



HAL
open science

Reti urbane e reti di comunicazione

Denise Pumain, Thérèse Saint-Julien

► **To cite this version:**

Denise Pumain, Thérèse Saint-Julien. Reti urbane e reti di comunicazione. L'Europa dei popoli, Istituto Poligrafico e Zecca dello stato, pp.253-275, 1997. halshs-01625484

HAL Id: halshs-01625484

<https://shs.hal.science/halshs-01625484>

Submitted on 27 Oct 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

DENISE PUMAIN
con la collaborazione di THÉRÈSE SAINT-JULIEN

RETI URBANE E RETI DI COMUNICAZIONE

Estratto da

L'EUROPA DEI POPOLI

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO
EDITALIA

Reti urbane e reti di comunicazione

DENISE PUMAIN

con la collaborazione di THÉRÈSE SAINT-JULIEN

INTRODUZIONE

Una controversia divide gli storici e i teorici dell'urbanizzazione riguardo all'origine e alla natura primaria del fenomeno urbano. Per alcuni, come Bai-ch «non solo l'agricoltura è stata un prerequisito assoluto della formazione di sistemi urbani veri e propri, ma è vero anche l'inverso: l'agricoltura ha portato quasi ineluttabilmente alla città». Il fenomeno urbano sarebbe apparso in diverse regioni del mondo emila o tremila anni dopo l'invenzione dell'agricoltura. Tutte le civiltà agrarie avrebbero dato origine alla città, che concentrano le sedi dei poteri politici e religiosi e i mestieri artigianali e che traggono il proprio reddito dalla campagna con il sistema della proprietà con lo scambio ineguale. Per altri (tra cui Jacobs), l'esistenza di eccedenze agricole è condizione necessaria ma non sufficiente per cementare l'unità del gruppo fondatore della città. Perché appaia una relazione di centralità, che non sia più una relazione di reciprocità, è necessaria l'esistenza di un potere che organizzi manifestazioni del sacro. Secondo G. Duby (1984) «nel corso di tutta la sua storia, la città non è stata caratterizzata né dal numero né dalle attività degli uomini che vi hanno risieduto, ma da tratti particolari di statuto giuridico, di sociabilità e di cultura. Quei tratti derivano dal ruolo primordiale che assolve l'organismo urbano. Questo ruolo non è economico, ma politico».

Sia essa dunque centro del potere politico e religioso o concentrazione di artigiani sottrattisi alla riviltà dei signori feudali, mercato di commercializzazione delle eccedenze agricole o nodo di commercio a grande distanza, così come è sempre stata dalla lba della storia dell'urbanizzazione, simboleggiata esso da una croce dentro un cerchio, un incrocio tra una cinta di mura, la città è, nella sua funzione più generale, il luogo geografico dello scambio. È con gli scambi che si sono sviluppate le città europee.

Ne consegue che un'altra proprietà fondamentale delle città è la loro organizzazione in reti. Mentre, come dice Reymond, i villaggi utilizzano le risorse della zona, del loro ambiente locale, le città sfruttano una situazione, vale a dire una relazionalità tra ricchezze prodotte in luoghi lontani. Questa logica dello scambio, e della rivalità nello scambio, e di conseguenza anche dell'interdipendenza delle città tra di loro per il proprio sviluppo, porta alla formazione di reti urbane, di sistemi di città gerarchizzate. In questa gerarchia, il numero e la popolazione delle città sono in progressione geometrica inversa, con un livello di base costituito da un gran numero di città piccole più o meno regolarmente distanziate e un vertice che non comprende che una o due città molto grandi.

Le definizioni che sono state date per la città si completano più che contraddirsi, se si considera che la seconda si riferisce maggiormente al significato sociale e culturale del fenomeno urbano, mentre la prima getta le fondamenta della definizione di reti urbane.

La rete urbana dell'Europa contemporanea è stata plasmata da questa logica di scambio, da questa rivalità negli scambi e da tutte le interdipendenze tra le città del continente, in costante crescita da più di un millennio: il loro divenire è più che mai congiunto.

2. LA RETE URBANA EUROPEA

Certamente molte generazioni di città si sono sviluppate in momenti diversi della storia utilizzando delle tecniche di costruzione e di comunicazione più o meno potenti; certamente i tessuti urbani sono svariati, prodotti delle differenze di densità del popolamento e della densità della struttura, della diversità degli ordinamenti urbanistici e dei metodi di pianificazione e delle ineguaglianze del tessuto amministrativo da un paese all'altro. Tuttavia, il fenomeno urbano europeo



Popolazione delle agglomerazioni urbane superiori ai 200.000 abitanti.
 FONTE: Equipe P.A.R.I.S.

ha una specificità certa se paragonato a quello dell'America del Nord, continente di recente urbanizzazione, o a quello dell'Asia, dove l'urbanizzazione è anche più antica. Qui la densità delle città è più elevata, la loro rete vi traccia una trama più fitta che altrove, meglio servita da numerose vie di comunicazione.

Un'urbanizzazione concentrata

Il fenomeno urbano in Europa non presenta ovunque la stessa intensità. Mentre nella parte occidentale quattro europei su cinque vivono oggi in città, il processo di urbanizzazione è meno avanzato nelle regioni dell'Europa centrale e dell'Europa balcanica. Il tasso di urbanizzazione, se supera il 65% in Cechia e in Slovacchia, si avvicina appena al 60% in Polonia e in Bulgaria, sfiora il 50% nella ex Jugoslavia e in Romania e non raggiunge il 40% in Albania.

Il tessuto urbano dell'Europa occidentale è particolarmente fitto nell'insieme costituito dai paesi della Unione Europea e dalla Svizzera. Oltre a Londra e a Parigi, di importanza praticamente analoga e che raggiungono rispettivamente 8 e 9 milioni di abitanti, si contano 12 agglomerati la cui popolazione è com-

presa tra i 2 e i 5 milioni di abitanti, 13 che ne raggruppano 1-2 milioni, una trentina in cui si concentrano tra 500.000 e 1 milione di abitanti e un po' più di 100 che ne hanno tra i 200.000 e 500.000. A est le dimensioni delle città sono più modeste. Le città più grandi dei paesi detti fino in epoca recente "socialisti" si sono appena assestate intorno ai 2 milioni di abitanti per le maggiori che sono Budapest e Bucarest (2 milioni) e Varsavia (1,7 milioni). Non si ritrovano metropoli multimilionarie che più a est, in territorio sovietico, con Mosca che sfiora i 9 milioni di abitanti e Leningrado che ne ha un po' più di 5. Kiev, che raccoglie 2,5 milioni di abitanti e Minsk che ne concentra 1,6 milioni, si avvicinano per dimensioni alle capitali degli Stati dell'Europa centrale.

La trama delle città europee è caratterizzata dall'eterogeneità della ripartizione spaziale della popolazione. Su scala continentale si resta colpiti dall'estrema concentrazione urbana: quasi la metà delle città maggiori è concentrata nella megapoli europea. Dal centro dell'Inghilterra fino all'Italia del nord, in una fascia lunga 1500 km e larga da 100 a 300 km sono sparsi, in forma di archi di cerchio, grappoli di città inseriti in reti di comunicazioni molto dense non interrotte dai rilievi. Questa concentrazione urbana, la più grande del mondo con i suoi 80 milioni di abitanti, sembra davvero il centro, il cuore dell'Europa.

Disparità ragguardevoli nella concentrazione urbana si manifestano parimenti su scala infracontinentale e infranazionale. La "diagonale del vuoto" che prende di striscio il territorio francese dalle Ardenne ai Pirenei e che è caratterizzata da una densità di popolazione estremamente bassa e da una grande fragilità del tessuto urbano, è praticamente priva di grandi centri, in contrasto con le concentrazioni urbane della regione parigina ma anche, più a est, con quelle delle regioni che, dall'Alsazia alla Provenza, presentano uno sviluppo urbano assai fitto. Si è spesso descritto il vuoto urbano degli altopiani della Spagna centrale: fatta eccezione per Madrid, le altre città di grandi dimensioni sono situate per lo più sulla costa. Si potrebbe anche evocare, per esempio, l'estrema esiguità dell'urbanizzazione delle regioni occidentali della Scozia e dell'Irlanda. I contrasti sono anche manifesti nelle regioni orientali, specialmente intorno ad Atene e a Budapest. Si può in effetti ritenere che un Greco su due risieda nell'agglomerato di Atene e che un Ungherese su quattro abiti a Budapest.

Gerarchia e località centrali

Le differenze di dimensione delle città di una stessa trama sono una espressione del funzionamento gerarchico delle reti urbane. La nozione di gerarchia

applicata a un insieme di città corrisponde alle differenze di livello delle strutture e delle funzioni che in esse si concentrano e che definiscono delle sfere d'influenza geografiche diseguali e a rapporti di predominio e di dipendenza di ogni genere esistenti tra i centri. Essa corrisponde anche a grandi contrasti nel grado di varietà delle attività e delle società urbane. Da queste proprietà derivano delle differenze importanti nella dimensione e nell'influenza delle città. La configurazione molto diseguale delle reti di città è un fenomeno universale, è il risultato storico di un processo di aggregazione della popolazione e di accumulo territoriale, è la proprietà dei sistemi urbani dotata della maggiore inerzia.

L'organizzazione gerarchica dei luoghi centrali resta il principio ispiratore intorno al quale si definisce l'armatura urbana di ciascuno dei territori nazionali. In tutti i paesi, sia che si consideri la città come centro di servizi alla popolazione e la sua area di influenza semplicemente come un'area di attrazione commerciale, sia che l'accezione di centralità sia estesa a tutte le funzioni di inquadramento territoriale e di impostazione economica, gli schemi gerarchici sono molto simili soprattutto per quanto riguarda le città più grandi.

La rete urbana europea ingloba una grandissima diversità di situazioni gerarchiche: dalle capitali di livello mondiale con le loro estensioni periurbane smisurate fino alle piccole città di provincia largamente dominate, da quelle che sono inserite in un contesto regionale molto urbanizzato e fortemente concorrenziale a quelle isolate, capoluoghi di una regione rurale, da quelle che occupano posizioni centrali, con fortissime interconnessioni a quelle che, in periferia, sono nella difficile situazione di capolinea.

