressiva espulsione delle grandi attività produttive fuori dal centro, verso le località di prima e, poi, seconda corona (e così via), determinandosi, di fatto, un nuovo assetto del territorio.

Col tempo, dapprima e più marcatamente con riferimento alle città industriali, queste conurbazioni strettamente legate al modello produttivo identificabile con l'industria "fordista" si sono andate complessificando, proprio in termini di reciproche interazioni funzionali rinvenibili tra le varie parti (centro con periferia, periferie con altre periferie), configurando, con il tempo, un'area metropolitana – cioè una entità territoriale funzionale costituita (solitamente) da una (grande) città centrale, *core* anche per e da un'area circostante *periphery* (o *ring*, *hinterland*, *periurban*). In (molti) altri casi, ovvero in situazioni caratterizzate dalla presenza di un policentrismo urbano di matrice storica, o dallo sviluppo sostanzioso di distretti produttivi particolarmente strutturati o maturi, le conurbazioni identificabili con un sistema reticolare di più polarità funzionali gerarchicamente ordinate, magari facenti capo ad una entità urbana principale per peso demografico, hanno dato vita a sistemi coalescenti che, raggiunta una fase di notevole maturità, essendosi dotati di significative attrezzature e dotazioni (ovvero avendo rafforzato significativamente la propria dotazione di capitale sociale) hanno assunto configurazioni spaziali, modelli relazionali ed assetti insediativi con caratteri tipicamente metropolitani. L'unità funzionale è essenzialmente un bacino di pendolarità, che è stato a volte chiamato DUS (*Daily Urban System*) o FUR (*Functional Urban Region*). L'aspetto importante di questo sviluppo che ha interessato prima gli Stati Uniti e poi anche l'Europa, è lo svincolamento della unità urbana funzionale da una precisa delimita-

zione territoriale. L'area centrale (*core*) è normalmente definita da un confine amministrativo ben delineato, ma l'area metropolitana non è facilmente delimitabile perché è un concetto appunto funzionale non territoriale per di più variabile nel tempo. I confini del sistema recedono, si allontanano e, anche, perdono di precisione, sono sempre meno definibili, anche se non del tutto inesistenti.<sup>3</sup>

Nell'ambito delle recenti ricerche svolte nel campo della geografia urbana e del *regional spatial planning*, molteplici sono i criteri ritenuti validi per la individuazione di quelle che abbiamo già definito come unità funzionali urbane. Così come diverse e collaudate sono le metodologie con le quali, attraverso distinti approcci e finalità, alcuni organismi di rilevanza internazionale ed importanti centri di studio e documentazione, tra i quali anche prestigiosi apparati (istituti) di Ricerca italiani, negli ultimi decenni, hanno definito quelle aree funzionali urbane intendibili, a prescindere dalla dimensione, come "aree metropolitane di fatto". Queste ultime, ormai, dunque, chiaramente intese come conurbazioni segnate da notevoli relazioni di interdipendenza funzionale tra la città centrale e una o più corone di comuni contermini. Rapporti che si generano a partire da significativi legami tra omogenee strutture economiche locali, ma anche per effetto di assetti e dinamiche spaziali riconducibili alla contiguità delle strutture insediative e/o a peculiari caratteri strutturali e prestazionali delle reti asservite ai locali sistemi di mobilità.

È possibile ricondurre tali metodologie a tre essenziali approcci d'indagine entro i cui relativi risultati (perimetri concettuali) è possibile codificare sei principali tipologie di definizione di aree metropolitane (ESPON 1.4.1 Report ÖIR, 2006):

- *l'approccio o criterio delle unità amministrative*: identifica le aree metropolitane sulla base dello status di unità legali o amministrative precedentemente definite. È concettualizzato come uno strumento per scopi di *governance* e controllo. I criteri di identificazione partono dal rilevare i confini locali o provinciali per arrivare a distinguere tra unità metropolitane e non metropolitane (soglie di popolazione, decisioni governative, ragioni storiche,

<sup>3</sup> Mistri M., *La città metropolitana una confusa riforma italiana*, La Gru Edizioni, 2013

ecc.). Esempi di applicazione dei criteri amministrativi possono essere identificati con i rapporti dell'OCSE (OCSE 2006) e nelle applicazioni empiriche delle FUA di ESPON;

- *l'approccio o criterio morfologico*: identifica le aree metropolitane come quel *continuum* di insediamenti urbani che raggiungono certe soglie di densità, dimensione o grado di urbanizzazione. L'area metropolitana è concettualizzata come un oggetto fisico, quasi bidimensionale, privo di riferimenti rilevanti per comprendere pur centrali aspetti relazionali. Seguono questo tipo di approccio Serra (2002), Rozenblat e Cicille (2003);
- *l'approccio o criterio funzionale*: definisce metropolitane delle entità economiche e sociali non come mere aree geografiche (ÖIR, 2006). I confini amministrativi non sono più un criterio prioritario e l'attenzione si sposta sulle relazioni funzionali tra le unità che formano l'area metropolitana. Utilizzando questo approccio, un'area metropolitana è definita come un'area di interazioni tra un *core* (che può essere definito usando criteri morfologici come soglie di popolazione o di occupazione) e il suo "entroterra" (*hinterland*), ovvero la somma dei comuni limitrofi che mostrano una relazione significativa con il nucleo (solitamente approssimata con lo studio dei flussi di pendolarismo per motivi di lavoro). Esempi di questo criterio possono essere trovati nei FUR identificati dal Gruppo GEMACA (1996) e aree metropolitane USA.

Sintetizzando, mentre l'approccio amministrativo è chiaramente inadeguato per identificare aree urbane integrate economicamente e socialmente, il morfologico presenta l'ulteriore problema di disperdere l'attenzione su città troppo piccole che, pure se costituite da sistemi urbani continui, difficilmente (solo in alcuni casi), presentano autentiche caratteristiche di aree metropolitane sotto l'aspetto dei profili funzionali (rango) e delle reti relazionali tra le parti. L'approccio funzionale, dunque, sembra essere tra i tre il metodo più valido ed utile, in quanto tiene conto delle relazioni socio-economiche tra le varie unità che formano l'area metropolitana, fornendone, comunque, un disegno la cui componente fisico-spaziale (che pure dovrebbe risultare essenziale) è significativamente marginale. Ciò in quanto ci troviamo, sostanzialmente, di fronte a

dei perimetri ottenuti seguendo indicatori di tipo statistico (pertanto le aree ottenute possono essere considerate aree di mercato), che, seppur spazialmente contigue, non riescono a restituire una complessità degli organismi insediativi che, invece, è funzione di componenti per lo più trascurate da quest'approccio e, però, aventi a che fare con rilevanti aspetti di carattere strutturale (ovvero morfologico spaziale) quali quelli che, al contrario, potrebbero registrare eventuali condizionamenti orografici, disomogeneità di assetti insediativi, soluzioni di continuità degli organismi urbani, oltre che importanti differenze dei caratteristici modelli organizzativi (comunitari) riconducibili a sostanziali differenze di tipo sociale ed economico di matrice storica.

### Le principali metodologie in uso per la definizione delle aree metropolitane

Come detto, i predetti tre approcci più diffusi si sono progressivamente affinati dando vita, con notevoli differenze dettate da collocazione temporale, fattori culturali, attitudini proprie sviluppate dai relativi apparati e strutture di ricerca propri di specifici ambienti accademici di riferimento, dalle stesse condizioni degli apparati normativi delle nazioni nelle quali questi metodi sono stati originariamente messi a punto e sperimentati, nonché con riferimento alle stesse finalità concrete alle quali questi metodi di perimetrazione alludono chiaramente. In particolare sembra importante riportare le seguenti sei metodologie più significative e di più largo utilizzo:

#### a. REGIONI METROPOLITANE (*Metropolitan Regions*) OECD 2006

Il metodo fa riferimento alla Nomenclatura delle Unità Territoriali Statistiche (NUTS) per permettere la rilevazione, la compilazione e la diffusione di statistiche regionali armonizzate nell'UE (suddivisione a fini statistici del territorio dell'UE). La nomenclatura NUTS suddivide il territorio economico degli stati membri per fini statistici e ne comprende anche il loro territorio extraregionale. La definizione di unità territoriali poggia sulle unità amministrative esistenti negli stati membri. Un'unità amministrativa designa una zona geografica per la quale un'autorità di governo (ente locale) ha la facoltà di prendere decisioni di spesa o strategiche, in con-

formità con il quadro giuridico e istituzionale dello stato membro. La classificazione delle NUTS è gerarchica nella misura in cui suddivide ogni stato membro in tre livelli: NUTS 1, NUTS 2 e NUTS 3. Significativo è l'utilizzo, recentemente implementato dal livello 3, codificato dall'Unione Europea, con il quale il territorio degli stati membri viene suddiviso in ripartizioni amministrative che, nel caso italiano, coincidono con i territori provinciali. Le NUTS possono anche essere identificate con i Sistemi Locali del Lavoro. Sono evidenti sia i vantaggi (disponibilità e stabilità dei dati) che i limiti di un metodo che non riesce a cogliere le complesse e più sfuggenti dinamiche di interazione che si rilevano nelle grandi aree urbane con forti livelli di integrazione tra le diverse parti.

*b.\_ AREE FUNZIONALI URBANE (Functional Urban Areas – FUA) ESPON 2006*

Il metodo di individuazione delle Aree Funzionali Urbane è stato elaborato nell'ambito delle molteplici ricerche che hanno caratterizzato lo *European Spatial Planning Observation Network*.

Esso si fonda, piuttosto empiricamente, sulla definizione di quello che può ritenersi un nucleo urbano centrale (*core*), come definibile, ad esempio in Italia, a partire dalle unità statistiche dei Sistemi Locali del Lavoro e su una corona tale da risultare ad esso economicamente e significativamente integrata secondo diverse misurazioni che danno conto del grado di gravitazione delle singole parti rispetto all'area centrale. È un metodo la cui applicazione consente di registrare l'integrazione socio-economica di aree urbane anche di medio/piccola taglia, ma che non sembra particolarmente idoneo a definire gli ambiti di forte gravitazione generati dall'attrattività di sistemi economici coincidenti con grandi città centrali.

