

City Networks, Polycentrism, Gateway Cities

verso un nuovo modello per le città policentriche europee

DOTTORANDA: Arch. Annalisa Contato

TUTOR: Prof. Maurizio Carta

COORDINATORE DEL DOTTORATO: Prof. Francesco Lo Piccolo

RINGRAZIAMENTI

La prima persona a cui sento di dover rivolgere i miei ringraziamenti è il Professor Maurizio Carta, mio tutor in questo lavoro di ricerca, ma soprattutto, mio mentore. Il mio ringraziamento va a un uomo che si è dimostrato disponibile e paziente nell'ascoltarmi, soprattutto nei momenti di crisi, e dedito al ruolo di guida intellettuale attraverso preziosi consigli, suggerimenti e stimolandomi a dare sempre di più. Grazie per la fiducia riposta in me.

Un ringraziamento altrettanto sentito va alla mia famiglia, per avermi supportata e, soprattutto, "sopportata" in questi anni di duro lavoro; per aver sempre creduto in me, nelle mie scelte, e per avermi dato forza ogni giorno con il loro indiscusso e immenso amore. Grazie per avermi insegnato a portare avanti i miei obiettivi, a credere in quello che faccio, a superare le difficoltà e a "fregarmene" un po' di più.

Un doveroso ringraziamento va a tutti i docenti del Collegio di Dottorato, per i preziosi consigli e per le critiche costruttive che mi hanno fornito in questi tre anni di studio.

Un ringraziamento speciale va ad Alessandro Nicolosi, per essere sempre stato presente nella mia vita, per la gioia e l'allegria che mi trasmette e per credere in me. Grazie per amarmi come una figlia.

Grazie a tutti i colleghi che in questi anni mi hanno permesso di crescere attraverso il continuo confronto, e per l'aiuto che, a vario titolo, mi hanno dato condividendo con me la loro conoscenza.

Grazie a Barbara Lino, per esserci sempre stata.

Grazie agli amici che con il loro affetto hanno colmato i miei momenti di incertezza, hanno ascoltato le mie ansie e mi hanno sostenuta e confortata.

*ad Alessandro,
per il sincero amore
che porterò sempre con me*

INDICE

INTRODUZIONE

1. La ricerca	V
2. Finalità e obiettivi	IX
3. Metodologia e struttura della ricerca	X

PARTE PRIMA - Inquadramento scientifico multidisciplinare

CAPITOLO 1

L'ERA GLOBALE: LE RICADUTE SUI SISTEMI TERRITORIALI

1.1 Dinamiche globali: il contesto di riferimento	1
1.1.1 Il fenomeno della Globalizzazione	6
1.1.2 L'economia globale e i suoi effetti sulle città	10
1.2 Le nuove forme urbane	13
1.2.1 Le città globali: tra dispersione e concentrazione territoriale	14
1.2.2 Le regioni globali	20
1.2.3 The European City Model e la sfida delle città medie	22
1.3 La dialettica Locale/Globale	28
1.3.1 Interazione tra locale e globale come "inaspettata" conseguenza della globalizzazione	29
1.3.2 Il ruolo che può assumere il locale nei processi globali	32
1.4 Prime deduzioni: la "rete" come espressione del processo di globalizzazione	34

CAPITOLO 2

TEORIE ED EVOLUZIONI DEL CONCETTO DI RETE: DALLE TEORIE DELLE SCIENZE SOCIALI, GEOGRAFICHE ED ECONOMICHE ALLA SPAZIALIZZAZIONE DELLE RETI

2.1 La scienza delle reti: dalla teoria sociologica all'individuazione di un modello	39
2.2 La geografia delle reti e dei flussi	49
2.2.1 Una nuova geografia spaziale	51
2.2.2 I flussi: come tracciano reticoli e disegnano spazi	53
2.3 Il capitalismo delle reti	56

2.4	Definizioni e teorie del concetto di rete applicato al territorio	62
2.4.1	I paradigma delle reti di città	62
2.4.2	The Urban Theory	71
2.4.3	The Development Theory	80

PARTE SECONDA - Il policentrismo e le reti: le possibilità di interazione nelle nuove configurazioni territoriali

CAPITOLO 3

IL MODELLO INSEDIATIVO POLICENTRICO: DALLE RETI CHE CONNETTONO POLI A SISTEMI INSEDIATIVI POLICENTRICI CHE GENERANO RETI

4.1	Diverse caratterizzazioni dei sistemi insediativi policentrici	87
4.2	Il policentrismo nel territorio europeo	94
4.3	Polycentric Urban Regions	104
4.4	I sistemi urbani policentrici europei: forma consolidata del territorio comunitario	110
4.4.1	Irlanda: policentrismo per contrastare la concentrazione	111
4.4.2	Polonia: policentrismo integrato	121
4.4.3	Arco Latino Mediterraneo: un'ipotesi di lavoro	127
4.5	Il caso della Randstad Holland	136
4.5.1	Evoluzione delle politiche nazionali e della struttura spaziale	137
4.5.2	Struttura, popolazione ed economia	140
4.5.3	Urbanizzazione sostenibile	152
4.5.4	New Spatial Planning Act	155
4.5.5	Structuurvisie Randstad 2040	156
4.6	Relazioni tra i sistemi policentrici e le reti di città	166
4.6.1	Il concetto di poly-decentricity	170
4.7	Ipotesi di un modello policentrico reticolare	173

CAPITOLO 4

NUOVE CONFIGURAZIONI TERRITORIALI

4.1	I processi di attivazione di una rete: networking attivo	179
4.1.1	Possibili evoluzioni del nodo di una rete: Ancoraggio, Disancoraggio, Radicamento territoriale	180
4.1.2	Le identità locali nel processo di attivazione di una rete	184

4.2 Gateway City	186
4.2.1 Tipologie della Gateway City	188
4.2.2 Il ruolo della Gateway City in un sistema territoriale Policentrico	190
4.2.3 Amsterdam: European Gateway City	192
4.2.4 La rete delle Gateway Cities: la dimensione multi-livello	196
4.3 Piattaforme Territoriali e Territori snodo	199
4.3.1 Un territorio-rete multistrato	200
4.3.2 Le Piattaforme territoriali nella programmazione nazionale italiana	204
4.3.2.1 La Piattaforma Interregionale della Sicilia Occidentale	211
4.3.2.2 Il Progetto "Territorio Snodo 2": il sistema territoriale Palermo, Trapani, Termini Imerese, Marsala	215
4.3.3 Il ruolo dei territori snodo nello scenario delle Piattaforme Territoriali: verso un policentrismo reticolare	226
4.4 La nuova configurazione dei Corridoi Europei	230

PARTE TERZA – Verso una governance reticolare

CAPITOLO 5

QUALE GOVERNANCE PER IL POLICENTRISMO RETICOLARE

5.1 Il processo di re-scaling	237
5.2 La governance territoriale dei sistemi policentrici reticolari	240
5.2.1 Orientamenti dell'Unione Europea per la governance territoriale	244
5.3 Il caso della Randstad: esempio di governance nel territorio europeo	246
5.4.1 Forme di cooperazione orizzontale	253
5.4.2 Forme di coordinamento verticale	256
5.5 Riflessioni sulle criticità de re-scaling	262
5.6 Proposta di linee guida per una governance reticolare	264

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	273
---------------------------	-----

BIBLIOGRAFIA	279
--------------	-----

INTRODUZIONE

1. LA RICERCA

Partendo dall'osservazione del sociologo urbano Manuel Castells (1974), secondo cui non è possibile studiare la città in una prospettiva esclusivamente urbana, la ricerca prende avvio dall'osservazione che l'era del post-fordismo, l'avvento della società della conoscenza, la globalizzazione (come causa dei cambiamenti nell'ordine spaziale), l'economia globale e l'economia dell'informazione (che ampliano le possibilità di mobilitazione dei capitali e creano flussi che attraversano l'intero globo e abbattano le distanze), sono tutti fattori che, oltre ad influire a livello sociale, economico e relazionale, stanno producendo significative trasformazioni nei sistemi urbani e territoriali, sia in termini spaziali che in termini relazionali, modificando repentinamente le configurazioni spazio-funzionali e rendendo la struttura delle città un sistema sempre più complesso e in costante riorganizzazione.

In questo scenario, si assiste a un duplice modo in cui i sistemi territoriali si stanno trasformando: da un lato, i continui sviluppi nel settore delle comunicazioni e l'espansione dell'industria dell'informazione producono una tendenza alla dispersione territoriale delle attività economiche; dall'altro, si osserva una contrapposta tendenza, ovvero una concentrazione territoriale di attività altamente specializzate, di funzioni superiori di controllo, che stanno generando nodi territoriali centralizzati, caratterizzati da una iper-concentrazione di strutture materiali, che si pongono come luoghi strategici globali delle città (Sassen, 2010) e che, interconnessi fra loro, tracciano nuove geografie e disegnano le reti entro cui si territorializza l'economia mondiale.