I modelli di rete

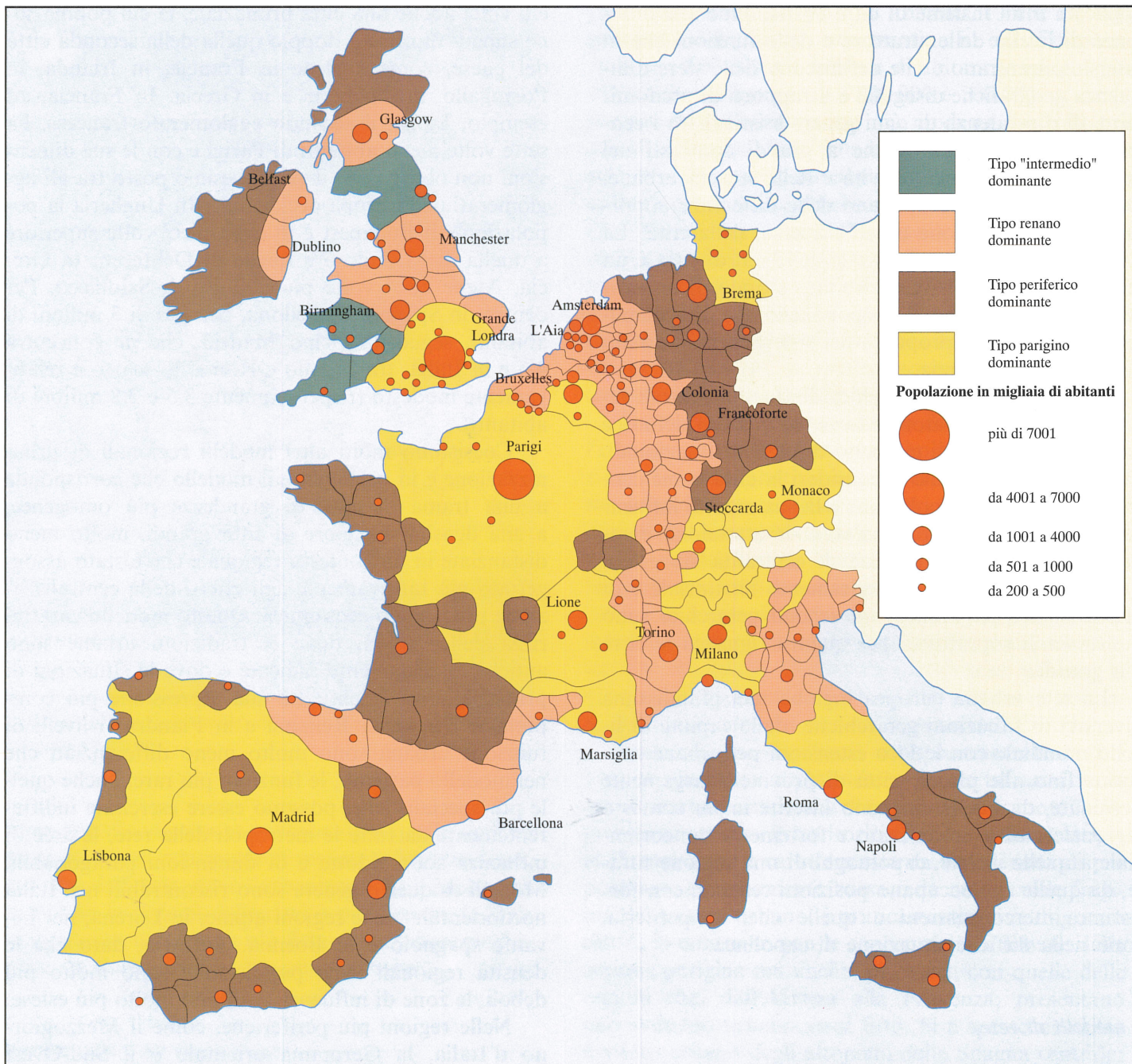
Esistono in Europa numerose varianti regionali del modello gerarchico generale che Julliard e Nonn hanno ben messo in evidenza. Nel modello parigino, una città di dimensioni assai ampie, una metropoli spesso multimilionaria, domina in modo del tutto schiacciante un'area di influenza molto vasta e scarsamente urbanizzata. In questa area non si è potuta sviluppare nessuna capitale regionale resa degna di questo nome dalle sue funzioni di comando.

Questo modello descrive bene il caso del bacino parigino tutt'intorno a Parigi, ma è presente anche in altri paesi: in Gran Bretagna intorno a Londra, in Danimarca intorno a Copenhagen, in Austria intorno a Vienna, in Spagna intorno a Madrid, in Irlanda intorno a Dublino, in Ungheria intorno a Budapest e in Grecia intorno ad Atene. La metropoli dominante

è a volte anche una città primaziale, la cui popolazione supera di oltre il doppio quella della seconda città del paese, come avviene in Francia, in Irlanda, in Portogallo, in Ungheria e in Grecia. In Francia, ad esempio, Lione, il secondo agglomerato francese, ha sette volte meno abitanti di Parigi e con le sue dimensioni non occupa che il ventiduesimo posto tra gli agglomerati dell'Europa occidentale. In Ungheria la popolazione di Budapest è di circa dieci volte superiore a quella di Miskolc o a quella di Debrecen. In Grecia, Atene ha 4 volte più abitanti di Salonicco. Per contro, in Spagna, Barcellona, con più di 3 milioni di abitanti, segue da vicino Madrid, che ne concentra 4,5 e in Italia, tra Milano e Roma, lo scarto è relativamente modesto (rispettivamente 3,5 e 2,8 milioni di abitanti).

Coesistono molti altri modelli regionali di urbanizzazione e in particolare il modello che corrisponde a una trama di città di grandezze più omogenee, a una densità maggiore di città grandi, molto meno distanziate in un contesto regionale che è stato assoggettato più tardivamente agli effetti della centralizzazione politica e/o economica. Questo modello caratterizza delle regioni dove le tradizioni urbane sono antiche e solidamente radicate e dove le situazioni di primazia sono assenti. La sua espressione più compiuta si ritrova in Renania e in Fiandra: i livelli di funzione urbana sono molto meno differenziati che nel modello parigino, le funzioni più rare, anche quelle più specialistiche, possono essere esercitate indifferentemente da tutte le metropoli della rete, le aree di influenza sono ridotte e di dimensioni paragonabili. Modelli di questo genere sono riscontrabili nell'Italia nordorientale, nelle regioni alpine, in Lorena, nel Levante spagnolo e in Boemia. Tuttavia, dato che le densità regionali della popolazione sono molto più deboli, le zone di influenza risultano molto più estese.

Nelle regioni più periferiche, come il Mezzogiorno d'Italia, la Germania orientale o il Sud-Ovest della Francia, la metropoli regionale assicura dei servizi di livello elevato ed esercita la sua influenza su una zona estesa, i cui margini possono essere assai mal integrati. Una maggiore distanza dalle capitali nazionali ha in questo caso protetto le metropoli regionali dalla loro costrittiva prossimità. Si può identificare un equivalente di questo modello periferico nell'Europa centrale e orientale. In queste regioni, quindi, a situazioni analoghe corrispondono minori intensità dell'influenza metropolitana regionale, poiché tutte le politiche di pianificazione territoriale hanno contribuito ad attenuare gli effetti di queste polarizzazioni economiche a tutto beneficio dei capoluoghi amministrativi che sono più numerosi e costituiscono dei collegamenti obbligati di tutte le strutture politico-economiche statali.



I modelli di reti urbane in Europa.

FONTE: E. Juillard e H. Nonn, 1976.

Le città specializzate

Questi modelli generali o pluriregionali sono stati a volte deformati localmente dagli sviluppi di vaste conurbazioni di dimensione talora regionale come nel caso della Ruhr o della Slesia, associate allo sfruttamento dei giacimenti industriali o al potere di attrazione delle coste marine: i "paesi neri" della prima rivoluzione industriale, ancora facilmente leggibili nella trama urbana dell'Europa erciniana, le riviere turistiche che, a partire dal XIX secolo, hanno colonizzato i litorali, soprattutto quelli mediterranei. Que-

ste forme urbane sono tributarie della localizzazione di luoghi molto particolari; esse si sono sovrapposte alle trame esistenti, senza mai giungere a cancellarne completamente le strutture gerarchiche dominanti. Rispetto a ciò che lascerebbe supporre la loro dimensione, le città molto industrializzate, soprattutto le maggiori, dispongono di un ventaglio molto scarso di funzioni di comando, di un livello funzionale anormalmente basso e di un'area di influenza diretta di estensione assai ridotta. È il caso, ad esempio, di Cardiff o di Bristol in Gran Bretagna, di Charleroi o di Liegi in Belgio, di Béthune, Douai, Lens, Valenciennes o Saint-Etienne in

Francia, di La Coruña o Valladolid in Spagna. Si ritrova una situazione analoga a Ostrava, Katowice o Gliwice in Slesia. Si possono notare delle carenze paragonabili in certe città turistiche come ad esempio Palma de Mallorca in Spagna. In una scala che classifica le città dell'Europa occidentale in base alla gravità dei loro problemi socioeconomici, Cheshire e altri riscontrano nelle posizioni più svantaggiate l'insieme delle metropoli ancora modellate dal proprio passato industriale o certe città meridionali la cui attività si basa su una stretta specializzazione turistica.

Particolarmente in Europa occidentale, le metropoli più grandi, generalmente le capitali, apportano anche alcune deformazioni al modello gerarchico generale. Al di là dei fatti di primazia che rinviano piuttosto a specificità nazionali o regionali, è stata spesso constatata una certa ipervalutazione delle capitali, che si manifesta con la ampiezza della gamma e la complessità delle funzioni raggruppate in queste metropoli e si traduce anche con l'esistenza di aree di influenza diretta non paragonabili a quelle delle altre metropoli regionali di livello immediatamente inferiore.

Quale che sia la loro funzione principale, tutte queste città sono oggi interdipendenti e si integrano progressivamente in un sistema urbano europeo.

Funzioni internazionali e gerarchia metropolitana

Nel processo di rafforzamento delle gerarchie urbane e di formazione del sistema urbano europeo, un'attenzione particolare deve essere rivolta all'osservazione delle funzioni internazionali delle città. Da una decina di anni, la definizione di criteri che consentono di valutare le funzioni internazionali delle città europee ha suscitato numerose riflessioni e proposte. L'importanza delle funzioni internazionali non dipende esclusivamente dalle dimensioni delle città. Diverse specializzazioni nelle funzioni politiche, finanziarie o universitarie sono in grado di innalzare le città a un rango internazionale. Così le sedi societarie dei gruppi internazionali sono più numerose a Londra, Bruxelles, Francoforte e Zurigo che a Parigi. Per queste località strategiche la dimensione delle città non influisce che per la vicinanza che essa presuppone nei confronti di un potere decisionale, politico e finanziario. Allo stesso modo, una classifica che privilegiasse la ricerca scientifica includerebbe automaticamente le maggiori città francesi, ma non necessariamente quelle di altri paesi come la Germania o il Regno Unito.

Una classifica totalmente ordinata degli agglomerati dell'Europa occidentale è stata proposta da Brunet in base alla sintesi delle posizioni delle città sulla base di sedici indicatori della loro funzione internazionale. Londra e Parigi occupano una posizione di predomi-

nio incontrastato grazie all'importanza e alla specificità del tutto eccezionale delle loro funzioni internazionali. Quale che sia la loro dimensione, le città dalle funzioni internazionali più specializzate si raggruppano in prevalenza lungo l'asse renano, che pertanto viene definito la spina dorsale dello spazio comunitario. Si riscontra una maggiore dispersione delle città portuali, come Liverpool, Le Havre, Livorno, Taranto e Brema, la cui influenza internazionale è inerente all'esercizio di questa funzione, ma anche delle città che hanno funzioni culturali, quali ad esempio Nancy, Karlsruhe, Munster, Brunswick, Groninga, Saragozza, Valladolid e Firenze. Le capitali periferiche occupano delle posizioni diseguali. Talune affermano, in modo esclusivo e su uno spazio relativamente vasto, la propria funzione di capitale regionale su scala europea (Atene, Madrid, Barcellona, Milano, Roma, Monaco, Berlino, Birmingham, Copenhagen). Altre, numerose e disperse, hanno talune funzioni che contano nella competizione europea, ma la portata della loro influenza è più limitata come nel caso di Lisbona, Valencia, Bordeaux, Napoli e Palermo. Si vede che, in un contesto di concorrenza internazionale, certe città possono apparire in buona posizione per una data funzione, senza beneficiare necessariamente di tutti gli attributi della dimensione europea. Altre, di dimensioni pur modeste, ma in posizione più periferica e rimaste più generiche, non ottengono che un'influenza internazionale incompleta.