*c.\_ REGIONI FUNZIONALI URBANE - (Functional Urban Regions FUR) GEMACA II*

Questo metodo, elaborato nell'ambito del progetto di matrice anglosassone GEMACA II (*Great European Metropolitan Areas Characterization*), considera come nucleo centrale una città con den-

sità occupazionale superiore a 7 addetti<sup>4</sup> per ettaro e una corona costituita da tutti i comuni che hanno oltre il 10% di tasso di pendolarismo<sup>5</sup> verso il nucleo centrale. Questo metodo appare piuttosto utile per valutare il peso dei sistemi socioeconomici associabili ai centri urbani che formano una conurbazione, data la sua attenzione per dati che descrivono la distribuzione spaziale del mercato del lavoro. Il metodo, però, non prevede soglie demografiche inferiori per le città centrali. Esso, inoltre, non consente di rilevare lo spessore della gran parte delle principali relazioni di interdipendenza funzionale registrabili tra i centri di corona e la città centrale, dato che il valore soglia relativo alla percentuale di popolazione pendolare dai comuni di corona verso la città centrale è fissato in quello minimo del 10%, che non consente di registrare dinamiche relazionali più sfuggenti (più contenute) ma non per questo meno utili a descrivere fenomeni di gravitazione.

*d.\_ GRANDI AREE URBANE (Larger Urban Zones)*

Il metodo per la individuazione delle *Larger Urban Zones*, messo a punto dall'EFTA (*European Free Trade Association*) considera, senza preclusioni di sorta relative alla dimensione demografica o economica della città centrale, un nucleo urbano (comunque individuabile come polo di gravitazione di un dato territorio) più tutti i comuni che hanno un tasso di pendolarismo superiore al 15% verso il nucleo. Tale metodo, pur consentendo di registrare con sufficiente precisione le dinamiche di gravitazione interne alle conurbazioni, appare meno utile per riconoscere in prima battuta le principali aree demograficamente ed economicamente centrali su cui focalizzare l'attenzione, non indicando soglie minime relative alle città nucleo.

*e.\_ URBAN AREAS Serra, 2002*

Questo metodo, elaborato dal gruppo di lavoro Serra nel 2002, si fonda su un approccio sicuramente più selettivo, in quanto considera come aree centrali, cui aggregare successivamente porzioni di territorio fortemente con esse integrate, un nucleo urbano con

4 Si intende per "addetto" la persona occupata in un'unità giuridico-economica come lavoratore indipendente o dipendente. Comprende il titolare d'impresa, i cooperatori, i coadiuvanti familiari, i dirigenti, i quadri, impiegati, operai e apprendisti (Fonte: Glossario statistico Istat)

5 Il "tasso di pendolarismo" si calcola come il rapporto percentuale tra i pendolari lavoratori in uscita e il numero di occupati nel comune di residenza

almeno 100.000 residenti e una densità territoriale superiore a 1.500 ab/kmq. Tutti i comuni contigui con una densità superiore ai 250 ab/kmq si sommano al nucleo centrale. È un metodo molto utile in situazioni territoriali caratterizzate da densità relativamente elevate e inappropriato, invece, per descrivere le tante conurbazioni medio piccole e le relative aree di corona, meno densamente abitate e segnate da relazioni di gravitazione più modeste, che riguardano diverse città italiane.

*f.\_ METROPOLITAN AREAS USA Census Bureau*

Questa metodologia, molto in uso per caratterizzare il grado di metropolizzazione del territorio nord-americano, si basa sulla individuazione di un nucleo centrale di oltre 50.000 abitanti a partire dal quale si definisce una corona metropolitana formata da tutti i comuni che hanno un flusso pendolare verso il nucleo superiore al 15% della loro popolazione. I comuni dell'anello considerato, però, devono avere una densità di popolazione di almeno 62 ab/kmq. In alternativa, i comuni dell'anello metropolitano devono essere caratterizzati da una densità pari a 37ab/kmq e da un tasso del 30% di pendolarismo verso il comune nucleo (città centrale). Il metodo, dunque, tiene in grande considerazione sia la densità di popolazione che il grado di integrazione (pendolarismo). Il suo utilizzo, senza opportuni correttivi, tuttavia, in alcune situazioni territoriali del nostro paese rischierebbe di sottovalutare (per l'elevato tasso di pendolarismo considerato) il livello di integrazione di alcune corone urbane esterne pure se significativamente correlate alle aree centrali.

*g.\_ DYNAMIC METROPOLITAN AREAS (DMA)*

Il metodo che porta alla individuazione delle DMA (*Dynamic Metropolitan Areas*), molto utilizzato in diversi paesi europei, che può essere considerato una recente evoluzione dei metodi già definiti (*Urban Areas, Metropolitan Areas e Functional Urban Areas*), consiste nel considerare centri con non meno di 50.000 abitanti e nell'aggregare ad essi i comuni contigui che abbiano almeno un tasso del 15% di pendolarismo, per lavoro o studio, verso le città centrali. Questo metodo consente di rilevare con attenzione la dipendenza funzionale di varie fasce di corona dalla città centrale in quanto, ottenuta una prima area di significativa gravitazione, si ripete, per

almeno tre volte, tale caratterizzazione dei flussi verso l'area precedentemente ottenuta che, per ogni volta successiva, viene aggregata e considerata quale nucleo rispetto alla quale si aggregano, ancora, quei comuni caratterizzati da un tasso di pendolarismo non inferiore al valore del 15%.

### **L'approfondimento critico specifico delle metodologie FUR E DMA**

Questa vasta gamma di metodologie trova una valida giustificazione nel fatto che esse costituiscono un implicito riconoscimento della significativa diversità di impostazione culturale che il problema della definizione dei fenomeni metropolitani assume nei vari paesi europei (e non solo), della cui cultura essi stessi sono espressione. La loro declinazione, infatti, nelle varie realtà, è condizionata da fattori oggettivi che ne plasmano significativamente gli approcci al tema. Tali condizionamenti sono identificabili con ben differenti, peculiari situazioni socio-demografiche, con i diversi assetti insediativi, con le specifiche articolazioni dei sistemi produttivi, con la particolare dotazione infrastrutturale e, infine, con le diverse questioni attinenti l'ordinamento che caratterizza le singole nazioni con riferimento all'amministrazione degli enti locali e, persino, con la specifica organizzazione dei sistemi di raccolta e di elaborazione di dati statistici (non sempre omogenei o facilmente dialoganti da stato a stato). Tutti questi fattori fanno sì che nelle varie situazioni risulti più consona l'applicazione di un metodo piuttosto che dell'altro. Ad ogni modo, questa rassegna essenziale dei vari metodi è funzionale a rimarcare quanto il problema della individuazione delle aree metropolitane sia ancora (ir)risolto in modo diversificato nelle diverse realtà nazionali (cultura anglosassone, europea, americana, cultura latina, ecc.) e, inoltre, quanto sia sensibilmente ancora influenzato (debitore o ispirato), nei vari contesti, dai concetti essenziali alla base della *Teoria delle Località Centrali* di W. Christaller. Ma, anche, allo stesso tempo, quanto sia stato altrettanto necessario, al fine di registrare le dinamiche recenti dello sviluppo delle aree urbane, in misura più o meno riuscita e decisa, "sganciarsi" da categorie di analisi introdotte proprio dall'apparato teorico otto-novecentesco che, al fondo, è ancora quello che



ha ispirato anche quelle elaborazioni di inizio secolo e, in buona parte, gli stessi predetti criteri. L'approccio Christalleriano trovava una sua chiara ragion d'essere (significativa) proprio nell'aderenza stretta ad un modello di organizzazione sociale ed economica oltre che alla struttura demografica ed insediativa del territorio che rispondeva chiaramente ad una più complessiva visione di società e dei suoi modelli di sviluppo caratterizzata da una rigida economia capitalistica (grandi imprese manifatturiere), fondata significativamente sulla prevalenza del lavoro come fattore essenziale di produzione.

Delle sette metodologie di definizione delle aree metropolitane appena elencate, due, in particolare, ovvero quella delle FUR e quella delle DMA, sembrano essere quelle più idonee a definire con maggiore "precisione" i contorni di conurbazioni di medio-piccola dimensione, caratterizzati da assetti, dinamiche, dotazioni e, dunque, veri e propri segni di tipo metropolitano, in quanto meglio delle altre capaci di cogliere alcune dinamiche di relazione solitamente più sfuggenti e che hanno a che fare con (più o meno stabili) legami di interdipendenza funzionale rilevabili anche tra le comunità insediate nei singoli centri abitati (unità amministrative) più piccoli di una conurbazione. Questi metodi sono i più idonei a "scandagliare", infatti, la realtà di agglomerazioni minute e caratterizzate, spesso, anche da flebili interrelazioni tra i centri minori e il polo giacché, specie con riferimento al telaio delle conurbazioni di media e piccola dimensione che caratterizzano il sistema insediativo italiano, si ha a che fare con agglomerati:

- non sempre caratterizzati da ingenti dinamiche di polarizzazione, ovvero da flussi di gravitazione dei piccoli centri verso la città centrale, spesso, significativamente contenuti, specie nel caso di alcune città del sud, caratterizzate da una economia asfittica e da un sistema produttivo non particolarmente sviluppato;
- relativamente ai quali sono spesso irrilevanti i flussi in uscita dal polo verso i comuni di corona, proprio per una forte dipendenza dal polo e per scarsa rilevanza dei centri degli *hinterland*.

Questi metodi, sebbene con dei limiti che, come si vedrà, ne ri-

chiedono un'elastica interpretazione ad hoc, ovvero un'opportuna rivisitazione capace di cogliere meglio le peculiarità delle varie situazioni locali, quando utilizzati per indagare polarità urbane di contenuta dimensione, consentono, tra l'altro in modo interessante, di interpretare le dinamiche relazionali proprie di strutture insediative caratterizzate anche da (più o meno debole o marcato) policentrismo (quest'ultimo, solitamente, generato da ragioni di carattere storico o più agevolmente spiegabile, in qualche caso, da una struttura produttiva di tipo "distrettuale").

Le due metodologie, perciò, si fondano sulla effettuazione di indagini che mirano a portare in luce, essenzialmente, la struttura socio-economica (ed il funzionamento) della città e della conurbazione che si è, progressivamente, strutturata a partire da essa ed attorno ad essa e ai fini di tale obiettivo sostanziale, utilizzano l'interpretazione di quei dati più utili a comprendere quali siano i più stretti ed evidenti rapporti di natura funzionale, di carattere prettamente socio-economico, legati per lo più alla dipendenza dei centri più piccoli (corone urbane) rispetto al polo urbano, ovvero alla maggiore offerta di posti di lavoro. Il criterio cardine che dà origine all'individuazione dell'area metropolitana, si identifica, così, con lo studio del tasso di pendolarismo, inteso come quel rapporto percentuale tra il numero di lavoratori in uscita da ciascun comune di residenza (i comuni di corona) e il numero di posti di lavoro caratteristici dello stesso.

