

Fondazione Aldo Della Rocca
XXIII Concorso internazionale
2001

***I sistemi urbani in Europa:
una nuova strategia per il riequilibrio territoriale***

Franco Archibugi

Sommario: 1. *Le analisi precedenti del sistema urbano europeo così come è oggi.* 2. *Il “problema urbano” corrente e le sue soluzioni-obiettivo in contrasto: effetto-città e vivibilità.* 3. *La ricerca di una soluzione “ottimale” e il superamento del contrasto.* 4. *Le due fondamentali tipologie di città presenti nella geografia urbana europea.* 5. *La delineazione di una strategia di insieme e la “centralità ottimale”.* 6. *Le conoscenze necessarie all’applicazione di una siffatta strategia.* 7. *I risultati della ricerca.*

In questo saggio si commenterà brevemente una proposta di riorganizzazione territoriale urbana di quattro grandi paesi europei (Francia, Germania, Gran Bretagna e Italia)¹ che è scaturita come conclusione di una ricerca promossa dalla Commissione Cee sul tema: *“l’integrazione delle città nel loro ambiente regionale”*²

Come direttore e coordinatore della ricerca, mi limiterò qui a discutere i criteri e l’approccio della stessa e dare uno sguardo sintetico sui risultati.

1. Le analisi precedenti del sistema urbano europeo così come è oggi

La situazione e l’organizzazione urbana in Europa è stata oggetto di numerose inchieste ed analisi di carattere internazionale di notevole valore.³ Fra esse anche alcune promosse, in tempi e con finalità diversi, dalla stessa Commissione europea.⁴ Alcuni documenti più o meno ufficiali della stessa Commissione europea⁵ hanno, in più riprese, indicato le linee guida di una politica di ricupero dai danni e di protezione dai rischi per *l’ambiente urbano*: congestione per alcune aree, degrado ambientale per quasi tutte (dovuto a inquinamento atmosferico, da traffico e

¹ Cioè quattro paesi che occupano una parte cruciale e significativa dell’intero territorio europeo.

² La ricerca è stata affidata per concorso al *Planning Studies Centre* di Roma, sotto la direzione di chi scrive. Ma il Psc si è avvalso della collaborazione di un gruppo di altri istituti di ricerca e pianificazione afferenti ai quattro paesi esaminati (si veda in appendice l’elenco degli istituti e dei ricercatori partecipanti). La ricerca si è conclusa nel 1998, ma i risultati, disponibili in una edizione (solo inglese) interna alla Commissione europea, sono ancora in via di pubblicazione in un volume dal titolo: *Il futuro della qualità urbana in Europa*.

³ Fra le più interessanti ricorderei quelle ben note di Hall e Hay (1980) e di Drewett e Rossi (1984), di Cheshire (1985) di Paelinck (1987) di Klaassen (1987), di Kunzmann e Wegener (1991).

⁴ Per esempio: Heripret (1989), Parkinson (1992), Camhis e Fox (1993).

⁵ Vedi: EC Commission, (1983, 1990, 1992, 1994-99, 1994a, 1994b, 1994c, 1994d).

riscaldamento) rifiuti, congestione dei trasporti, rumori, sicurezza, in una parola peggioramento della vivibilità.

L'oggetto della ricerca promossa dalla Commissione è stato tuttavia specifico, ma cruciale nello stesso tempo: la *integrazione della città nel suo contesto regionale*, in altre parole l'oggetto della ricerca riprendeva l'antico ma sempre attuale tema della "città-regione", dei rapporti della città fisica con il suo territorio di gravitazione e i suoi ambiti di influenza, e il tema sempre vivo della "funzione urbana" e dei suoi riferimenti spaziali.

E' un tema di cui da lungo tempo mi ero occupato fin dai primitivi studi sulla città regione portati avanti con un gruppo di colleghi negli anni 60⁶, studi che sfociarono nella impostazione delle proiezioni territoriali del Progetto 80⁷ che cercò di progettare un riequilibrio territoriale del Paese attraverso la identificazione dei "sistemi metropolitani" (di natura differente ma tutti rispondenti allo stesso fine di raggiungere soglie critiche di effetto-città per tutti gli agglomerati urbani importanti del Paese); tema che non avevo mai abbandonato ma sempre affinato in una serie di scritti lungo gli ultimi trent'anni⁸. Ho così approfittato dell'occasione che mi si offriva per candidare il Centro di studi e piani economici, a portare la logica e l'esperienza (di ricerca e di progettazione) italiana dei sistemi urbani-metropolitani⁹ ad una scala europea (o meglio alla scala di altri tre grandi paesi europei) per vedere come funzionava se applicata con l'aiuto di alcuni qualificati colleghi dei paesi in questione a quelle altre realtà fisico-geografiche e storico-politico-culturali.

Nel documento di impostazione della ricerca – quello sulla base del quale è stata "vinta" la gara – ponevo il problema urbano odierno (almeno nei paesi europei, ma valido anche per altre realtà della urbanizzazione di altri paesi avanzati dell'occidente) nei termini che seguono.

2. Il "problema urbano" corrente e le sue soluzioni-obiettivo in contrasto: effetto-città e vivibilità

Il principale problema odierno delle città e dell'organizzazione urbana in Europa (ma anche in altre parti del mondo economicamente sviluppate)¹⁰ può formularsi

⁶ Archibugi (a cura di), *La città regione, etc.* 1966.

⁷ Ministero del Bilancio e della Programmazione economica, 1971a. Si veda anche il numero speciale della rivista *Urbanistica* (Centro di studi e piani economici, 1971b.)

⁸ E che recentemente ho riorganizzato in un volume pubblicato in inglese (*The Ecological City and the Urban Effect*, London: Ashgate 1999) e in corso di pubblicazione in italiano (presso Bollati Boringhieri, Torino).

⁹ Di cui recentemente è stato pubblicato dal Consiglio Nazionale delle Ricerche (editore Giuseppe Gangemi) un libro riassuntivo di tutte le fasi di studio che si sono avute: Franco Archibugi (a cura di) *Ecosistemi urbani in Italia*.

¹⁰ Per una panoramica della letteratura su come è maturata la "questione" urbana si vedano proficuamente i due lavori di Pred (1977 e 1980) e un saggio di Hirschorn (1979). Ma per la impostazione più rilevante e acuta del problema urbano odierno vorrei raccomandare il lavoro di Harvey Perloff (1980) su "la pianificazione della città post-industriale" e quelli numerosi di Peter Hall (1977, 1978, 1980, 1988, 1995a, 1995b, 1996a, 1996b, 1997, 1999) di generale prospezione urbana, sui disastri della pianificazione e sulle prospettive dello sviluppo urbano europeo. Anche altri lavori di carattere generale possono essere utili ad una acquisizione del problema urbano odierno; per es.: Gruen (1964, 1973); Webber (1963, 1964); Goldfield & Brownell (1979); Castells (1985); Drewett & Rossi (1984); Ravetz (1986); Van den Berg et al. (1982, 1989); Herson & Bolland (1990); Perulli (1992); Breheny (1992); Drewett, Knigth & Schubert (1992); Indovina (1992), Simmie (1993); Soja

molto sinteticamente (con tutte le imperfezioni delle sintesi estreme), nel tendenziale *conflitto* fra due fondamentali obiettivi di insediamento urbano, che diventano anche due obiettivi contrastanti di politica urbana:

- assicurare un elevato livello di accesso a quelle funzioni o servizi urbani "superiori" che producono *effetto-città*, a cui nessun moderno cittadino oggi è disposto a rinunciare (o che sarebbe obiettivo di politica di garantire a tutti i cittadini);
- garantire che la concentrazione dei servizi urbani (necessaria per ottenere quell'effetto-città) non produca un tale sovraccarico di funzioni da rendere inaccettabile o insostenibile la *vivibilità* dal punto di vista ambientale e sociale.

I due contrastanti obiettivi pervadono la odierna "questione urbana", caratterizzando, da un lato, la *tendenza contemporanea ad una urbanizzazione "totale"* della popolazione; ma anche, dall'altro lato, lo *sforzo contemporaneo ad un risanamento dell'ambiente urbano*, (compromesso dall'inquinamento, dalla congestione del traffico, dalla separazione e disintegrazione sociale, dal degrado del paesaggio urbano, etc.).

Ora è sul secondo obiettivo (dei due fondamentali sopra indicati), quello della *vivibilità*, che si è scatenata, negli ultimi decenni, l'attenzione degli urbanisti ed anche del pubblico, nel dibattito sull'avvenire della città¹¹.

Sul primo obiettivo, quello dell'*effetto città* - da garantire a tutti i cittadini - lo si è considerato come un risultato automatico della tendenza all'urbanizzazione, intesa come tendenza di tutti i cittadini ad andare a vivere nelle città (grandi, medie o piccole che siano) o nelle loro adiacenze; o, comunque, un risultato della tendenza di tutti a non rinunciare, come è avvenuto nel passato per porzioni importanti della popolazione, ai servizi superiori della città, quelli cioè che producono *l'effetto città*.

E, semmai, questo primo obiettivo in questione, lo si è considerato risolto automaticamente non solo con la tendenza alla urbanizzazione di cui si diceva, ma anche con l'effetto delle tecnologie moderne della telematica, che riducono enormemente il bisogno di concentrazione spaziale dei servizi urbani, il cui accesso si può ottenere appunto a-spazialmente, ovvero *telematicamente*, facendo cioè della città non un fatto o sistema fisico, di "distanze", bensì un sistema di comunicazioni astratte via filo (*la città "cablata"*).

(2000); Ellis (1996), Freestone (2000); e la raccolta di saggi a cura di White & Burton (1983); Gottmann & Muscarà (1991); Gemitis & Kafkalas (1993); Perulli (1993); e infine alcuni documenti già ricordati scaturiti da attività della Commissione europea (Ec 1990, 1994 a, b, e c).

¹¹ Vedi la grande quantità di incontri internazionali sulla città sostenibile o ecologica fra i quali ci limiteremo a ricordare: a) quella dell' OECD su: *The Economic, Social and Environmental Problems of Cities* (Paris, Nov 18-20 1992); b) la conferenza internazionale promossa da OECD-EC-Berlin Senate su *Urban Environmental Improvement and Economic Development* (Berlin, Jan 24-26 1989); c) il "forum internazionale" promosso da OECD-UNEP su *The Global Environment and the City* (Osaka, July 2-3 1990); d) la Conferenza della Comunità europea su *The European Future of the Urban Environment* (Madrid, April 29-30 1991); e) il "workshop" della "European Foundation for Improvement of Living and Working Conditions" su *Land Use Management and Environmental Improvement in Cities* (Lisbon, May 6-8 1992); f) l' "International Symposium" su *Urban Planning and Environment*, (Seattle, March 2-5 1994) promosso congiuntamente dalle Università di Washington (USA) and Groningen (Netherlands); g) la Conferenza europea *On Sustainable Cities and Towns*, promossa dalla Unione Europea (Aalborg, Denmark, May 24-27 1994). Un buon panorama sulle iniziative prese in molti paesi europei negli ultimi anni a favore e a sperimentazione di processi innovativi, è contenuto nel volume dell' "European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions" (1993) di Dublino e nella sintesi ivi contenuta di V.Mega (1993).

Di più, nel dibattito odierno sulla città, si tende a considerare che la telematica tende a modificare lo stesso concetto di “*effetto città*”: non eliminandolo del tutto, ma eliminando il modo in cui lo si vedeva prodotto solo dalla *prossimità* dei servizi urbani e della massa di utenza¹².

Quindi non solo l'urbanizzazione viene considerata il fattore principale, conseguito automaticamente, della *soluzione* del bisogno di città (o di effetto città), ma viene altresì considerato che l'effetto città si trasferisce in tal modo ad altra scala territoriale che quella urbana; più precisamente ad una scala *meta*-territoriale, *meta*-spaziale. Per cui: o il bisogno di città viene meno (se la si considera ancora un fatto fisico), o viene automaticamente risolto dal progresso e dalla applicazione della tecnologia.

Da questa concezione, che considera la tecnologia un dato prevalentemente esogeno allo sviluppo della città, ne consegue anche che detta tecnologia non solo rende superfluo l'obiettivo di realizzare l'*effetto città*, ma tende a risolvere automaticamente, o “naturalmente”, anche il secondo degli obiettivi fondamentali di cui stiamo parlando, quello del *risanamento dell'ambiente urbano*, della “vivibilità”, o - come da qualche tempo si usa sempre più dire - della città “*ecologica*”. Se l'effetto città non sarà di natura fisica, se la città sarà una “non-città”, allora anche gli effetti sulla vivibilità e sul degrado urbano (congestione, inquinamenti, etc.), che sono oggi essenzialmente prodotti dal “*sovraccarico*” spaziale, territoriale, dei servizi urbani, vengono eliminati con la nuova tecnologia; basta dare il tempo e i mezzi per applicarla¹³. *La città cablata è anche una città pulita o ecologica, e viceversa.*

Naturalmente, questa visione di un certo automatismo nella tendenza della tecnologia a risolvere entrambi i suddetti obiettivi fondamentali della urbanistica, riposano sul postulato che il bisogno di città, o di effetto città, possa soddisfarsi in maniera a-spaziale, ovvero a distanza, con mezzi telematici. Se questo non dovesse essere del tutto vero, o per lo meno vero solo parzialmente, l'atteso automatismo (o l'azione che si limitasse solo a promuoverlo, ovverossia ad accelerare l'applicazione della città cablata, come principale - se non unica - soluzione ai problemi della città) si tradurrebbe in un fattore gravemente negativo per il conseguimento dei due obiettivi di fondo di cui stiamo parlando.