Infine, la portata di una funzione internazionale deve essere ponderata dall'ambiente economico offerto dall'insieme delle attività di una città. La potenza del fenomeno industriale a Birmingham o a Lilla, o anche a Leeds-Bradford, invita a immaginare per loro la possibilità di svolgere in questo campo un ruolo internazionale che può essere occultato dalla loro posizione in una classifica generale. Allo stesso modo lo sviluppo recente dell'attività culturale a Glasgow può far ridefinire la sua posizione. Le attività legate al commercio e ai trasporti possono compensare una posizione europea un po' debole nel caso di Rouen, Palermo, Padova, Southampton.

Le funzioni internazionali delle città dell'Europa orientale non possono essere valutate in rapporto a questa scala. Le strutture politico-economiche in cui i paesi ex socialisti sono stati costretti dopo la seconda guerra mondiale hanno bloccato lo sviluppo di un processo di internazionalizzazione in direzione dei paesi a economia liberale e controllato tutte le tendenze urbane all'apertura verso l'esterno. All'interno del blocco socialista, il gioco della rivalità tra città era fortemente sospeso e veniva frenato da tutto l'insieme delle strutture dell'economia pianificata. Il risultato di questa tappa della storia dell'urbanizzazione dell'Europa orientale è stata una scarsa apertura internazionale per l'insieme delle metropoli. Le loro potenzialità attuali

sono pertanto relativamente ineguali e dipendono dalle loro dimensioni, dalla loro nazione di appartenenza, dalla loro collocazione all'interno della rete urbana nazionale, dalla loro storia e soprattutto dalla situazione geografica relativa che esse hanno occupato sul lungo termine. Le potenzialità rilevabili per un rapido sviluppo delle funzioni internazionali appaiono molto importanti per le grandi città della Germania e in primo luogo per Berlino e sono sicuramente più importanti per Budapest, Praga e Varsavia che per Belgrado, Bucarest o Sofia. Le metropoli dell'ex Unione Sovietica hanno anch'esse delle situazioni di partenza diseguali in funzione del loro status anteriore, delle loro dimensioni e delle reti in cui potranno inserirsi.

Le metropoli nelle reti di scambio

L'esistenza della rete di metropoli europee si concretizza in termini di flussi scambiati, di influenze esercitate, di relazioni di dominio e di subordinazione, di preferenze e di barriere che si oppongono agli scambi.

Gli scambi tra le metropoli sono molteplici: scambi di persone, scambi di beni materiali o immateriali, scambi di informazioni. Riguardo alla loro importanza, le valutazioni che si possono fare sono, tenuto conto dello stato delle fonti, limitate. Studiando i movimenti di passeggeri e merci in transito sulle reti ferroviarie e aeree dell'Europa occidentale si è potuto mostrare che l'importanza dei flussi di merci e dei flussi di passeggeri è in media proporzionale alle masse demografiche delle città tra cui si effettua lo scambio e inversamente proporzionale alla distanza che separa le unità urbane. Si è ugualmente potuto verificare che le frontiere nazionali rappresentano ancora oggi in Europa occidentale delle barriere sufficientemente importanti perché l'intensità degli scambi tra metropoli europee sia dapprima determinata da un funzionamento in reti nazionali: solo Stati piccoli come il Belgio o i Paesi Bassi sfuggono in parte a questa regola e sono più aperti. Se si escludono dagli scambi sia aerei che ferroviari gli scambi nazionali regolari, vediamo, come nota Catton, che si forma in modo significativo una vera e propria rete internazionale di metropoli europee. Una illustrazione dell'esistenza di reti a questo livello geografico è data ad esempio da una carta degli scambi aerei internazionali regolari tra le metropoli europee.

Gli scambi maggiori si hanno tra Londra, Parigi, Francoforte e Amsterdam da una parte e tra questi quattro poli e Madrid, Milano, Roma, Atene e Dublino dall'altra. Questi grandi poli dell'organizzazione degli scambi internazionali sono sia capitali di Stato sia città che, pur non essendo capitali, sono ugual-

mente tra le maggiori città del loro territorio nazionale. Si ritrovano qui le grandi città le cui funzioni metropolitane europee (Francoforte, Amsterdam e Milano) sono state più volte sottolineate dallo studio di Brunet e altri. Gli scambi di merci integrano meglio le altre metropoli dell'Europa meridionale. Si è sperimentato che un modello gravitazionale descrive in modo soddisfacente la struttura di questi scambi interurbani internazionali.

Gli scarti tra i valori dei flussi osservati e i valori stimati con questo modello sono una misura delle specificità degli scambi tra le città europee. Flussi di passeggeri superiori alla norma traducono relazioni preferenziali. Esse compaiono tra sei città la cui analisi delle funzioni metropolitane ha mostrato o la supremazia, come nel caso di Londra, o la potenza delle funzioni internazionali come nel caso di Ginevra, Zurigo, Francoforte, Amsterdam e Bruxelles. Considerando invece le preferenze in materia di trasporto merci, alcune città estendono la propria area di influenza preferenziale a sud (Francoforte su Barcellona, Lisbona, Roma e Atene, Amsterdam su Madrid, Porto e Atene). Al contrario Parigi è al centro di una stella i cui scambi sono sopravvalutati dal modello: i flussi tra Parigi e diverse metropoli sarebbero inferiori alla norma in diverse direzioni, come ad esempio con Valencia, Torino, Stoccarda, Berlino, Hannover, Brema, Rotterdam e Glasgow. Lo stesso avviene tra Londra e Colonia, Berlino e Rotterdam. Queste barriere devono verosimilmente essere interpretate come l'espressione della rivalità con altri mezzi di trasporto, come la ferrovia nel caso di Parigi, che beneficia per altro di una grandissima accessibilità.

Questa immagine degli scambi tra le grandi città dell'Europa occidentale grazie ai collegamenti e al traffico aereo conforta e arricchisce la rappresentazione di un sistema di metropoli europee con uno spazio centrale che esprime l'intensità delle relazioni tra metropoli e a cui si aggiungono in periferia delle specie di teste di ponte, collegamenti di second'ordine nella strutturazione di una rete di metropoli europee.

Nella maggior parte degli Stati dell'Europa occidentale si è andato evidenziando sempre di più da 20 anni a questa parte un gruppo di grandi città. Questo gruppo può essere identificato non solo grazie a una soglia dimensionale (che pone il minimo intorno ai 500.000 abitanti), ma anche per mezzo della situazione relativa che ciascuna città occupa nella propria rete urbana nazionale (a fronte di popolazioni uguali, Lione, la seconda città della Francia, ha un peso inferiore a Bruxelles, che è una capitale, ma Bordeaux, la quinta città della Francia, ha più peso di Aachen, che è la sedicesima città tedesca), grazie alla struttura delle reti nazionali (a seconda della loro maggiore o minore centralizzazione) e alla

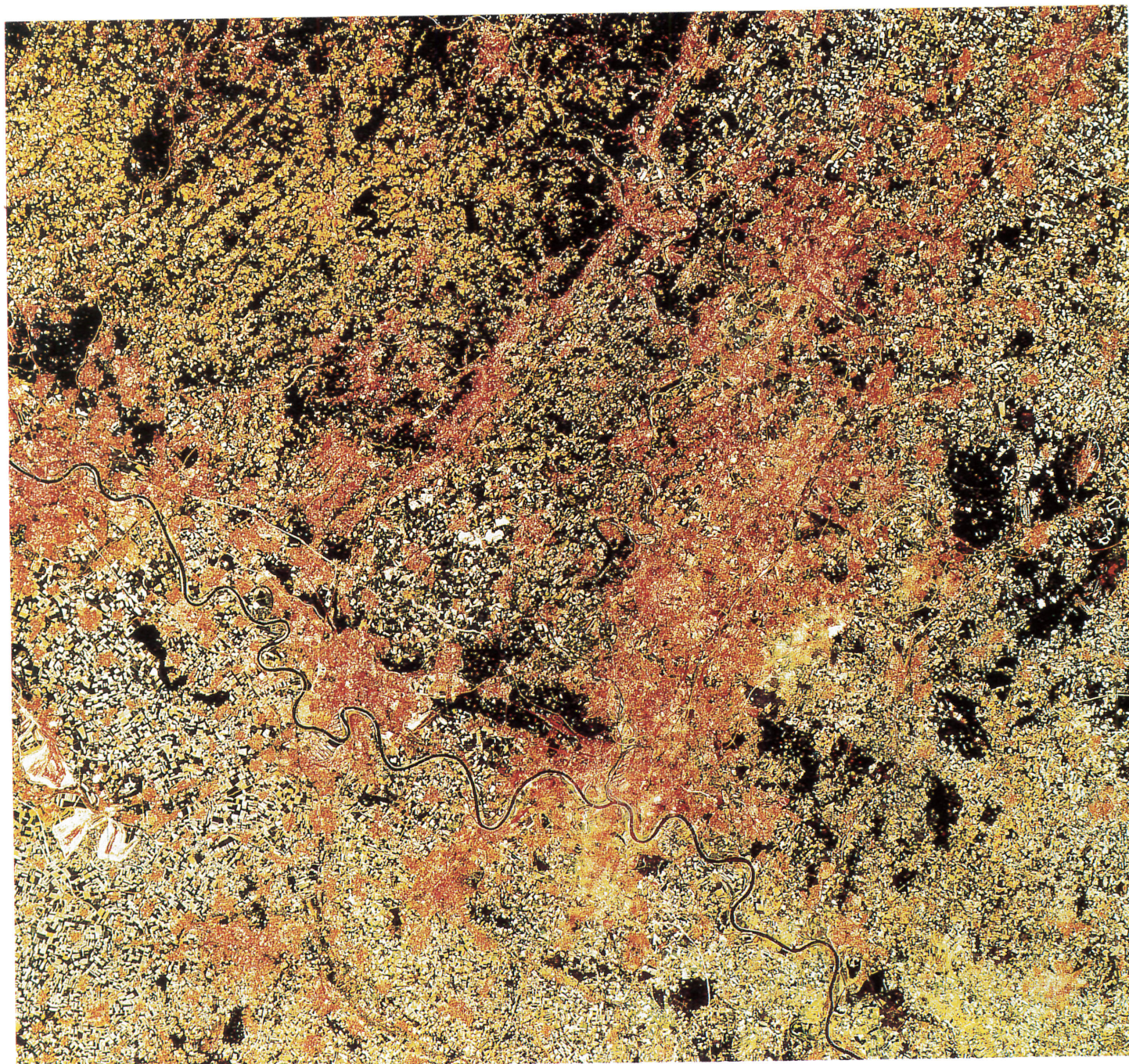


Le luci dell'Europa viste dal satellite in una immagine ricostruita sulla base delle informazioni tratte dal Defense Meteorological Satellite Program in orbita a 825 km di altezza. La densità di popolazione nelle diverse regioni è evidenziata dagli ammassi luminosi (National Snow and Ice Center/Science Photo Library per Grazia Neri)

loro collocazione geografica all'interno della rete delle città europee (Lilla ha una collocazione migliore di Valencia o Palermo). Il vantaggio preso da ciascuna città all'interno della propria rete urbana nazionale sarà d'ora in poi valutato nel contesto della competizione interurbana europea e adattato a questa scala. Queste condizioni generali influenzeranno in futuro il divenire delle metropoli della parte orientale dell'Europa, che risultano doppiamente penalizzate dalle dimensioni, in media molto più modeste, da una scarsa presenza di servizi e infine da reti di scambi e di comunicazioni a volte arcaiche e sempre incomparabilmente meno sviluppate che in occidente.