Un'interessante applicazione delle metodologie FUR (*Functional Urban Regions*) e DMA (*Dynamic Metropolitan Areas*) è coincisa, qualche anno fa, con una significativa sperimentazione condotta da Paolo Veneri e Rafael Boix,<sup>6</sup> i quali hanno analizzato le strutture urbane di due Paesi mediterranei, di cultura latina, l'Italia e la Spagna, caratterizzati da notevoli similitudini ma anche da significative differenze, mettendone infine i risultati ottenuti, caratterizzati da notevole comparabilità, a confronto.

Trascurando, in questa sede, di operare una trattazione puntuale di tale corposo lavoro svolto sulle premesse basi scientifiche, tuttavia, deve notarsi come il suo prodotto essenziale sia coinciso con

6 Boix R., Veneri P., *Metropolitan Areas in Spain and Italy*, IERMB Working Paper in Economics, n° 09.01, Marzo 2009

la individuazione di un “elenco” principale di aree metropolitane (di diversa caratura), sub articolato, a sua volta, in quattro grandi elenchi corrispondenti ad altrettanti livelli (ranghi dimensionali cui corrispondono relativi gradienti funzionali) concepiti proprio come graduatorie all'interno delle quali sono state raggruppate e collocate le aree urbane più densamente abitate di entrambi i paesi caratterizzate da confrontabili bacini di popolazione residente e di addetti ed occupati. Le aree metropolitane così individuate, sono riportate secondo una classifica stilata in base alla dimensione demografica raggiunta dal numero dei residenti della intera conurbazione, giacché le informazioni riferite alle unità territoriali minime coincidono con le ripartizioni comunali, posto che, nei due paesi (come era logico attendersi) con riferimento alla dimensione municipale, si è potuta riscontrare una sostanziale e significativa analogia della natura delle articolazioni amministrative periferiche minime (ovvero dimensione spaziale e demografica dei municipi). Dunque, una non trascurabile confrontabilità delle unità territoriali statistiche di base. Con riferimento alle città italiane, di cui si tratterà di seguito, ovviamente, il dato ISTAT esaminato è stato quello relativo al 14° Censimento Popolazione e Abitazioni, dell'anno 2001. Sono stati riconosciuti, con riferimento al territorio nazionale italiano, dunque, i seguenti livelli:

Livello A, città la cui conurbazione metropolitana supera 1 milione di abitanti;

Livello B, città la cui conurbazione metropolitana è compresa tra 250.000 ed 1 milione di abitanti;

Livello C, città la cui conurbazione metropolitana è compresa tra 100.000 e 250.000 abitanti;

Livello D, città la cui conurbazione metropolitana è inferiore a 100.000 abitanti.

La tabella seguente riporta i due elenchi messi a confronto e da un suo esame, anche speditivo, si nota come i risultati, pur per effetto dei due predetti e diversi metodi di ponderazione della potenzialità dei poli urbani centrali, in termini di offerta del lavoro, conducano a risultati significativamente confrontabili. Per entrambe le metodologie è di fondamentale importanza comprendere e apprezzare la capacità di auto-contenimento del bacino di offerta di

Tabella 1 \_ L'elenco delle prime 30 conurbazioni di taglia media, oltre le 14 Città Metropolitane istituite per legge, che presentano evidenti caratteri metropolitani, presenti sia nella graduatoria ottenuta con il metodo FUR che con quello DMA. È evidenziata, in entrambi la presenza della conurbazione Pescara-Chieti (centrata sulla polarità di Pescara)

	FUR	DMA
1	Milano	Milano
2	Roma	Roma
3	Napoli	Napoli
4	Torino	Torino
5	Firenze	Firenze
6	Palermo	Palermo
7	Bologna	Bologna
8	Catania	Brescia
9	Bari	Genova
10	Genova	Catania
11	Padova	Padova
12	Ravenna	Bari
13	Venezia	Bergamo
14	Bergamo	Verona
15	Taranto	Cagliari
16	Verona	Venezia
17	Brescia	Taranto
18	Cagliari	Salerno
19	Pescara-Chieti	Udine
20	Modena	Modena
21	Livorno-Pisa	Parma
22	Parma	Pescara-Chieti
23	Foggia	Varese
24	Lecce	Perugia
25	Salerno	Vicenza
26	Messina	Messina
27	Udine	Ancona
28	Reggio Emilia	Rimini
29	Perugia	Reggio Emilia
30	Rimini	Treviso
31	Trieste	Lecce
32	Sassari	Pisa
33	Trento	Foggia
34	Reggio Calabria	Cosenza
35	Vicenza	Piacenza
36	Treviso	Reggio Calabria
37	Siracusa	Trento
38	Ferrara	La Spezia
39	Cosenza	Ferrara
40	Brindisi	Trieste
41	Pesaro	Siracusa
42	Varese	Novara
43	Frosinone	Sassari
44	La Spezia	Lucca
45	Piacenza	Brindisi
46	Bolzano	Bolzano
47	Ancona	Catanzaro
48	Catanzaro	Avellino
49	Barletta/Andria	Arezzo

lavoro caratteristica di ogni comune considerato, ovvero il numero di posti di lavoro (addetti) che ciascun comune ha a disposizione rispetto al numero di lavoratori (occupati) dichiarati e residenti all'interno di ogni municipalità. Studiando questo rapporto tra numero di addetti (l'espressione anglosassone tecnica *jobs* è correttamente traducibile quale *posti di lavoro*) e occupati (l'espressione *resident employees* è, altrettanto correttamente, intendibile come quella di *lavoratori*) si evince immediatamente come nella gran parte di ogni comune di corona, ovvero nei comuni contermini alle polarità individuate, secondo i premessi criteri, non ci siano abbastanza posti di lavoro sufficienti a coprire l'intera domanda di occupazione e automaticamente pertanto come una parte più o meno significativa di questi lavoratori debba spostarsi, per essere soddisfatta, verso le "grandi municipalità" o centralità urbane. Polarità nelle quali si osserva che l'offerta di numero di addetti risulta essere sempre maggiore del numero di occupati residenti. Nel caso dell'applicazione al territorio italiano di questo studio (condotto, come detto, contemporaneamente, sui sistemi urbani dei due paesi) inoltre può osservarsi come esso abbia rappresentato un riferimento di partenza molto utile anche per l'avvio della ricerca *30 metropoli di taglia media*, su iniziativa di una specifica Community di studiosi aderenti all'Istituto Nazionale di Urbanistica in pieno svolgimento e che, dall'ottobre del 2017, ha deciso di indagare, fornendone nuovi criteri di interpretazione, quel tessuto urbano di città medie ed in particolare i fenomeni di metropolizzazione che interessano le prime 30 conurbazioni del paese, per rilevanza demografica collocabili subito dopo le 14 riconosciute, invece, per legge (L. 56/2014) come Città Metropolitane propriamente intese, ovvero collocate tra le Autonomie locali dello Stato, con particolari poteri e prerogative, per effetto del loro inserimento in Costituzione. La considerazione delle peculiarità di queste 30 conurbazioni con-

sente di focalizzare l'attenzione su sistemi urbani di taglia media la cui compagine demografica e, soprattutto, i cui dati riferibili ai territori di corona (ambiti di gravitazione), indicano significativa rilevanza delle rispettive strutture socio-economiche e, soprattutto, dei relativi sistemi produttivi. Si tratta di "piccole metropoli regionali" o conurbazioni rinvenibili attorno alle città di: Verona, Padova, Trieste, Taranto, Brescia, Parma, Modena, Reggio Emilia, Perugia, Livorno (Livorno-Pisa), Foggia, Rimini, Salerno, Ferrara, Sassari, Siracusa, Pescara (Pescara-Chieti), Bergamo, Trento, Vicenza, Bolzano, Piacenza, Ancona, Udine, Lecce, La Spezia, Brindisi, Treviso, Varese, Cosenza. Sono, a volte, città centrali di dimensione anche medio-piccola: solo le prime quattro di esse hanno una popolazione superiore, sebbene non di molto, ai 200.000 residenti, mentre ben 19 presentano dimensione demografica compresa tra i 100.000 e i 200.000 residenti. Sette di esse, invece, sono davvero "piccole città", se si considera il solo dato dei residenti nei comuni centrali (dai circa 68.000 residenti di Varese ai poco meno di 100.000 di Udine). È significativo chiarire che con l'espressione città medie, coerentemente con questo approccio, si intende qualcosa di diverso rispetto a quanto già definito nell'ambito di un interessante e recente lavoro dell'ANCI che, invece, con tale locuzione ricomprende tutte le città italiane (ben 105) con almeno 45.000 residenti e rango funzionale elevato, ovvero capacità di erogazione di servizi a beneficio di aree vaste, sostanzialmente identificabili con i capoluoghi di provincia ed altre città di elevato ruolo funzionale a livello locale.<sup>7</sup> In tutti i 30 sistemi metropolitani così identificati le città centrali fungono da poli per conurbazioni ad esse integrate le cui dimensioni sono ragguardevoli, al punto che la popolazione in essi residente è, in media, tre volte superiore a quella rinvenibile nel polo centrale. È importante notare, inoltre, come nelle città centrali risiedano oltre 4.152.000 di abitanti, pari a circa la metà della po-

7 Il riferimento è alla pubblicazione *Nuovi confini e prospettive per le politiche urbane dopo la legge Delrio. L'identità territoriale delle città medie italiane*, a cura di autori vari, edita in un Rapporto ANCI IFEL, nel 2014. Sulla necessaria e opportuna distinzione tra la nozione di città medie utilizzata da ANCI e quella che, invece, si avvicina al concetto di conurbazioni intermedie al centro degli interessi di ricerca della citata comunità di ricerca INU, si vedano inoltre i due seguenti saggi brevi di Cilli A.: (2017), "Per una rivalutazione della rete urbana intermedia italiana", in *Urbanistica Informazioni*, 273-274 (pag. 10-12) e *La centralità delle aree metropolitane per un nuovo progetto di paese* in *Urbanistica Informazioni Special Issue*, Dicembre 2018, Sessione Speciale 05 *Le città italiane di piccola dimensione*, in raccolta degli atti (Proceedings paper) redatti a margine della XIª giornata di Studi INU *Interruzioni, Intersezioni, Condivisioni, sovrapposizioni. Nuove prospettive per il territorio*, Napoli, 14 e 15 Dicembre 2018, per i tipi di INU Edizioni (in pubblicazione).

popolazione residente nei 14 comuni capoluogo riconosciuti come i centri delle 14 Città Metropolitane istituite per legge.