¹² Anche sulla città cablata si è sviluppata una vastissima letteratura, benchè gli approcci “giornalistici” hanno largamente prevalso su quelli scientifici. Un buon riferimento per l'insieme delle ricerche condotte in questo campo è il volume collettivo di Brotchie et al. (1985), specialmente il saggio incluso di J.Dickey (1985) e di R.L.Meyer (1985). Da ricordare sull'argomento anche un saggio di M.J.Webber (1982) e di T.Mandeville (1983). Mi è gradito anche ricordare l'importante ammontare di contributi raccolti sull'argomento da Corrado Beguinot, in una lunga serie di anni di promozione di studi e dibattiti sulla “città cablata” (*the wired city*) presso il Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio della Università di Napoli. Si veda per tutti: Beguinot, ed., 1987, 1989; Giura, 1992; e Beguinot e Cardarelli, 1992. Il fattore specifico delle reti telematiche per l'innovazione nelle città è stato discusso e valutato in una grande quantità di lavori: fra questi segnaliamo con piacere Camagni, a cura di, (1991) e Graham e Marvin (1994).

¹³ Questo, per esempio, è l'atteggiamento pervasivo che emerge dalla maggior parte dei lavori sulla città “ecologica” che stanno proliferando in questi tempi (si veda Hahn, 1991 e la raccolta di saggi a cura di Platt, Rowentree e Muick, 1994). A ben riflettere questo è stato anche l'atteggiamento dei primi studiosi che si sono negli anni '60 occupati dell'argomento: pensiamo ai lavori di Melvin M.Webber (1963, 1964, 1982., etc.).

Infatti, se l'attuazione - su cui si concentrerebbero gli sforzi - della città cablata non dovesse soddisfare appieno i bisogni di città e non dovesse conseguire l'effetto urbano, allora sussisterebbero i fattori fisici verso la concentrazione urbana e la domanda di "centralità". Non si avrebbe fatto niente per conseguire l'effetto urbano (primo obiettivo) e così facendo si sarebbero lasciati operare, senza contrasto o strategia alternativa, i fattori che - ricercando l'effetto urbano - creano il sovraccarico delle città e il conseguente degrado; e si sarebbe ostacolato e ritardato il conseguimento del secondo obiettivo fondamentale della questione urbana odierna: il risanamento dell'ambiente urbano.

3. La ricerca di una soluzione "ottimale" e il superamento del contrasto

Lasciando da parte, tuttavia, la questione se le tecnologie della telematica e dell'informatica riducano, o sostituiscano, il bisogno di città¹⁴, la stessa *sovraattenzione* ai problemi dell'ambiente urbano (secondo obiettivo) - che oggi si manifesta in modo così diffuso e ridondante - se accompagnata da una altrettanto diffusa *disattenzione* ai problemi dell'effetto-città, tende a realizzare un risultato negativo *in ordine allo stesso suo proprio obiettivo* del risanamento o della vivibilità della città. Infatti la logica dei sistemi, che è logica delle interdipendenze (che nella mentalità comune si tende a ignorare) ci dice in questo caso che, se è vero che il sovraccarico delle città è favorito, anzi determinato, dalla ricerca da parte dei cittadini di un effetto città, l'equilibrio del carico si sarebbe potuto ottenerlo cercando di produrre *effetto città* in altro modo (o altrove), *non ignorandolo*. In conclusione, quello che si vuole sottolineare qui è che *i due obiettivi in questione sono inversamente dipendenti nel loro perseguimento*: cioè le azioni tendenziali che perseguono l'uno, creano danni al perseguimento dell'altro. E che, di conseguenza, una corretta politica di conseguimento territoriale dei due obiettivi fondamentali della questione urbana odierna deve *contemporaneamente* occuparsi dell'uno e dell'altro, senza preferenze. Anzi, che le maggiori *chances* di ottenere risultati nell'uno, sono nel successo dell'altro. Altrimenti, gli sforzi mirati al successo dell'uno rischiano di essere inefficienti e inani.

Questa attenzione congiunta ai due obiettivi è piuttosto assente nel dibattito odierno¹⁵. Oggi si guarda essenzialmente alla città "ecologica", e ai soli fattori di vivibilità della città.

Le inchieste sulle graduatorie di vivibilità delle città, che utilizzano appunto degli "indicatori di vivibilità", ricorrentemente segnalano che le città più vivibili sono città piccole e medie, e non certo le grandi metropoli¹⁶. Ma queste inchieste non ci dicono mai, o per lo meno non si chiedono mai, *perché* malgrado la loro vivibilità così decisamente superiore, esse non vengono scelte come residenze preferenziali, neppure dai loro stessi cittadini più dinamici (i giovani, i "cervelli", etc.). Le risposte più ovvie (spesso di tipo deduttivo e non induttivo) sono che in queste città non si

¹⁴ Un vasto panorama del possibile impatto delle nuove tecnologie sulla città futura è nella raccolta, già ricordata, di saggi sul "futuro della forma urbana" a cura di Brotchie et alii (1985). Si veda in special modo Newton and Taylor (1984 e 1985).

¹⁵ Vi è naturalmente qualche eccezione (per es. Conti & Spriano, 1990), ma sempre piuttosto diretta a guardare il problema sotto l'angolo dell'innovazione tecnologica.

¹⁶ Si vedano per es.: un volume collettivo curato da Elgin (1974); un saggio di Burnell e Galster;(1992) e un lavoro di Grayson e Young (1994).

sviluppano opportunità di lavoro adeguate. Ma ci si dovrebbe anche chiedere, allora, *perché* queste opportunità di lavoro non si sviluppano. E *perché*, tutto sommato, le città invivibili sono *preferite* a quelle vivibili, sia per gli insediamenti produttivi odierni (posti di lavoro) che per le residenze. La risposta più ovvia, ma anche più disattesa, è che nelle prime si gode dell'effetto-città, e nelle seconde no.

Non si riuscirà mai a rendere le città invivibili più vivibili, da un lato, e le città vivibili più appetibili dall'altro, se non gestiremo in modo diverso l'effetto città delle città invivibili (perché sovraccariche), e non creeremo un effetto città nelle città vivibili. Insomma in entrambi i casi è *l'effetto città che costituisce la chiave di volta dello sviluppo sostenibile urbano*, e la vivibilità è una funzione che deve essere considerata una variabile dipendente (e non indipendente) di esso.

Ripetiamo: non sempre questa interdipendenza, che da negativa deve diventare positiva, fra i due obiettivi dello sviluppo urbano odierno, è presente nel dibattito corrente. Anzi tende ad essere trascurata, anche quando se ne colgono bene i termini separati. Gli obiettivi di *vivibilità e/o di identità locale*¹⁷ non sono necessariamente in contrasto con quelli della *socialità*. Sono però in *potenziale* contrasto (e ahinoi...largamente attuale, a giudicare dalla quasi totalità delle esperienze urbane europee) con l'obiettivo dell'*effetto città*. Anche perché quest'ultimo è fortemente condizionato, come si è detto, da una dimensione demografica urbana (ai vincoli di una accessibilità di *commuting*)¹⁸ e da un'area di utenza sufficientemente importante per garantire la compresenza di tutti i servizi urbani superiori che sono indispensabili per produrlo; la chiameremo: *massa critica di utenza e servizi, per ottenere l'effetto città*.

4. Le due fondamentali tipologie di città presenti nella geografia urbana europea

Malgrado notevoli differenze nella storia urbana dei paesi europei, e dell'armatura urbana che ne è derivata, la "questione urbana", così come l'abbiamo sopra sinteticamente indicata, sta emergendo in modo sostanzialmente *uniforme* sia in Europa che (con qualche differenza che metteremo in rilievo successivamente) nell'

¹⁷ Per esempio nello stesso documento di impostazione per un programma di ricerche della Commissione europea da cui è nata questa ricerca (programma chiamato "*City Action Research*", EC, Commission 1994a), si elencano tre fondamentali obiettivi di una politica urbana moderna: creare le condizioni per a) una maggiore coesione sociale e centralità (chiamata "*agora city*"); b) una migliore identità locale, rispetto alla omologazione globale (chiamata "*global-local city*"); c) una conservazione e sostenibilità ambientale (detta "*sustainable city*"). Ora, l'*agora city* può essere indifferentemente considerata come un analogo dell'effetto città, giacché la socialità della città può essere fortemente condizionata dal conseguimento di una massa critica di eventi e di utenti che producono questa socialità (livello di intercomunicazioni umane, si ricordino gli studi di R. L. Meier, 1962). Ma può essere considerato un requisito fondamentale della vivibilità. Così pure la *global-local city*, (o 'glocalità', come è stata anche chiamata con curioso ma non insensato neologismo), può essere considerato un requisito sia dell'effetto città che della vivibilità, a seconda del punto di vista che si sceglie (sul concetto "globale/locale" si vedano anche: Knight (1992b), Liepietz (1993), Mazzoleni (1993). Mentre la città sostenibile è decisamente un attributo della vivibilità. La cosa importante da tenere presente sono i rapporti dialettici intercorrenti tra i tre o due requisiti, che producono delle situazioni di scelta dosata o ottimale (*trade offs*): "quanto si è disposti a perdere in sostenibilità o vivibilità per ottenere agorà o effetto-città"? e viceversa. E che cosa dobbiamo fare per conciliare al massimo possibile l'uno e l'altro obiettivo?

¹⁸ In proposito si veda un saggio di Clark & Kuipers-Linde (1994).

intero mondo "occidentale"¹⁹. E ciò può provocare, o consentire, una notevole convergenza degli approcci di *politica urbana alla scala europea*, e a quella degli altri *paesi occidentali*, approcci basati sullo sviluppo di "nuove concezioni urbane"²⁰.

Nella geografia urbana di quasi tutti i paesi europei ed anche degli occidentali (ci riferiamo in particolare agli Stati Uniti), si sta verificando una situazione che, grosso modo, può esprimersi così:

- da un lato abbiamo importanti e *grandi città che hanno già raggiunto i più elevati livelli di effetto-città* (le grandi capitali, le grandi metropoli); ma che - proprio per questo - sono oggetto anche di un crescente sovraccarico di funzioni, rispetto al loro territorio; sovraccarico che ne sta degradando ogni qualità urbana e ogni fattore di vivibilità. Chiamiamole situazioni urbane di *serie A*.
- dall'altro abbiamo *città medie e piccole che non hanno ancora raggiunto sufficienti livelli di effetto-città*; e ciò pur essendo città un tempo importanti, e pur avendo recuperato in tempi recenti delle funzioni ed anche incrementi di popolazione (giacchè la crisi di sovraccarico delle grandi città le ha poste in posizione avvantaggiata). Chiamiamole situazioni urbane di *serie B*.

Le due situazioni devono essere analizzate separatamente, perchè presentano una fenomenologia alquanto differente, sotto molti profili. Ma devono essere anche analizzate nella loro reciproca relazione perchè sono largamente interdipendenti in ogni concreta realtà nazionale²¹.

Le *città di serie A*, godono già di un effetto-città; ne hanno anche di troppo, nel senso che spesso la "massa critica" necessaria è sovrabbondante rispetto alle risorse territoriali a disposizione o al grado di concentrazione ereditato dal passato. Infatti, poichè nel passato questa agglomerazione è avvenuta per forza gravitazionale spontanea, si è registrato normalmente un sovraccarico sul loro centro "storico", ed una espansione a "macchia d'olio", con la creazione di "periferie" che per quanto autonomizzate, dipendono sempre, per l'effetto città, dal centro storico ipercongestionato. Il risultato di tutto questo è la perdita di socialità umana ("*agora*"), di senso di appartenenza e di identità ("*glocality*"), e di vivibilità ambientale ("*sustainability*").

Le *città di serie B*, pur soffrendo talora, in alcuni punti centrali, di congestione da traffico o di inquinamento o di degrado del paesaggio urbano, hanno rispetto alle città di serie A una vivibilità o una qualità urbana decisamente superiore. Nei tempi recenti, l'accorciamento delle distanze (dovute alla diminuzione dei tempi tecnici di trasporto) e le tecnologie telematiche hanno aumentato fortemente le *chances* di

¹⁹Nel "terzo mondo", invece, le differenze di assetto urbano sono assai differenti rispetto al mondo "occidentale". E tali differenze implicherebbero delle analisi sostanzialmente differenti da quelle qui portate sulle città occidentali. Ed anche le strategie potrebbero risultare assai differenti. Tale confronto esula tuttavia dagli obiettivi della presente analisi che riguarda come esplicitamente già detto solo la situazione in Europa e nel mondo occidentale.

²⁰ *New urban concepts*, per usare la terminologia dei termini di riferimento del programma della Commissione europea, cui si è fatto cenno nella Nota 14.

²¹E' ciò che è stato fatto nella ricerca "Quadroter" promossa dal Cnr italiano come "progetto strategico", nella quale si è ipotizzata in Italia la identificazione di 37 eco-sistemi urbani, fondata essenzialmente sullo sforzo di "affrancare" le città medie e piccole, dalla attrazione e supremazia delle grandi aree metropolitane. (Vedi una parte cospicua dei risultati nel volume del Cnr, a cura di Franco Archibugi, *Ecosistemi urbani in Italia*, 1999)

queste città come luoghi di insediamento, sia di residenza familiare che di attività produttive.

Negli ultimi tempi, le città di serie B hanno drenato l'esodo dalle campagne - ove ancora persistente - in maggior misura che le città di serie A; e ciò ha dato l'impressione di una crescita maggiore delle stesse e di una sorta di "de-urbanizzazione", come è stato spesso detto.²² Ma il fenomeno, nella maggior parte dei casi, è il prodotto dell'errore statistico di non considerare l'incremento di residenti delle municipalità della prima, seconda e terza fascia delle città di serie A (colpite dal fenomeno del "troppo pieno" o *spill-over*) come anch'esso una estensione del fenomeno dell'espansione "a macchia d'olio" di queste stesse città²³.