3. IL CARATTERE PERENNE DEI NODI E DELLE RETI

La storia delle città e quella delle reti di comunicazione in Europa sono largamente interdipendenti. Tuttavia, nel corso del tempo, il rapporto si è capovolto: fino all'inizio della rivoluzione industriale, le vie naturali di comunicazione e le grandi correnti di scambi hanno plasmato le reti urbane privilegiando lo sviluppo posteriore delle città meglio posizionate; in seguito è stata, ed è ancor oggi, l'urbanizzazione a guidare i tracciati delle vie di comunicazione, è la gerarchia urbana che richiede l'installazione di nuove infrastrutture di trasporto.



La valle della Ruhr, centro principale dell'industria pesante tedesca, vista dallo spazio con il satellite Landsat. Il fiume che scorre dal centro in basso fino in alto a sinistra è il Reno, mentre le aree rossastre sono le città (Geospace/Science Photo Library per Grazia Neri)

Formazione della gerarchia urbana europea

Come rileva Bairoch, la genesi dei sistemi urbani si è prodotta ovunque in Europa a partire da una "urbanizzazione di base" formata da una rete di piccoli mercati locali a gravitazione rurale che non ha mai riunito in città, in Europa come nelle altre regioni del mondo, più del 10% della popolazione totale. È stato solo con lo sviluppo di un'economia di mercato aperta su orizzonti più lontani e di un capitalismo che si è sovrapposta a questa prima tipologia di città una vera e propria civiltà urbana, che ha diffuso

un'altra arte di vivere ed è stata partecipe di un'economia differente: grandi città, fiere e porti si sono sviluppati, si sono emancipati, sono entrati in competizione gli uni con gli altri e hanno raggiunto delle dimensioni a volte spropositate rispetto alla sottostante rete urbana. La posizione rispetto alle grandi correnti commerciali, sulle grandi vie naturali di comunicazione, ma anche tra regioni aventi prodotti complementari da scambiare, è stata un fattore essenziale di questo secondo sviluppo urbano.

Tenuto conto della lunga eclisse di più secoli seguita alla civiltà urbana dell'impero romano caduto



Gravelly Hill, nei pressi di Birmingham, era un tempo un dedalo di canali navigabili. Ora sulla zona converge una miriade di strade e autostrade che rende il piccolo centro un unico grande svincolo (Aerofilms)

di fronte alle invasioni barbariche, si può ritenere che il moderno sistema urbano europeo abbia conosciuto la sua differenziazione decisiva nel XVII secolo.

Nella storia millenaria dell'urbanizzazione europea, una prima fase di espansione in epoca medievale ha dato vita, soprattutto nell'Europa occidentale, a una serie di città che ha sfruttato l'antica trama dei nuclei urbani o delle colonie greche o romane oltre a crearne numerose altre *ex novo*. Le crociate (1096-1270) hanno svolto un ruolo importante: i crociati hanno venduto terre o franchigie comunali alle città per far fronte alle spese della spedizione; la ria-

pertura delle vie commerciali con l'oriente ha favorito la rinascita del grande commercio e lo sviluppo di una borghesia urbana contrapposta all'ordine territoriale feudale.

E se, verso l'anno 1000, salvo forse in Italia, nessuna città europea superava i 10.000 abitanti, verso il 1300 ve ne erano 60-100. Questa precoce crescita urbana rallenta nel corso del XIV e del XV secolo al momento della grande crisi demografica che ha dimezzato la popolazione. Nonostante ciò, in seguito la trama delle città si ricostituì con una notevole stabilità: l'elenco delle principali città del 1500 è pratica-

mente uguale a quello di due secoli prima (de Vries). Ai primi posti, con 200.000 abitanti, Parigi è due volte più grande di Napoli, Milano e Venezia, che sono seguite da Granada, Praga e Lisbona (Bairoch, Batou, Chèvre).

Fu solo a partire dal XVI secolo che un processo di crescita selettivo plasmò su questa trama una vera e propria rete di città molto grandi che hanno agito da poli di sviluppo. Queste città sono cresciute più rapidamente delle altre sia perché esse erano delle capitali, e in quell'epoca si andavano concretizzando dappertutto le funzioni di controllo e di inquadramento territoriale, sia perché esse dominavano il grande commercio internazionale e marittimo. Tra di esse una decina supera i 100.000 abitanti a partire dal 1650, mentre in precedenza ve ne erano solo 3 o 4: Londra, Siviglia e Lisbona, nella fattispecie, sono apparse tra questi poli di sviluppo. A quest'epoca, invece, si registra il declino delle piccole città con meno di 10.000 abitanti e, contemporaneamente, la contrazione dei profitti ricavati dalla proprietà terriera. Il sistema urbano europeo è divenuto più gerarchizzato — con dei fortissimi contrasti di dimensione tra le città — e monocentrico — con una diminuzione relativa dell'importanza del polo del Mediterraneo a tutto vantaggio di quello del Mare del Nord. In seguito, dopo il 1750, lo sviluppo delle città piccole e medie, sostenuto dalla crescita demografica e dalla rivoluzione industriale, ha rinforzato e completato questo sistema urbano, attenuandone i contrasti gerarchici, ma senza sconvolgerne la trama.

La rete urbana e le vie di scambio

In tutti i paesi europei la trama urbana è stata dapprima orientata dalle possibilità di comunicazione: l'antica navigazione fluviale o marittima ha fissato lungo i corsi d'acqua o sulle coste la stragrande maggioranza delle città. I principali insediamenti urbani si sono concentrati negli avvallamenti, nei corridoi, nelle linee pedemontane e nelle pianure dove la circolazione continentale era facile. Il loro modo di essere distanziate rende ancora riconoscibili le "città-tappa", distribuite su un itinerario molto antico secondo la scansione imposta dal ritmo di una giornata di alzaia sul fiume o dalla necessità di cambiare i cavalli di una stazione di posta ad un'altra.

Le tre grandi tappe che hanno scandito la formazione del sistema urbano europeo possono essere analizzate come la valorizzazione successiva delle principali vie di comunicazione continentali. La posizione che occupavano allora le città in rapporto ai maggiori flussi di scambio è stata decisiva per stabilire in modo durevole il livello superiore della gerarchia urbana europea.

Braudel ha analizzato l'evoluzione del ruolo degli istmi europei nel riavvicinamento dei due universi del Mare del Nord e del Mediterraneo «opposti tanto dalla storia quanto dal clima e dove i contrasti si attirano, esplodono». L'istmo di Aquitania, che unisce il Mediterraneo all'Oceano Atlantico in 400 km tramite la valle della Garonna, non ha avuto peso tranne che in epoca romana e, brevemente, nel XVI secolo, quando le esportazioni di lana inglese transitavano per La Rochelle, Cahors e Nîmes. Il secondo istmo, un po' più lungo con i suoi 700 km dal delta del Rodano all'estuario della Senna, offre il vantaggio di mettere in contatto insediamenti abitativi molto importanti e dalle produzioni molto diverse. Così la Gallia romana ha favorito lo sviluppo delle città lungo l'asse Rodano-Saona, separato in seguito in più vie, da una parte verso la valle della Senna e dall'altra verso il Reno.

Dopo il periodo delle invasioni, al momento della ripresa del grande commercio a lunghissima distanza al seguito delle crociate, quest'asse di circolazione si è trovato a virare un po' in direzione di Parigi: fu il trionfo delle fiere della Champagne (Troyes, Provins, Bar-sur-Aube, Lagny), che nel XII secolo approfittarono della propria posizione sull'asse commerciale tra l'Italia settentrionale — con le repubbliche marinare di Venezia, Amalfi, Genova e Pisa, ricche dei loro traffici con l'oriente e delle loro banche — e le Fiandre e i Paesi Bassi, centri dell'industria tessile. Questa posizione privilegiata non è durata che fino alla fine del XIII secolo. Essa ha favorito lo sviluppo di numerose città nella parte settentrionale della Francia, tra cui senza dubbio Parigi, che, secondo le stime, raggruppava già nel 1300 tra gli 80.000 e i 120.000 abitanti.

Ma l'istmo francese non è il tragitto più breve tra l'Italia e l'Europa nordoccidentale e inoltre la via terrestre, troppo cara, era stata soppiantata dalla via marittima: a partire dal 1297 le navi genovesi costeggiano la Francia passando da Gibilterra per raggiungere le coste inglesi e olandesi così come fanno, dopo il 1317, le galere veneziane. Pressappoco alla stessa epoca l'apertura del Gottardo mediante la costruzione di un ponte ha determinato uno spostamento della rotta terrestre verso est, sostituendo l'istmo renano a quello della Champagne. In quest'epoca lo sfruttamento delle miniere di argento e di rame tedesche provoca lo sviluppo di Augusta, Basilea, Strasburgo, Norimberga, Francoforte e Colonia, che sono situate lungo la rotta tra i centri italiani — Genova, Milano, Firenze e Venezia — e i centri attivi sul Mare del Nord — Bruges, Anversa e Amburgo. Fu così che la Francia restò tagliata fuori dalle principali rotte del capitalismo europeo e che nessuna delle sue città, neppure Parigi, fu mai al centro di quello che Braudel chiama il «mondo economico» europeo.

All'inizio del XVI secolo questo centro si è spostato da Venezia ad Anversa, per passare poi ad Amsterdam ai primi del XVII secolo e poi a Londra nel XVIII secolo. La grandezza delle città conta meno del potere e dell'influenza economica e della collocazione nella rete di scambi. Questa situazione è ben espressa dalle carte del potenziale di popolazione che riassumono l'accessibilità di ciascuna città rispetto a tutte le altre tenendo conto della loro importanza (il potenziale di una data città viene calcolato sommando il numero degli abitanti degli altri centri divisi per le loro rispettive distanze): più il valore del potenziale è grande e più è intensa la probabilità dei contatti. Dal 1500 al 1800 i valori massimi del potenziale europeo si sono di volta in volta avuti nell'Italia del Nord, presso la foce del Reno e infine vicino a Londra. In rapporto a questi centri del grande commercio marittimo e dell'alta finanza, Parigi non è a quell'epoca che un polo secondario. Mentre in Olanda dopo il 1650 la percentuale di popolazione residente in città con più di 10.000 abitanti raggiunge il 30% ed è del 20% in Belgio, in Francia essa si ferma al 7%.

Nell'Europa orientale, e in particolare in Russia, in un mondo assai più rurale, i destini urbani sono stati più caotici, a volte tragici. Le grandi rotte hanno avuto minore continuità, ma non bisogna dimenticare l'importanza delle relazioni commerciali di Bisanzio e delle rotte verso oriente che hanno mantenuto Costantinopoli al rango di maggiore città mondiale, con 700.000 abitanti verso il 1750, e la valorizzazione dell'istmo del Volga dopo le prime spedizioni scandinave... I poli che hanno resistito più sistematicamente alla prova del tempo sono stati quelli che hanno subito fatto propria la dimensione del commercio e in termini più generali quella dello scambio. Si tratta essenzialmente di città che si sono imposte nell'emergente rete urbana europea dopo il Medioevo, come Praga e Cracovia, che sono state grandi città universitarie a livello europeo a partire dal XIV secolo, o di città mercantili o manifatturiere, che sovente erano colonie tedesche (Cronstadt e Brasov, ad esempio) oppure erano dotate di una legislazione comunale di tipo tedesco, come nel caso di molte città polacche. La formazione degli imperi ha a volte rallentato lo sviluppo di alcune capitali, come Praga, in antagonismo con Budapest, e Mosca, rivale di San Pietroburgo che, da semplice villaggio che era verso il 1700, raggiunse i 100.000 abitanti intorno al 1750, divenendo allora la quindicesima città europea. La creazione di città principesche, autentiche proprietà dei principi, in una società ancora dominata dalla servitù della gleba, è allora, a partire dal XVII secolo, una forma originale di urbanizzazione in questa parte di Europa. Queste città,

nate per volontà di un principe più che per necessità commerciali, hanno di rado avuto uno sviluppo urbano duraturo.