Ancor più evidente è il peso strategico di queste 30 conurbazioni di taglia media se si valuta che nel loro territorio risiedono ben 12.264.000 di abitanti, pari a circa il 51,1% dei 23.981.000 di residenti negli ambiti delle 14 Città Metropolitane. Ancor più significativo, in prospettiva, è notare come nel totale delle predette 30 conurbazioni di taglia media, siano presenti circa 4.530.627 di occupati e 4.317.081 di addetti, pari rispettivamente al 54,15% e al 53,27 % di quelli censiti nelle 14 Aree Metropolitane.

### **Il rilievo oggettivo dell'area urbana o conurbazione medio adriatica Pescara-Chieti**

Nell'ambito di questo novero di città (conurbazioni) di taglia media, molto importanti sia da un punto di vista della rilevanza funzionale rispetto ad ampi bacini di livello regionale (o sovra regionale), sia per le performance dei corrispondenti sistemi produttivi e, più in generale, delle relative strutture socio-economiche, si ritaglia un notevole ruolo proprio l'area fortemente urbanizzata formatasi attorno alla polarità di Pescara o, come si vedrà meglio di seguito, sviluppatasi attorno alla doppia polarità urbana di Pescara e Chieti, considerando il rilevante ruolo di città industriale assunto da quest'ultima, nel secondo dopoguerra, solo di recente notevolmente ridimensionatosi per effetto del declino strutturale dell'area industriale. La città di Pescara viene riconosciuta in entrambe le graduatorie relative ai due metodi come il *core*, per la relativa area di gravitazione classificata, in entrambi i casi, nel "Livello B" delle medie aree metropolitane (quelle comprese tra i 250.000-1.000.000 di abitanti) caratterizzandosi, come risulta dai dati essenziali, riportati nella seguente tabella di sintesi, opportunamente completata dalle relative visualizzazioni grafiche quale conurbazione che, nel caso del metodo FUR, risulta caratterizzata da una popolazione di circa 420.000 residenti, 61 municipalità, 150.000 occupati e 130.000 addetti. L'area Pescara-Chieti, infatti, è considerabile come il diciannovesimo polo di tipo metropolitana nella graduatoria risultante dall'applicazione del metodo FUR, ovvero escludendo le 12 conurbazioni riconosciute per legge

come metropolitane, la settima dopo Padova, Ravenna, Bergamo, Taranto, Verona e Brescia, comunque, di gran lunga molto meglio posizionata, quanto a indici di sviluppo e performance di sistema, rispetto alle città metropolitane di Messina e Reggio Calabria e, in ogni caso, meglio piazzata rispetto a realtà urbane demograficamente anche più rilevanti. L'area urbana Pescara-Chieti, inoltre, anche nella classifica risultante dall'applicazione del criterio di indagine delle DMA, ricopre il 22° posto in graduatoria, anche qui seguendo 12 delle 14 Città Metropolitane istituite per legge, ma precedendo (di molto) le Città Metropolitane di Messina e Reggio Calabria e segnando il passo solo rispetto alle conurbazioni (ben più strutturate per effetto dei relativi sistemi produttivi) di Brescia, Padova, Bergamo, Verona, Taranto, Salerno, Udine, Modena e Parma.

### **Il superamento dei criteri FUR e DMA verso una perimetrazione più attendibile (convincente) della conurbazione metropolitana bipolare Pescara-Chieti**

La perimetrazione dell'area metropolitana pescarese, operata attraverso una applicazione asettica dei due metodi, rischia di appiattare la lettura del territorio piegandola a rigide logiche (ispirate dalla necessità di aderire a criteri di geografia economica) che, tuttavia, non sembrano consentire di avere nella giusta considerazione alcune peculiarità che, invece, rappresentano una potenziale chiave di lettura tale (più capace) di restituire una interpretazione del reale modello di funzionamento del territorio. Ovvero di considerare adeguatamente le particolari morfologie insediative, i relativi processi di conurbazione (coalescenza territoriale), le stesse dinamiche relazionali particolarmente segnate da una chiara gravitazione dell'*hinterland* su una storicamente (almeno negli ultimi cento anni) duplice. Se è vero, infatti, che da sempre questa porzione del territorio abruzzese riconosce nel polo urbano di Chieti la realtà di riferimento per il soddisfacimento di domande essenziali (erogate da funzioni e servizi amministrativi, scolastici, sanitari e culturali) è altrettanto oggettivo che nell'ultimo novantennio con progressioni di flusso rilevanti la polarità di Pescara ha assunto un ruolo di leadership indiscusso collocando la città adriatica in una

posizione di primato in ambito regionale (e sovra regionale). Il metodo DMA propone una lettura basata, in modo interessante, su tutte quelle realtà demograficamente superiori alla soglia dei 50.000 residenti (tre nella nostra area, ovvero Pescara, Chieti e Montesilvano), indicando come metodo di definizione dell'*hinterland* quello della individuazione di corone concentriche di gravitazione attorno a tali polarità, secondo la aggregazione progressiva, al polo funzionale, di municipalità contermini caratterizzate da un tasso di pendolarismo (come già definito) pari, almeno, al 15% della forza lavoro di ciascun comune di corona verso le pola-

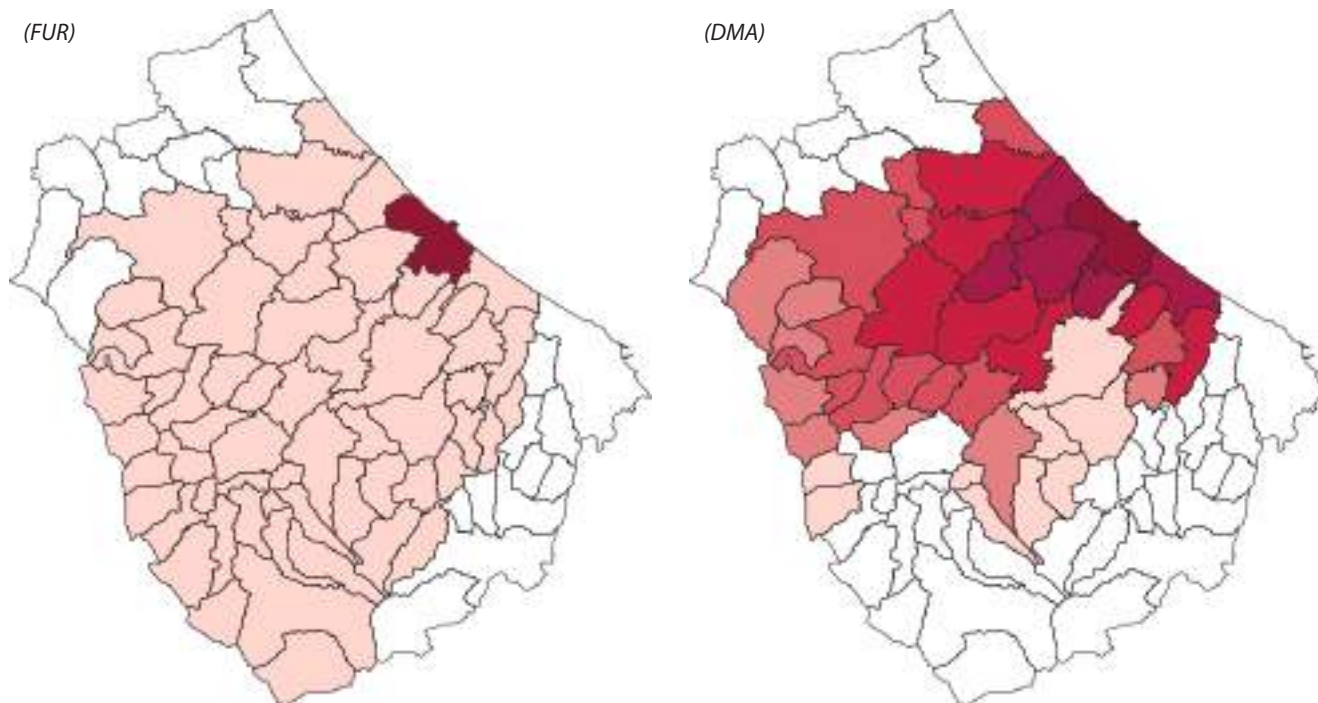
rità urbane. Questo metodo non sembra particolarmente adatto, però, a cogliere alcune specificità del territorio della conurbazione costiera abruzzese in quanto:

- il tasso di pendolarismo del 15% non riguarda molti dei comuni che, tuttavia, appartengono alle prime corone concentriche più prossime al polo urbano (molti di questi comuni, in qualche caso segnati da significative specializzazioni e buon livello di auto-contenimento, sembrano essere interessati, infatti, da una gravitazione contenuta verso il polo, per motivi di lavoro ed inoltre proprio la presenza della polarità urbana di Chieti distorce

	N. MUNICIPALITA'	POPOLAZIONE	OCCUPATI	ADDETTI
<b>FUR</b>	61	419.072	150.214	139.325
<b>DMA</b>	42	388.612	140.294	130.963

Tabella 2 - Caratterizzazione essenziale della conurbazione Pescara-Chieti come risultante dall'applicazione dei due criteri di definizione delle aree metropolitane (FUR e DMA)

Figura 1 - Mappa della prima definizione dell'area metropolitana di Pescara, conseguente all'applicazione delle metodologie FUR e DMA alla polarità urbana di Pescara.



notevolmente il modello);

- i comuni con tasso di pendolarismo superiore al 15%, come previsto dal modello, risultano essere, dunque, quelli molto piccoli e significativamente lontani dai poli urbani, al punto che non si verifica quella essenziale continuità spaziale tra corone concentriche, progressivamente costruibili a partire dal polo.