Ne consegue, quindi, che le città di serie B, godono certamente di maggiore "agora", "glocalità" e "sostenibilità": ma hanno purtroppo anche il difetto di non raggiungere la massa critica per produrre l'effetto-città. Questo semplice fatto, le rende vulnerabili rispetto all'incremento generale della qualità urbana. Esse rischiano di continuare a perdere gli strati di residenti più sofisticati (i "cervelli" o le classi leader), con effetto deleterio sulla qualità della "agora" stessa. Una buona parte del preesistente capitale fisso sociale (infrastrutture sanitarie, educative e culturali), rischia di rimanere sotto-utilizzato; esso verrebbe deprezzato e abbandonato con una insufficiente manutenzione. E si avrebbe, come effetto generale, un ulteriore degrado ambientale delle città di serie B, malgrado la affermata loro migliore vivibilità. I residenti di queste città infatti, malgrado la migliore vivibilità, rischiano di divenire sempre più frustrati da un senso di emarginazione, in quanto - non bisogna dimenticare - a livelli di effetto-città del passato, molte di queste città di serie B, godevano di una buona e soddisfacente posizione.²⁴

Tutto ciò si traduce in un elevato spreco di risorse territoriali ed urbane, e in un persistente flusso di funzioni verso le città di serie A, con ulteriore aggravio della loro crisi di sovraccarico, che ne peggiorerà ulteriormente la crisi ambientale nel senso sopra detto.

5. La delimitazione di una strategia d'insieme e la "centralità ottimale"

Così, *effetto-città* e *vivibilità* - pur rappresentando entrambi (come si è detto all'inizio) due obiettivi irrinunciabili di ogni politica urbana moderna, comune alle condizioni di qualsiasi situazione urbana - si presentano in modo da condurre a *due differenti strategie urbanistiche* nelle due tipologie di città, anche se si tratta di strategie peraltro molto complementari ed interdipendenti.

Nelle città di serie A, ricche di effetto-città ma carenti di vivibilità, si pone *il problema di trovare le vie e i mezzi per risolvere i problemi della vivibilità* ("agora", "glocalità", "sostenibilità"), *senza compromettere l'esistenza stessa di un effetto-città*.

²²Su questo fenomeno si sono fatte molte analisi descrittive che ne hanno colto, tuttavia, solo alcuni fenomeni numerici apparenti, e non il loro significato sostanziale. Si veda in proposito: Berry (1976), Klaassen, (1978), Drewett e Rossi (1984),

²³Al punto che lo stesso fenomeno di "de-urbanizzazione" o di "contro-urbanizzazione" meriterebbe di più di essere chiamato di "iper-urbanizzazione", giacché è un fenomeno che non attenua ma incrementa la gravitazione sui grandi centri urbani, estendendone l'influenza.

²⁴ Si veda Vonk (1993) e *European Foundation for the Improvement of Living Conditions* (1994).

Nelle città di serie B, con buoni standard di vivibilità, ma carenti dal punto di vista dell'effetto-città, si pone *il problema di trovare le vie e i mezzi per realizzare questo effetto-città, senza comprometterne il livello di vivibilità.*

Le due politiche - che sono alquanto diverse, e che suggeriranno probabilmente soluzioni operative assai diverse, e che comunque meritano di essere studiate in modo assai diverso - hanno qualcosa in comune (oltre che i due obiettivi generali comuni di cui si è detto): hanno in comune il fatto di essere fortemente *interdipendenti*. Il successo dell'una, infatti, dipenderà inevitabilmente dal successo dell'altra.

E' difficile che una politica tesa a risolvere i problemi di vivibilità nelle città di serie A, potrà avere successo, se continuerà il flusso di insediamenti in queste città, ben oltre i livelli di massa critica che hanno conferito a queste città il livello di centralità di cui godono. Sarebbe come il rincorrere (nelle corse dei cani) dei cani dietro la lepre meccanica. La vivibilità desiderata non sarebbe mai raggiunta, e gli interventi delle politiche ambientali, sociali e tecnologiche (operati per alleggerire o distribuire meglio il sovraccarico di queste grandi città) non avrebbero la capacità di durare nel tempo; e quindi rappresenterebbero un irrazionale e disordinato spreco di risorse. Il loro livello di efficacia (*effectiveness*) rispetto agli obiettivi sarebbe bassissimo.

Quel flusso di insediamenti sarebbe destinato inevitabilmente a continuare se nelle città e nei territori di origine di quei flussi non si producesse quell'effetto-città capace di trattenervi i cittadini ormai sempre più desiderosi di avere il pieno godimento della vita urbana moderna, senza limitazioni (come è avvenuto nel passato). Quindi il successo delle politiche di "riequilibrio" del sovraccarico, o di "de-polarizzazione", da attuare nelle città di serie A per migliorarne la vivibilità, *dipendono* strettamente dal successo delle politiche per aumentare l'effetto-città nelle città di serie B.

Viceversa, sarebbe difficile che si potesse realizzare un aumento delle funzioni urbane nelle città di serie B, (laddove e a condizione che si raggiunga la massa critica indispensabile per ottenere un effetto-città) se si continua ad investire mezzi e risorse nel potenziamento della funzionalità delle città di serie A, spontaneamente crescente, e se si continua ad investire nell'accessibilità a queste città da parte di territori sempre più lontani, come apparente risposta ad una domanda spontanea, che oggi si spiega e giustifica solo perchè sono assenti vere alternative. Il successo di uno sforzo di incremento di funzioni urbane polivalenti in queste città di serie B, ed una sorta di "polarizzazione" alternativa a quella delle grandi città (di cui meglio si delineeranno i requisiti nei paragrafi che seguono), dipendono solo dal successo della politica di depolarizzazione nelle città di serie A.

In questo senso, le due politiche - benchè diverse nei loro contenuti - sono fortemente complementari e sinergiche.

Ciò nonostante, è di grande importanza il fatto che la diversità fra le due politiche - pur sorretta dagli stessi principi o criteri - è sostanziale. Essa dà luogo a strategie subordinate assai differenti.

Nella politica appropriata alle città di tipo A, la strategia deve rispondere al quesito: *“in che modo decongestionare, allentare, alleggerire, l'ipertensione verso la sola, storica, centralità della città in questione?”*; o, in altri termini, *“come decentralizzare le funzioni?”* Infatti sembra che senza questa decentralizzazione dei

carichi, che vanno al sopra delle soglie accettabili per la vivibilità, ogni politica ambientalista è destinata alla precarietà, all'occasionalità, all'insuccesso.

Nella storia di ogni città di serie A, vi è qualche tentativo di "decentralizzazione" di funzioni; ma raramente si riscontrano dei tentativi che hanno avuto successo: nel senso di aver in modo adeguato alleggerito il centro (più o meno storico), la "downtown", delle sue iper-funzioni, e quindi della sua degradazione ambientale, e nello stesso tempo di aver creato delle alternative periferiche in grado di essere autosufficienti rispetto al centro.

Tutta la storia dell'urbanistica come disciplina fin dai suoi primi passi alla fine del secolo scorso e agli inizi di quello che ora si chiude (si pensi all'intervento di Ebenezer Howard, e dei suoi primi adepti che furono i primi teorizzatori dell'urbanistica moderna, Raymond Unwin e Thomas Adams) è marcata dal problema di "de-congestionare" le centralità spontanee delle grandi città: la *città giardino* di Howard, Unwin e Adams; la *ville radieuse* di Le Corbusier, la *ricostruzione della città* di Gropius, la *Brodoacre City* di Wright, e le innumerevoli "carte" dell'urbanistica (a cominciare da quella famosa di "Atene" del Ciam del 1933), e quasi tutte le idee-guida di cui l'urbanistica del secolo si è fatta portatrice, - malgrado le loro diverse soluzioni - non hanno fatto che girare intorno e ripetitivamente ad uno stesso problema: *come decongestionare la città* dalle sue pressioni concentriche e dalle sue pressioni eccessive rispetto alle risorse territoriali disponibili, e come assicurargli un carattere ambientalmente "vivibile". Da questo punto di vista le contemporanee agitazioni per la "città ecologica" (o "sostenibile") non mi sembrano essere che una versione attuale - più banale che innovativa - dell'eterno problema urbanistico....

Nella politica appropriata alle città di serie B, la strategia deve rispondere al quesito: "*come incrementare le funzioni urbane della città al punto di raggiungere un effetto tale da reggere adeguatamente al confronto e alla competizione con la qualità dei servizi forniti dalle città di serie A?*". In altri termini, "*come creare una centralità sufficientemente importante e competitiva?*"

Anche in questo caso i tentativi non mancano. Anzi è norma comune a quasi tutte le città di serie B, di tendere ad appropriarsi - in un modo o nell'altro - di nuove funzioni che ne incrementino i servizi e l'immagine. Ogni centro tende al campanilismo. Ed ogni campanilismo raggiunge qualche obiettivo. Ma molto più spesso consegue una tale dispersione di risorse, che annulla anche gli apparenti vantaggi di esso, senza conseguire alcun risultato strategico. Nel caso peggiore, le iniziative locali, se non suffragate da una razionalità economica, tendono a fallire dopo un iniziale progresso. Anche in questo caso lo spreco di risorse è forte e l'efficacia delle politiche bassissima.

Insomma, la strategia applicata alle città di serie A dovrebbe rispondere al quesito: "*in che modo decentralizzare la grande città?*"

E la prima risposta attesa a detto quesito (si è ugualmente detto) è: "*far sì che la decentralizzazione avvenga per 'unità di decentramento' che rappresentino centralità, alternative al centro attuale sovraccarico, sufficientemente forti ed importanti da competere con il centro da controbilanciare*". Altrimenti l'azione è in partenza votata al fallimento.

Analogamente, la strategia applicata alle città di serie B dovrebbe rispondere al quesito: "*in che modo produrre un effetto-città nei centri medi e piccoli?*"

E la prima risposta attesa a questo quesito è: “*far sì che tali centri raggiungano in qualche modo, (connettendosi fra loro, agglomerandosi, consociandosi, interagendo fra loro con reti e sistemi appropriati, soprattutto di intercomunicazione privilegiata, etc), una massa "critica" sufficiente affinché essi possano competere con la forza di attrazione delle "grandi città"*”. Altrimenti ogni sforzo di aumentare il coefficiente di effetto-città di detti centri, sarà inevitabilmente insufficiente allo scopo perseguito.

In entrambi i casi, tuttavia, ci si deve basare su un concetto di “*centralità*” sufficiente, o meglio “*ottimale*”, e di “*massa critica*” (o di soglia) di utenza sufficiente, a produrre l'indispensabile effetto-città: ma questo concetto non è affatto conosciuto. Nè sono abbastanza conosciuti gli effetti che su di esso, e sulle sue singole componenti, possono avere differenti tecnologie, e in modo particolare quelle telematiche ed informatiche che stanno espandendosi ad un ritmo così intenso.

Perciò il primo scopo degli studi urbani, oggi dovrebbe essere quello di approfondire tale concetto di *centralità ottimale*, e come esso possa essere di aiuto alle scelte di pianificazione urbana, e, infine, come esso possa essere determinato in base ad una gamma di tecnologie già a disposizione o da promuovere.

La definizione qualitativa e quantitativa della centralità ottimale, è dunque un obiettivo preliminare della ricerca urbana (se impostata nel modo anzidetto); ricerca che diviene indispensabile al sostegno di entrambe le strategie e politiche da perseguire sia nelle grandi città che in quelle medio-piccole.

6. Le conoscenze necessarie all'applicazione di una siffatta strategia

Manca spesso, a ciascuna delle due strategie o politiche, la consapevolezza dei vincoli, delle condizioni, dal cui rispetto dipende la fattibilità di una strategia come quella indicata. Nella tradizionale esperienza dei piani urbanistici delle città europee e di altri paesi occidentali, abbondano più i piani affrontati senza alcuna conoscenza e definizione (e, per lo più, neppure senza presa in considerazione) di tali vincoli, che non quelli che sono partiti da una esplicita “presa in conto” di una scheda di vincoli.

Ora lo studio richiesto dalla Commissione europea²⁵, è sembrato costituire una magnifica occasione per procedere ad una prima approfondita conoscenza di tali vincoli o parametri di una strategia urbana, alla scala europea.

Si è dunque partiti dalla convinzione che la ricerca finalizzata all'azione debba soprattutto mirare a dotare gli operatori di pianificazione territoriale degli *strumenti conoscitivi* per operare, rispettando (ma conoscendo prima) i vincoli di cui sopra. Ogni azione mirata a riequilibrare le città dai loro attuali o potenziali *squilibri da sovraccarico* da un lato, o da *assenza di centralità sufficiente* dall'altro, deve poter partire dall'assunzione di parametri (di accessibilità, di carico, di performance, di costo etc.), che la ricerca urbana deve saper fornire.

²⁵ Ci riferiamo in particolare al programma Act-Vill già ricordato, ma l'auspicio vale per molti altri programmi in corso o in via di sviluppo presso altri settori della Ue (ambiente urbano, politiche regionali, politiche sociali, trasporti, etc.) e molti altri organismi internazionali (Oecd, Banca Mondiale, etc.). Per una rapida informazione di questi programmi, segnaliamo alcuni già ricordati documenti della Commissione Cee (Ec Commission, 1992 e 1994-99).

Gli studi finora condotti, benchè imperfetti e insufficienti, tendono a mostrare che ormai la *centralità urbana* che conta, *non differisce molto da città a città*, quale che siano le sue origini storiche (città "amministrativa", o "industriale", o "portuale" etc.). Così le ricerche che si fanno danno, come risultato, risposte abbastanza analoghe, per quanto differenti siano le città che possano essere prese a base di una rilevazione empirica.