Il sistema urbano europeo, già ampiamente formato nel XVII secolo, ha subito due grandi cambiamenti: l'uno, l'industrializzazione del XIX secolo, ha rinforzato il peso relativo dell'Europa nordoccidentale, senza per questo sconvolgere la trama delle città, l'altro, approfittando dell'espandersi dell'urbanizzazione, ha ampliato ed intensificato la rete verso est. Il carattere recente dell'urbanizzazione è palese in Russia: sulle 64 città che superano oggi il milione di abitanti, 16 appartengono alla parte europea dell'ex URSS e tra di esse 6 non esistevano ancora nel 1800 e 12 nel 1500. Delle 48 città milionarie dell'Europa occidentale solamente 2, Lodz e Katowice, non esistevano nel 1800, mentre 12 erano di modestissime dimensioni nel 1500.

Una gerarchia molto stabile

Il tempo delle città non è quello degli Stati. Le città, nuclei abitativi densi, ma in numero limitato, sono soggette molto più degli Stati alle incertezze della storia e alle fluttuazioni dell'economia e della demografia. Si potrebbe dunque pensare che il peso della loro eredità sia meno sensibile e che la rete urbana dell'Europa attuale non debba più molto a un'epoca che, per quanto fondatrice, non per questo è meno remota. Al contrario, le antiche reti urbane sono dotate di una inerzia formidabile e la loro stabilità è tanto più forte quanto più si situa ad un livello gerarchico alto. Secondo de Vries, le città che hanno più di 10.000 abitanti nel 1500 rappresentano ancora nel 1800 i due quinti delle 364 città con più di 10.000 abitanti e concentrano i due terzi del numero dei residenti nei centri urbani. La stessa rivoluzione industriale non modificherà sensibilmente l'immagine della rete urbana europea: le maggiori città del 1800 costituiscono un terzo delle 838 città odierne con più di 50.000 abitanti e due terzi del numero degli abitanti dei centri urbani. Queste proporzioni sono ancora più elevate nei paesi mediterranei. Le città nuove apparse in seguito alla rivoluzione industriale sono concentrate in regioni ben definite, come la Ruhr in Germania e la parte settentrionale dell'Inghilterra e della Spagna.

È che la ragione d'essere, la natura delle città, è nella relazione e nello scambio e quei legami di interdipendenze multiple, ma anche di rivalità, hanno assicurato la continuità della trama del sistema urbano. Per convincersene basta evocare l'aspra competizione e le dispute tra città suscitate tanto dalla scelta dei tracciati stradali che dalla determinazione dei capoluoghi amministrativi e dal passaggio delle linee



Una città ad alta influenza: Parigi (G. Rolle/Imapress per Grazia Neri)



Il caratteristico profilo di Francoforte, una delle maggiori città del continente (S. Seltz/Woodfin Camp per Grazia Neri)



Turismo, cinema e glamour si fondono a Saint Tropez (J. Andanson/Sygma per Grazia Neri)



La città culturale: Firenze (B. Barbey/Magnum/Contrasto)



Berlino, una città a lungo divisa tra due modelli di sviluppo: Occidente e socialismo (Stiebing/Zenit per Grazia Neri)

ferroviarie. In tutti i paesi europei l'emulazione per la creazione di zone industriali negli anni '60-'70, la corsa al rialzo per la realizzazione delle tecnopoli o l'attrazione delle funzioni internazionali e delle nuove infrastrutture di trasporto sono aspetti attuali di questa spietata competizione interurbana, antica come le città, di cui ha generato i sistemi.

Così i tratti principali del sistema urbano europeo non sono cambiati e anzi si sono rafforzati rispetto all'epoca in cui furono fondati. La forma dell'insediamento urbano non è priva di rapporto con le organizzazioni politiche: Chaunu spiega lo scacco della costituzione di un grande Stato del «Centro Europa» con la struttura della popolazione, che in Lotaringia è molto più eterogenea e frazionata che nell'Europa occidentale: l'isolamento delle città e dei piccoli Stati a forte densità tra zone meno popolate avrebbe contrariato la volontà di espansione dei principi. Le strutture federali, conservate come modello contemporaneo di organizzazione politica nel mondo germanico, hanno perpetuato una tipologia di rete urbana relativamente poco gerarchizzata. Sono state l'omogeneità e la continuità dei fitti insediamenti, sorti per l'efficacia del sistema agricolo soprattutto nella parte settentrionale della Francia, ad aver contribuito alla

creazione di forti reti di interazioni che hanno fatto sì che in Francia si formasse una unità territoriale di dimensioni maggiori di quelle esistenti alla stessa epoca nei paesi vicini. E al contrario, si spiega a volte la scarsa partecipazione della Francia ai grandi traffici commerciali indotti dall'urbanizzazione anseatica o dalle grandi repubbliche marinare con l'impegno sul continente della capitale di una monarchia già centralizzata. A sua volta, l'assenza di una grande città rivale sorta da altre attività ha permesso lo sviluppo irrefrenabile del primato parigino: nel XVI secolo il rapporto tra la popolazione di Parigi e quella della seconda città, Rouen, era di 4 a 1 e passò a 5 a 1 nel 1700 con Lione, e già prima della rivoluzione industriale, verso l'inizio del XIX secolo, raggiunse quota 7 a 1, valore che mantiene ancor oggi.

La rivoluzione dell'industria e dei trasporti

La rivoluzione industriale, che inizia in Inghilterra alla fine del XVIII secolo e si propagerà poi in tutta Europa fino alla fine del XIX secolo, è uno dei maggiori spartiacque della storia del sistema-Mondo. Essa ha scavato tra le regioni del mondo disparità di



Lo "sviluppo recente" alla periferia di un'antica città: Palermo (Di Giglio per Grazia Neri)

ricchezza non paragonabili alle ineguaglianze anteriori. La crescita indotta dalla rivoluzione industriale ha mutato le condizioni dello sviluppo: mentre tutti i progressi anteriori della produttività sono stati assorbiti totalmente e persino sorpassati da una forte crescita della popolazione, per la prima volta nella storia l'economia e il sapere sono cresciuti tanto rapidamente da generare un flusso continuo di innovazioni tecniche, uno sviluppo in qualche modo autosostenuto. Si può rendere il boom economico dell'Europa con qualche dato numerico: mentre la popolazione europea tra il 1800 e il 1900 era cresciuta in media dello 0,7% annuo, per tutto il XIX secolo il tasso di crescita era stato dell'1,5% annuo per il prodotto interno lordo, del 2,1% per le esportazioni, del 2,9% per il consumo di energia, del 3,7% per la produzione di ferro...

Le innovazioni principali sono apparse dapprima in Inghilterra, e da qui si sono diffuse negli altri paesi europei con un ritardo di circa quarant'anni. Landes sottolinea che la meccanizzazione della filatura del cotone diviene prassi corrente in Inghilterra verso il 1790, mentre lo è in Francia negli anni 1820-30; in siderurgia, il tasso dell'80% della fusione prodotta dal coke viene raggiunto in Inghilterra a partire dal 1790,

in Belgio verso il 1840, in Prussia verso il 1860 e in Francia verso il 1865. In seguito il divario si è ridotto: non vi sono che dieci anni di differenza tra l'apertura della prima linea ferroviaria pubblica in Inghilterra (1825), in Francia (1832) e in Belgio e Germania (1835). La soglia dei 10.000 km di strada ferrata è superata in Inghilterra nel 1850, in Germania nel 1859 e in Francia nel 1862. In Gran Bretagna la stazza delle navi a vapore sorpassa quella delle navi a vela verso il 1883, in Francia nel 1886. Verso la fine del secolo, il nucleo innovativo si è ormai spostato dall'Inghilterra verso l'Europa continentale e in particolare verso la Germania, la cui supremazia si afferma particolarmente nel settore chimico.

La precocità della rivoluzione industriale inglese si spiega con la superiorità di questo paese in termini di produttività agricola. Il paese presenta una struttura della proprietà più concentrata (il fenomeno delle *enclosures*, ossia i latifondi costituiti con l'appropriazione dei beni comunali, inizia nel XIII secolo e dura fino al XVIII secolo), una più marcata specializzazione e pratiche agronomiche più avanzate. Questa migliore produttività agricola ha permesso una urbanizzazione più intensa: nel 1800 il tasso di urbanizzazione (la percentuale di popolazione

residente in città con più di 2000 abitanti) è del 35% contro il 20% della Francia. L'industria vi è concentrata in grandi manifatture, mentre in Francia essa è dispersa in numerose piccole imprese artigianali e nel lavoro a domicilio nelle campagne. La circolazione è più facile che altrove, senza dogane interne e con meno pedaggi. E soprattutto, la struttura sociale inglese del XVIII secolo è più democratica: tutti pagano le tasse e una distribuzione più egualitaria dei redditi ha consentito di rafforzare la domanda di prodotti manifatturieri. È utile aggiungere a questi fattori l'etica protestante del lavoro invocata da Max Weber? Le tensioni economiche e sociali del XVIII secolo sono state risolte nel Regno Unito da un'industrializzazione precoce e di massa, mentre in Francia è stata necessaria una rivoluzione politica per sbloccare la società e permettere la ripresa economica.

I ritardi nella diffusione della rivoluzione industriale hanno avuto importanti conseguenze sull'aspetto dell'urbanizzazione nelle diverse regioni europee. L'industrializzazione più precoce in Gran Bretagna e in Belgio ha contribuito a una alterazione più profonda del sistema urbano già esistente in questi paesi. In Germania, in Francia, in Spagna e in Italia, la rivoluzione è stata più tardiva, l'arrivo della ferrovia si è avuto prima dell'industrializzazione, l'elettricità si è diffusa quasi allo stesso tempo in cui lo sviluppo industriale raggiungeva il suo apogeo: anche le reti urbane sono state meno modificate dalla localizzazione dei giacimenti industriali che in Gran Bretagna. La rete ferroviaria ha servito gli antichi centri urbani invece di essere anzitutto orientata dalle nuove installazioni minerarie, i tram hanno permesso di evitare la concentrazione di manodopera sui luoghi di lavoro e i nuclei industriali hanno delle forme meno dense, più aperte che nel Regno Unito. Contrariamente a quanto si pensa, non è la ferrovia che ha selezionato le città e determinato la loro crescita o il loro ulteriore declino, ma è il dinamismo preliminare delle città che ha indotto la costruzione delle linee ferroviarie. Nei paesi mediterranei, l'urbanizzazione più tardiva ha modificato ancora di meno le reti preindustriali.

In Europa orientale, l'industrializzazione è stata più tarda e ha stimolato la crescita di alcuni grandi poli specializzati. Pertanto l'urbanizzazione è stata deliberatamente frenata durante il periodo socialista e l'apparente letargo delle città maggiori esemplifica alla perfezione le solidarietà fondamentali che intrattengono le città e lo scambio. La debolezza degli investimenti nelle reti di trasporti, la confisca di parte essenziale delle funzioni urbane in materia di attrazione e di polarizzazione economica e le forze messe in opera per contrastare la competizione tra città hanno

sottinteso un modesto sviluppo urbano e un impoverimento relativo delle funzioni delle città. La maggior parte dei regimi ha voluto attenuare le disparità gerarchiche, ripartendo i servizi tra un numero molto grande di centri e ridisponendo a volte la trama dei capoluoghi amministrativi. Le antiche reti urbane ne sono state cristallizzate nella loro struttura antica più che fondamentalmente sconvolte.

Oggi è la rete urbana a determinare il tracciato delle vie di comunicazione.