Le trasformazioni delle città, infatti, sono sempre più slegate dalla reale posizione fisica nello spazio geo-referenziato e dalla contiguità spaziale, seguendo, invece, le logiche della geografia dei flussi: è nello spazio geografico inteso in senso relazionale (Castells, 2002), nella griglia disegnata dai flussi (Dematteis, 1985) che genera nuove logiche spaziali e che si contrappone allo spazio dei luoghi, e nelle dinamiche economiche e sociali dell'era globale che è possibile comprendere le cause dei cambiamenti e definire i nuovi processi di sviluppo territoriale.

Si osserva, inoltre, che le città sono tornate ad assumere un ruolo chiave nei processi di sviluppo e trasformazione, e sono oggetto di nuove configurazioni spaziali, infrastrutturali e logistiche, determinanti per la definizione di gerarchia, ruolo, opportunità, possibilità di sviluppo, e rango nel sistema internazionale.

Tali considerazioni, la valutazione degli effetti delle dinamiche globali sui sistemi territoriali, lo studio sul progressivo evolversi delle relazioni inter e intra-urbane (attraverso le quali le città devono rispondere alle mutazioni cui sono costantemente sottoposte), la presa di coscienza che le città sono i luoghi in cui si territorializzano le dinamiche globali e in cui avviene l'interazione tra locale e globale, conducono all'affermazione che gli attuali modelli di sviluppo non sono più adatti a gestire le nuove forme di organizzazione spaziale del territorio e, pertanto, necessitano di essere ripensati. La precedente generazione di pianificazione urbanistica, infatti, ha generato modelli di città debolmente dotati di flessibilità, che oggi soffrono il mutamento delle relazioni spazio-temporali necessarie per far fronte alle dinamiche globali. La crisi degli attuali modelli di sviluppo trova spiegazione nella loro staticità e manifesta l'esigenza di attivare processi di sviluppo non più vincolati ai confini amministrativi, ma territorialmente flessibili, inseguendo la specializzazione e l'integrazione funzionale come strategia per valorizzare le identità locali, ampliando le potenzialità competitive a livello delle relazioni globali.

Partendo da tali considerazioni e con l'intento di elaborare un modello di sviluppo che tenga conto dei nuovi processi che influenzano le città, che ne modificano costantemente funzioni e rango, che ne determinano il ruolo e la capacità di relazionarsi con il contesto globale, la ricerca che qui si presenta affronta lo studio del modello reticolare, individuando nelle "reti" e nei "nodi" che la compongono, quegli elementi in grado di intercettare la nuova logica spaziale disegnata dai flussi, con l'obiettivo di proporre un modello di sviluppo e di governo delle città, che sia in grado di riconfigurare il territorio per creare spazi competitivi multi-livello, in cui i territori possono interagire e relazionarsi, e dove il paradigma della "rete" diventa il modo con cui interpretare e intercettare la nuova logica spaziale dei flussi.

In quest'ottica, le logiche che danno maggior peso a un territorio dipendono dallo spazio dei flussi e dalle connessioni reticolari di cui quel territorio è parte. Sulla base della tipologia dei flussi che può essere presa in esame, e quindi

della specifica rete di relazioni, i nodi – ovvero le città – annullano la distanza spaziale interposta fra loro attivando processi di *networking*.

Pertanto, la “rete” sembra porsi come la forma più adatta alla complessità delle interazioni e dei modelli di sviluppo derivanti da essi, sia in termini di organizzazione spaziale per favorire le connessioni, che di organizzazione delle relazioni verso l’interno e verso l’esterno.

Nelle sue diverse accezioni, la rete si pone come struttura, come spina dorsale di un sistema nuovo che sia capace di interagire, relazionarsi ed essere flessibile ai mutamenti, il cui valore cresce in maniera esponenziale all’aumentare del numero dei nodi che vi appartengono. «Ormai le relazioni tra le città sono quelle di nodi che appartengono a reti, tendenzialmente globali e a-spaziali. Nodi come centri, e quindi rapporti centro-centro, anziché centro-periferia. Il paradigma interpretativo è dunque quello della rete. Si è compiuto il passaggio dalla città-massa (quella dell’epoca fordista) alla città rete, proprio come quello tra fordismo e postfordismo, tra uomo-massa e uomo flessibile. Ciò rende possibile studiare nuove forme di organizzazione territoriale» (Perulli, 2007, 86). La forza di una rete è data dall’integrazione e sinergia fra i suoi nodi, dove la competitività tra questi ultimi deve esistere come elemento atto a favorire l’innovazione creativa, e l’interdipendenza diviene fondamentale per evitare l’alternanza dei nodi, ovvero l’entrata o uscita di un nodo (ovvero, di una città) da una rete solo come conseguenza di un non tempestivo adeguamento alla progressiva evoluzione della rete stessa. I nodi si configurano, quindi, come poli attrattori, capaci di esercitare potere gravitazionale e la loro pianificazione diviene determinante per far parte di una rete; pertanto, nella nuova geografia delle reti, bisognerà attivare politiche in un’ottica inter-scalare, definendo le nuove funzioni delle città in riferimento alle diverse scale a cui agiscono.

Lo studio del modello insediativo policentrico e le interazioni fra questo e le reti di città, è un ulteriore tassello della ricerca, per comprendere come il policentrismo - sistema insediativo consolidato del territorio europeo, che connette poli funzionalmente integrati - possa diventare generatore di reti e per comprendere come il modello reticolare possa interagire, integrare e potenziare il modello policentrico, affinché policentrismo e sistema reticolare possano trarre vantaggio l’uno dall’altro. Nonostante le differenti opinioni in merito alla presenza o meno di una città dominante all’interno del sistema (Kloosterman, Musterd, 2001) o la presenza di più città, con dimensioni fisiche simili, dove

nessuna ha una posizione dominante (Meijers, Sandberg, 2006), quello che in questa ricerca assume rilievo è la presenza di specializzazioni funzionali, l'elevato grado di interazione, le relazioni intra e inter urbane (cooperazione orizzontale) e la condivisione della conoscenza, componenti che aumentano il potenziale del territorio, che raggiunge, così, massa critica, capacità competitive e strutturazione delle risorse, tale da poter rispondere meglio ai processi globali. Partendo, quindi, dal modello insediativo policentrico e applicando il concetto del *poly-decentricity* (Cattan, 2007) e individuando nella figura territoriale della *gateway city* il nodo strategico in cui avviene l'intersezione tra le relazioni orizzontali e le relazioni verticali, ovvero le connessioni tra il locale e il globale, la ricerca propone un "modello di policentrismo reticolare multi-livello", con l'obiettivo di dare diversa configurazione ai territori, nell'ottica della flessibilità e della possibilità di generare spazi competitivi multi-livello e che intrecci le potenzialità di un territorio policentrico funzionalmente specializzato con i vantaggi che offre la rete, operatore spazio-temporale flessibile e capace di connettere situazioni eterogenee.

La ricerca, infine, affronta una delle questioni ancora aperte e oggetto di numerosi dibattiti a livello internazionale, che è quello relativo alle forme di governo del territorio che devono essere istituite e che devono avere la caratteristica di essere flessibili ai continui mutamenti e, allo stesso tempo, capaci di orientare e regolamentare.

Partendo dallo studio del dibattito in atto, e studiando i modelli di *governance* in ambito europeo, la ricerca, pur non avendo l'ambizione di risolvere una questione così complessa, propone un'ipotesi di linee guida come punto di partenza per le future riflessioni e sperimentazioni sulla *governance* del sistema insediativo policentrico reticolare. I principi con cui tale ipotesi è stata pensata sono quelli della flessibilità, della capacità di superare i limiti dovuti alla posizione geografica e al diverso regime politico-amministrativo dei vari nodi che compongono la rete. In merito alle diverse scale territoriali a cui lo strumento dovrà agire, sono state prodotte le seguenti ipotesi: a scala globale dovrà essere definita un'armatura delle città-nodo; a scala regionale lo strumento di governo dovrà orientare lo sviluppo del territorio in termini di relazioni inter-regionali; mentre a scala locale dovrà favorire le relazioni tra i contesti locali e le città-nodo, promuovendo e valorizzando le identità locali in modo da proporle all'interno della rete come offerta di unicità.

2. FINALITÀ E OBIETTIVI

Da un'attenta analisi e valutazione della crisi degli attuali modelli insediativi e dall'osservazione dei tentativi di superamento di tali modelli - non più adeguati alle nuove dinamiche sociali, economiche e urbane - la ricerca affronta il tema delle reti di città in un'ottica interdisciplinare, cercando di individuare gli effetti della globalizzazione, dell'economia mondiale e dell'economia dell'informazione sui sistemi urbani e territoriali, riconoscendo la necessità di individuare un diverso modello di sviluppo e nuove forme di governo del territorio.