In modo particolare, questi strumenti conoscitivi sembra che possano essere trattati e sviluppati (al fine di ottenere prime risposte tecnico-scientifiche) nel quadro di un tradizionale approccio alla pianificazione urbana e regionale: come *strumenti per promuovere la città e il suo bacino regionale come rete interattiva locale*".

Per questa ragione, ci si è posti come obiettivi specifici della ricerca:

- a) quello di ricercare le condizioni generali della "centralità ottimale" possibile per le città europee; e
- b) quello di tentare una prima approssimazione di come il risultato di questo obiettivo di ricerca potesse tradursi in una concreta specifica "centralità ottimale" per tutto il sistema urbano così come oggi esistente in Europa²⁶

7. I risultati della ricerca

Descritta ed assunta l'impostazione della ricerca (nei paragrafi precedenti) debbo esporre quali siano stati i risultati della stessa. Tali risultati possono essere qui riassunti solo in alcuni dati finali²⁷ : quelli contenuti da un lato nella Tavola degli *indicatori di centralità ottimale*, e dall'altro nelle quattro Carte allegate, contenenti le proposte di *riorganizzazione dell'"armatura urbana"* nei territori dei quattro paesi in esame.

7.1 Le condizioni generali della "centralità ottimale"

Nella Tavola sono riassunti gli indicatori scoperti e suggeriti della *centralità ottimale* in generale. Quegli indicatori che sono accompagnati direttamente anche dalle *soglie* al sopra delle quali, o al disotto delle quali (a seconda dei casi) la centralità ottimale non è raggiunta.

Si tenga comunque presente che la costruzione della allegata *Tavola* finale degli *indicatori di centralità ottimale* è il risultato di una sistema di inchieste condotte in un campione – accuratamente selezionato di 20 città europee, 5 per ogni paese esaminato, delle quali due di serie A, due di serie B ed 1 di carattere "specializzato". Il modo con il quale si è arrivati a determinare questi indicatori é descritto nel rapporto di ricerca indicato (e non può in nessun modo essere qui descritto).

²⁶ Limitatamente al territorio dei quattro paesi oggetto della ricerca.

²⁷ Ovviamente i limiti di spazio di questo contributo non permettono di illustrare le *modalità di esecuzione* della ricerca in questione; cioè come si è arrivati ai risultati stessi. Per questo occorrerebbe scrivere un libro. Ed è il libro che contiene il rapporto completo della ricerca. Esso è a disposizione in una edizione interna alla Commissione europea, con il titolo: *Il futuro della qualità urbana in Europa: verso nuovi concetti e strategie del sistema urbano europeo*. (alcuni stralci sono contenuti in inglese nella pagina Web del *Planning Studies Centre*: www.planningstudies.org). Il libro è attualmente in cerca di editori nelle quattro lingue dei paesi coinvolti.

7.2 Le condizioni specifiche della “centralità ottimale”

Nelle quattro *Carte* (ciascuna per un paese coinvolto) allegate²⁸ vi sono delle proposte circa le condizioni specifiche (intendendo come “specifiche” quelle risultanti ad un esame delle diverse specifiche agglomerazioni urbane come sono presentate dalla geografia urbana di ciascun territorio in esame) in base alle quali ci si può avvicinare in Europa, con opportune politiche, alla migliore possibile delle centralità urbane. Si tratta del suggerimento, in altri termini, di una “riorganizzazione” del territorio dei quattro paesi, in funzione delle due strategie postulate (vedi paragrafi precedenti) per le *grandi agglomerazioni* (città di serie A) e le *piccole e medie agglomerazioni* (città di serie B) per ottenere gli effetti positivi della cosiddetta “centralità ottimale”. Le quattro *Carte*, esprimono una proposta di accorpamento territoriale fra le città e il loro “ambiente regionale” nella quale si è cercato di rispettare (nel modo migliore e più efficace, data la distribuzione attuale delle attività e degli insediamenti) i vincoli di possibile “centralità ottimale” forniti dalla *Tavola* degli indicatori di detta centralità ottimale.

La ricerca ha tutti i caratteri di una prima approssimazione al problema urbano odierno, così come si è creduto di assumerlo nell’impostazione della ricerca. Come è ovvio, molti dei risultati sono da valutarsi in funzione degli obiettivi di ricerca che ci si è posti. Ma anche nei limiti suddetti, i risultati della ricerca possono essere discussi ancora più approfonditamente, e trovare altri risultati di sbocco, altri suggerimenti e proposte. Credo di interpretare il sentimento di tutti i partecipanti alla ricerca, nell’auspicare che anche la presentazione di questo contributo al concorso della Fondazione Aldo Della Rocca possa costituire una occasione di ulteriore discussione nella comunità scientifica che la Fondazione ha saputo raccogliere e attivare insieme e, quindi una ulteriore occasione di progresso scientifico nel campo delicato delle strategie urbane da sviluppare, come compito primario della pianificazione *del fare* e non quella solo *del constatare*.

Riferimenti bibliografici

- Archibugi F. (1966) (a cura di.), *La Città-Regione in Italia. Premesse culturali, ipotesi programmatiche*, Quaderni del Centro di studi e piani economici, Boringhieri: Torino.
- Archibugi F. *Ecosistemi urbani in Italia: una proposta di riorganizzazione urbana e di riequilibrio territoriale e ambientale a livello regionale-nazionale.*, Gangemi, Roma, 1999.
- Archibugi F. *La cittàecologica : urbanistica e sostenibilità*. Bollati Boringhieri, Torino, 2001.
- Archibugi F.(a cura di) *Il futuro della qualità urbana in Europa:* (in via di pubblicazione)
- Beguinet C., ed. (1987), *La città cablata. Lo stato dell'arte nella ricerca scientifica* CNR-IPIGET and DIPIST, Università di Napoli, 1987.
- Beguinet C. (1989), *La città cablata: una enciclopedia*, CNR-IPIGET and DIPIST, Università di Napoli, 1989.
- Beguinet C. e Cardarelli U., eds. (1992), *Città cablata e nuova architettura*, 3 vols. CNR-IPIGET e DIPIST, Università di Napoli, 1992.
- Berry B.J.L. (1973), *Growth Centers in the American Urban System*, Vols 1 and 2, Ballinger: Cambridge, Mass.
- Berry B.J.L. (1976), ‘The Counterurbanization Process: Urban America since 1970’, in Berry, B.J.L. (ed.), *Urbanization and Counterurbanization*, Sage: Beverly Hills.
- Bird, J. (1978), *Centrality and Cities*, Routledge: London.
- Breheny, M.J. (1993) ‘Planning the Sustainable City Region’, *Town and Country Planning*, Vol. 62,

²⁸ Le quattro Tavole (allegate) sono corredate ciascuna di prospetti che contengono delle prime informazioni generali su ciascun sistema urbano o “città-regione” suggerita, la sua consistenza demografica, i suoi riferimenti amministrativi e i principali centri urbani di cui si compone.

No. 4.

- Breheny, M.J. (ed.) (1992), *Sustainable Development and Urban Form*, Pion: London.
- Brotchie, J. et al. (eds) (1985), *The Future of Urban Form: the Impact of New Technologies*, Routledge: London.
- Burnell, J.D. and G. Galster (1992), 'Quality of Life Measurement and Urban Size: An Empirical Note', *Urban Studies*, Vol. 29.
- Camagni R., ed. (1991), *Computer Network. Mercati e prospettive delle tecnologie della comunicazione*, Etas, Milano, 1991.
- Camagni R. (1992), *Economia urbana: principi e modelli teorici*, La Nuova Italia,
- Camhis, M. and S. Fox (1993), 'Urban Networking in the Context of the Development of the European Community's Territory', in Getimis, P. and G. Kafkalas (eds), *Urban and Regional Development in the New Europe*, Topos: Athens.
- Castells, M. (ed.) (1985), *High Technology, Space, and Society*, Sage: Beverly Hills.
- Centro di studi e piani economici (1971b), *Le proiezioni territoriali del Progetto 80 (Sintesi)*, numero speciale di *Urbanistica*, 1971.
- Clark, W.A.V. e M. Kuijpers-Linde (1994), 'Commuting in Restructuring Urban Regions', *Urban Studies*, Vol. 31, pp. 465-483.
- Conti, S. e Spriano (eds), *Effetto città (Vol. 1) Sistemi urbani e innovazione: prospettive per l'Europa degli anni '90*. Fondazione Agnelli: Torino.
- Cooke, P. (1993), 'Regional Innovations Systems: An Evaluation of six European Cases', in Getimis, P. and G. Kafkalas, *Urban and Regional Development in the New Europe*, Topos: Athens.
- Dickey, J. (1985), 'Urban Impacts of Information Technology', in Brotchie, J. et al. (eds), *The Future of Urban Form: the Impact of New Technologies*, Routledge: London.
- Drewett, R. e A. Rossi (1984), *Urban Europe: Settlement Structure and Change 1959-1980*, Gower: Aldershot.
- Drewett, R., R. Knight, U. Schubert (1992), *The Future of European Cities*, Part I, A Report to the Commission of EU, FAST, DGXII.
- Elgin, D. et al. (1974), *City Size and Quality of Life*, Stanford Research Institute: Menlo Park.
- Ellis, Nan (1996) *Postmodern Urbanism*, Princeton Architectural Press, New York.
- EC Commission (1983), *Les europeens et leur environnement*, EC: Brussels.
- EC Commission (1990), *Green Paper on the Urban Environment*, Communication from the Commission to the Council and Parliament, EC: Brussels.
- EC Commission (1992), *Community Activities in Urban Matters*, EC: Brussels.
- EC Commission (1994-99) *Urban: An EU Initiative Program in Urban Field; Statements and Resolutions (1994-1999)*, EC: Brussels.
- EC Commission (1994a), *Toward a Better Liveable City (City Action RDT Programme, Background Paper)*, EC: Brussels.
- EC Commission (1994b), *Technology and the Future of Cities. Responding to the Urban Malaise: An Agenda for the European Union* (by Ugo L. Businaro, Fast FOP 380), EC: Brussels.
- EC Commission Expert Group on the Urban Environment (1994c), *European Sustainable Cities*, Report for the 'European Conference on Sustainable Cities and Towns', Aalborg, Denmark, 24-27 May 1994.
- EC Commission (1994d), *Charter of European Cities and Towns Toward Sustainability (The 'Aalborg Charte')*, EC: Brussels.
- European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions (1993), *Innovations for the Improvement of the Urban Environment: A European Overview*, Luxembourg.
- European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions (1994), *Visions and Actions for Medium-Sized Cities*, Alicante: Volos.
- Freestone R., Ed. *Urban Planning in a Changing World: The Twentieth Century Experience*. E.&F. Spon, London, 2000.
- Getimis, P. e G. Kafkalas (eds) (1993), *Urban and Regional Development in the New Europe: Policies and Institutions for the Development of Cities and Regions in the Single European Market*, Topos: Athens.
- Giura T. (1992), *Tecnologia e comunicazioni in urbanistica*, DIPIST, Università of Napoli (Collana di studi di urbanistica, No. 13), 1992.
- Goldfield, D.R. and B.A. Brownell (1979), *Urban America: from Downtown to NoTown*, Houghton Mifflin: Boston.
- Gottmann, J. e C. Muscarà (a cura di) (1991), *La città prossima ventura*, Laterza: Rome-Bari.
- Graham S. & Marvin S. (1994), "Telematics and the Convergence of Urban Infrastructure: Implications for Contemporary Cities", *Town Planning Review*, Vol.65, pp227-242.
- Grayson, L. e K. Young (1994), *Quality of Life in Cities*, London Research Centre, The British Library: London.
- Gruen, V. (1964), *The Hearth of our Cities; the Urban Crisis: Diagnosis and Cure*, Simon and