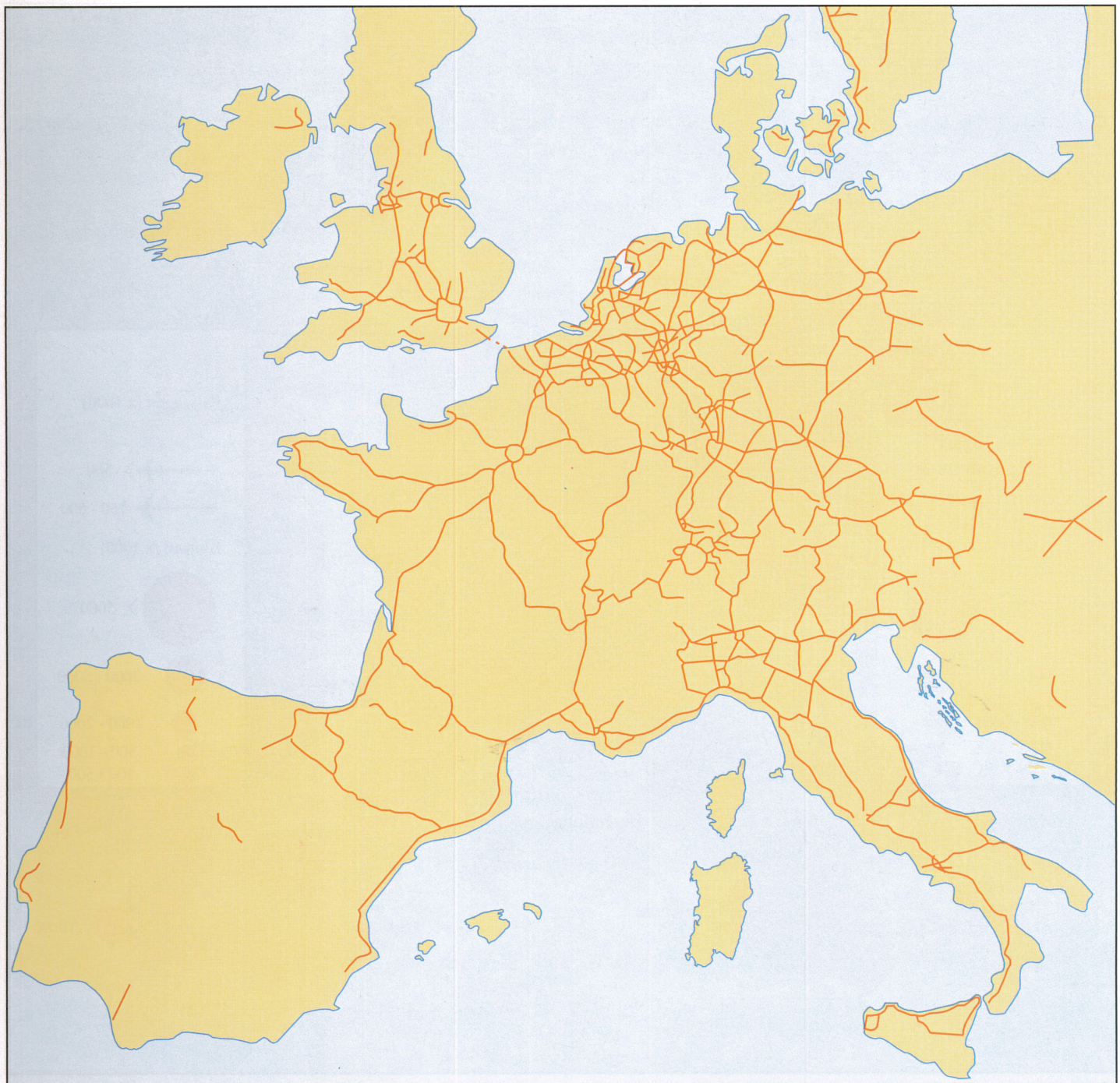
4. MOBILITÀ E TRASPORTI

La dinamica urbana sembra spiegarsi sul lungo termine con la posizione delle città nei campi di diffusione delle innovazioni, ma questa nozione di situazione favorevole non deve essere sempre analizzata allo stesso livello geografico. A seconda delle epoche e dei mezzi di comunicazione, la diffusione si è avuta per contagio o gerarchicamente: quando l'Europa era frazionata in piccole unità difficilmente accessibili, la prossimità geografica, il contatto immediato erano vantaggi determinanti per l'accesso all'innovazione. Oggi la distanza si misura non tanto con la contiguità quanto con la connessione e la posizione nelle reti è ancor più determinante che l'appartenenza a questa o quella regione. Perciò l'aumento contemporaneo dell'intensità, della frequenza e della rapidità delle comunicazioni lascia presagire un rafforzamento delle gerarchie urbane esistenti.

Nel corso degli ultimi anni, si è avuto in Europa un aumento della mobilità delle persone e dei beni a causa dell'integrazione della Comunità e della realizzazione di un mercato unico: il volume del traffico merci, che al 40% è su strada, si concentra nelle regioni centrali dell'Unione Europea, nel Regno Unito, in Germania, in Francia e nel Benelux dove gli scambi sono in maggior parte internazionali. Il traffico passeggeri, che avviene per il 45% in macchina, per il 30% in aereo e per l'8% in treno, investe gli assi nord-sud tra Francia e Italia, Francia e Belgio, Francia e Germania e Germania e Italia.

Questa mobilità si traduce in un ingorgo delle regioni centrali, nelle grandi zone industriali, le conurbazioni e i corridoi che collegano questi centri: la regione Reno-Ruhr, la Grande Londra, la Randstad, l'Ile-de-France, Monaco, Milano o Madrid sono note per il loro congestionamento. La costruzione di nuove infrastrutture in queste zone a denso utilizzo è difficile e costosa e gli investimenti sono molto lontani dal far fronte al progredire della domanda.

Per sdoppiare gli itinerari più congestionati è previsto lo sviluppo di nuove assi che attraverseranno le

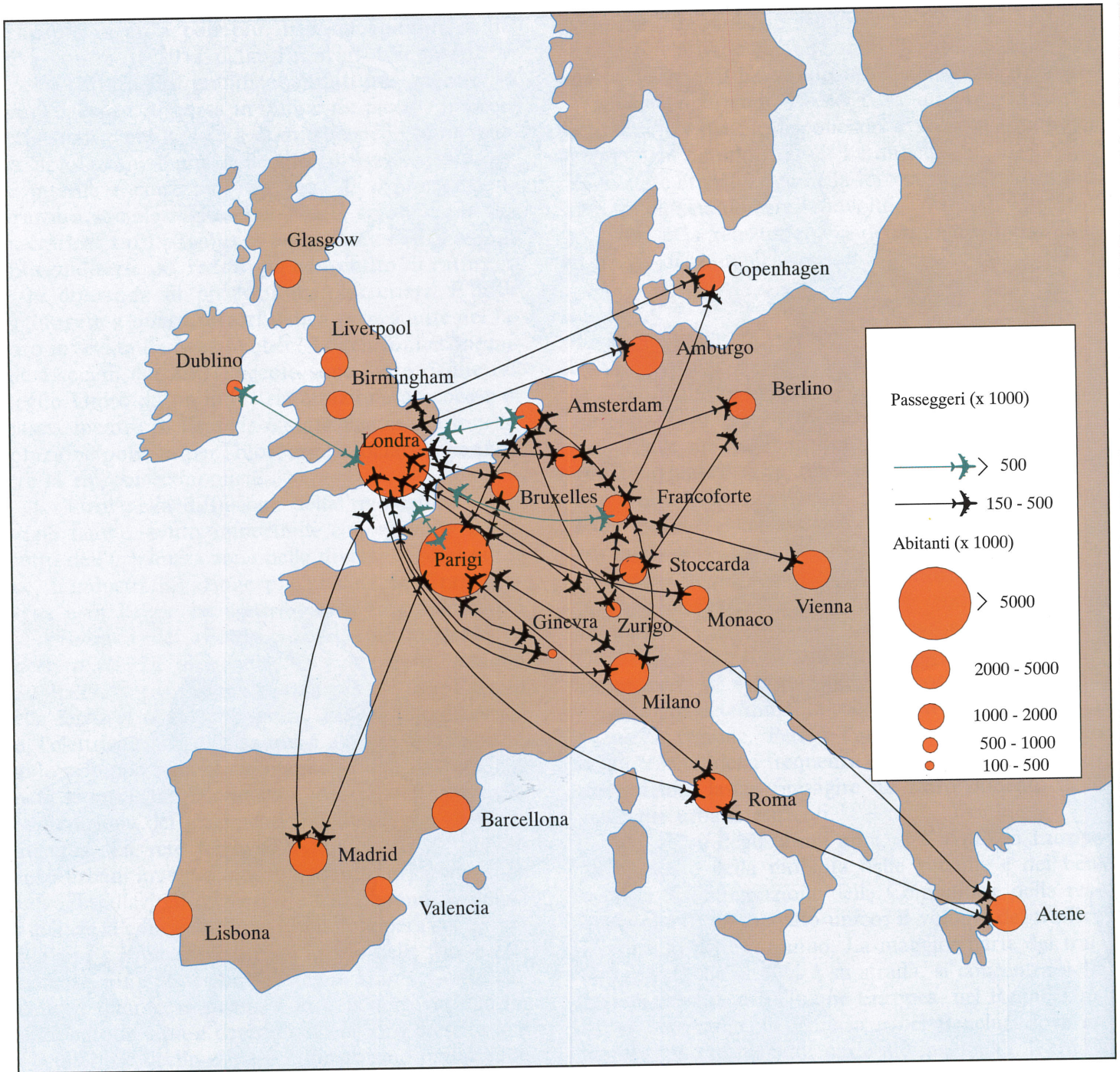


Autostrade e strade di grande comunicazione in Europa.

FONTE: D.A.T.A.R. 1987.

regioni meno popolate come anche la costruzione di infrastrutture di comunicazione nelle regioni periferiche. Queste misure preconizzate dall'Unione Europea tendono dunque a modificare il processo attuale che lega lo sviluppo dei trasporti a quello dell'urbanizzazione al fine di correggere le ineguaglianze della concentrazione urbana sul territorio e di trovare dei rimedi al congestionamento. Gli investimenti così programmati non possono essere remunerativi che sul lungo termine.

Lo sviluppo attuale delle infrastrutture di trasporto a grande velocità mostra intanto delle grandi disuguaglianze a favore delle regioni centrali: nella Penisola iberica, in Irlanda, nel nord del Regno Unito e in Grecia non esistono delle vie autostradali continue sulle lunghe distanze. Nella rete ferroviaria, il 20% dei percorsi interregionali non consente di circolare a velocità superiori ai 70 km/h. La rete dei treni a grande velocità che ha dapprima collegato le maggiori metropoli francesi si svilupperà in direzione dell'Europa setten-



Traffico aereo: i principali flussi internazionali di persone.
 FONTE: OACI, N. Cattan, Equipe P.A.R.I.S.