Se le forme e i processi spaziali sono espressione delle strutture economiche e sociali globali, la società odierna è costruita intorno a flussi che creano una nuova logica spaziale: lo spazio dei flussi. I flussi, espressione dei processi che dominano la vita economica e politica, forma materiale di supporto delle funzioni principali nella società dell'informazione, sono la nuova dimensione spaziale entro cui le città si ricollocano nella geometria globale attraverso le reti, e lo spazio dei flussi diventa «la manifestazione spaziale di potere e funzione nelle nostre società» (Castells, 2002, 437): tutti i processi economici e i servizi avanzati possono essere ricondotti a flussi di informazioni, i cui nuclei principali si localizzano in determinati centri secondo le logiche della gerarchia tra i centri urbani. La città torna così a essere un luogo denso di importanza, in cui si territorializzano le dinamiche globali, e questa ricerca tende a dimostrare che attraverso la struttura reticolare può avvenire l'interazione tra i contesti locali e globali: «nel denso territorio europeo emergono nuovi fenomeni urbani: la città-nodo, le città-regioni, le città-rete sono forme di irradiazione e di innovazione» (Perulli, 2007, 14). Osservando, infatti, che i processi sociali ed economici si stanno riorganizzando secondo logiche di rete, ritenendo queste ultime fondamentali per l'esistenza della città stessa, ripensando i centri delle città in un'ottica globale, in cui diventano nodi di sistemi reticolari (Perulli, 1998), le reti di città sono espressione della crescente convinzione che accanto alla cooperazione verticale, anche la cooperazione orizzontale e i collegamenti tra le città sono importanti, e la presenza di disponibilità di risorse umane, di corridoi transnazionali di trasporto e di comunicazione di elevata qualità diventano prerogative importanti (Houtum van, Lagendijk, 2001).

In questo scenario, dove il modello insediativo va ripensato, e dove gli attuali strumenti di sviluppo non sono adatti alle nuove forme di organizzazione spaziale del territorio, la ricerca esplora l'evoluzione del concetto di rete con

l'obiettivo di individuarne vantaggi e svantaggi, condizioni necessarie di base e possibilità di sviluppo, flessibilità e regole. La necessità di riconfigurare il territorio attraverso un diverso modello di sviluppo, in cui i sistemi urbani possano interagire e relazionarsi indipendentemente dal sistema geo-politico di appartenenza, e la necessità di definire delle linee guida per il governo del modello reticolare sono le questioni che la ricerca principalmente affronta, e a cui cerca di dare una risposta, indubbiamente non esaustiva, ma capace di generare riflessioni e possibili nuovi orizzonti di ricerca.

La ricerca affronta anche il problema della diversa scala territoriale a cui può essere applicato il modello insediativo che propone, riconoscendo due diversi livelli di organizzazione spaziale: uno che riguarda l'organizzazione interna, dove le strategie di sviluppo intervengono nella direzione dell'integrazione e cooperazione funzionale, al fine di evitare fenomeni di competizione interna che annullerebbero i vantaggi del sistema stesso; l'altro che riguarda l'oltrepassare i confini geografici attraverso il processo di *poly-decentricity* (Cattan, 2007), intrecciando il modello policentrico a livello regionale con le logiche di rete per favorire le relazioni fra più sistemi policentrici. In entrambi i livelli spaziali, al fine di diffondere a tutto il territorio i flussi provenienti dall'esterno (per estendere i vantaggi all'intero sistema policentrico) e di riversare i flussi interni nelle reti esterne, si evidenzia la necessità di configurare un nodo strategico di interfaccia, una *gateway city* che svolga il ruolo di 'commutatore di flussi e servizi' (Carta, 2010) per far relazionare il sistema locale con quello globale, evitando che l'intero sistema policentrico non sia dipendente dalla *gateway city*, ma interdipendente da essa. La *gateway city*, pertanto, dovrà essere articolata in modo tale che essa esista solo perché intrattiene relazioni di interdipendenza con uno specifico sistema territoriale, in cui le città sono funzionalmente interconnesse fra loro e possiedono elevate specializzazioni. Fondamentale sarà, pertanto, la definizione delle strategie di sviluppo territoriale in termini logistico-infrastrutturali, il miglioramento delle connessioni tra i vari nodi del sistema regionale e con le *gateway cities* degli altri sistemi policentrici. In quest'ottica, la nuova programmazione dei corridoi europei avrà notevoli riflessi sulla pianificazione strategica di quei nodi che intercettano più corridoi.

Il modello proposto, dunque, aspira a implementare le capacità competitive dei territori e le reciproche potenzialità attraverso processi di cooperazione fra specializzazioni funzionali, a fornire esternalità che si avvantaggino le une dalle altre, e a trasformare la competizione regionale in motore di sviluppo.

X

In definitiva il progetto di ricerca si propone i seguenti obiettivi:

- *Individuare e analizzare* le potenzialità del modello insediativo reticolare, riconoscendone valori e criticità;
- *Individuare e analizzare* le potenzialità che derivano dall'intreccio del modello reticolare con il modello policentrico;
- *Interpretare per teorizzare* un modello di sviluppo policentrico-reticolare multi-livello, in cui sarà posta particolare attenzione al ruolo delle città-nodo ai diversi livelli di relazioni spaziali;
- *Proporre* linee guida per innovare gli strumenti di governo del territorio come risposta alle questioni aperte sul governo dei nuovi modelli di sviluppo territoriale.

La ricerca persegue dei risultati che potrebbero contribuire all'elaborazione di linee di sviluppo di un territorio nell'ottica delle dinamiche della globalizzazione e della valorizzazione delle identità locali. Le principali ricadute attese dalla ricerca sono:

- sulla *disciplina*, in quanto la ricerca propone un nuovo punto di vista sugli sviluppi delle città e pone l'attenzione su una nuova geografia territoriale: la geografia delle reti e dei flussi;
- sui *sistemi insediativi*, che dovranno orientare il proprio sviluppo, l'organizzazione interna e le relazioni con e verso l'esterno in funzione delle dinamiche delle nuove forme di organizzazione del territorio, che si configurano come opportunità per la valorizzazione e la promozione delle identità, sia consolidate che in evoluzione;
- sul *governo del territorio*, in quanto il problema della sovrapposizione di più livelli spaziali, gestiti da forme istituzionali differenti all'interno di una stessa rete di città, rende necessaria la redazione di strumenti innovativi per una gestione sovraordinata dei sistemi reticolari e per orientare la creazione di nuove reti.

3. METODOLOGIA E STRUTTURA DELLA RICERCA

La ricerca affronta il tema delle reti di città attraverso un approccio multidisciplinare e complesso, che ha richiesto, nella fase iniziale, la costruzione di una bibliografia ragionata al fine di limitare il campo di indagine, selezionando tematiche e autori senza mai perdere di vista il contesto scientifico entro cui la ricerca si sviluppa: la disciplina urbanistica. Riconoscendo che i sistemi urbani sono anche il riflesso dei cambiamenti delle condizioni socio-economiche, la ricerca sviluppa un'indagine nei campi della geografia e della sociologia urbana per acquisire diversi punti di vista con cui è possibile analizzare le trasformazioni urbane e un'indagine nei campi dell'economia globale, della globalizzazione e dell'economia dell'informazione, per rintracciare in questi le cause delle trasformazioni urbane e valutarne gli effetti in termini di adattamento o inadeguatezza dei sistemi urbani rispetto alle nuove dinamiche.

Il processo metodologico inizia, quindi, con l'inquadramento scientifico del tema e la definizione dell'apparato teorico al fine di costruire, tramite un approccio deduttivo, un quadro conoscitivo e teorico di riferimento che consenta di valutare le possibilità della tesi proposta.

Nella prima parte sono, pertanto, analizzati: le dinamiche della globalizzazione e dell'economia globale come processi i cui effetti stanno influenzando e condizionando lo sviluppo dei sistemi urbani; la dialettica locale/globale e le relazioni che si creano tra questi due livelli, per comprendere come e dove avviene l'intersezione tra le relazioni orizzontali e quelle verticali; la geografia delle reti e dei flussi, per comprendere la dimensione spaziale entro cui avvengono le relazioni fra territori, si muovono i capitali e si generano le opportunità di sviluppo per i territori; le città e le regioni globali, nuove forme urbane come conseguenza dei processi analizzati.

Sempre nella prima parte, è proposto un regesto critico delle teorie e dell'evoluzione del concetto di rete, attingendo sia alla letteratura delle scienze sociali, geografiche ed economiche sia alle pratiche relative alla spazializzazione delle reti in ambito territoriale, evidenziando analogie e differenze, e l'evoluzione del paradigma delle reti di città.

Il quadro conoscitivo e teorico di riferimento permette, nella seconda parte, di indagare e interpretare il modello insediativo policentrico al fine di riscontrare possibili relazioni con il modello reticolare e possibilità di integrazione tra i due modelli. Questa fase è stata condotta attraverso l'approfondimento di due

esempi europei di territori policentrici (Olanda e Polonia) e un esempio europeo di un territorio la cui visione di sviluppo tende al policentrismo (Irlanda). L'analisi descrittivo-comparativa di questi casi ha permesso di valutare il rapporto tra le teorie e la realtà, di verificare sul campo potenzialità e problematicità del tema di ricerca, di acquisire spunti per il dibattito disciplinare ed ha condotto alla formulazione dell'ipotesi di un "modello policentrico reticolare multilivello".