- Shuster: New York.
- Gruen, V. (1973), *Centers for the Urban Environment; Survival of the Cities*, Van Nostrand: New York.
- Hahn, E. (1991), *Ecological Urban Restructuring. Theoretical Foundation and Concept of Action*, WZB Papers (FS, II, 91-402).
- Hall, P. (1977), *Europe 2000*, Duckworth: London.
- Hall, P. (1978), 'The European City in the Year 2000', in Swedish Council for Building Research (1979), *Growth and Transformation of the Modern City*, (Stockholm Conference 1978, University of Stockholm): Stockholm.
- Hall, P. (1980), *Great Planning Disasters*, Weidefeld and Nicolson: London.
- Hall P. and Hay D. (1980). *Growth Centres in the European Urban System*. London, Heinemann Educational Books.
- Hall, P. (1988), *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of City Planning in the Twentieth Century*, Blackwell: Oxford.
- Hall P. (1995). "The European City: Past and Future". In P:Hall ed. *The European City: Sustaining Urban Quality* Copenhagen.
- Hall P. (1995). "The future of cities in Western Europe." *European Review*, Vol.3 No.2, 161-169.
- Hall P. (1996). "The Global City" in *International Social Science Journal*, Vol.XLVIII, N.1
- Hall P. (1996). "Revisiting the Nonplace Urban Realm: Have We Come Full Circle?" *International Planning Studies*, Vol.1, N.1.
- Hall P. (1997). "The Future of the Metropolis and its Form." *Regional Studies*, Vol.31.3 pp.211-220.
- Hall P. (1997). "Modelling the post-industrial city." *Futures*, Vol.29 No.4/5, pp.311-322.
- Hall P. (1999). "The future of cities." *Computers, Environment and Urban System*.23, p.173-185.
- Heripret, C. (1989), *L'aménagement intégré des zones urbaines: sa place dans la politique communautaire de l'environnement*, Association pour le développement et la Diffusion des Etudes Foncières (Etude réalisée pour la CEE): Paris.
- Herson, L.J.R. and J.M. Bolland (1990), *The Urban Web*, Nelson-Hall: Chicago.
- Hirschorn, L. (1979), 'The Urban Crisis: A Post-Industrial Perspective', *Journal of Regional Science*, No. 19.
- Indovina, F. et al. (1992), 'Il consumo della qualità urbana', in Salzano, E., *La città sostenibile*, Edizioni delle Autonomie: Rome.
- Klaassen, L.H. (1978), 'Désurbanisation e Réurbanisation en Europe Occidentale' in Paelinck, J.H.P. (ed.), *La structure urbaine en Europe occidentale*, Takefield: Farnborough.
- Klaassen, L.H. (1987), 'The Future of Larger European Towns', *Urban Studies*, Vol. 24, pp. 251-257.
- Knight, R.V. (1992a), *The Future of the European Cities* (The Role of Science and Technology, Part IV), Report to the Commission of EU, FAST, DGXII.
- Knight, R.V. (1992b), *Global and Local Cities*, Paper for the Summer School of Applied Social Science, Iuav, Daest, Venice (tr.it. in Perulli, P. [1993]).
- Kunzmann, K. and M. Wegener (1991), *The Pattern of Urbanization in Western Europe*, Institut fuer Raumplanung Universitaet Dortmund, 15 Mar. 1991 (also in *Ekistics*, Vol. 58, Nos 350-351).
- Lipietz, A. (1993), 'Il locale e il globale: personalità regionale o interregionale?', in Perulli, P., *Globale/Locale: il contributo delle scienze sociali*, Angeli: Milan.
- Mandeville, T. (1983), 'The Spatial Effects of Information Technology', in *Futures*, 65-70.
- Mazzoleni, C. (1993), 'Città locale/città globale: dallo spazio dei luoghi allo spazio dei flussi e delle reti', in Perulli, P., *Globale/Locale: il contributo delle scienze sociali*, Angeli: Milan.
- Mega, V. (1993), 'Introduction', in European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, *Innovations for the Improvement of the Urban Environment: A European Overview*, Luxembourg.
- Meier, R.L. (1962), *A Communications Theory of Urban Growth*, MIT Press: Cambridge.
- Meier, R.L. (1985), 'Telecommunications and Urban Development', in Brotchie, J. et al. (eds), *The Future of Urban Form. The Impact of New Technology*, Groom Helm.
- Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica (1971), *Le proiezioni territoriali del Progetto 80. Ricerca e modelli di base 3*. Voll. Rome, 1971
- Newton, P.W. e M.A.P. Taylor (1984), *The Impact of Technological Change on Urban Form* (Report of the CIB Futures Study, CSIRO Division of Building Research: Melbourne.
- Newton, P.W. e M.A.P. Taylor (1985), 'Probable Urban Futures', in Brotchie, J. et al. (eds), *The Future of Urban Form*, Routledge: London.
- Paelinck, J.H.P. (ed.), *La structure urbaine en Europe occidentale*, Takefield: Farnborough
- Parkinson, M. et al. (1992), *Urbanisation and the Function of Cities in the European Community* (A Report to the Commission of the European Communities, DGXVI, from the European Institute of Urban Affairs, Liverpool John Moores University).
- Perloff, H.S. (1969a), 'A Framework for Dealing with the Urban Environment: Introductory

- Statement', in Perloff, H.S. (ed.), *The Quality of the Urban Environment. Essays on 'New Resources' in an Urban Age*, Resources for the Future, John Hopkins University Press: Washington DC.
- Perloff, H.S. (ed.) (1969b), *The Quality of the Urban Environment. Essays on 'New Resources' in an Urban Age, Resources for the Future*, John Hopkins University Press: Washington DC.
- Perloff, H.S. (1980), *Planning the Post-Industrial City*, Planners Press (APA): Washington DC.
- Perulli, P. (1992), *Atlante metropolitano: il mutamento sociale nelle grandi città*. Il Mulino: Bologna.
- Perulli, P. (ed.) (1993), *Globale/Locale: il contributo delle scienze sociali*, Angeli: Milano.
- Platt, R.H., R.A. Rowentree and P.C. Muick (eds) (1994), *The Ecological City: Preserving and Restoring Urban Biodiversity*, University of Massachusetts Press: Amherst.
- Pred, A. (1977), *City-Systems in Advanced Economies*, Wiley: New York.
- Pred, A. (1980), *Urban Growth and City-Systems in the US*, Harvard University Press: Cambridge.
- Ravetz, A. (1978), 'The Relation of the Centre to the Suburbs in the City Structure', in Swedish Council for Building Research (1979), *Growth and Transformation of the Modern City*, (Stockholm Conference 1978, University of Stockholm), Stockholm.
- Simmie, J. (1993), *Planning at the Crossroads*, UCL Press: London.
- Soja, E.W. *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*. Blackwell, Oxford, 2000.
- Van den Berg, L. et al. (eds) (1982), *Urban Europe: A Study of Growth and Decline*, Pergamon Press: Oxford.
- Van den Berg, L. et al. (eds) (1989), 'Revitalisation of the European City. Structural Changes and New Requirements', in Eurocities Conference, *Eurocities* (Barcelona), pp. 79-90.
- Vonk, F.P.M. (1993), 'Urban Economic Regeneration: an International Comparison of Medium-Sized Cities 'Policy Making'', in Getimis, P. and G. Kafkalas (eds), *Urban and Regional Development in the New Europe: Policies and Institutions for the Development of Cities and Regions in the Single European Market*, Topos: Athens.
- Webber, M.M. (1963), 'Order in Diversity: Community without Propinquity', in Lowdon Wingo Jr. (ed.), *Cities and Space, The Future Use of Urban Land*, John Hopkins Press: Baltimore.
- Webber, M.M. (1964), 'The Urban Place and the Non-Place Urban Realm', in Webber, M.M. et al., *Explorations into Urban Structure*, University of Pennsylvania Press: Philadelphia.
- Webber, M.M. (1982), Urban Growth: What are its Sources?, in *Cities - The Forces that Shape them*, Cooper-Hewitt Museum, Rizzoli: New York.
- White, R.R. and I. Burton (eds) (1983), *Approaches to the Study of the Environmental Implications of Contemporary Urbanization*, MAB Technical Notes, Unesco: Paris.

Tavola degli indicatori di “centralità ottimale”

Nella ricerca citata della Commissione europea, sono indicate delle soglie su alcuni indicatori prescelti giudicate atte ad assicurare la “ottima centralità” di un sistema urbano, soglie che potrebbero essere assunte dai piani urbanistici locali, come anche essere indicativamente suggerite dai quadri di riferimento regionali e nazionali. Tali soglie sono:

A. Soglie di “vitalità” urbana (indicatori di effetto-città)

- Mix ottimale fra imprese e residenze nel territorio urbano: 5 mila abitanti per impresa;
- Rapporto ottimale "creazione di nuove imprese/abitanti": intorno a 0,00300 registrazioni per abitante;
- Livello di occupazione nel terziario: intorno al 75%;
- Livello di occupazione nella R&S: 10 addetti per 1.000 abitanti;
- Chiusura dei trasporti pubblici urbani: non prima di mezzanotte;
- Gallerie d'arte: una ogni 10.000 abitanti;
- Proporzione di popolazione che possa raggiungere i seguenti servizi entro i 10 minuti, in percentuale: negozi e supermercati: almeno il 90%; un medico: il 90%; una scuola: almeno l'80%; un asilo infantile almeno il 75%; una connessione di trasporto pubblico: il 99%; un pub: almeno il 95%; un parco: almeno l'85%.
- Area di commercio al dettaglio: almeno 1,5 mq per abitante;
- Posti in cinema e teatri: 20 per 1000 abitanti;
- Locali notturni: una unità ogni 30mila abitanti;
- Poltrone in sale convegno: 22 per 1000 abitanti;
- Tempo medio per raggiungere un aeroporto: non superiore a 45 minuti;
- Medici specialisti: non meno di 20 per 10.000 abitanti;
- Numero di letti in servizi chirurgici: 3 per 1000 abitanti;
- Disponibilità di spazi aperti: 300 persone per ettaro;
- Erboristerie: 1 per 180.000 abitanti.

B. Soglie di vivibilità (indicatori di sovraccarico)

- Grado di concentrazione di NO2: 30 parti per miliardo (ppb);
- Velocità media dei trasporti pubblici: almeno 25 kmh nelle ore di punta e 40kmh nelle ore non di punta;
- Percentuale di aree abbandonate: 05% ;
- Tasso di disoccupazione: non superiore al 6% ;
- Disoccupazione di lungo periodo: non più del 25%;
- Proporzione di persone con reddito sostenuto: 5% ;
- Reati denunciati (esclusi furti): 85 per mille abitanti;
- Furti denunciati: 50 per mille abitanti;
- Delitti violenti: 5 per mille abitanti;
- Tempo di attesa per interventi chirurgici: 3 mesi;
- Attesa prima di giudizio penale: 15 settimane;
- Massima durata di viaggio fra due punti all'interno del sistema urbano: 80 minuti

Il gruppo di lavoro del *Planning Studies Centre*
per la ricerca: **Il futuro della qualità urbana in Europa**

Franco Archibugi, Coordinatore

Il gruppo francese

Alphaville

20, Boulevard de Sebastopole, 75004, Paris

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

Il gruppo tedesco

Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung

Am Michaelshof 8, D 53177 Bonn.

Direzione: *Helge Delion, Margit Molder*

Direzione: *Eleonore Irmen, Karl Peter Schon*

Il gruppo inglese

Dalia & Nathaniel Lichfield Associates, DNLA

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

Direzione: *Martin Friend, Martin Davies*

Direzione: *Nathaniel Lichfield*

Review: *Michael Collins, James Simmie*

Centre for the Advanced Studies in Social Sciences (CASS)

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

Direzione: *Philip Cooke*

Il gruppo italiano

Planning Studies Centre

Via Federico Cassitto 110, 00134 Rome

Direzione: *Annalisa Cicerchia, Joseph King, Neil Campbell*

Direzione: *Franco Archibugi*

Centro per gli Studi Economici, CES

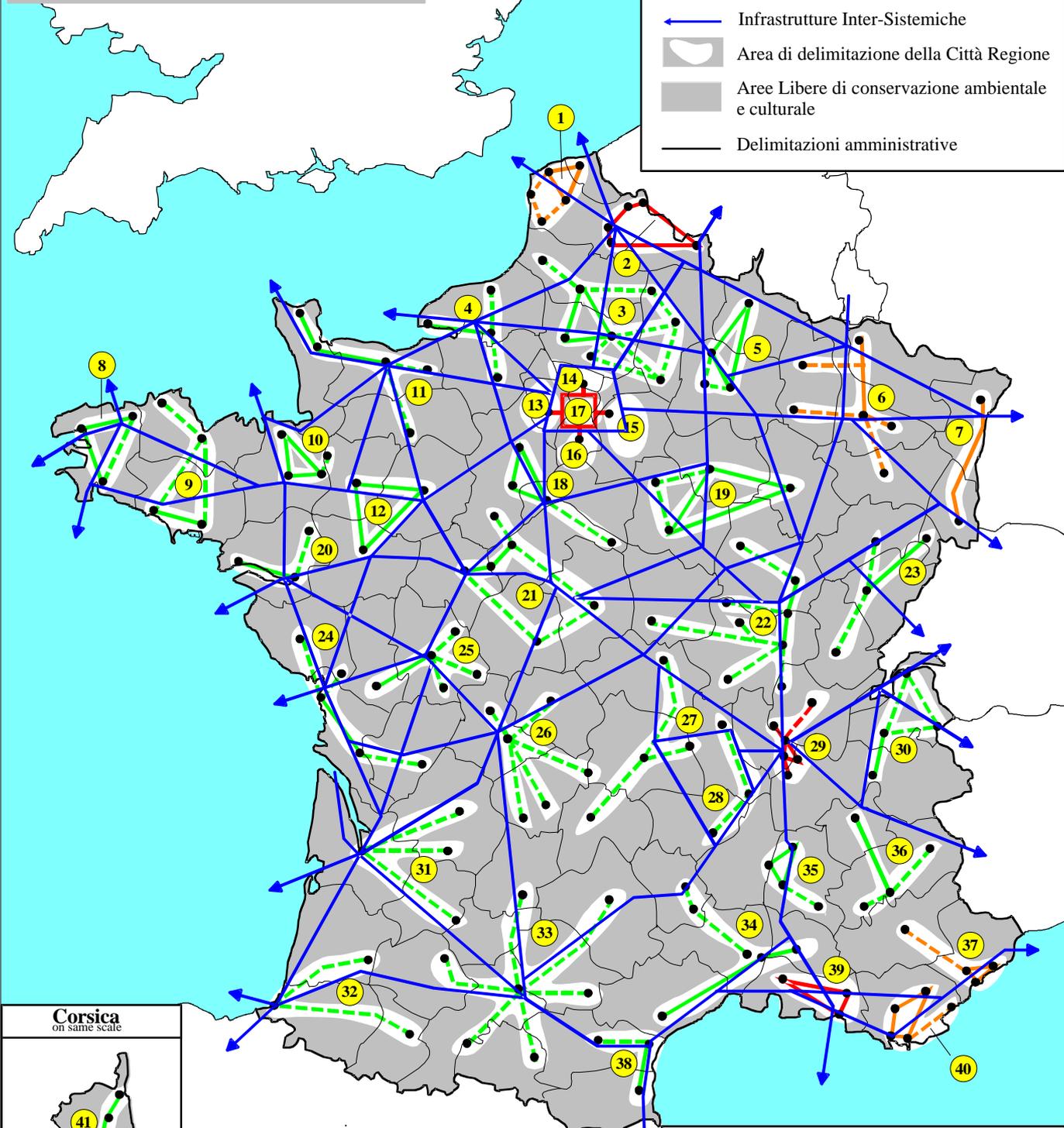
Corso di Porta Nuova 8, 20121 Milan.