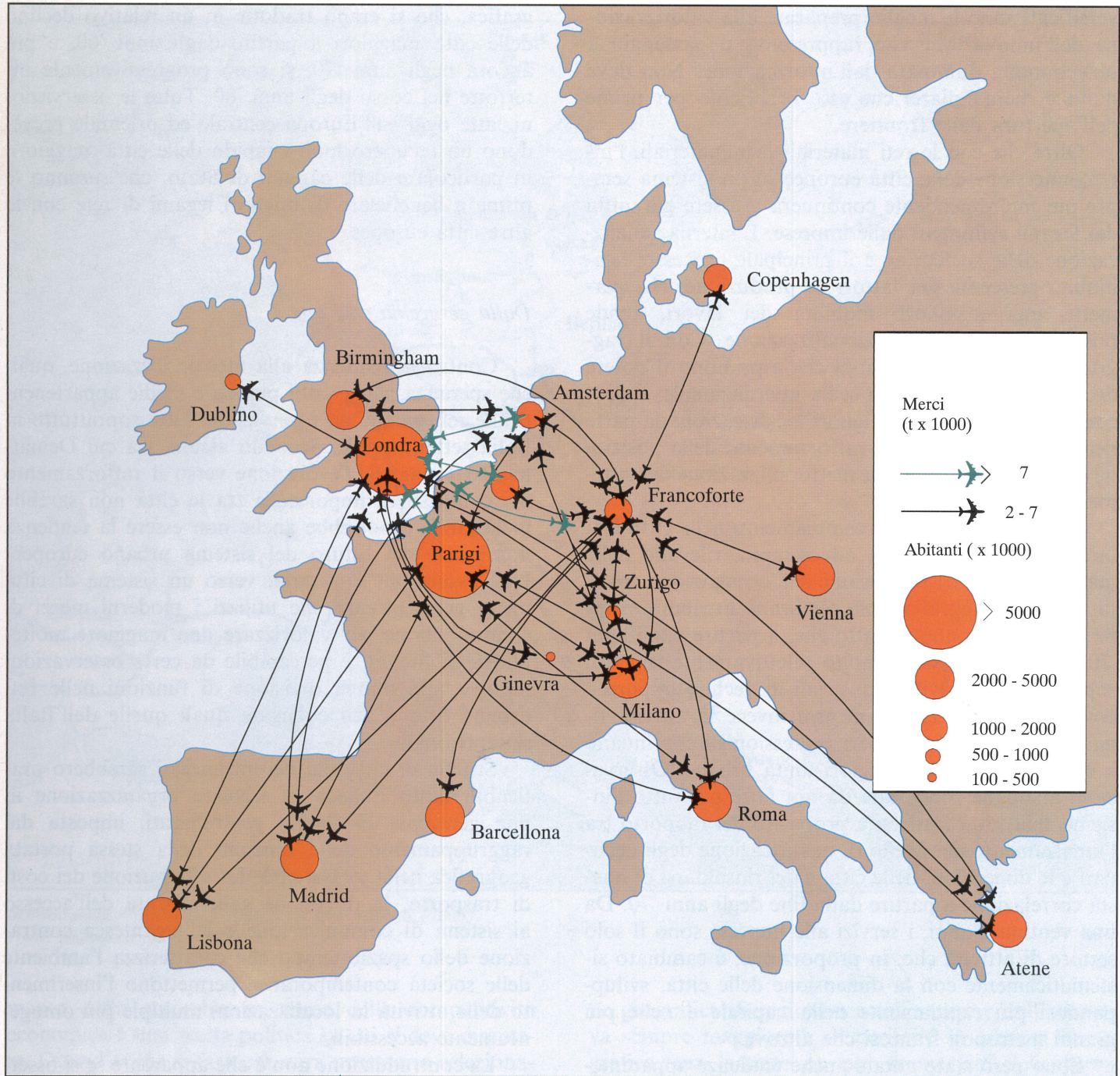
trionale, verso Bruxelles e Amsterdam, Colonia e Francoforte. È prevedibile che l'apertura del tunnel sotto la Manica rinforzi ancor più l'accessibilità relativa di tutta questa regione dell'Europa nordoccidentale.

Nell'Europa orientale sono prevedibili investimenti enormi per portare le reti stradali e ferroviarie al livello degli standard occidentali. È probabile che la tentazione di accelerare al massimo il processo di modernizzazione favorisca le principali assi nord-sud ed est-ovest, soprattutto nel bacino del Danubio. I documenti programmatici per la rete dei treni a grande

velocità pubblicati dalla CEE nel 1990 tracciano ad esempio delle antenne che partendo da Vienna si muovono verso Budapest e Praga.

5. LA PROBABILE EVOLUZIONE DELLE RETI

Il divenire sempre più solidale del territorio europeo sarà, nel breve e medio termine, caratterizzato dalla prosecuzione di un processo di metropolizzazione, i cui effetti sono già percepibili da una decina di



Traffico aereo: i principali flussi internazionali di merci.
 FONTE: OACI, N. Cattan, Equipe P.A.R.I.S.

anni e da una sensibilità crescente alle situazioni geografiche definite su scala continentale.

La metropolizzazione

Nella storia della rete urbana europea si è notato che ogni grande ciclo di sviluppo economico accompagnato da innovazioni rilevanti ha favorito in primo luogo le grandi città. L'ultima forte ondata di innovazioni risale alla modernizzazione che, nella maggior

parte dei paesi dell'Europa occidentale, è seguita alla seconda guerra mondiale. Si è visto allora che le città grandi si sono sviluppate più rapidamente delle piccole nel corso degli anni '50, poi queste ultime hanno ripreso progressivamente il movimento avviato dalle grandi fino all'inversione degli anni '70 e '80. Da allora è apparsa una nuova ondata di innovazioni, con la realizzazione di una rete di città su scala europea. Le città grandi, che dispongono di istituzioni, attività e infrastrutture che permettono di assicurare dei legami internazionali numerosi e di-

versificati sono le meglio preparate alla valorizzazione dell'innovazione che rappresenta il passaggio a un'economia dominata dall'informazione. Non deve dunque meravigliarci che esse beneficino per prime dell'apertura delle frontiere.

Oltre che con le reti materiali o immateriali, l'interconnessione delle città europee in un sistema sempre più interdipendente continuerà a essere garantita dai legami sviluppati dalle imprese. L'internazionalizzazione delle società ne è il principale processo. L'ubiquità crescente dei fattori di produzione, che permette una maggiore mobilità dei lavori, rende possibile questa internazionalizzazione. Con il raggruppamento delle posizioni che esprimono il potere decisionale economico su scala internazionale, il processo di selezione delle migliori localizzazioni da parte delle imprese porta a un rafforzamento della posizione delle grandi città e alla metropolizzazione nel sistema urbano europeo.

Nella loro analisi del cambiamento nelle città britanniche, Spence e altri, ad esempio, rilevano nelle maggiori città una regressione dell'occupazione dovuta al calo demografico, ma sembrano attribuire troppa poca importanza al fatto che, a partire dagli anni '70, questa regressione molto selettivamente riguarda soprattutto le attività industriali in declino oppure il commercio al dettaglio, mentre invece le attività finanziarie, i servizi e i liberi professionisti continuano a concentrarsi nelle maggiori unità urbane. Osservazioni analoghe sono state da noi fatte per tutto l'insieme delle città francesi a proposito del rapporto tra l'innalzamento del livello di qualificazione degli occupati e le dimensioni delle città e del rinsaldarsi di questa correlazione a partire dalla fine degli anni '70. Da una ventina d'anni, i servizi alle imprese sono il solo settore di attività che, in proporzione, è cambiato sistematicamente con la dimensione delle città, sviluppandosi più rapidamente nella capitale e nelle più grandi metropoli francesi che altrove.

Sono però state notate anche tendenze apparentemente inverse. Buursink ha osservato nei Paesi Bassi una diminuzione della concentrazione dei servizi alle imprese nelle regioni (COROP) del Randstad (in questo settore l'occupazione è passata dal 66,7% nel 1973 al 60,8% nel 1982) a vantaggio delle due regioni "verdi" vicine. Lo stesso tipo di osservazione è stata fatta in Danimarca a proposito della decentralizzazione di questi servizi nella periferia di Copenhagen. Ma si tratta più di distensione intrametropolitana che di vera e propria indifferenza delle localizzazioni all'organizzazione gerarchica della rete urbana.

I censimenti nazionali della popolazione effettuati in Europa occidentale all'inizio degli anni '90 mostrano tra l'altro che, con ritardi variabili da un paese all'altro, le tendenze alla deconcentrazione demo-

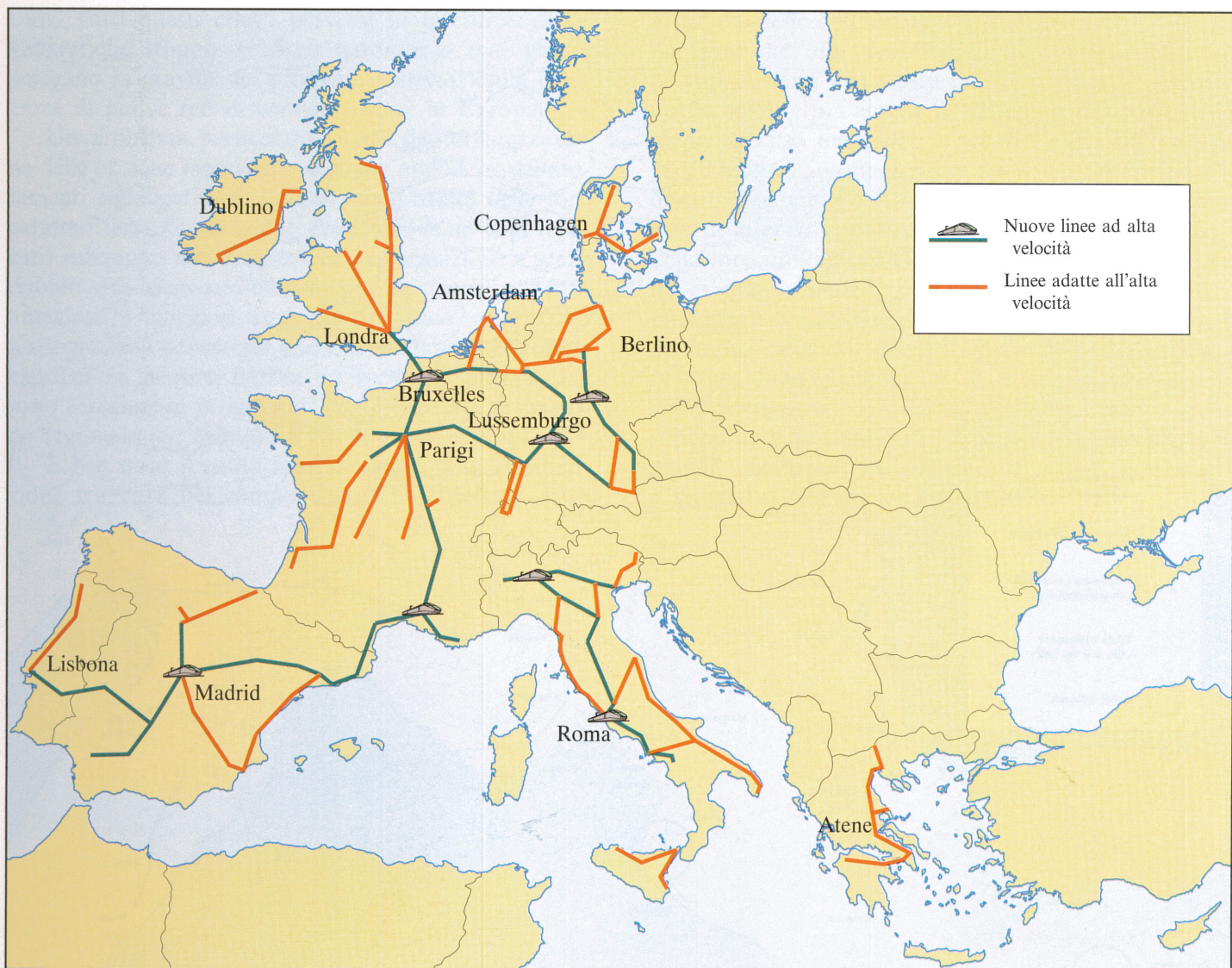
grafica, che si erano tradotte in un relativo declino delle città maggiori a partire dagli anni '60, e più ancora negli anni '70, si sono progressivamente interrotte nel corso degli anni '80. Tutte le osservazioni fatte oggi sull'Europa centrale ed orientale prevedono un recupero molto rapido delle città maggiori, in particolare delle capitali di Stato, che saranno le prime a beneficiare di migliori legami di rete con le altre città europee.