Sempre procedendo con il metodo deduttivo, sono stati analizzati con particolare attenzione i territori in cui i flussi, materiali e immateriali, trovano la loro dimensione spaziale e il locale si connette con il globale, ovvero: le piattaforme territoriali e le *gateway cities*, nuove configurazioni territoriali, esito delle dinamiche di sviluppo e di trasformazione in corso.

Le *gateway cities* europee, città capaci di evolversi, innovarsi e valorizzare le identità locali, diventando il motore per lo sviluppo dell'intero contesto regionale di riferimento, configurandosi nella scena globale come *hub* di tutte le città-nodo del sistema reticolare ad essa connesso, possiedono caratteristiche funzionali, strutturali, infrastrutturali e capacità relazionali sia con il contesto territoriale locale in cui sono inserite, sia con il contesto sovralocale e globale. In particolare, sarà analizzata la città di Amsterdam come caso europeo di una *gateway city* che assolve funzioni fondamentali per il sistema policentrico regionale di cui fa parte, ma che assolve anche il ruolo di *global city* a livello internazionale, divenendo così una "porta" tra il contesto locale e quello globale. Inoltre, partendo dagli studi condotti dal Ministero delle Infrastrutture (che hanno portato alla definizione delle "Piattaforme Territoriali Strategiche"), dai nuovi tracciati dei Corridoi Transeuropei e delle Autostrade del Mare, e dalle analisi dei risultati dei progetti di ricerca - promossi dal Ministero delle Infrastrutture - "Territorio snodo 1" e "Territorio snodo 2" (di quest'ultimo fa parte il progetto di ricerca "Territorio snodo Palermo", che propone lo studio della Piattaforma Strategica della Sicilia Occidentale "Sistema territoriale Palermo, Trapani, Termini Imerese, Marsala"), sono state condotte delle analisi valutative e interpretative con l'obiettivo di declinare le caratteristiche peculiari che i territori devono possedere affinché possa svilupparsi un policentrismo reticolare e le città possano diventare nodi di reti che intercettano flussi provenienti dal sistema globale, trasformandosi in commutatori di flussi e servizi nei confronti dei sistemi locali.

Nella terza parte, infine, si affronta il tema della *governance* territoriale, focalizzando l'attenzione sulle questioni ancora aperte nell'attuale processo di *re-scaling* che caratterizza l'intero territorio europeo. Partendo da un'analisi critico-interpretativa dei modelli di *governance* nei sistemi territoriali policentrici europei presi in esame, valutandone, ove possibile, successi e/o fallimenti, la ricerca propone la *governance* reticolare come risposta alle esigenze dei sistemi policentrici reticolari, redigendo un'ipotesi di linee guida con l'intento di fornire indirizzi organizzativi e procedurali, che fungano da punto di partenza per future riflessioni e approfondimenti sulla tematica.

La parte conclusiva della ricerca, valutando i risultati ottenuti e offrendo una sintesi dell'intero percorso, mette in evidenza le reali potenzialità di un sistema insediativo di tipo reticolare e del suo intreccio con il modello policentrico; ma dichiara anche le complessità esistenti nel modello proposto, connessi sia alle realtà dei contesti territoriali che ai sistemi di governo del territorio, con l'obiettivo ultimo di fornire spunti per nuovi orizzonti di ricerca.

PARTE PRIMA
Inquadramento scientifico multidisciplinare

CAPITOLO 1

L'Era Globale: le ricadute sui sistemi territoriali

1.1. DINAMICHE GLOBALI: IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

La crisi del fordismo, il post-fordismo e i suoi effetti sui sistemi urbani

I sistemi territoriali del dopoguerra, caratterizzati dal fenomeno della polarizzazione e dalle relazioni di subordinazione tra centro e periferia, rappresentano una proiezione spaziale dei rapporti economici e sociali delle città, da cui dipendono le logiche delle localizzazioni, i modelli abitativi, la mobilità. La polarizzazione può essere interpretata come una conseguenza dei cambiamenti imposti dal capitalismo globale, un effetto spaziale del superamento del modello fordista.

Negli ultimi decenni si è assistito al fenomeno della delocalizzazione dei sistemi produttivi che ha generato notevoli ricadute sull'assetto spaziale delle città industriali. La possibilità di spostare i segmenti della produzione in luoghi i cui costi di produttività sarebbero stati inferiori, producendo così un aumento del profitto, è stato un fenomeno che all'inizio ha riguardato solo le aree di frontiera, ma che negli ultimi decenni riguarda tutte le regioni, non solo nel settore produttivo industriale, ma anche nel settore della produzione di servizi e con distanze di nuova localizzazione sempre maggiori rispetto al luogo d'origine, o meglio, rispetto alla sede centrale di amministrazione del prodotto o del servizio. Questo fenomeno, il più visibile effetto dell'economia mondiale¹, può essere letto come una logica evoluzione del caratteristico rapporto centro-periferia delle città europee: tecnologie e processi produttivi vengono trasferiti in aree lontane dal centro, in cui il costo del lavoro è più basso, con la conseguenza che il costo

¹ Le dinamiche dell'economia mondiale e i suoi effetti sulle città, sia in termini relazionali che in termini di forme spaziali, sarà approfondito nel paragrafo 1.1.2.

del lavoro non è più considerato dall'imprenditore come investimento che si riversa nell'aumento del potere d'acquisto della popolazione, ma semplicemente come un costo di produzione da abbattere il più possibile.

Oggi, è proprio nella crisi che sta investendo l'intero sistema mondiale (e, nello specifico, nella crisi che investe le piccole filiere produttive tradizionali formate dalle piccole e medie imprese) che possiamo vedere la definitiva transizione dal fordismo all'economia della conoscenza globalizzata (Bonomi, 2010) che chiede la costruzione di nuovi reti trans-territoriali e multi-localizzate.

In questa fase di transizione, particolare attenzione va posta al fatto che il superamento del modello fordista significa che la produzione non è più concentrata nel luogo del 'macchinario', ma che è distribuita sul territorio, transizione questa che comporta un variazione dei sistemi in competizione: se prima erano le imprese a competere fra loro, oggi la competizione ha come protagonisti i sistemi territoriali. La competizione ha luogo fra sistemi territoriali e fra reti corte e reti lunghe, dove le reti corte si riferiscono ai distretti industriali e alle relazioni di subfornitura fra grande, media e piccola impresa, mentre le reti lunghe sono quelle che nascono dai grandi processi di delocalizzazione.

Un altro aspetto interessante della crisi del fordismo, da ricondurre al ruolo delle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione, è quello della crescita della piccola e media impresa, caratterizzata dalla specializzazione di una produzione ad alto valore aggiunto. Se il fordismo doveva rispondere a una domanda generalizzata di beni di consumo di massa, adesso il capitalismo deve rispondere ad una domanda diversa, caratterizzata dalla frammentazione e dalla varietà dei consumatori, dove la capacità dei produttori deve esplicitarsi nel saper modificare velocemente i propri prodotti in funzione delle domande dei diversi consumatori (Kumar, 2000). In questo tipo di produzione, detta specializzazione flessibile, la manodopera richiesta non deve essere numerosa ma formata, specializzata e motivata. Questo sistema, fondato su diversi tipi di imprese specializzate e interconnesse fra loro, è quel sistema capace di adattarsi rapidamente alle nuove dinamiche del mercato, dove la rete degli attori diventa una carta vincente e fondamentale per la gestione e riuscita di tale

sistema². Lo sviluppo della piccola e media impresa rappresenta, così, una rottura rispetto al mondo della grande impresa, un'alternativa che, se ben organizzata, può essere in grado di reggere il confronto e di competere con i processi dell'economia globale.

Tuttavia, da un'analisi delle esternalità dei processi di delocalizzazione dei sistemi produttivi e considerando i costi di transazione, Allen Scott (2001b), riprendendo la teoria della localizzazione di origine weberiana, costruisce un modello in cui interseca proprio le esternalità spaziali con i costi di transazione delle imprese. Dalle configurazioni del modello originale di Scott si deduce che, attualmente, il modello del distretto industriale, fondato sulle piccole e medie imprese, può resistere solo nelle principali metropoli mondiali, ovvero, in quei contesti regionali in cui si assiste ad una progressiva concentrazione delle attività decisionali. Questo scenario descrive il concetto della metropolizzazione dello spazio economico, in cui i grandi poli di sviluppo traggono vantaggio dall'evolversi delle transazioni economiche. Pertanto, è attraverso il cambiamento dell'uso delle relazioni spaziali che è possibile interpretare le logiche della localizzazione economica contemporanea. Tuttavia, secondo Scott, l'equilibrio economico dello spazio non può essere raggiunto solo attraverso il modello teorico da lui individuato, ma può essere raggiunto con l'intervento esterno delle istituzioni, della cultura e delle identità del luogo.