Il modello di interpretazione e definizione di un'area metropolitana secondo il metodo DMA, inoltre, richiede per definizione di considerare corone di comuni progressivamente gravitanti, ogni volta, verso l'intero perimetro precedentemente ottenuto (secondo il criterio della valutazione del tasso di pendolarismo superiore al 15%) come prima corona del polo urbano centrale. Esso, pertanto, entra in crisi in quanto, applicato al territorio dell'area Pescara-Chieti, non è tale da restituire una lettura dei fenomeni di reale e articolata (inter) dipendenza funzionale dei comuni del bacino sul polo. Ciò in quanto il criterio base si fonda sul tentativo di stabilire un semplicistico rapporto di significativa linearità (corrispondenza) tra il progressivo incremento della distanza dal polo e la conseguente (contemporanea) diminuzione della dipendenza (per motivi di lavoro) dei comuni di corona dal centro. Si può osservare piuttosto, come l'applicazione asettica di questo criterio produca l'effetto di inclusione di piccole municipalità isolate, distanti dal polo, determinato dal fatto che queste gravitano direttamente su centri assimilabili a polarità di tipo secondario (centri cerniera o pivot principali),<sup>8</sup> a loro volta variamente dipendenti dal *core metropolitano*, da un punto di vista funzionale, ovvero tali da poter essere incluse, seppure impropriamente, in corone più o meno contermini al polo stesso. Si innesca, dunque, una sorta di "effetto rimbalzo" che, applicato alla gran parte dei vari comuni dell'*hinterland*, produrrebbe il disegno di un'area metropolitana, di fatto, ben diversa da quella immaginabile quando si enuncia il criterio teoricamente e, soprattutto, lontana dal modello di funzionamento della conurbazione reale, per rilevante sottovalutazione di fattori morfologici, insediativi, socioeconomici, legati alle peculiari condi-

zioni di infrastrutturazione ed accessibilità del territorio. Nel caso dell'area Pescara-Chieti il risultato sarebbe quello della definizione di un ambito territoriale caratterizzato da dimensioni improprie (eccessive) rispetto al reale perimetro metropolitano come comunemente inteso dagli stessi residenti ed utilizzatori della città diffusa attorno a Pescara e Chieti. E, inoltre, si verterebbe ad una configurazione spaziale eccessivamente sfrangiata di quella porzione di territorio (conurbazione) all'interno della quale si registrano significative relazioni di interdipendenza funzionale tra le varie porzioni del sistema insediativo e della relativa struttura socio-economica e non solo dinamiche di gravitazione della periferia sul polo.

Anche l'applicazione asettica della metodologia FUR, che pure presenta maggiore capacità di registrazione e interpretazione delle dinamiche che caratterizzano la nostra area, potrebbe produrre distorsioni apprezzabili se non adeguatamente ponderata e adattata, ovvero se non applicata con correttivi idonei. Il metodo, infatti, propone l'individuazione del polo identificandolo con una città caratterizzata da un numero minimo di oltre 20.000 addetti e da una densità occupazionale, entro il territorio comunale di tale città, pari o superiore a 7 addetti per ettaro.

Questa definizione (dati dell'ultimo censimento ufficiale del 2011 alla mano), consentirebbe di individuare Pescara come l'unica polarità nell'area, in quanto la città sarebbe l'unico centro abitato (municipio) con un numero di 47.523 addetti tale da presentare, su una superficie complessiva di 3.436 ha, il valore di densità occupazionale di 13,83 addetti/ha maggiore di quello minimo fissato come requisito-soglia. La città di Chieti, invece, pure in presenza di un numero adeguato di addetti (pari a 22.882, quindi anch'esso superiore alla soglia richiesta), essendo caratterizzata da notevole estensione del territorio comunale, non assolverebbe il secondo dei due requisiti-soglia richiesti, ovvero quello della densità superiore ai 7 addetti/ha, fermandosi ad un valore di 3,84 addetti/ha.

Anche tale metodologia, se applicata pedissequamente, impedirebbe, dunque, la opportuna considerazione del ruolo funzionale

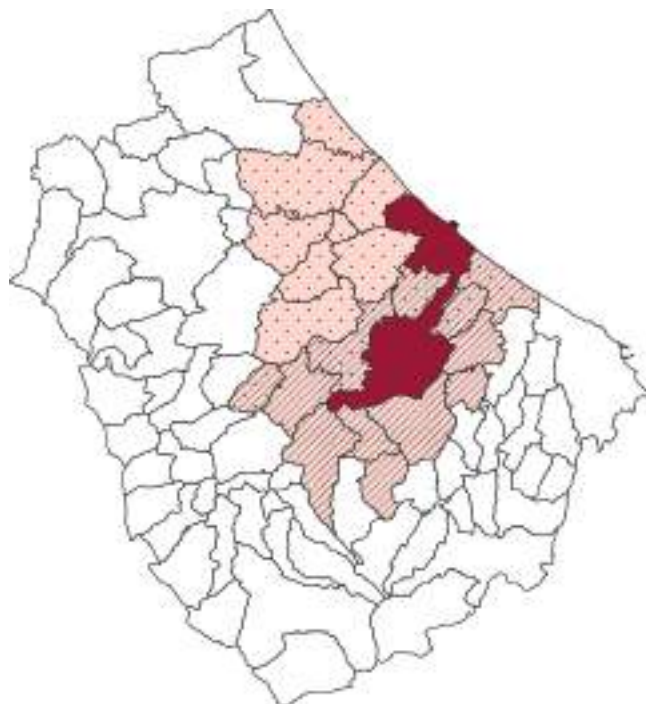
<sup>8</sup> cfr. *Abruzzo 2020 Quaderno 2, Sistema Urbano Regionale*, L'articolazione funzionale del sistema urbano minore a servizio delle aree interne (centri "pivot" e Strutture Minime di Coesione Locale



della città di Chieti, ovvero quello di seconda e rilevante polarità effettiva dell'area metropolitana, non semplicisticamente identificabile con il solo (pur rilevante) ruolo di polo di offerta di lavoro ma considerando anche la sua natura di centro urbano erogatore di servizi qualificati per un circondario di stretta prossimità coincidente con almeno 12 comuni contermini, tra i quali alcuni di non trascurabile peso demografico.

Se si prende atto, adeguatamente, dell'indiscusso rango urbano della città di Chieti (da sempre polo culturale di riferimento dell'area e consolidato centro di erogazione di servizi formativi, sanitari, amministrativi, di presidio dell'ordine pubblico di elevata qualificazione) si comprende, infatti, come non sia possibile, applicando asetticamente il criterio definito dalla metodologia FUR, considera-

Figura 2. Definizione dell'area metropolitana Pescara-Chieti ottenuta per effetto di una revisione della metodologia FUR, ovvero considerando la condizione di forte bipolarismo caratteristica del territorio



re questo centro, piuttosto semplicisticamente, quasi alla stregua di un comune di corona gravitante sulla città di Pescara.

Ciò, tanto più, valutando che da un punto di vista di significative relazioni reciproche di interdipendenza funzionale, quotidianamente, il flusso dei pendolari che hanno come origine la città di Pescara e destinazione quella di Chieti è doppio rispetto al flusso reciproco. Una prima perimetrazione della conurbazione metropolitana centro-adriatica abruzzese, dunque, sembra possibile applicando la metodologia FUR adattata in misura idonea alla specificità del dato locale, ovvero tenendo conto della rilevanza funzionale della città di Chieti che condiziona sensibilmente il modello di funzionamento del territorio, contribuendo a disegnare un' "area metropolitana" che si caratterizza, almeno con riferimento ad una serie di prestazioni di tipo urbano, per un caratteristico e, tutto sommato, marcato policentrismo bipolare.

La definizione dei limiti dell'area metropolitana, quindi, nel caso specifico, avviene considerando come dato di partenza la presenza delle due polarità urbane di Pescara e Chieti (pur con le dovute differenze e nella consapevolezza dell'indiscusso primato della prima città rispetto alla seconda, quale polo attrattore di maggior rilievo socio-economico e centro di erogazione di servizi e funzioni rare (pregiate) e, inoltre, registrando il numero di quei comuni sicuramente gravitanti su almeno uno dei due poli urbani, ovvero quelli caratterizzati da un tasso di pendolarismo (come già definito) superiore al 10%.

Una perimetrazione considerabile come idonea e soddisfacente, relativamente alla conurbazione metropolitana Pescara-Chieti, in tal modo, può essere quella da far coincidere con la risultante dell'unione delle due aree ottenute dalla somma dei territori comunali gravitanti (nei termini già precisati, ovvero con tasso di pendolarismo superiore al 10%) sulle due città, ovvero con le 22 municipalità, tra le quali proprio, oltre alle due città capoluogo, ulteriori 20 comuni di corona, di cui, rispettivamente 13 gravitanti su Pescara (Silvi, Città Sant'Angelo, Montesilvano, Cappelle sul Tavo, Collecervino, Spoltore, Pianella, Cepagatti, Moscufo, Nocciano, San Giovanni Teatino, Torrevecchia Teatina, Francavilla al Mare) e 12 su Chieti (Francavilla al Mare, San Giovanni Teatino, Torrevecchia Tea-

tina, Bucchianico, Ripa Teatina, Villamagna, Casalincontrada, Roccamontepiano, Manoppello, Rosciano, Nocciano, Cepagatti). Ciò tenendo presente che ben 5 di essi (Cepagatti, Nocciano, San Giovanni Teatino, Torrevecchia Teatina e Francavilla al Mare) mostrano una duplice gravitazione, ovvero un tasso di pendolarismo superiore al 10% direzionato sia su Pescara che su Chieti. Quest'area di 22 comuni, come verificabile nella seguente tabella, comprende 22 municipalità appartenenti alle 3 province di Pescara, Chieti e Teramo e si caratterizza per identificarsi con un bacino significativamente abitato, ovvero densamente antropizzato attraverso una recente e pervasiva diffusione dell'insediamento.

Un territorio composito, con una popolazione complessiva di 380.345 abitanti (ben il 28,9% del totale di quella abruzzese), distribuiti su 619 kmq (solo il 5,71% del totale della superficie territoriale regionale), con una densità abitativa caratteristica di circa 619 ab/kmq (a fronte della densità caratteristica del dato regionale pari a

solo circa 121 abitanti per kmq).

**Il superamento degli indicatori di tipo statistico.  
Nuove possibili categorie di interpretazione del fenomeno metropolitano.**

Gli studi effettuati sull'area Chieti-Pescara, ovvero l'applicazione mirata del metodo FUR alla realtà della conurbazione centro-adriatica abruzzese, hanno evidenziato l'indubbia esistenza di una situazione metropolitana di fatto: se, infatti, si assumono a base della definizione di area metropolitana le categorie della continuità urbana, della notevole entità (rilievo) di quelle che possono definirsi le essenziali o più pregiate dotazioni territoriali e la considerazione relativa ad un'evidente gravitazione funzionale di diversi comuni di corona su una polarità urbana, che qui, come si è visto, è almeno duplice, identificandosi con una chiara dinamica di tipo bipolare, non c'è dubbio che dette caratteristiche siano ampiamente riscon-

Tabella 3 - Caratterizzazione essenziale della conurbazione Pescara-Chieti come risultante dall'applicazione della predetta metodologia di definizione, delineata ad hoc, delle dinamiche di dipendenza funzionale dei comuni di corona sui due poli urbani. Si riportano semplicemente i dati sulla appartenenza amministrativa alle tre province dei 20 comuni, quello relativo alla popolazione residente, alla estensione degli stessi in kmq ed, infine al dato relativo alla densità abitativa. I dati sono quelli ISTAT del 31 dicembre 2017.