Dalla gerarchia alla rete

Contro la tendenza alla metropolizzazione, qualche speranza per le città piccole e medie appartenenti alle reti giunge da osservazioni fatte soprattutto in Italia settentrionale. Secondo alcuni, tra cui Dematteis ed Emanuel, l'evoluzione verso il rafforzamento dei contrasti di importanza tra le città non sarebbe ineluttabile e potrebbe anche non essere la tendenza dominante del futuro del sistema urbano europeo. Una evoluzione contraria, verso un sistema di città meno gerarchizzato che utilizzi i moderni mezzi di comunicazione per valorizzare una maggiore molteplicità di luoghi, è percepibile da certe osservazioni relative alla nuova divisione di funzioni nelle reti urbane fitte e ben collegate quali quelle dell'Italia settentrionale.

Sistemi di città più decentralizzati sarebbero praticabili tanto quanto la secolare organizzazione in una gerarchia di luoghi centralizzati, imposta dal raggruppamento delle funzioni della stessa portata geografica nella stessa città. La diminuzione dei costi di trasporto, la diffusione generalizzata dell'accesso ai sistemi di comunicazione e la gigantesca contrazione dello spazio-tempo che caratterizza l'ambiente delle società contemporanee permettono l'inserimento delle attività in localizzazioni multiple più omogeneamente accessibili.

La contraddizione non è che apparente se si osserva che questo tipo di organizzazione reticolare si situa all'interno di una regione urbana piuttosto che tra le città più distanti di un vasto territorio. Inoltre, la decentralizzazione e la degerarchizzazione delle funzioni influiscono più sui servizi alla popolazione e sugli impianti industriali che sui servizi rari e sul terziario superiore, che mostrano ancora una tendenza alla concentrazione. Pare insomma che, in un primo tempo, l'evoluzione più probabile di un sistema urbano posto di fronte alla grande innovazione rappresentata dall'apertura delle frontiere e da una nuova accelerazione della contrazione spazio-tempo sia quella di una crescente metropolizzazione. Questa evoluzione non è però la più probabile se non al di fuori di ogni tipo di intervento. Favorire il rafforza-



Schema della rete europea di treni ad alta velocità (2005).

FONTE: Eurostat GISCO.

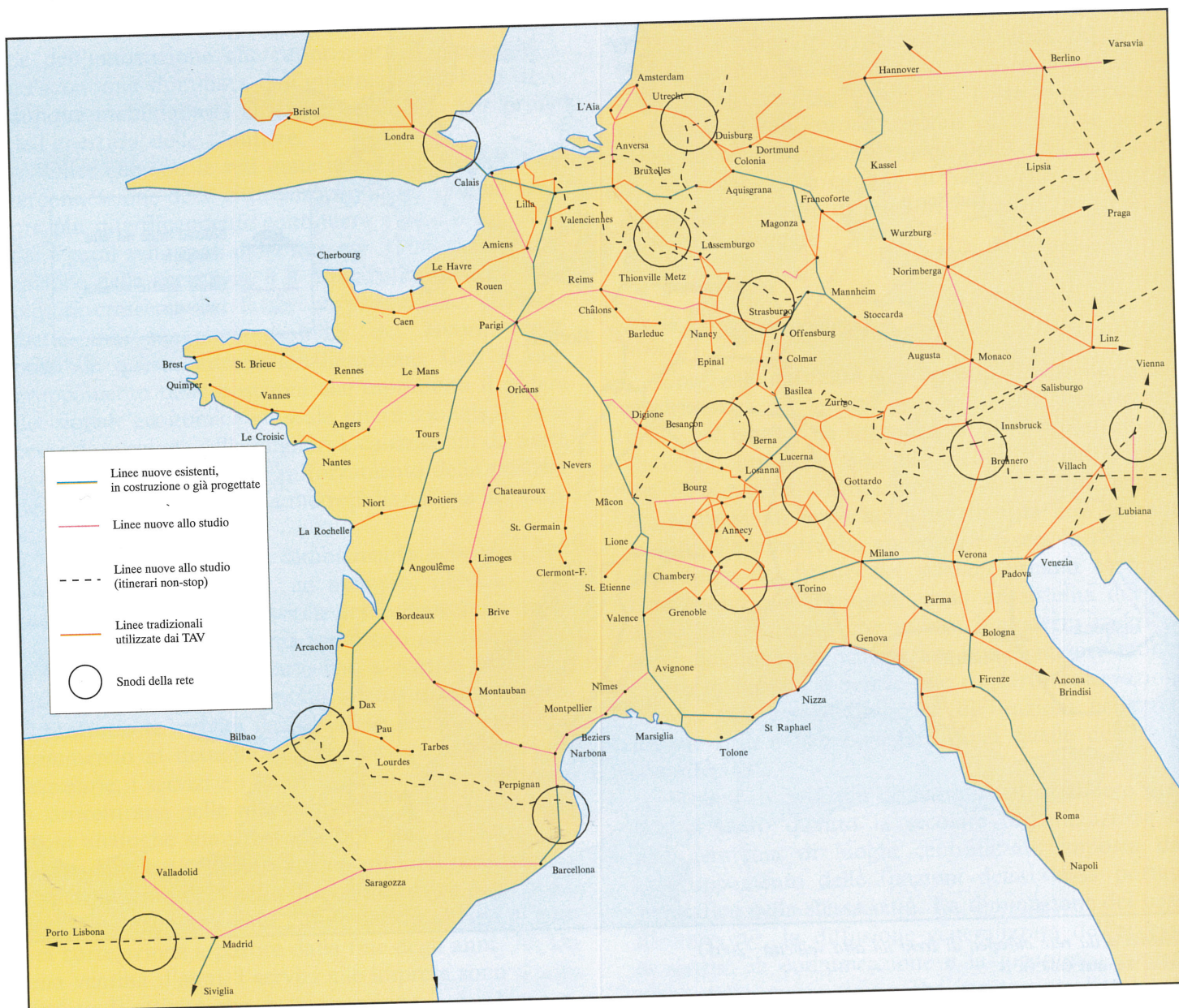
mento della gerarchia in nome della competitività economica è una scelta politica su cui si deve discutere. Quand'anche si farà ciò, sarà necessario selezionare con discernimento ciò che è necessario concentrare per ottenere una maggiore efficacia e ciò che è possibile mantenere disgiunto oppure decentralizzare in nome di una maggiore equità territoriale o di una salvaguardia di quei potenziali diversificati e duraturi suscettibili di trovarsi valorizzati in un futuro non necessariamente lontano.

Gli effetti di posizione

Tenuto conto della forza dei meccanismi spontanei della evoluzione dei sistemi urbani e della difficoltà di definire degli obiettivi di insieme su scala europea, la rete urbana è provvisoriamente condannata a svilupparsi sotto il segno della doppia contraddizio-

ne geografica di regioni centrali saturate e dall'attrattiva sempre maggiore e di periferie in crescita demografica, ma lasciate un po' ai margini delle forme contemporanee di sviluppo economico.

Le metropoli, in posizione centrale, inserite in un ambiente estremamente urbanizzato, fortemente interconnesse, particolarmente ben collegate al resto del mondo, continueranno a selezionare a loro profitto attività produttive dal forte valore aggiunto. Esse rimarranno i maggiori poli di diffusione delle innovazioni in Europa. Vicino a loro, le città di dimensioni inferiori non potranno pretendere, nel migliore dei casi, che un ruolo di satellite. Una tale evoluzione naturale delle metropoli centrali, associata a una crescita demografica che, sebbene debole, resterà relativamente mal controllata, vi accentuerà verosimilmente la tendenza alla saturazione degli spazi, alla crescita rapida dei costi urbani di funzionamento, all'aggravamento delle tensioni di società urbane sempre più



Le linee ad alta velocità dell'Europa centrale.
 FONTE: CEE, 1990.

duali. Dalla risposta data a queste grandi contraddizioni dipenderà finalmente la dinamica delle metropoli centrali.

Allo stesso tempo, la crescita demografica dei centri appartenenti alle periferie del sistema urbano europeo resterà rapida. Dal Sud-Ovest al Nord-Est del continente, dal Portogallo alla Polonia, passando per la Spagna meridionale, il Mezzogiorno d'Italia e l'Europa balcanica, una forte crescita urbana continuerà a essere alimentata dall'esodo rurale. Si può inoltre prevedere che si farà sempre più pressante la volontà di immigrazione da regioni esterne, ma vicine (Magreb, Unione Sovietica).

Per assorbire questa crescita, le grandi città periferiche dell'Europa occidentale non dispongono intanto, a breve e medio termine, di soluzioni analoghe

a quelle che avevano permesso, negli anni '60, alle città della prima periferia (ovest della Francia, province periferiche olandesi o Baviera, ad esempio) di frenare le migrazioni a grande distanza, fissando regionalmente una parte importante delle persone allora liberate dai mutamenti dell'agricoltura. Questa transizione era stata accompagnata dalla creazione rapida e massiccia di posti di lavoro relativamente poco qualificati nell'industria e nel terziario. Se non si verifica qualcosa di simile, queste grandi città, a volte capitali di Stato, che si trovano spesso nella difficile situazione di capolinea nelle reti di relazioni intermetropolitane europee, rischiano di dover far fronte a un flusso demografico davvero imponente. Esse saranno sia la destinazione finale che la prima tappa di una ulteriore migrazione, in particolare verso le metropoli cen-

trali. Tutti questi effetti perversi di interdipendenze geografiche troppo a lungo ignorate o mal gestite spiegano la gravità dei problemi sollevati dalla creazione di nuove reti di comunicazione in Europa.

Un problema particolare è dato dall'urbanizzazione delle ex zone frontaliere. Bisogna attendersi dei mutamenti significativi in queste zone? Molte delle loro caratteristiche (interruzione delle reti, *hinterland* troncati) subiranno una progressiva trasformazione e senza dubbio sarà necessaria qualche politica specifica. Senza attendere, i maggiori agglomerati hanno provveduto a sistemazioni concertate anche al di fuori dall'Unione Europea (si pensi a Basilea e Ginevra) e alcune città sono associate in programmi transfrontalieri di sviluppo regionale (ad esempio il Sar-Lor-Lux).

È ben noto il ruolo fondamentale della competizione tra città nel campo della formazione e dello

sviluppo delle reti urbane nazionali. La novità sta nel fatto che, alla rivalità tra città contigue e tra città appartenenti alla stessa rete nazionale si aggiunge quella sempre più accesa su scala europea, soprattutto per le città maggiori. L'accelerazione dell'apertura all'internazionale e l'uso delle tecniche moderne di comunicazione fanno sì che le collettività territoriali di interesse politico o economico si preoccupino della loro immagine per mantenersi o elevarsi al rango di grande metropoli europea. Il messaggio semplificatore del marketing urbano, sviluppato in modo molto diseguale da un paese all'altro, non saprà pertanto farci dimenticare le numerose dimensioni che intervengono nella definizione di questo rango e, soprattutto, la necessaria diversità dei modelli funzionali metropolitani intorno ai quali continuerà a strutturarsi lo spazio europeo.