Da un punto di vista prettamente economico, Kumar (2000), critica la specializzazione flessibile, ritenendola troppo limitata spazialmente, sia perché prende a modello le situazioni locali sia perché ha prodotto una disorganizzazione del capitale³. Ma se, come lo stesso Kumar afferma, la teoria del valore-lavoro è stata sostituita dalla teoria del valore-conoscenza, e i concetti di capitale e lavoro sono sostituiti dalle categorie di informazione e

² Accanto al passaggio dal modello di produzione fordista al modello post-fordista si può osservare una transizione del capitalismo stesso, che da capitalismo di tipo manifatturiero si sta trasformando verso la forma di capitalismo delle reti. Questo passaggio sarà approfondito nel paragrafo 2.3.

³ Da un punto di vista più prettamente sociale, invece, Kumar sottolinea come la frammentazione sia uno degli elementi principali che si riconosce nella post-modernità, caratteristica che è stata associata, dai teorici post-strutturalisti, alla crisi dello stato-nazione, alla maggiore importanza dei localismi, alla maggiore diffusione dell'individualismo che culmina, secondo questi autori, nella dissoluzione dell'individuo nelle reti di comunicazione globale: «alla dissoluzione del soggetto del decostruzionismo corrisponde la dissoluzione del sociale delle teorie post-moderne» (Kumar, 2000, 180).

conoscenza, allora la suddetta limitazione può essere superata proprio con un adeguato utilizzo della tecnologia dell'informazione e della comunicazione e, soprattutto, con la cooperazione tra gli attori coinvolti.

Le questioni aperte delle città europee contemporanee

Ponendo l'attenzione sui sistemi urbani degli ultimi decenni, si nota come le città, da sempre oggetto di continue fasi di mutazioni, hanno dovuto far fronte ad un progressivo acceleramento di tali fasi come conseguenza degli effetti delle nuove dinamiche imposte dal fenomeno della globalizzazione, del progressivo estendersi delle morfologie urbane rispetto all'insediamento rurale (Rozenblat, Cicille, 2003) e della necessità, sempre più imponente, di evolvere le relazioni inter e intra urbane (Taylor *et al.*, 2007). La precedente generazione di pianificazione urbanistica, essenzialmente basata sui principi delle zone omogenee, degli standard quantitativi come indice di qualità e sulla specializzazione settoriale, ha generato modelli di città debolmente dotati di flessibilità che oggi soffrono il mutamento delle relazioni spazio-temporali necessarie per l'intercettazione dei flussi, là dove i flussi definiscono le nuove forme e i nuovi processi spazio-relazionali, e dove lo spazio dell'interazione sfugge ai confini dello Stato-nazione.

La città contemporanea, policentrica e dinamica, si ribella alla monofunzionalità, evolvendo verso un sistema complesso in cui funzioni di vario rango si aggregano e si intrecciano, non rafforzando la città divisa per parti ereditata dal passato, ma valorizzando le connessioni multi-funzionali e multi-relazionali. Persino l'evoluzione tecnologica, in particolare nel campo dell'informazione e della comunicazione, avendo reso possibile l'abbattimento delle distanze spazio-temporali, orienta la nuova forma organizzativa della città, che si struttura attorno alla propria capacità di comunicazione per connettere e potenziare le proprie risorse. Si nota, pertanto, come, quasi naturalmente, le città si stanno già evolvendo e trasformando in "città delle multi-relazioni", creando nuove forme urbane che necessitano di sistemi organizzati e forme di governo adeguate a cui l'Unione Europea, sebbene definisca direttive di sviluppo, non è in grado di rispondere a causa dell'assenza di un potere legale che gli permetta di intervenire attivamente sulle politiche urbane nazionali (Atkinson, Rossignolo, 2009).

Osservando le trasformazioni delle città europee contemporanee, possiamo notare un duplice movimento: da un lato la città riacquista il suo centro e lo fa rivivere riportando in esso funzioni strategiche (centri del potere, funzioni di comando dell'economia e della finanza, centri culturali, terziario innovativo, ecc.); dall'altro lato la città esce dai propri confini, contemplandone di nuovi per l'intercettazione dei flussi, materiali e immateriali (Perulli, 2007). Pertanto, se negli ultimi anni l'attenzione è stata posta sulla riqualificazione urbana, in termini di qualità, integrazione e policentrismo, dove la creatività e la capacità di innovazione sono state premianti, adesso le città, rafforzate delle proprie identità, devono affrontare una nuova sfida: quella dell'era della globalizzazione dei luoghi (senza che questi perdano la propria identità), del ritrovamento del proprio ruolo dopo che gli effetti delle delocalizzazioni avevo indebolito, della valorizzazione delle identità locali come identità capaci di proporsi a livello globale e dell'abbattimento della gerarchizzazione del territorio attraverso la creazione di nuove forme. La globalizzazione, infatti, sta generando nelle città europee un processo di emancipazione dallo Stato che porta alla mobilitazione di energie politiche e sociali localizzate, rendendo così possibile che alcune città e regioni possono diventare attori politici e sociali (Bagnasco, Le Gales, 2000).

Una questione che merita di essere sollevata riguarda il processo di europeizzazione delle città a seguito dell'istituzione dell'Europa Unita. Questa evidenzia la complessa interazione tra le città e l'Unione Europea, sia come le città si impegnano con l'UE sia come l'UE si impegna con le città: le politiche e i programmi dell'UE agiscono come una forza trainante per il cambiamento urbano e ciò motiva le città ad essere maggiormente presenti e attive sulla scena europea. Inoltre, l'Europa indirizza verso modelli di sviluppo volti all'integrazione e interazione fra le città al fine porre rimedio agli squilibri esistenti e di tendere a uno sviluppo che miri alla coesione territoriale e sociale. L'esistenza di alcuni sistemi relazionali all'interno del territorio europeo (Rozenblat, Cicille, 2003; Taylor *et al.*, 2007), gli esiti positivi di alcuni programmi (quali URBAN, INTERREG, ecc.) dimostrano come tale approccio sembri essere promettente, ma che deve essere ancora consolidato (Hamedinger, Wolffhardt, 2011).

1.1.1 IL FENOMENO DELLA GLOBALIZZAZIONE

Il fenomeno della globalizzazione può essere descritto come quel fenomeno che ha condotto a una maggiore integrazione tra i paesi e i popoli del mondo, grazie alla riduzione dei costi dei trasporti, all'aumento delle comunicazioni dovute allo sviluppo tecnologico, all'abbattimento delle barriere artificiali e alla circolazione internazionale di beni, servizi, capitali, conoscenza e persone.

Secondo Anthony Giddens (2007), l'inizio dell'età globale può essere individuato tra gli anni Sessanta e Settanta, quando fu mandato per la prima volta in orbita un sistema satellitare che permetteva la comunicazione istantanea tra due punti qualunque del globo. Successivamente, con la diffusione di internet negli anni Novanta questo processo subisce un'accelerazione repentina.

La globalizzazione ha quindi ridotto il senso di isolamento che veniva percepito, soprattutto dai paesi in via di sviluppo, consentendo un accesso più facile alle conoscenze, e l'apertura del mercato internazionale ha favorito lo sviluppo di molti paesi in maniera rapida, permettendo ad un numero sempre maggiore di persone di poter innalzare il proprio tenore di vita e, quindi, la qualità.

Questi sviluppi stanno influenzando notevolmente gli aspetti della vita socioeconomica, da un lato perché gli aiuti dall'estero hanno creato benefici a milioni di persone (aspetto della globalizzazione che viene spesso trascurato), ma dall'altro non ha portato i vantaggi economici sperati, con l'effetto di innalzare ulteriormente il divario tra ricchi e poveri, invece di favorire un maggiore equilibrio e un aumento della fascia media. Mentre i paesi più poveri hanno eliminato le barriere commerciali, i paesi occidentali hanno mantenuto le proprie, impedendo così ai primi di poter esportare i loro prodotti e di usufruire di un'economia di cui hanno bisogno, ottenendo così un peggioramento della loro situazione già precaria (Stiglits, 2002).

«The causes of changes within cities can to a large extent be traced back to developments that take place on higher spatial levels, regionally and even more critically nationally and globally. The latter, with its concomitant national and regional implications, is today generally subsumed under the concept of globalization, a term that is often used, but not always well defined. Globalization can comprise many processes, such as the spatial integration of economic activities, movement of capital, migration of people, development of advanced technologies, and changing values and norms that spread among

various parts of the world. We take it here to mean globalization in its present configuration, that is, a combination of new technology, increased concentration of economic control, and reduced welfare-oriented regulatory action of nation state» (Marcuse, van Kempen, 2000, 5). Peter Marcuse e Ronald van Kempen fanno notare come il fenomeno della globalizzazione ha attraversato diverse fasi nel corso degli ultimi decenni, e gli aspetti che possono essere associati a questo fenomeno diventano sempre più innumerevoli. Tale fenomeno, infatti, è caratterizzato da un insieme di processi che agiscono in più direzioni. Esso è esistito in una certa forma nel passato, e ogni giorno possono esserne esaminate nuove forme alternative. «Globalisation takes place in cities and cities embody and reflect globalisation. Global processes lead to changes in the city and cities rework and situate globalisation. Contemporary global dynamics are the spatial expression of globalisation, while urban changes reshape and reform the processes of globalisation» (Short and Kim, 1999, 9).