Direzione: *Roberto Camagni, Roberta Capello e Massimo Bricocoli*

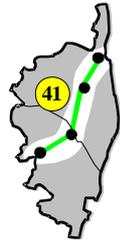
L'integrazione delle Città nel loro ambiente regionale: verso una politica europea dei Sistemi Urbani

Uno studio effettuato per la Commissione europea sotto la direzione del Prof. Franco Archibugi

-  Sistemi urbani (o Città-regioni) N. (vedi la tabella allegata per la denominazione e composizione)
-  Connessioni essenziali del Sistema Urbano
-  Connessione Principale
-  Connessione Secondaria
-  Da Polarizzare
-  Da De-polarizzare
-  Da Razionalizzare
-  Infrastrutture Inter-Sistemiche
-  Area di delimitazione della Città Regione
-  Aree Libere di conservazione ambientale e culturale
-  Delimitazioni amministrative



Corsica
on same scale



Cartography
by
COGRAF
Rome

**SISTEMI URBANI PROGRAMMATICI:
UNO SCENARIO SPERIMENTALE**
Francia



[Annesso alle Carte]

Scenario di riorganizzazione a lungo termine dei sistemi urbani europei

FRANCIA¹

<p>Sistema 1: Città-regione dell'Artois Popolazione complessiva : 1.400 (stima) <i>Dipartimenti:</i> Pas-de-Calais (meno Arras (41) e più Dunquerque (83)). <i>Città e centri principali:</i> Dunquerque (83); Calais (80); Saint-Omer (20); Boulogne-sur-Mer (50).</p> <p>Sistema 2: Città regione dell'Hainaut Popolazione complessiva: 2.550 (stima) <i>Dipartimenti:</i> Nord (meno Dunquerque (83) e più Arras (45)). <i>Città e centri principali:</i> Lille (169); Douai (48); Arras (44); Valenciennes (44).</p> <p>Sistema 3: Città-regione della Piccardia Popolazione complessiva: 1.810 <i>Dipartimenti :</i> Somme (547); Oise (725); Aisne (537). <i>Città e centri principali:</i> Amiens (136); S.Quentin (70); Beauvais (54); Compiègne (43); Soissons (32); Laon (30); Abbeville (27).</p> <p>Sistema 4: Città-regione dell'Alta-Normandia Popolazione complessiva: 1.737 <i>Departments:</i> Seine-Maritime (1.223); Eure (513). <i>Città e centri principali:</i> Le Havre (199); Rouen (105); Evreux (50); Dieppe (26).</p> <p>Sistema 5: Città-regione delle Ardenne Popolazione complessiva: 854 <i>Dipartimenti:</i> Ardenne (296); Marne (558). <i>Città e centri principali:</i> Reims (288); Charleville- Mezieres (63); Chalons-sur-Marne (56); Epernay (31).</p> <p>Sistema 6: Città-regione della Lorena Popolazione complessiva: 2.305 <i>Dipartimenti:</i> Meurthe-et-Moselle (711), Meuse (196); Moselle (1.010); Vosges (386). <i>Città e centri principali:</i> Metz (117); Nancy (100); Epinal (49); Thionville (44); Verdun (27); Luneville (25); Bar-le-duc (21).</p> <p>Sistema 7: Città-regione dell'Alsazia Popolazione complessiva: 1.624 <i>Dipartimenti:</i> Reno (953); Alto-Reno (671). <i>Città e centri principali:</i> Strasbourg (257); Mulhouse (120); Colmar (67); Haguenau (27); Selestat (16).</p> <p>Sistema 8: Città-regione di Brest Popolazione complessiva: 838 <i>Dipartimenti:</i> Finistere (838). <i>Città e centri principali:</i> Brest (172); Quimper (60); Morlaix (21).</p> <p>Sistema 9: Città-regione della Bretagna</p>

¹ Questa lista è costruita sulla base dei Dipartimenti e delle principali città e centri che compongono il proposto sistema urbano (fra parentesi la popolazione in migliaia di abitanti, arrotondati al 10mila, al 1990 per i Dipartimenti e fra il 1985 e il 1990 per le città).

Popolazione complessiva: **1.157**

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

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

Sistema 10: Città-regione di Rennes

Popolazione complessiva: **798**

Dipartimenti: Ille-et-Vilaine (798).

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

Sistema 11: Città-regione della Bassa-Normandia

Popolazione complessiva: 1.390

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

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

Sistema 12: Città-regione del Maine-Angiò

Popolazione complessiva: **1.496**

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

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

Sistema 13: Città-regione dell'Yveline

Popolazione complessiva: **1.196**

Dipartimenti: Yveline (1.196)

Città e centri principali: Versailles (91); e altri centri della *banlieu* parigina.

Sistema 14: Città-regione della Val d'Oise

Popolazione complessiva: **921**

Dipartimenti: Val d'Oise

Città e centri principali: Cergy-Pointoise (113); e altri centri della *banlieu* parigina.

Sistema 15: Città-regione della Senna-e-Marna

Popolazione complessiva: **887**

Dipartimenti: Senna-e-Marna (887).

Città e centri principali: Melun (35) e altri centri della *banlieu* parigina.

Sistema 16: Città-regione dell'Essonne

Popolazione complessiva: **988**

Dipartimento: Essonne (988).

Città e centri principali: Evry (29) e altri centri della *banlieu* parigina

Sistema 17-A: Città di Parigi

Popolazione complessiva: **2.177.**

Dipartimenti: Città di Parigi (2.177)

Città e principali centri: Parigi (2.177)

Sistema 17-B: Città-regione dell'Alta Senna

Popolazione complessiva: **1.387**

Dipartimenti: Alta-Senna (1387)

Città e centri principali: Nanterre (89); e altri centri della *banlieu* parigina.

Sistema 17-C: Città-regione della Senna-St.Denis

Popolazione complessiva: **1.324**

Dipartimenti: Senna-St.Denis (1324).

Città e centri principali: Bobigny (43) e altri centri della *banlieu* parigina

Sistema 17-D: Città-regione della Val-di-Marna

Popolazione complessiva: **1.194**

Dipartimenti: Val-di-Marna (1.194).

Città e centri principali: Creteil (72) e altri centri della *banlieu* parigina.

Sistema 18: Città-regione dell'Orleans

<p>Popolazione complessiva: 976 <i>Dipartimenti:</i> Eur-et-Loira (396); Loiret (580). <i>Città e centri principali:</i> Orleans (110); Chartres (40); Chateaudun (20); Gien (15).</p> <p>Sistema 19: Città-regione dello Champagne Popolazione complessiva: 816 <i>Dipartimenti:</i> Yonne (323); Aube (289); Alta-Marna (204). <i>Città e centri principali:</i> Troyes (76); St.Dizier (40); Auxerre (39); Chaumont (29).</p> <p>Sistema 20: Città-regione di Nantes Popolazione complessiva: 1.052 <i>Dipartimenti:</i> Loira-Atlantique (1.052) <i>Città e centri principali:</i> Nantes (264); St.Nazaire (68); La Baule (15); Chateaubriand (15).</p> <p>Sistema 21: Città-regione del Berry Popolazione complessiva: 1.392 <i>Dipartimenti:</i> Loira-e-Cher (305); Cher (321); Indre (237); Indre-et-Loira (529). <i>Città e centri principali:</i> Tours (145); Bourges (80); Chateauroux (60); Blois (52); Vierzon (40); Vendome (20).</p> <p>Sistema 22: Città-regione della Borgogna Popolazione complessiva: 1.285 <i>Dipartimenti:</i> Cote-d'or (493); Nièvre (233); Saone-et-Loira (559). <i>Città e centri principali:</i> Digione (157); Chalon-sur-Saone (60); Nevers (45); Macon (40); Le Creusot (35); Beaune (20).</p> <p>Sistema 23: Città-regione della Franca-Contea Popolazione complessiva: 1.095 <i>Dipartimenti:</i> Territorio del Belfort (134); Haute-Saone (229); Doubs (484); Yura (248). <i>Città e centri principali:</i> Besancon (120); Belfort (57); Montbelliard (32); Vesoul (20); Lons-le-Saunier (20).</p> <p>Sistema 24: Città-regione dello Charentes-Vandea Popolazione complessiva: 1.377 <i>Dipartimenti:</i> Vandea (509); Charente Maritime (527); Charente (341). <i>Città e centri principali:</i> La Rochelle (75); La Roche-sur-Yon (50); Angouleme (50); Saintes (30); Fontenay-le-Comte (20).</p> <p>Sistema 25: Città-regione del Poitou Popolazione complessiva: 725 <i>Dipartimenti:</i> Deux-Sevres (345); Vienne (380). <i>Città e centri principali:</i> Poitiers (80); Niort (60).</p> <p>Sistema 26: Città-regione del Limousin Popolazione complessiva: 721 <i>Dipartimenti:</i> Creuse (131); Haute-Vienne (353); Correze (237). <i>Città e centri principali:</i> Limoges (147); Brive-la-Gaillarde (60); Gueret (20); Tulle (25).</p> <p>Sistema 27: Città-regione dell'Auvergne Popolazione complessiva: 1.114 <i>Dipartimenti:</i> Allier (357); Puy-de-Dome (598); Cantal (158). <i>Città e centri principali:</i> Clermont-Ferrand (136); Mont-Lucon (60); Vochy (35); Surillac (30); Moulins (25).</p> <p>Sistema 28: Città-regione di St Etienne Popolazione complessiva: 953 <i>Dipartimenti:</i> Loira(746); Alta-Loira (206).</p>

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

Sistema 29: Città-regione di Lione

Popolazione complessiva: **1.979**

Dipartimenti: Rodano (1.508); Ain (471).

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

Sistema 30: Città-regione della Savoia

Popolazione complessiva: **916**

Dipartimenti: Alta-Savoia (568); Savoia (348).

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

Sistema 31: Città-regione della Gironda

Popolazione complessiva: **1.904**

Dipartimenti: Gironda (1.213); Lot-et-Garonne (305); Dordogna (386).

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

Sistema 32: Città-regione della Guascogna

Popolazione complessiva: **1.113**

Dipartimenti: Landes (311); Pirenei-Atlantico (578); Alti-Pirenei (224).

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

Sistema 33: Città-regione del Mezzogiorno-Pirenei

Popolazione complessiva: **2.202**

Dipartimenti: Ariège (136), Aveyron (270); Alta-Garonna (925); Gers (174); Lot (155); Tarne (342); Tarne et Garonna (200).

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

Sistema 34: Città-regione della Linguadoca

Popolazione complessiva: **1.918**

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

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

Sistema 35: Città-regione di Valence

Popolazione complessiva: **700**

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

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

Sistema 36: Città-regione del Delfinato

Popolazione complessiva: **1.129**

Dipartimento: Isere (1.016); Alte-Alpi 113).

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

Sistema 37: Città-regione della Costa Azzurra

Popolazione complessiva: **1.102**

Dipartimenti: Alpi-Alta Provenza (130); Alpi Marittime (971).

Città e centri principali: Nizza (342); Cannes (71); Grasse (35); Digne (15).

Sistema 38: Città-regione del Roussillon

Popolazione complessiva: 661

Dipartimenti: Aude (298); Pirenei Orientali (363).

Città e centri principali: Perpignano (105); Narbonne (41); Carcassonne (41).

System 39: Città-regione di Marsiglia

Popolazione complessiva: **1.759**

Dipartimenti: Bouche du Rhone (1.759).

Città e centri principali: Marsiglia (800); Aix-en-Provence (120); Arles (120).

Sistema 40: Città-regione di Tolone

Popolazione complessiva: **815**

Dipartimenti: Var (815).

Città e centri principali: Tolone (170); Brignoles (30); Draguignan (25).