	Provincia	Comune	n. residenti (1.1.2018)	Superficie in kmq	Densità (ab./kmq)
1	Pescara	<b>Pescara</b>	119.217	34,36	3.469
2	Pescara	Montesilvano	54.194	23,57	2.299
3	Chieti	<b>Chieti</b>	50.770	59,57	852
4	Chieti	Francavilla al Mare	25.683	23,09	1.111
5	Pescara	Spoltore	19.378	37,01	5,24
6	Teramo	Silvi	15.708	20,63	762
7	Pescara	Città Sant'Angelo	15.034	62,02	242
8	Chieti	San Giovanni Teatino	14.380	17,73	811
9	Pescara	Cepagatti	11.014	30,82	357
10	Pescara	Pianella	8.652	47,05	184
11	Pescara	Manoppello	6.920	39,26	176
12	Pescara	Collecervino	6.060	31,99	189
13	Chieti	Bucchianico	5.126	38,08	135
14	Chieti	Torrevecchia Teatina	4.206	14,68	287
15	Chieti	Ripa Teatina	4.050	20,16	201
16	Pescara	Cappelle sul Tavo	4.016	5,41	742
17	Pescara	Rosciano	3.949	27,79	142
18	Pescara	Moscufo	3.168	20,26	156
19	Chieti	Casalincontrada	3.047	16,00	190
20	Chieti	Villamagna	2.306	12,73	181
21	Pescara	Nocciano	1.796	13,76	131
22	Chieti	Roccamontepiano	1.671	18,22	92
<b>Totale</b>		<b>Area Metropolitana Pe-Ch</b>	<b>380.345</b>	<b>614,19</b>	<b>619,26</b>

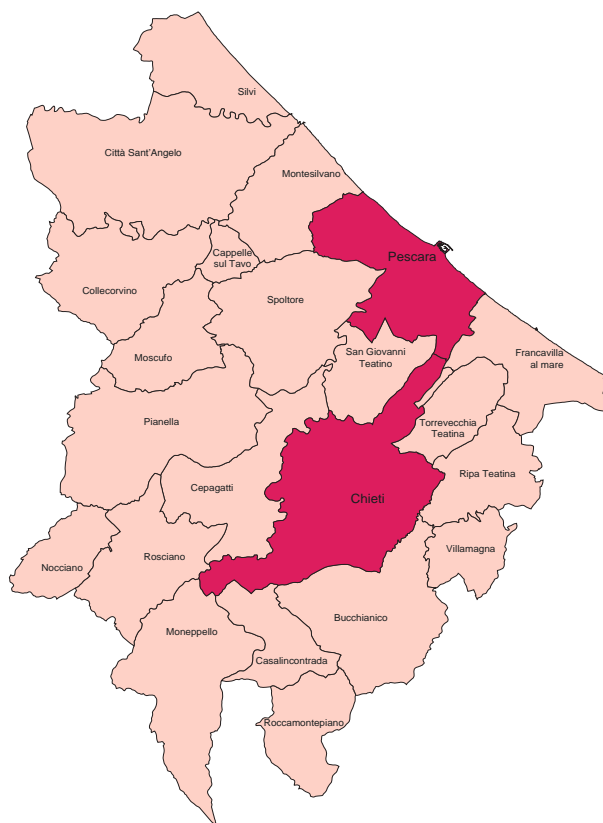


Figura 3 - Comuni parte della conurbazione metropolitana Pescara-Chieti.

trabili nell'area Chieti-Pescara.

Volendo, anzi, considerare anche le tracce di un notevole policentrismo riferibile a significative relazioni di interdipendenza funzionale che, seppure appena sotto i valori soglia ritenuti come requisiti essenziali, appaiono ingenti, è possibile affermare che questo territorio, di recente interessato da significativi fenomeni di strutturazione urbana ed infrastrutturazione, possa ritenersi, ad ogni buon conto e con riferimento ad una pluralità di aspetti, come uno spazio funzionale e relazionale di primo piano nell'ambito del contesto adriatico, competendo sicuramente con realtà urbane quale quelle di Rimini, Ancona e Bari.

Una prima certezza riguarda, dunque, la necessità di dover superare l'uso esclusivo di indicatori statistici di tipo socio-economico applicati alle ripartizioni amministrative del territorio su base comunale. L'immagine finale che la ricerca vuole ottenere, come sarà chiaro nella seguente sezione, che riporta significative immagini risultanti dalla applicazione di criteri di indagine e relativi a specifici indicatori alquanto originali, è quella di uno spazio antropico densamente, seppur variamente abitato, significativamente infrastrutturato e segnato da relazioni qualitative e significativi legami reciproci tra le comunità contermini. Un'area relativamente alla quale il fenomeno di metropolizzazione viene indagato secondo quattro nuove possibili categorie d'indagine, e rispetto alla quale il territorio non è più raffigurato in esito ad una sola e semplicistica rappresentazione quale area di mercato (ad esempio il mercato del lavoro nel quale si realizza l'equilibrio tra domanda ed offerta). Il dato socio economico, infatti, secondo l'approccio utilizzato, non appare esaustivo della variegata complessità delle questioni urbane; gli indicatori statistici, da soli, non sono più sufficienti a restituire la centralità di tematismi nuovi, mutevoli, dinamici anche in quanto non tengono conto della forza, tuttora determinante, della conformazione fisica e della stessa struttura morfologica dello spazio urbano. Le nuove forme delle conurbazioni metropolitane di media dimensione, invece, quanto e più di altre, come ben chiarito nel saggio introduttivo del presente testo, richiedono la messa a punto di un innovativo concetto di "centralità multipolare" che riconosca l'avvenuta diffusione della condizione urbana. I tradizionali metodi di studio delle località centrali (dopo Christaller), come premesso, tutti fondati sul concetto di sovrapposizione incrementale delle dotazioni urbane e sulla relativa organizzazione gerarchica del ruolo attrattivo dei centri, sono tali, oggi, da non poter essere più considerati come gli unici idonei a registrare quei segnali i quali, sul territorio, rendono piuttosto evidente la presenza di attitudini, (pre) condizioni, fenomeni e dinamiche (funzioni, flussi, modi d'uso della struttura urbana), che non è possibile cogliere se continuano ad essere utilizzati obsoleti metodi di indagine che non sono in grado di registrare tale profonda modificazione della condizione urbana. L'attuale, differente funzionamento

delle conurbazioni metropolitane, soprattutto di quelle di media dimensione, mostra, invece, in misura persino superiore alle stesse città metropolitane, per lo più fortemente polarizzate attorno ad un nucleo centrale chiaramente predominante sugli insediamenti periferici circostanti, relativamente ad una molteplicità di fattori, nuovi profili e modelli di ri-organizzazione dello spazio urbano e periurbano e nuove forme di centralità a geometria variabile che non è possibile rappresentare e circoscrivere utilizzando rigidi e statici perimetri definiti, ma che, invece, piuttosto coerentemente con la possibilità di indagare proprio i nuovi "ritmi d'uso" di una città diffusa così strutturata, si identifica con indagini in grado di scandagliare distinti temi d'interesse la cui più idonea rappresentazione definisce, in forme anche più interessanti, possibili ambiti di sovrapposizione riferiti a particolari categorie di analisi della città, nella maggior parte dei casi considerabili come letture sinergiche di uno stesso organismo e, perciò, tra loro non confliggenti.

In particolare, ai fini di definire nuovi possibili criteri di interpretazione del fenomeno metropolitano, sono state individuate quattro sostanziali categorie d'indagine (interpretative), essenzialmente identificabili con le seguenti, di cui si fornisce una prima caratterizzazione che precede la sezione nella quale si da conto di una loro applicazione empirica al territorio dell'area Pescara-Chieti: *l'area metropolitana* (ovvero l'ambito territoriale di gravitazione pendolare dei cittadini-utenti), *la città metropolitana* (cioè la struttura urbana in continuità spaziale e/o in connessione funzionale), *la dotazione metropolitana* (il sistema dell'offerta complementare e sinergica dei servizi di rango superiore), *la centralità metropolitana* (il sistema dei luoghi attrattivi con effetto urbano).

## AREA

### **ambito territoriale di gravitazione pendolare dei cittadini-utenti**

Al di là di qualsiasi velleità tendente ad individuare ripartizioni territoriali assimilabili con la dimensione pertinente per lo svolgimento di funzioni intermedie nel sistema istituzionale di decentramento amministrativo, in questo caso con la categoria "area metropolitana" si intende identificare quella porzione di territorio che funzionalmente gravita sui luoghi urbani della "centralità metropolitana".

Essa, supera i parametri che caratterizzano l'istituto della "città metropolitana", come di recente introdotto in Costituzione in quanto riconosciuto come uno dei livelli delle autonomie locali in cui si articola lo Stato. Il concetto di area metropolitana, secondo l'accezione che se ne da in questa esplorazione, intende ricomprendere, piuttosto, anche tutte quelle realtà insediative diffuse che su di essa gravitano, sentendosi accomunate da un'unica idea di auto-identificazione collettiva. Si tratta di quei filamenti insediativi, adeguatamente accessibili e serviti dal trasporto pubblico, per lo più coagulati per effetto del recente e convulso accrescimento lungo le direttrici di propagazione preferenziale delle dinamiche di diffusione metropolitana o, comunque, di quelle aree autonomamente urbanizzate ma funzionalmente connesse al sistema metropolitano sul quale gravitano per pendolarità giornaliera. Relativamente alla metodologia di più idonea definizione dell'area metropolitana Pescara-Chieti si è già diffusamente detto nei precedenti paragrafi. Bisogna osservare, tuttavia, come si vedrà, che il criterio della valutazione di una particolare soglia del tasso di pendolarismo può considerarsi quello più valido a delimitare in senso più restrittivo un'area sufficientemente contenuta, ovvero caratterizzata da significativi flussi di relazione di dipendenza dei comuni di corona rispetto alle due centralità urbane. Il tentativo di delimitazione dell'area metropolitana, in ogni caso, è stato opportunamente perseguito attraverso un'indagine che ha provato a mettere in luce i seguenti e principali aspetti:

- la rilevanza della relazione di dipendenza funzionale dal polo, misurata proprio dal tasso di pendolarismo (come più volte già definito) superiore al 10% che lega, per motivi di lavoro, i singoli comuni dell'*hinterland* metropolitano alla polarità o centralità urbana dell'area, ovvero al comune con un numero di addetti maggiore a 20.000;
- la centralità delle relazioni di interdipendenza funzionale esistenti tra il polo ed i singoli comuni di corona, rilevate sia attraverso la individuazione del primo flusso in uscita verso il polo metropolitano, caratteristico dei singoli comuni di corona (in tutti quei casi in cui la destinazione del primo flusso in uscita coincide proprio con uno dei due comuni identificabili come i

poli urbani dell'area metropolitana), sia, all'inverso, in modo forse più interessante (e sicuramente discriminante), considerando l'entità dei flussi entranti nei singoli comuni di corona ed, in particolare, di quelli definiti come polarità metropolitane, ovvero ritenendo sufficientemente integrati con i poli, in termini relazionali, tutti i comuni con un flusso proveniente dalle centralità metropolitane avente entità superiore al 10% di tutti i flussi entranti nei singoli comuni stessi;

- la specifica e più o meno agevole condizione di accessibilità dei singoli comuni dal polo metropolitano (considerando il centro fisico del polo e dei singoli capoluoghi dei comuni di corona) e, di fatto, in tal modo verificando di volta in volta (sia con riferimento al tempo, non superiore ai 30 minuti, necessario viaggiando su mezzo privato che relativamente ad un tempo, non superiore ai 50 minuti, richiesto viaggiando su mezzi del TPL extraurbano), la efficienza del collegamento tra i singoli insediamenti dei comuni di corona ed i principali poli di erogazione di servizi di rango elevato (servizi sanitari e di istruzione/alta formazione qualificati) o i principali nodi di connessione alle reti lunghe (aeroporto, porto, stazione ferroviaria, caselli autostradali).