Dal punto di vista dei cambiamenti spaziali all'interno delle città, che conseguono i processi indotti dalla globalizzazione, vi è sicuramente il cambiamento della natura delle attività economiche. Il declino della produzione manifatturiera e il crescente sviluppo dei servizi, ha modificato non solo l'aspetto sociale delle città occidentali⁴, ma anche l'assetto spaziale. La delocalizzazione delle industrie manifatturiere verso i paesi dove il costo della manodopera è minore⁵, e la localizzazione nei centri delle città delle funzioni di comando e delle sedi dei principali servizi nei settori terziario e quaternario, ha prodotto un cambiamento dell'assetto originario delle città, il cui impianto era organizzato secondo lo schema delle città industriali, producendo vuoti urbani che necessitano di rigenerazione, modificando il rapporto casa-lavoro con conseguenze per quanto riguarda l'assetto della mobilità, e facendo nascere l'esigenza di nuovi spazi che spesso richiedono una posizione centrale. Inoltre, dal punto di vista infrastrutturale e logistico, le città richiedono oggi

⁴ La richiesta di maggiore specializzazione dei lavoratori, non solo dal punto di vista manuale, ma anche intellettuale, ha prodotto variazioni nell'organizzazione della vita per rispondere alle nuove esigenze di maggiore flessibilità in ambito lavorativo, ma ha anche prodotto la necessità di migliorare la qualità dei centri universitari e di implementare i centri di ricerca.

⁵ Gli investitori non tendono a investire nel loro Paese, ma nei luoghi in tutto il mondo in cui il profitto può essere il più alto. «Some areas profit, some others don't: uneven development is characteristic of capitalism» (Marcuse, van Kempen, 2000, 6).

l'ampiamiento e l'innovazione di quelle aree necessarie alla connessione globale, sia per facilitare lo scambio di persone e merci, ma soprattutto per proporsi nel sistema dei flussi globali come luoghi fortemente interconnessi, dotati di avanzate strutture logistiche e delle più evolute soluzioni tecnologiche. Le implicazioni spaziali di tutti questi cambiamenti sono molteplici, e possono essere distinti fra quelli che riguardano il processo produttivo e i modelli residenziali. Per quanto riguarda i processi produttivi, come si è già detto precedentemente, questi cambiamenti riguardano la perdita, in alcune regioni, del lavoro legato alle produzioni manifatturiere, e allo stesso tempo, vi è un aumento dell'occupazione legata al settore dei servizi, ma questo non avviene in tutte le città. A tal proposito, bisogna distinguere due diverse tipologie di servizi: quelli di ordine superiore e quelli ordine inferiore. I primi riguardano le funzioni di controllo nei campi della gestione, finanza, legge e politica. La centralizzazione spaziale di queste categorie diventa sempre più importante, nonostante i progressi nel campo delle tecniche di comunicazione e le efficienti modalità di trasporto. I servizi di livello inferiore, invece, sono quei servizi per i quali non è richiesta una particolare specializzazione, e trovano generalmente una collocazione spaziale indifferenziata, ovvero, si trovano ovunque nella città vi sia una certa concentrazione di popolazione. Di conseguenza vi è una differenza nelle localizzazioni delle residenze in base alla classe redditizia degli abitanti stessi. Ne deriva, pertanto, una società urbana che risulta essere sia spazialmente che socialmente sempre più disconnessa, frammentata e polarizzata (Borja, Castells, 1997). Ciononostante, sia la classe dei ricchi che quella dei poveri, sono economicamente dipendenti gli uni dagli altri: i primi hanno le disponibilità economiche per acquistare i prodotti e i servizi che i secondi possono produrre. Queste relazioni permettono di pensare alla possibilità di avere una società più interdipendente il cui modello spaziale sia caratterizzato da una *mixité* di differenti gruppi sociali.

Questi aspetti della globalizzazione permettono di comprendere come gli effetti di tale fenomeno agiscono sulle relazioni inter e intra-urbane in maniera indiretta, generando nuove configurazioni spaziali, polarizzazioni, ghetti, vuoti urbani e nuovi cluster urbani, e che si riflettono in tutte le città, indipendentemente dal modo in cui sono coinvolte in questo processo. «*Globalizing cities* is thus the term we are using, to reflect two different points: that (almost) all cities are touched by the process of globalization and that

involvement in that process is not a matter of being either at the top or the bottom of it, but rather of the nature and extent of influence of the process» (Marcuse, van Kempen, 2000, 263). I più importanti e significativi cambiamenti che si manifestano a livello spaziale nelle città, e che hanno forti impatti sulla vita dei cittadini, individuati dai due autori di cui sopra, sono: rafforzamento delle divisioni strutturali spaziali tra i quartieri della città; nascita di quartieri ricchi, che ospitano coloro che beneficiano direttamente dalla crescente globalizzazione, e di quartieri per professionisti, manager e i tecnici che li servono; quartieri esclusi dai processi dell'economia globale e sempre più isolati; crescente tendenza a far vivere i cittadini esclusivamente all'interno del proprio quartiere, combinando residenza, lavoro, commercio e usi ricreativi, in maniera separata per ogni quartiere; crescente prevalenza di specifiche nuove formazioni territoriali all'interno delle divisioni strutturali; espansione delle aree suburbane destinate a residenza e lavoro per la classe media; regionalizzazione delle attività economiche sempre più integrata e più ampia, con nuovi centri esterni di attività di crescente importanza; nascita di luoghi particolarmente vulnerabili ai cambiamenti, *soft locations* che possono fungere da indicatori della direzione e della intensità dell'influenza della globalizzazione (Marcuse, van Kempen, 2000).

La globalizzazione resta, comunque, soltanto una delle cause che stanno generando cambiamenti nell'ordine spaziale. L'internazionalizzazione delle attività economiche, che spesso viene interpretata come un'estensione della globalizzazione, rappresenta un altro contingente che produce implicazioni nella sfera spaziale. La nascita di nuove istituzioni per operare a livello transnazionale, l'insieme alle azioni delle istituzioni internazionali che scrivono le regole e impongono provvedimenti come la liberalizzazione dei mercati finanziari, le sempre più potenti società multinazionali, sono i nuovi attori della scena decisionale globale, guidano con forza i processi di sviluppo determinando soprattutto i luoghi in cui generare sviluppo, e fanno circolare in tutto il globo, non solo merci e capitali, ma anche tecnologia⁶.

⁶ L'aspetto della globalizzazione che riguarda l'economia globale e i suoi effetti sui sistemi insediativi urbani saranno trattati con maggiore dettaglio nel paragrafo successivo.

1.1.2. L'ECONOMIA GLOBALE E I SUOI EFFETTI SULLE CITTÀ

Dando uno sguardo all'Europa, si nota come il modello sociale, elemento fondamentale del sistema dei valori europei, sia in crisi a causa delle forze esterne associate alla globalizzazione, entrando così in un processo di indebolimento (Cesareo, 2003). L'identità dell'Unione Europea sta cambiando dopo la caduta del muro di Berlino, la fine del keynesismi in occidente e il crollo del comunismo sovietico, l'evoluzione informatica, la contrazione dell'industria, e si sta assistendo a un processo di globalizzazione accelerata, in cui l'Europa si trova in forte ritardo rispetto ad altri Paesi, soprattutto rispetto agli Stati Uniti. Sebbene il modello sociale dipenda dalla prosperità economica complessiva, il progresso realizzato con il consolidamento del mercato unico e l'introduzione dell'euro non sono serviti a rigenerare l'economia in ambito europeo, e la competitività sui mercati globali, elemento fondamentale per lo sviluppo futuro, non è ancora sufficiente (Giddens, 2007).

Analizzando gli effetti della globalizzazione, uno specifico approfondimento deve essere fatto in merito all'economia dell'informazione e, più in generale, all'economia globale.

Per economia dell'informazione si intende «un sistema economico dominato da industrie che producono, manipolano e/o trasmettono informazioni; per la precisione, quel settore dell'economia che è costituito da industrie del genere, in particolare da quelle che forniscono servizi specializzati» (Sassen, 2010, 261), ovvero, una configurazione economica sostanzialmente immateriale, che ha prodotto profondi cambiamenti sulla localizzazione dei luoghi di lavoro, un rapido aumento della complessità dei servizi delocalizzabili, che ha generato nuove tipologie di lavoro e che rappresenta la maggiore delle cause della dispersione spaziale delle attività economiche (Bailly, Lever, 1996).