Sistema 41: Città-regione della Corsica

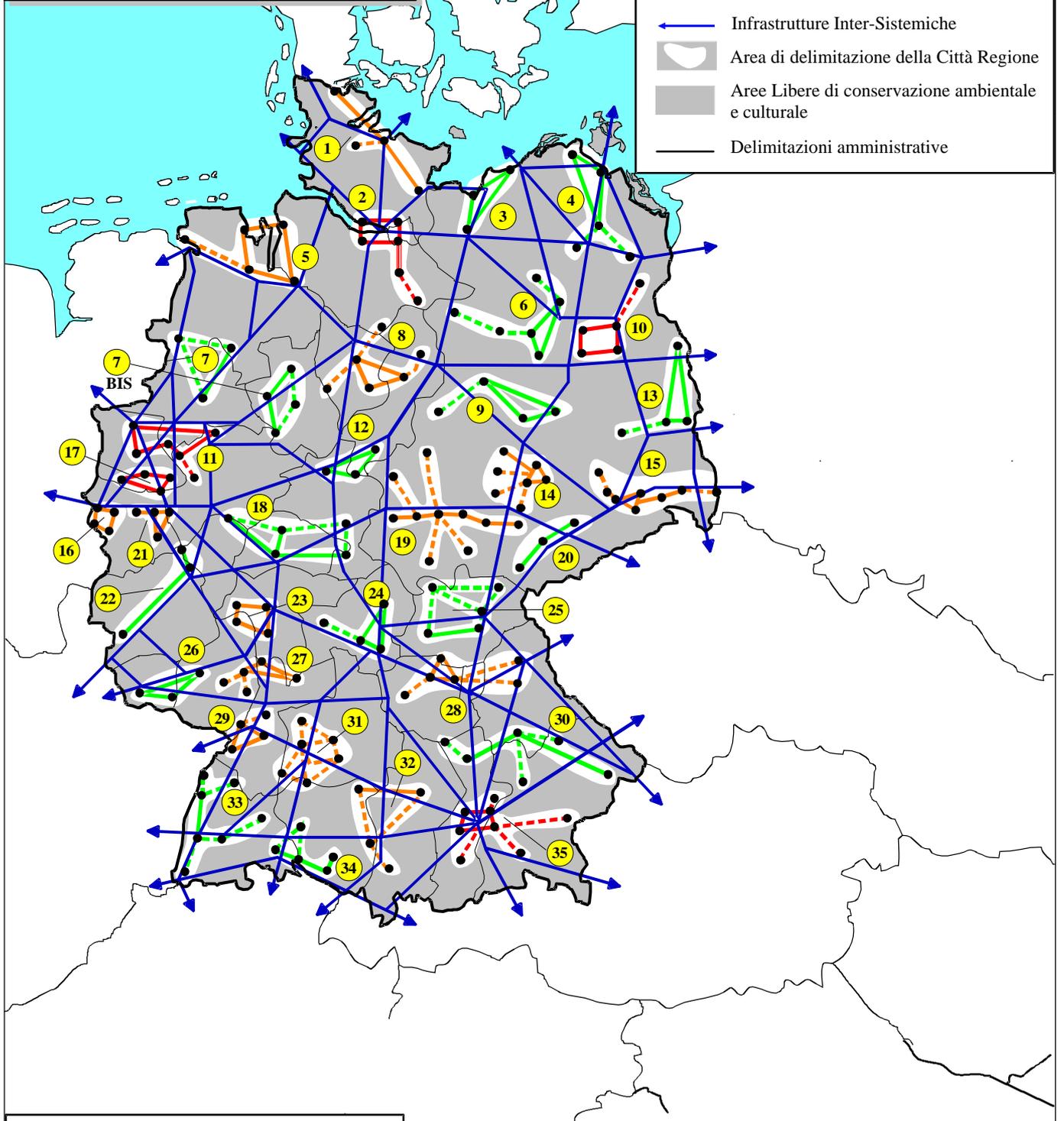
Popolazione complessiva: **250**

Dipartimenti: Corsica-Sud (118); Alta-Corsica (132).

L'integrazione delle Città nel loro ambiente regionale: verso una politica europea dei Sistemi Urbani

Uno studio effettuato per la Commissione europea
sotto la direzione del Prof. Franco Archibugi

-  Sistemi urbani (o Città-regioni) N.
(vedi la tabella allegata per la denominazione
e composizione)
-  Connessioni essenziali del Sistema Urbano
-  Connessione Principale
-  Connessione Secondaria
-  Da Polarizzare
-  Da De-polarizzare
-  Da Razionalizzare
-  Infrastrutture Inter-Sistemiche
-  Area di delimitazione della Città Regione
-  Aree Libere di conservazione ambientale
e culturale
-  Delimitazioni amministrative



**SISTEMI URBANI PROGRAMMATICI:
UNO SCENARIO SPERIMENTALE**
Germania

0 25 50 75 100 125 150 175 200 Km

GERMANIA²

Sistema 1: Città-regione dello Schleswig-Holstein

Popolazione complessiva: **1.686**

Regioni di analisi: Schleswig/Ditmarschen (564); Mittelholstein (708); Ostholstein (413).
Città e centri principali: Kiel (248); Lubecca (217); Flensburg (88); Rendsburg (32); Schleswig (26); Husum (21); Eutin (20).

Sistema 2: Città-regione di Amburgo

Popolazione complessiva: **3.420**

Regioni di analisi: Land di Amburgo (3.120); Luneburg (300).

Città e centri principali: Amburgo (1.700); Lueneburg (62), Stade (45); Uelzen (38); Buxtehude (32).

Sistema 3: Città-regione del Mecklenburg

Popolazione complessiva: **959**

Regioni di analisi: Mittleres Mecklenburg/Rostock (446); Mecklenburg occidentale(513).

Città e centri principali - Rostock (237); Schwerin (122); Wismar (53);

Sistema 4: Città-regione della Pomerania

Popolazione complessiva: **1.034**

Regioni di analisi: Vorpommern (534); Mecklenburg/Uckermark (500).

Città e centri principali: Neubrandenburg (90); Stralsund (76); Greifswald (86); Bergen (18)

Sistema 5: Città-regione di Brema

Popolazione complessiva: **2.618**

Regioni di analisi: Oestfriesland/Wilhelmshaven (625); AR Unterweser/Bremen (1.993).

Città e centri principali - Brema (551); Oldenburg (147); Bremerhaven (131); Wilhelmshaven (91); Emden (52); Jever (15)

Sistema 6: Città-regione del Brandeburgo

Popolazione complessiva: **872**

Regioni di analisi: AR Altmark/Prignitz (472); e parte del Bacino berlinese (400, stima)

Città e centri principali: Brandenburg (95); Stendal (44); Tangermünde (12); Neuruppin (30); Neustrelitz (30).

Sistema 7: Città-regione della Westfalia

Popolazione complessiva: **2.648**

Regioni di analisi: Osnabrueck (618); Munster (1.483); Emsland/Cloppenburg (547).

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

Sistema 7 bis: Città-regione del Teutoburgo

Popolazione complessiva: **1.991**

Regioni di analisi: Bielefeld/Paderborn (1.991).

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

Sistema 8: Città-regione di Hannover

² La lista è costruita sulla base delle "Regioni di analisi" (*Analyseregionen*) adottate dal BfLR (Ufficio federale per la analisi territoriale) e delle principali città e centri urbani che compongono i proposti sistemi (fra parentesi la popolazione, in migliaia di abitanti, arrotondata a diecimila e riferentesi a vari periodi fra il 1985 e il 1994).

Popolazione complessiva: **3.162**

Regioni di analisi: AR Hannover (2.156); AR Braunschweig (1.006).

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

Sistema 9: Città-regione del Flaming

Popolazione complessiva: **1.587**

Regione di analisi: Magdeburgo (1.010); Dessau (577).

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

Sistema 10: Città-regione di Berlino

Popolazione complessiva: **4.200**

Regioni di analisi: Berlino-Brandenburg (5.052); meno le regioni del Brandenburg e Francoforte sull'Oder (stima: 450)

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

Sistema 11: Città-regione del Bacino della Ruhr

Popolazione complessiva: **4.000**

Regioni di analisi: parte del AR Ruhrgebiet

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

Sistema 12: Città-regione del Nord Hessen-Harz

Popolazione complessiva: **1.574**

Regioni di analisi: AR Nord-Hessen (919); Harz-Göttingen (755).

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

Sistema 13: Città-regione del Lausitz

Popolazione complessiva: **1.073**

Regioni di analisi: AR Lausitz-Spreewald (673); più AR Francoforte sull'Oder. (stima 400).

Città e centri principali: Cottbus (128); Francoforte sull'Oder (83); Luebben (15).

Sistema 14: Città-regione dell'Alta Sassonia

Popolazione complessiva: **1.960**

Regioni di analisi: AR Halle/Westsachsen (1.960).

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

Sistema 15: Città-regione di Dresda

Popolazione complessiva: **1.665**

Regioni di analisi: AR Dresda-Elbtal (1.665)

Città e centri principali: Dresda (480); Górlitz (70); Bautzen (50); Riesa (50); Meissen (40).

Sistema 16: Città-regione di Aquisgrana

Popolazione complessiva: **1.040**

Regioni di analisi: Aquisgrana (1.040)

Città e centri principali: Aquisgrana (246); Eschweiler (60).

Sistema 17: Città-regione del Basso Reno

Popolazione complessiva: **2.800**

Regioni di analisi: Parte di AR Bacino della Ruhr

Città e centri principali: Dusseldorf (574); Wuppertal (386); Monchen gladbach (261);

Krefeld (245); Solingen (166); Neuss (150); Ludenscheid (75).

Sistema 18: Città-rfegionr dell'Assia-Rothaar

Popolazione complessiva: **2.535**

Regioni di analisi: Sauerland/Siegen (1.145); AR dell'Assia centrale (930); AR Osthessen (460).

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

Sistema 19: Città-regione della Turingia

Popolazione complessiva: **2.589**

Regioni di analisi: Turingia meridionale (544); AR Turingia settentrionale (514); Turingia centrale/Turingia orientale (1.531).

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

Sistema 20: Città-regione del Vogtland

Popolazione complessiva: **1.705**

Regioni di analisi: AR Chemnitz-Zwickau (1.705).

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

Sistema 21: Città-regione della Renania

Popolazione complessiva: **5.695**

Regione di analisi: AR Rheinland (5.695).

Città e centri principali: Colonia (962); Bonn (296); Leverkusen (161).

Sistema 22: Città-regione della Mosella

Popolazione complessiva: **1.576**

Regioni di analisi: Treviri (502); AR Reno centrale-Westerwald (974).

Città e centri principali: (Coblenza(109); Treviri (99); Newwed (63); Andernach (28).

Sistema 23: Città-regione del Taunus

Popolazione complessiva: **2.074** (?)

Regioni di analisi: AR Rhein-Main (2.074).

Città e centri principali: Francoforte sul Meno (660); Wiesbaden (270); Mainz (185); Darmstadt (139); Offenbach (114); Hanau (90); Russelheim (63); Bad Homburg vor der Home (52); Oberursel (42).

Sistema 24: Città-regione della Bassa Franconia

Popolazione complessiva: **1.080**

Regioni di analisi: AR Wurzburg (632); Main-Rhon (448).

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

Sistema 25: Città-regione dell'Alta Franconia

Popolazione complessiva: **995**

Regioni di analisi: Ober-Francken/West-Oberfrancken-Ost (995).

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

Sistema 26: Città-regione della Saar-Palatinato

Popolazione complessiva: **1.882**

Regioni di analisi: AR Hunruck-Westpfalz (788); Saarland (1.084).

Città e centri principali: Saarbrucken (190); Kaiserlautern (100); Pirmasens (51); Saarlouis (40); Zweibrucken (35); Merzig (30).

Sistema 27: Città-regione del Reno-Neckar

Popolazione complessiva: **1.894**

Regioni di analisi: Reno-Neckar (1894).

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

Sistema 28: Città-regione della Franconia centrale

Popolazione complessiva: **2.278**

Regioni di analisi: Oberpfalz-Nord (509); Mittelfranken/ Westmittelfranken (1.769).

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

Sistema 29: Città-regione del Baden

Popolazione complessiva: **1.216**

Regioni di analisi: AR Mittlerer Oberrhein (1.216).

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

Sistema 30: Città-regione del Danubio

Popolazione complessiva: **1.965**

Regioni di analisi: AR Regensburg (920); Ingolstadt (411); AR Donau Wald (634).

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

Sistema 31: Città-regione del Württemberg

Popolazione complessiva: **4.387**

Regioni di analisi: AR Odenwald-Heilbronn (893); AR Mittlerer Neckar (3.494).

Città e centri principali: Stoccarda (595); Heilbronn (110); Esslingen (90); Reutlingen (96); Ludwigsburg (80); Tubinga(75); Schwabisce Gmund (56).

Sistema 32: Città-regione della Svevia

Popolazione complessiva: **2.801**

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

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

Sistema 33: Città-regione della Brisgovia

Popolazione complessiva: **2.126**

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

Città e centri principali: Friburgo in Brisgovia . (180); Villingen-Schwenningen (80); Offenburg (55); Lorrach (41); Tuttlingen (33); Freudenstadt (20).

Sistema 34: Città-regione del Bodensee (Lago di Costanza)

Popolazione complessiva: **837**

Regioni di analisi: AR Bodensee- Oberschwaben (837)

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

Sistema 35: Città-regione del Monachese

Total system: **3.662**

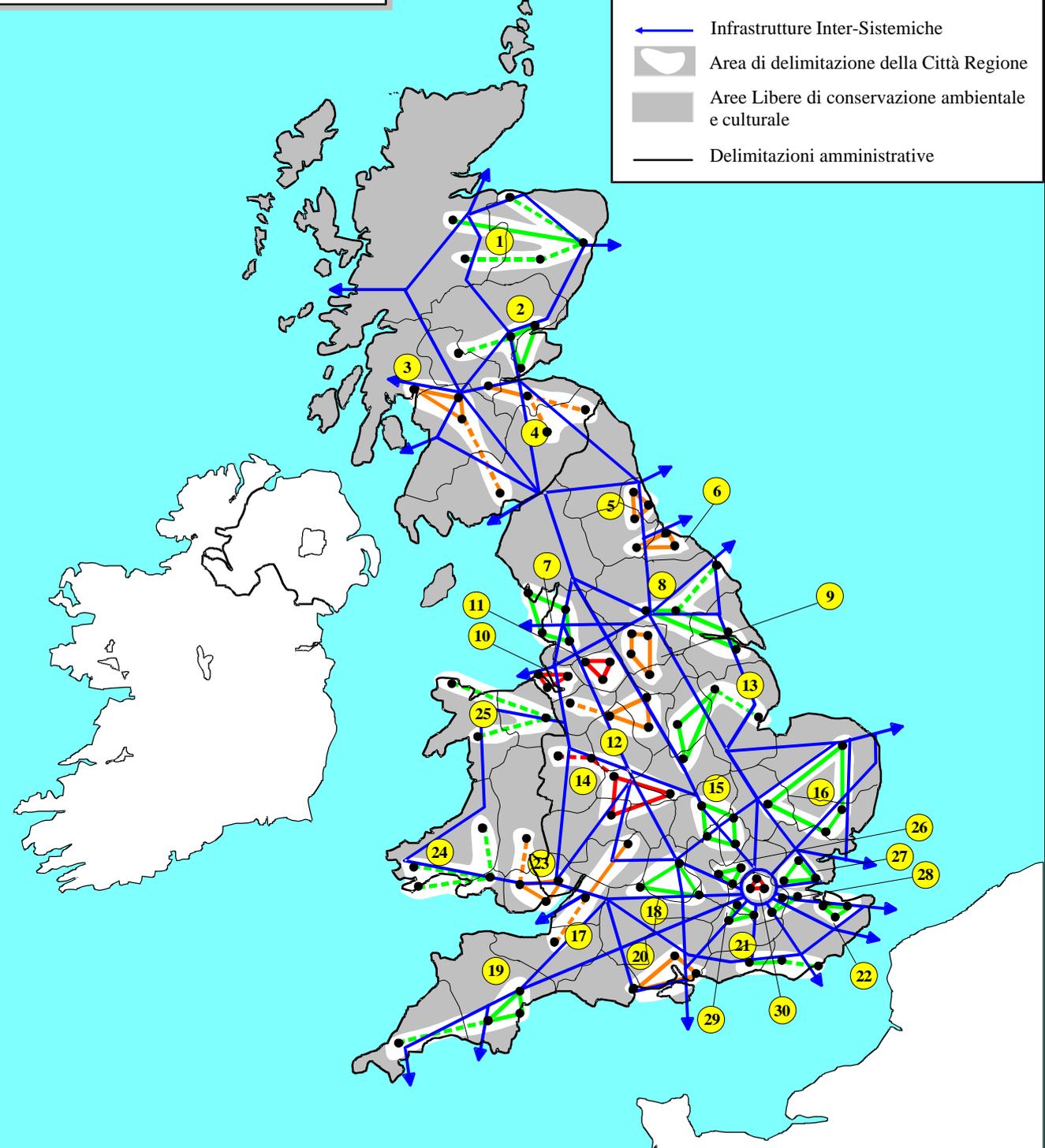
Regioni di analisi: AR Munchen/ Oberland (3.079); AR Sudostober Bayern (583).