## CITTÀ

### **struttura urbana in continuità spaziale e/o in connessione funzionale**

Il concetto di "città metropolitana", in questo caso, è inteso come spazio urbano edificato in continuità fisica, essenzialmente identificabile con la città densa della residenza e delle attività collettive. Essa è caratterizzata da una significativa compattezza morfologico-spaziale dell'abitato e da un notevole livello di connettività della griglia urbana (reticolo degli spazi aperti e, in particolare, delle connessioni che assicurano la mobilità interna e verso l'esterno), da diffusione degli spazi pubblici, nonché da significativa efficienza (capacità di servizio misurata da entità di flussi nell'unità di tempo) dei servizi per la mobilità. La continuità spaziale è riconosciuta attraverso la rilevazione della densità (concentrazione edilizia e/o occupazione di suolo) e la individuazione condivisa della minima

soluzione di continuità ritenuta ammissibile, nell'area definita densa, per non interrompere la continuità morfologica che è fissata in una misura lineare di circa 250 mt. La discontinuità dell'insediamento, tuttavia, conviene ritenuta quale soluzione di continuità dell'organismo urbano quando sono compresenti rilevanti tracce infrastrutturali che assicurano significativa continuità funzionale (consentendo agevole mobilità). La connessione funzionale, così a sua volta è definita (e riconosciuta) come quella condizione oggettiva del sistema delle dotazioni infrastrutturali che consente di superare (annullare l'effetto) delle predette (contenute) soluzioni di continuità proprio garantendo una significativa e alternativa capacità di massivo ed efficace collegamento (giuntura) in termini funzionali (strade, ponti, gallerie, ecc.) tale da sopperire alla discontinuità morfologica dell'insediamento urbano. La necessità di fornire una lettura (per lo più iconografica) dell'organismo urbano risponde al bisogno di comprendere quale sia il perimetro entro il quale la vita e le attività dei residenti (dunque anche i loro spostamenti e le relative relazioni), come dei *city users*, siano chiaramente e significativamente condizionate da fattori quali la densità, la facilità degli spostamenti che è funzione proprio dell'efficienza dei sistemi e dei servizi di mobilità urbana. L'indagine, pertanto, si è interessata a portare in luce i tre seguenti e principali aspetti, utilizzati anche quali pretestuosi meccanismi per delinearne, con una certa possibilità di oggettiva definizione, i limiti fisici:

- la continuità insediativa, come chiaramente e realisticamente individuata e definita dalla proiezione su mappa di dati di tipo censuario elaborati da ISTAT, che danno conto della possibilità di suddivisione dei vari territori comunali in diverse tipologie di strutture insediative identificabili, almeno, con nuclei abitati, centri abitati, aree produttive ed insediamento disperso;
- la densità insediativa locale, come desunta e proiettata su mappa da ISTAT, ovvero fatta coincidere con le unità censuarie in cui sono divisi, per esigenze di tipo statistico amministrativo, tutti gli insediamenti e che consente, chiaramente, di suddividere il territorio in aree urbane, peri-urbane, sub-urbane e rurali; proprio in relazione a particolari valori caratteristici di densità che assumono rilevanza e capacità oggettiva di descrizione, se ade-

guatamente riferiti alla situazione locale (ad essa relativizzati), ovvero se si stabilisce una idonea scala di graduazione dei valori che, prima con riferimento a ciascun territorio comunale, poi omogeneizzati con riferimento all'intero contesto territoriale di studio (conurbazione) esprimono concentrazione o dispersione dell'insediamento;

- la struttura e la capillarità del sistema delle infrastrutture (intermodali) che supportano i servizi di trasporto pubblico locale ed assicurano, perciò, in ambito urbano, adeguati livelli di connettività e mobilità entro un quadro di progressiva sostenibilità ambientale, economica e sociale dei sistemi fisici e dei meccanismi organizzativi atti ad assicurare i collegamenti; dato che, in più casi, come osservato, la presenza di una strutturata continuità funzionale delle reti asservite alla mobilità, come degli stessi efficienti servizi di mobilità urbana, può costituire, in presenza di piccole soluzioni di continuità dell'organismo urbano, un elemento tale da sterilizzare gli effetti di eventuali piccole interruzioni della continuità dell'abitato.

## DOTAZIONE

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

Nell'approccio tradizionale della teoria delle località centrali il polo di attrazione è definito per sovrapposizione incrementale di dotazioni specialistiche che ne determinano il rango. Questo concetto è stato superato dall'aumentata connettività di alcuni sistemi urbani diffusi, che ha portato alla indifferenza localizzativa delle dotazioni specialistiche. Ovvero alla progressiva e, negli ultimi decenni, repentina fuoriuscita (espulsione?) dalla città di funzioni urbane, luoghi di erogazione di particolari servizi e di aggregazione e centralità urbane variamente intendibili (sia quelle classicamente intese sia nuove accezioni di centralità). In questa nuova situazione spaziale i luoghi di rango metropolitano vanno a costituire un sistema multipolare che assume valore territoriale nel suo essere rete, complementare e sinergica, fortemente interconnessa all'interno di un'unica area che, globalmente, si candida a svolgere un suo ruolo territoriale competitivo. Gli elementi che compongono

la "dotazione metropolitana", così, possono indifferentemente trovarsi collocati all'interno del sistema dei luoghi della "centralità metropolitana", oppure essere variamente dislocati nella struttura urbana della "città compatta" e/o nel più ampio ambito territoriale della "area metropolitana" come sin qui intesa. In particolare, sono stati indagati i seguenti e specifici componenti essenziali di una dote di strutture ed infrastrutture tale, nel suo complesso, da assicurare rilevanti funzioni di tipo urbano e/o di erogare servizi di notevole importanza a bacini di utenza che superano, spesso di molto, quelli dei residenti nei soli comuni della area metropolitana come sin qui intesa, in senso alquanto ristretto, ovvero:

- il sistema delle infrastrutture a rete e delle relative connessioni modali ed intermodali (nodi);
- le infrastrutture di base, ovvero luoghi in cui si erogano servizi essenziali di pubblica amministrazione a scala sovra locale;
- i luoghi e le strutture/infrastrutture nelle quali si erogano servizi socio-sanitari e assistenziali (terzo settore) di rilievo metropolitano (sovra locale);
- i luoghi e poli di erogazione di servizi di istruzione e formazione superiore ed universitaria;
- i luoghi e poli di produzione/svolgimento di attività di ricerca e sviluppo significativamente connessa al mondo dell'impresa, ovvero ad utilizzi applicativi nell'industria;
- i luoghi e strutture nelle quali si esplicano funzioni terziarie e logistiche (centri commerciali, empori, outlet, strutture fieristiche, centri per la logistica);
- i luoghi e poli di produzione e consumo di attività (beni) culturali;
- i luoghi, strutture ed infrastrutture di rilievo sovra locale nelle quali è possibile praticare attività ludico-ricreative con notevole valore di aggregazione e socializzazione (tra essi i poli qualificati per la pratica dello sport).

## CENTRALITÀ

### *sistema dei luoghi attrattivi con effetto urbano*

Nell'ambito della più ampia offerta di servizi metropolitani di rango superiore, alcune porzioni della struttura urbana (spesso coin-



cidenti con i luoghi a più forte connotazione storico-identitaria mantengono e/o assumono un indiscusso potere attrattivo, per motivazioni di tipo socio-antropologico connesse alla presenza di componenti materiali (spazi pubblici, percorsi dedicati, arredi urbani, ecc.) e immateriali (qualità degli spazi, inclusività sociale, sicurezza percepita, ecc.). L'insieme delle motivazioni che fanno di alcuni specifici luoghi della conurbazione diffusa uno spazio di "centralità metropolitana" segna la differenza sostanziale con altri spazi di interesse metropolitano che, seppur considerabili quali attrattori (per vari motivi legati alle funzioni in essi presenti) o quali generatori di flussi di mobilità, non riescono ad assumere il ruolo di luoghi attrattivi con effetto urbano. Il riconoscimento di questi luoghi ha funzione rilevante nella pianificazione strategica degli spazi e dei sistemi della mobilità pubblica ed è, in relazione al tema della qualità urbana, esistente e/o da rigenerare. Le modalità (criteri) per provare a definire o, almeno, a riconoscere i luoghi di una città caratterizzati da più classici effetti di tipo urbano, si sono identificati, in una prima fase di questa applicazione al caso dell'area Pescara-Chieti, tutta ancora da indagare con maggiore approfondimento e precisione, con una attività di primo screening che ha provato a registrare alcuni elementi chiaramente rivelatori (ma anche rilevatori) di potenziali elementi di centralità urbana, coincidenti, almeno, con i seguenti ed essenziali:

- valutazione della qualità estetica e relazionale del tessuto urbano, identificando la valenza oggettiva dei tessuti insediativi storici nella loro interezza e per la loro integrità, anche da un pun-

to di vista della migliore fruibilità e autentica vitalità/vivibilità, quella propria del patrimonio storico architettonico e culturale o anche il parametro della qualità della vita, intesa come complessità e agevole possibilità di accogliere una molteplicità di esperienze e relazioni sociali, come capacità di moltiplicare occasioni di incontro e confronto (anche di tipo culturale, professionale, artistico), nonché come valenza identitaria che alcune porzioni della città, in particolare architetture o spazi pubblici di qualità, assumono per l'intera collettività urbana (metropolitana);

- valutazione del livello di sicurezza che caratterizza alcune aree della città (dotate di idonei sistemi di vigilanza e video sorveglianza), possono vantare, così come registrazione della presenza di aree inibite al traffico veicolare per effetto di specifici provvedimenti permanenti o temporanei (stagionali o occasionali) di restrizione, a protezione della fruibilità pedonale di alcuni brani specifici della città, ma anche quale intervisibilità dei luoghi di aggregazione, prossimità degli stessi alle strade ed ai nodi di accesso alla città di grande transito, presenza di una mixité funzionale che garantisce controllo sociale degli spazi pubblici, in tal modo delineandosi essenziali pre-condizioni per una percezione collettiva di sicurezza;
- valutazione del livello di qualità della vita in ambito urbano più o meno direttamente desumibile dai valori immobiliari attribuiti al patrimonio edilizio, sia sottoforma di valori di compravendita che di locazione, anch'essi indagati attingendo dati da ISTAT ed OMI.