L'economia globale, attraverso le facilitazioni fornite dall'economia dell'informazione, ha notevolmente ampliato le possibilità di mobilitazione dei capitali, soprattutto in ambito transnazionale, creando flussi che attraversano l'intero globo e abbattendo, così, la distanza fisica. Queste nuove possibilità, insieme alla liberalizzazione dei mercati, hanno determinato la nascita delle imprese transnazionali e, a livello urbano, il rapido sorgere di quartieri di affari nei principali centri economici mondiali. Pertanto, si sta assistendo ad un processo che incide profondamente sui sistemi urbani attraverso concreti processi materiali come, ad esempio, l'insorgere di attività e delle infrastrutture

necessarie per la territorializzazione dei processi della globalizzazione. Le città assumono, pertanto, un nuovo ruolo chiave per la localizzazione delle funzioni di comando e delle infrastrutture strategiche, tracciando una nuova geografia che segue i flussi dell'economia mondiale (Knox, Taylor, 1995). Tutto ciò ha condotto alla comparsa di vari tipi di localizzazioni necessarie per le transazioni internazionali, come le zone di trasformazione per l'esportazione e i centri bancari *offshore*⁷. Le dinamiche che entrano in gioco nella scelta della localizzazione delle suddette funzioni, ovviamente, seguono le leggi della convenienza e del massimo profitto, per cui le funzioni di comando, o comunque di maggior prestigio, e che servono a innalzare il rango di una città, hanno localizzazione nelle città occidentali in condizioni di sviluppo già avanzate in riferimento alla globalizzazione; mentre, le zone di trasformazione per l'esportazione, trovano localizzazione nei Paesi con salari molto bassi e in cui le imprese (occidentali) sono esentate dal pagamento di dazi aggiuntivi.

Da quanto esposto, si evince che le città rappresentano un luogo di indagine privilegiata per comprendere i reali effetti della globalizzazione e dell'economia globale, per comprendere come questi fenomeni stanno incidendo sia sulla sfera sociale, politica ed economica, ma anche, più concretamente, sull'assetto urbano delle città attraverso nuove configurazioni spaziali, infrastrutturali, logistiche e distretti direzionali che assumono un ruolo determinante per la definizione di gerarchia, ruolo, opportunità, possibilità di sviluppo, e rango della funzione nel sistema internazionale.

Le dinamiche dell'economia mondiale sono state affiancate da una transizione dei modelli di capitalismo, che hanno visto nel passaggio da un capitalismo di tipo molecolare (modello economico verticalmente integrato e costituito da piccole imprese in rete tra di loro, territorialmente e socialmente diffuso), prima a un capitalismo di territorio (modello incentrato sull'intreccio tra capitale economico, sociale e culturale), per giungere, infine, a un capitalismo

⁷ I centri bancari *offshore* sono «luoghi in cui non vengono applicate molte delle norme nazionali e internazionali che governano le transazioni bancarie» (Sassen, 2010, 261). Questi centri, ubicati in molte parti del mondo, molto importanti nel circuito mondiale dei flussi finanziari (soprattutto dopo la deregolamentazione dei mercati finanziari degli anni Ottanta), più flessibili dei grandi centri finanziari internazionali, rappresentano una localizzazione altamente specializzata per certi tipi di operazioni finanziarie internazionali. Nonostante la loro importanza, rappresentano solo una frazione del complessivo volume d'affari del capitale finanziario mondiale, che è invece concentrato nelle città globali.

delle reti (capitalismo degli attori che gestiscono beni competitivi territoriali), una variazione dei soggetti che intervengono e degli spazi che entrano in competizione⁸.

Tra gli effetti più evidenti che il processo di globalizzazione e in particolare, il nuovo ordine del capitalismo mondiale stanno generando sui sistemi territoriale, particolare attenzione va posta su due fenomeni: da un lato il processo di regionalizzazione (Dunford, Kafkalas, 1992; Scott, 2001a; Scott, 2001b) e dall'altro la formazione delle città globali (Friedmann, Wolff, 1982; Friedmann, 1986; Sassen, 2010; Brenner, 2006).

⁸ Le fasi di transizione del capitalismo saranno affrontate con maggiore approfondimento nel paragrafo 2.3.

1.2. LE NUOVE FORME URBANE

L'economia mondiale, nelle sue fasi storiche, è caratterizzata da distinte combinazioni di aree geografiche, attività e assetti istituzionali. Nella fase attualmente in corso, un fattore molto importante è l'aumento della mobilità del capitale, soprattutto a livello transnazionale, che sta determinando specifiche articolazioni tra differenti aree geografiche e trasformazioni del loro ruolo all'interno dell'economia mondiale. I continui sviluppi del settore delle comunicazioni e l'espansione dell'industria dell'informazione, hanno prodotto una tendenza alla dispersione territoriale delle attività economiche, tendenza che in un primo momento sembrava stesse facendo perdere importanza al luogo, che le città stessero addirittura perdendo la loro identità, al punto che da alcuni autori fu declamata la fine delle città. Ma, contrariamente a queste ipotesi, accanto alla dispersione territoriale si osserva un altro fenomeno con effetti concreti sul territorio, rappresentato da una contrapposta tendenza alla concentrazione territoriale di attività altamente specializzate, di funzioni superiori di controllo e direzione, che stanno generando veri e propri nodi territoriali centralizzati, caratterizzati da una iperconcentrazione di strutture materiali, che si pongono come luoghi strategici globali delle città.

Le imprese e i mercati che operano nei contesti globali hanno, di fatto, la necessità di avere luoghi centrali in cui svolgere le attività superiori di gestione. Si può, pertanto, affermare che il processo della globalizzazione economica non riguarda soltanto la dispersione di attività a livello globale, che comunque rimangono connesse, ma anche l'esistenza di luoghi a elevata densità che, interconnessi fra loro, disegnano le reti entro cui si territorializza l'economia mondiale e si forma il sistema economico globale. Si è quindi di fronte a un doppio uso dei sistemi territoriali mondiali: da un lato, i territori diventano destinatari delle delocalizzazioni delle imprese e dei mercati che operano a livello mondiale, esclusivamente per il vantaggio che da questi luoghi l'imprenditore/investitore ne trae, ovvero, basso costo della manodopera, sistema fiscale agevolato, minore burocrazia; dall'altro lato si assiste all'aumento del rango di quelle città che sono state in grado, sin dall'inizio, di adeguarsi meglio alle nuove dinamiche della globalizzazione, e in cui si concentrano le principali funzioni di comando, non soltanto dal punto di vista commerciale, ma soprattutto per quello che riguarda i settori terziario e

quaternario. Accanto a queste città ve ne sono altre⁹, che negli ultimi anni sono state in grado di mettere in campo le proprie capacità organizzative, di cogliere le opportunità, di innovarsi sia dal punto di vista tecnologico che infrastrutturale, e per questo oggi sono in grado di competere nella sfera internazionale accanto alle già consolidate *global cities*.

1.2.1. LE CITTÀ GLOBALI: TRA DISPERSIONE E CONCENTRAZIONE TERRITORIALE

I primi autori che hanno rivoluzionato lo studio dei processi di urbanizzazione trovando un collegamento tra il capitalismo industriale e i processi di formazione delle città sono stati Manuel Castells (1974) e David Harvey (1978).

Manuel Castells ha analizzato i problemi connessi all'uso dello spazio fisico e alla gestione politico-capitalistica. L'autore sostiene che il processo di formazione delle città condiziona l'organizzazione della vita sociale nello spazio urbano, secondo processi evolutivi, dove ogni nuova formazione sociale trova le sue radici in quella precedente¹⁰, e gli impianti spaziali rappresentano l'espressione di tali modifiche. Pertanto, per studiare le evoluzioni delle forme spaziali è necessario partire dalla struttura sociale, in modo da collocare il fenomeno urbano nel suo contesto, comprendendone i processi di organizzazione dello sviluppo, il rapporto tra le forze produttive, le classi sociali e le forme culturali, e spiegando le situazioni storiche specifiche. Al centro delle analisi di Castells vi è la società capitalistico industriale, di cui ne analizza il processo di formazione di una nuova forma spaziale, la regione metropolitana (caratterizzata non solo dall'ampiezza, ma soprattutto dalla diffusione delle attività nello spazio, dalla proliferazione di funzioni e di gruppi secondo dinamiche sociali indipendenti dalla geografia), e descrive il processo sociale che è alla base dell'organizzazione dello spazio in queste società. Per Castells lo spazio urbano è strutturato, è organizzato ed è espressione delle forme di organizzazione sociale che vi si possono riferire. Ma, in quanto espressione

⁹ Ad esempio, le cosiddette *Edge Cities* (città ai margini) «un tipo di agglomerato urbano ubicato al di fuori della cinta suburbana, caratterizzato da una notevole concentrazione di uffici e attività commerciali insediati lungo assi residenziali in aree periferiche integralmente collegate localizzazioni centrali mediante mezzi telematici avanzati» (Sassen, 2010, 261).