Città e centri principali: Monaco di Baviera (1.255); Rosenheim (56); Freising (35); Dachau (34); Furstenfeldbruck (31).

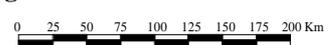
L'integrazione delle Città nel loro ambiente regionale: verso una politica europea dei Sistemi Urbani

Uno studio effettuato per la Commissione europea sotto la direzione del Prof. Franco Archibugi

-  Sistemi urbani (o Città-regioni) N. (vedi la tabella allegata per la denominazione e composizione)
-  Connessioni essenziali del Sistema Urbano
-  Connessione Principale
-  Connessione Secondaria
-  Da Polarizzare
-  Da De-polarizzare
-  Da Razionalizzare
-  Infrastrutture Inter-Sistemiche
-  Area di delimitazione della Città Regione
-  Aree Libere di conservazione ambientale e culturale
-  Delimitazioni amministrative



SISTEMI URBANI PROGRAMMATICI: UNO SCENARIO SPERIMENTALE Gran Bretagna



GRAN BRETAGNA³

Sistema 1: Città-regione della Scozia settentrionale

Popolazione complessiva: **610**

Contee: Grompian (530), Highland (210) Western-Orkney-Shetland (70).

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

Sistema 2: Città-regione della Scozia centrale

Popolazione complessiva : **1.020**

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

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

Sistema 3: Città-regione della Scozia occidentale

Popolazione complessiva: **3.140**

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

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

Sistema 4: Città-regione della Scozia orientale

Popolazione complessiva: **860**

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

Città e centri principali: Edimburgo (500), Farfilk (40).

Sistema 5: Città-regione del Tyne

Popolazione complessiva: **1.750**

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

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

Sistema 6: Città-regione del Tees

Popolazione complessiva: **860**

Contee: Cleveland (560), Durham (half: 300) North Yorkshire e il Cleveland Hills: 200).

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

Sistema 7: Città-regione del Lancashire

Popolazione complessiva: **1.910**

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

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

Sistema 8: Città-regione del North Yorkshire-Humberside

Popolazione complessiva: **1.430**

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

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

Sistema 9: Città-regione dello Yorkshire

Popolazione complessiva: **3.370**

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

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

³ La lista è costruita in base alle *contee* e alle principali città e centri che compongono il sistema urbano proposto (fra parentesi la popolazione, in migliaia di abitanti , arrotondati a 10mila, al 1900 per le *contee* e fra il 1985 e il 1990 per le città.)

Sistema 10: Città-regione del Merseyside

Popolazione complessiva: **1.440**

Contee: Merseyside (1.440).

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

Sistema 11: Città-regione della Grande Manchester

Popolazione complessiva: **2.590**

Contee: La grande Manchester (2.590).

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

Sistema 12: Città-regione dello Cheshire-Staffordshire Popolazione complessiva **(2.050).**

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

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

Sistema 13: Città-regione del Midland

Popolazione complessiva: **3.500**

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

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

Sistema 14: Città-regione del West-Midland

Popolazione complessiva: **(4.190).**

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

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

Sistema 15: Città-regione del South Midland

Popolazione complessiva: **1.440**

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

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

Sistema 16: Città-regione della East-Anglia

Popolazione complessiva: **2.500**

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

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

System 17: Città-regione di Bristol-Gloucester

Popolazione complessiva **2.000**

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

Sistema 18: Città-regione di Reading-Oxford-Swindon

Popolazione complessiva: **1.900**

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

Sistema 19: Città-regione di Devon-Cornovaglia

Popolazione complessiva: **1.550**

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

Città e centri principali: Plymouth (250), Torquay (110), Exeter (100), Piccoli centri del

West-End (150)

Sistema 20: Città-regione dello Hampshire

Popolazione complessiva: **1.410**

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

Sistema 21: Città-regione del Sussex

Popolazione complessiva: **1.520**

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

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

Sistema 22: Città-regione del Kent

Popolazione complessiva: **1.300**

Contee: Kent (tranne alcune zone adiacenti alla Grande Londra "Greater London") (1.300).

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

Sistema 23: Città-regione del Galles del sud

Popolazione complessiva: **1.520**

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

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

Sistema 24: Città-regione del Galles occidentale

Popolazione complessiva: **720**

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

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

Sistema 25: Città-regione del Galles del nord

Popolazione complessiva: **660**

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

Città e centri principali: Wrexham (40), Colwin Bay (25), Bangor (20).

Sistema 26: Città-regione della Londra di Nord-ovest

Popolazione complessiva: **(non ancora stimata)** .

Contee: Parti del Greater London Council (GLC), Hertfordshire and Buckinghamshire.

Quartieri GLC : Enfield (258), Barnet, Harrow, forse anche Brent.

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

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

(La parte del Buckinghamshire da includere nel sistema giunge fino alle Chiltern Hills).

Sistema 27: Città-regione della Londra del Nord-est

Contee: Parti del Greater London Council e Essex.

Popolazione complessiva: non valutata

Quartieri GL: Waltham Forest, Redbridge, (forse: Chingford, Woodford), Havering (forse Barking & Dagenham).

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

Sistema 28: Città-regione della Londra del Sud-est

Popolazione complessiva: **(non valutata)**

Contee: Parti del *Greater London Council* e Kent.

Quartieri del Greater London Council: Bexley (forse Crayford) Bromley (forse Sidcup).

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

Wrotham.

Sistema 29: Città-regione della Londra del Sud-ovest

Popolazione complessiva: **(non valutata)**

Contee: Parti del *Greater London Council* e Surrey.

Quartieri del Greater London Council: Croydon, Sutton, Kington-upon-Thames, Richmond-upon-Thames, Hounslow, Hillington.

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

Sistema 30: Centro storico di Londra

Popolazione complessiva: **non valutata**

Contee: Parti del *Greater London Council*

Quartieri del GLC: City of Westminster, City of London, SouthWark, Camden, Islington, Hackney, Tower Hamlets, Lambeth, Wandsworth, Hammersmith & Fulham.

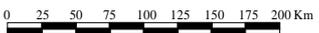
L'integrazione delle Città nel loro ambiente regionale: verso una politica europea dei Sistemi Urbani

Uno studio effettuato per la Commissione europea sotto la direzione del Prof. Franco Archibugi

- Sistemi urbani (o Città-regioni) N. (vedi la tabella allegata per la denominazione e composizione)
- Connessioni essenziali del Sistema Urbano
- Connessione Principale
- Connessione Secondaria
- Da Polarizzare
- Da De-polarizzare
- Da Razionalizzare
- Infrastrutture Inter-Sistemiche
- Area di delimitazione della Città Regione
- Aree Libere di conservazione ambientale e culturale
- Delimitazioni amministrative



**SISTEMI URBANI PROGRAMMATICI:
UNO SCENARIO SPERIMENTALE
Italia**



ITALIA

Sistema 1: Città-regione del Piemonte settentrionale

Popolazione complessiva: **1.085**

Province: Vercelli (373), Novara (500), Valle d'Aosta (118) Ivrea (Comprensorio di) (94)
Città e centri principali: Novara (102), Vercelli (48), Biella (48), Aosta (35), Verbania (30), Ivrea (25).

Sistema 2: Città-regione della Grande Torino

Popolazione complessiva: **2.130**

Province: Torino (2.130)

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

Sistema 3: Città regione del Piemonte meridionale (“La Città del Tanaro”)

Popolazione complessiva: **1.195**

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

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

Sistema 4: Città regione della Lombardia settentrionale (“La Città dei Laghi”).

Popolazione complessiva: **2.543**

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

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

Sistema 5 Città regione della Grande Milano.

Popolazione complessiva: **4.618**

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

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

Sistema 6: Città regione della Padania occidentale (“La Città del Po”)

Popolazione complessiva: **597**

Province: Cremona (330), Piacenza (267)

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

Sistema 7: Città regione del Lombardo-Veneto (“La Città del Garda”)

Popolazione complessiva: **2.225**

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

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

Sistema 8: Città regione del Trentino Alto Adige

Popolazione complessiva: **908**

Province: Trento (459), Bolzano (449)

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

Sistema 9: Città regione della Padania orientale

Popolazione complessiva: **603**

Province: Rovigo (246), Ferrara (357)

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

Sistema 10: Città regione Veneziana

Popolazione complessiva: **3.375**

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

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

Sistema 11: Città regione del Friuli-Venezia Giulia

Popolazione complessiva: **1.170**

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

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

Sistema 12: Città regione della Liguria

Popolazione complessiva: **1.436**

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

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

Sistema 13: Città regione Emiliana

Popolazione complessiva: **1.425**

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

Città e centri principali: Modena (174), Parma (168), Reggio Emilia (144), Carpi (60), Sassuolo (40), Formigine (27), Correggio (20), Scandiano (22), Fidenza (23).

Sistema 14 Città regione della Grande Bologna

Popolazione complessiva: **906**

Provincie: Bologna (906)

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

Sistema 15 Città regione Romagnola

Popolazione complessiva: **964**

Provincie: Forlì (614), Ravenna (350),

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

Sistema 16: Città regione Tosco-tirrenica

Popolazione complessiva: **1.523**

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

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

Sistema 17: Città regione della Grande Firenze

Popolazione complessiva: **1.441**

Provincie: Firenze (1.176), Pistoia (265)

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

Sistema 18: Città regione Senese-maremmana

Popolazione complessiva: **468**

Provincie: Siena (251), Grosseto (217)

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

Sistema 19 Città regione Umbro-aretina

Popolazione complessiva: **914**

Provincie: Arezzo (316), Perugia (598)

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

Sistema 20: Città regione della Tuscia

Popolazione complessiva: **728**

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

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

Sistema 21: Città regione delle Marche (“La Città Picena”)

Popolazione complessiva: **1.439**

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

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

Sistema 22: Città regione della Grande Roma

Popolazione complessiva: **3.650**

Province: Roma (3.650)

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

Sistema 23: Città regione del Lazio del sud

Popolazione complessiva: **1.075**

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

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

Sistema 24: Città regione Abruzzese

Popolazione complessiva: **1.266**

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

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

Sistema 25: Città regione della Grande Napoli

Popolazione complessiva: **4.153**

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

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

Sistema 26: Città regione della Campania Interna

Popolazione complessiva: **1.587**

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

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

Sistema 27: Città regione molisano-pugliese

Popolazione complessiva: **938**

Province: Campobasso (239), Foggia (699)

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

Sistema 28 Città regione della Grande Bari

Popolazione complessiva: **1.554**

Province: Bari (1.554)

Città e centri principali: Bari (337), Andria (91), Barletta (89), Molfetta (66), Altamura (60), Bitonto (55), Trani (52), Bisceglie (48), Monopoli (47), Corato (43), Gravina in Pu-

glie (40), Modugno (37).

Sistema 29: Città regione Ionico-salentina

Popolazione complessiva: **1.821**

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

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

Sistema 30: Città regione Lucana

Popolazione complessiva: **610**

Provincie: Potenza (402), Matera (208)

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

Sistema 31: Città regione calabro-silana

Popolazione complessiva: **1.497**

Provincie: Cosenza (753), Catanzaro (744)

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

Sistema 32: Città regione dello Stretto

Popolazione complessiva: **1.262**

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

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

Sistema 33 Città regione della Sicilia Ionica

Popolazione complessiva: **1.482**

Provincie: Catania (1.076), Siracusa (406)

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

Sistema 34: Città regione della Sicilia centrale

Popolazione complessiva: **1.240**

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

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

Sistema 35: Città regione della Sicilia Tirrenica

Popolazione complessiva: **1.673**

Provincie: Palermo (1.241), Trapani 432)

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

Sistema 36: Città regione della Sardegna del Nord

Popolazione complessiva: **732**

Provincie: Sassari (459), Nuoro (273)

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

Sistema 37: Città regione della Sardegna del Sud

Popolazione complessiva: **926**

Provincie: Cagliari (769), Oristano (157)

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