### Bibliografia

Clementi A., Mascarucci R., *Trasformazioni metropolitane studi e proposte per l'area Chieti-Pescara*, Fratelli Palombi Editori, 1993  
Mistri M., *La città metropolitana una confusa riforma italiana*, La Gru Edizioni, 2013  
Nuvolati G., *Mobilità quotidiana e complessità urbana*, Firenze University Press, 2007  
Veneri P. – Boix R., *Metropolitan Areas in Spain and Italy*, IERMB Working Paper in Economics, n° 09.01, March 2009  
Mascarucci R., *Abruzzo 2020 - Quaderno 2*, Sala Editori, 2016

## AREA ACCESSIBILITÀ

Questo indicatore misura la facilità di accedere al polo attrattivo dal territorio circostante e viceversa.

Sono considerati sufficientemente accessibili i territori ricompresi entro l'isocrona dei 30 minuti con il mezzo privato e dei 50 minuti con il mezzo pubblico.

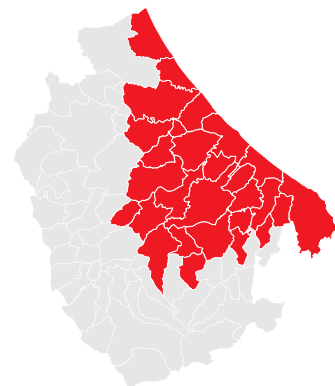
Le immagini piccole a lato riportano l'analisi dei tempi di percorrenza considerati secondo i due diversi criteri: in ciascuna di esse è stata assunta la stessa soglia temporale a partire da ambedue i poli urbani funzionali di Pescara e Chieti.

Nella prima figura è riportato l'insieme dei comuni la cui sede municipale è raggiungibile entro i 30 minuti utilizzando il mezzo privato (automobile), come risulta dalla interpretazione e applicazione dei dati ottenuti consultando il motore di ricerca *Open Street Map*, il quale fornisce indicazioni sui tempi di percorrenza riferiti al tracciato più breve tra quelli percorribili su viabilità pubblica senza pedaggio.

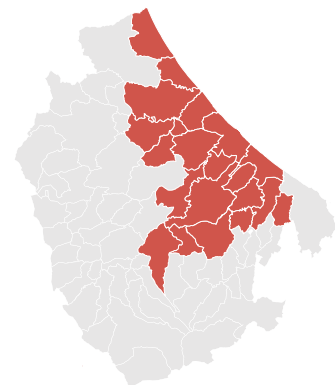
Nella seconda figura è riportato, invece, l'insieme dei comuni la cui sede municipale è raggiungibile entro i 50 minuti utilizzando il mezzo pubblico, ovvero le autolinee dei servizi extraurbani del vettore TUA (il soggetto pubblico gestore dei servizi di Trasporto Pubblico Locale in ambito regionale), considerando anche informazioni relative a corse di servizio composte da linee combinate (ovvero caratterizzate da "rottura di carico" e necessità di usufruire di coincidenze).

La figura finale (nella pagina accanto) riporta il risultato complessivo, ottenuto dall'unione dei due insiemi separatamente costruiti. L'uso del criterio della somma di insiemi (per unione) è garanzia di considerare accessibile un territorio anche se risulta verificato uno solo dei criteri analizzati.

MEZZO PRIVATO  
AUTOMOBILE:  
durata del tragitto entro 30'

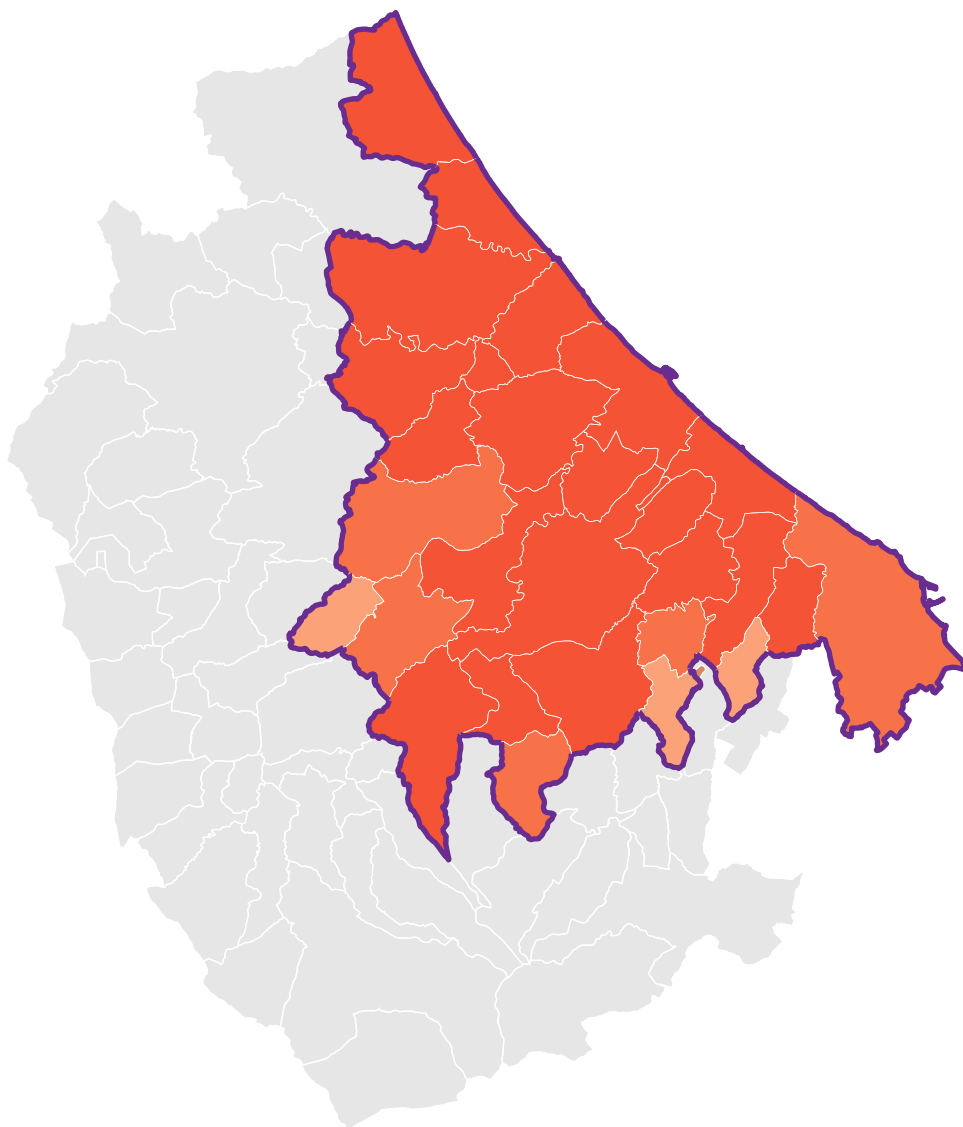


MEZZO PUBBLICO  
(AUTOBUS):  
durata del tragitto entro i 50'





## Nuove categorie interpretative



## AREA PENDOLARISMO

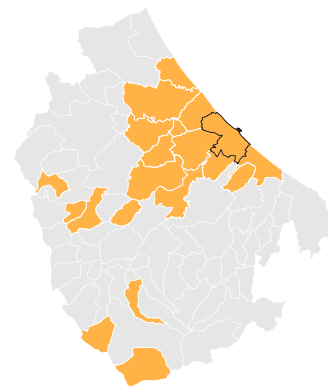
Questo indicatore utilizza una consolidata definizione del "tasso di pendolarismo", inteso come percentuale di occupati pendolari in uscita verso una determinata località, rispetto al totale della popolazione attiva residente nel comune. Esso consente di misurare, di fatto, il grado di mobilità della popolazione attiva.

L'attrattività di un polo urbano su una determinata area, e quindi la presenza di consistenti flussi pendolari per motivi di lavoro, dipende sicuramente dal numero di posti di lavoro che la città principale può offrire a beneficio del territorio circostante, dunque dalla forza che il suo sistema produttivo è in grado di esercitare sul contesto.

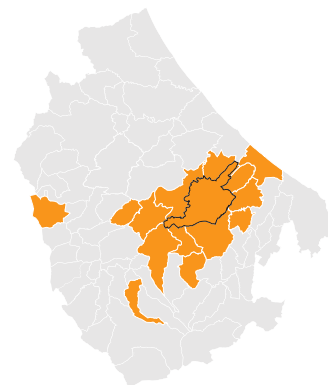
La misura di questa capacità di attrazione è chiaramente espressa dagli spostamenti che si generano per motivi di lavoro. L'intensità di tali movimenti pendolari è uno dei parametri fondamentali per considerare un funzionamento di tipo "metropolitano" di una conurbazione diffusa. Apprezzare il tasso di pendolarismo, quindi, è uno dei metodi più immediati e oggettivi per riconoscere in una conurbazione l'eventuale presenza di autentici "caratteri metropolitani".

La soglia assunta è quella del 10%. Le due figure piccole a lato riportano i comuni che gravitano per più del 10% della popolazione occupata rispettivamente su Pescara e su Chieti. Dalla sovrapposizione (per unione) delle due aree, è stata determinata l'immagine complessiva riportata nella figura grande della pagina accanto.

### GRAVITAZIONE SU PESCARA



### GRAVITAZIONE SU CHIETI





## Nuove categorie interpretative