¹⁰ L'autore, nel testo a cui si fa riferimento, sostiene che prima di effettuare un'indagine su un determinato fenomeno sia utile fissarne i "contorni storici", pertanto, per affrontare il problema urbano è necessario analizzare il processo storico di urbanizzazione, che di conseguenza introduce il tema dello sviluppo della società.

della struttura sociale, un'analisi dello spazio comporta anche uno studio del sistema economico, politico e ideologico per comprendere come può venire plasmato dagli elementi che compongono questi tre sistemi. La struttura spaziale, per l'autore, risulta essere composta dai seguenti elementi: come si articola il sistema economico nei confronti dello spazio (i luoghi di produzione, il rapporto tra il processo di produzione e lo spazio in cui avviene, il consumo e il processo spaziale della forza-lavoro, lo scambio come elemento che articola nello spazio i precedenti sistemi), il processo spaziale della forza lavoro, e i fattori che incidono nelle dinamiche dello scambio (i trasporti, l'organizzazione istituzionale dello spazio, le centralità urbane).

David Harvey, attraverso un approccio marxista e introducendo tesi liberali, analizza le questioni della giustizia sociale territoriale ponendo al centro delle sue analisi la comprensione di quella che lui stesso definisce la "causa assente" dei problemi sociali: colta la causa (che per Harvey risiede nello scambio ineguale analizzato da Marx) è possibile cogliere tutto il resto (tra cui le singole questioni di giustizia). L'autore affronta il tema della disuguaglianza della distribuzione delle risorse, che secondo la visione liberale, è indipendente dalla produzione, ma secondo l'approccio socialista distribuzione e produzione sono interrelate, dove l'efficienza dell'una determina l'equità dell'altra. Lo spazio relazionale può, quindi essere letto in quello stesso spazio in cui avvengono le attività, ovvero come la rete spaziale di legami e attività, di collegamenti spaziali e ubicazioni. Pertanto, l'analisi dei processi attraverso cui si articolano le politiche di allocazione e regolazione delle risorse diventa fondamentale per Harvey, il quale sostiene che la giustizia sociale ha una dimensione sia di esito che di processo.

Nonostante le teorie di Castells e di Harvey, è soltanto a partire dagli anni Ottanta che lo studio delle trasformazioni delle città viene direttamente connesso all'economia mondiale, che opera in maniera sempre più indifferente ai confini nazionali. Partendo da queste considerazioni, Friedmann e Wolff (1982) proseguono gli studi arrivando a definire quali sono le principali ragioni che rendono i processi di urbanizzazione strettamente connessi con le forze dell'economia globale. In *The World City Hypothesis*, Friedmann (1986), analizza l'organizzazione spaziale della nuova divisione internazionale del lavoro, che si basa sull'esposizione di sette tesi:

1. «The form and extent of a city's integration with the world economy, and the functions assigned to the city in the new spatial division of labour, will be decisive for any structural changes occurring within it»;
2. «Key cities throughout the world are used by global capital as 'basing points' in the spatial organization and articulation of production and markets. The resulting linkages make it possible to arrange world cities into a complex spatial hierarchy»;
3. «The global control functions of the world cities are directly reflected in the structure and dynamics of their production sectors and employment»;
4. «World cities are major sites for the concentration and accumulation of international capital»;
5. «World cities are points of destination for large numbers of both domestic and/or international migrants»;
6. «World cities formation brings into focus the major contradictions of industrial capitalism – among them spatial class polarization. Spatial polarization occurs at three scales. The first is global and is expressed by the widening gulf in wealth, income and power between peripheral economies as a whole and a handful of rich countries at the heart of the capitalist world. The second scale is regional and is especially pertinent in the semi-periphery.[...] The third scale of spatial polarization is metropolitan. It is the familiar story of spatially segregating poor inner-city ghettos, suburban squatter housing and ethnic working-class enclaves. Spatial polarization arises from class polarization. And in world cities, class polarization has three principal facets: huge income gaps between transnational elites and low-skilled workers, large-scale immigration from rural areas or from abroad and structural trends in the evolution of jobs»;
7. «World cities growth generates social costs at rates that tend to exceed the fiscal capacity of the state» (Friedmann, 1986, 70-77).

L'autore, spiegando queste sette tesi, sottolinea come il nuovo processo dell'economia mondiale sta portando, all'interno della città, a una divisione del lavoro che si trasferisce in maniera tangibile nella struttura spaziale della città. Questi cambiamenti (che derivano dalle cosiddette esternalità) variano di città in città, in quanto sono influenzate da condizioni endogene, proprie di ogni città, regione e nazione. L'autore, comunque identifica come alcune città (facendo l'esempio di New York, Los Angeles, Londra, Parigi) possono assolvere tutte le

funzioni contemporaneamente. In queste ultime, quindi, si ritrovano sia le più importanti funzioni di controllo e i più importanti servizi nei settori terziario e quaternario che richiedono un'alta specializzazione dei lavoratori, sia il settore della produzione e dei servizi di basso livello, in cui non è richiesta una specifica specializzazione. Questo fattore comporta che le *world cities* sono diventate, negli ultimi anni, le mete di un sempre più crescente afflusso di immigranti, sia interregionali (individuando in questa categoria quella parte della popolazione che dalle periferie si sposta verso le grandi città) che internazionali, fattore che sta generando un rapido aumento della popolazione che risiede in ambito urbano¹¹. La polarizzazione delle funzioni (e quindi del lavoro), si è tradotta nel tempo sia in una polarizzazione della struttura spaziale urbana sia in una polarizzazione delle classi sociali, due fattori che sono strettamente interrelati fra loro. Questo comporta la nascita di domande all'interno della città da parte dei nuovi cittadini, domande che si scontrano con i bisogni generati dal capitalismo mondiale, che tende a condurre gli investimenti verso quelle trasformazioni che non soddisfano i bisogni dei cittadini ma che sono necessarie alla città per gestire i flussi provenienti dall'economia mondiale e non restarne escluse.

La questione della concentrazione delle più importanti funzioni di controllo è stata ripresa anche da Marcuse e van Kempen (2000), i quali affermano che le «*Global cities* is a term that has become accepted as a way to describe cities at the apex of a postulated global hierarchy of cities, determined primarily by their role as locations of the control functions of multinational finance» (Marcuse, van Kempen, 2000, 262).

Saskia Sassen, partendo dalle ipotesi formulate (Friedmann e Wolff, 1982; Friedmann, 1986), prosegue gli studi analizzando le città globali, formulando un modello che parte da una prospettiva diversa. La tesi centrale del modello di città globale della Sassen è «la combinazione di dispersione territoriale delle attività economiche e di simultanea integrazione sistemica che ha dato alle città un ruolo strategico nella fase attuale dell'economia mondiale» (Sassen, 2010, 50-51). Qui, l'autrice, sottolinea il fatto che le tecnologie dell'informazione non hanno prodotto luoghi anonimi, città obsolete, ma al contrario le città globali hanno assunto ruoli ben definiti nella dimensione globale, essendo proprio i

¹¹ Nel 2007 è stata superata la soglia del 50% della popolazione mondiale che vive nelle città, e nel 2010 è stato raggiunto il 53% (Burdett, Sudjic, 2011).

luoghi fisici in cui la globalizzazione dell'economia si territorializza. La globalizzazione ha generato diverse forme di concentrazione nelle città, infatti, queste sono diventate i luoghi principali non solo delle maggiori funzioni di comando e di coordinamento (l'esigenza della gestione a lunga distanza è sempre più importante), ma sono anche i luoghi di produzione dei settori più avanzati del periodo post-industriale e sono le piazze dei mercati transnazionali (Sassen, 1996; 2010).

Si riscontra, comunque, una gerarchia fra le città globali: se da un lato queste sono connesse fra loro attraverso network finanziari globali, dall'altro vi è un predominio di alcuni centri che sono proprio quelli posti ai vertici della gerarchia globale e dove si riscontra un incremento del valore. Tutto ciò comporta una concentrazione sproporzionata della capitalizzazione mondiale solo in poche città. Pertanto, alla dispersione territoriale delle attività economiche non è seguita un'equa dispersione dei profitti, ma un rafforzamento solo di alcune città, accentuandone ulteriormente il ruolo strategico.

Le città globali, secondo la Sassen, possono essere definite come quelle città che «occupano una posizione strategica nell'economia globale dovuta alla concentrazione di funzioni di comando e di imprese fornitrici di servizi di alto livello alla produzione, orientati ai mercati mondiali; più in generale, città con alti livelli di internazionalizzazione sotto il profilo dell'economia e della struttura sociale complessiva» (Sassen, 2010, 261).

Sempre Saskia Sassen, analizzando le capacità di specializzazione delle singole città, descrive il ruolo dell'economia globale nella definizione dei ruoli e delle gerarchie delle città globali affermando che «There is no such entity as 'the global economy' in the sense of a seamless economy with clear hierarchies. The reality consists of a vast number of highly particular global circuits: some are specialised and some are worldwide while others are regional. Different circuits contain different groups of countries and cities [...] Globally traded commodities – gold, are redistributed to a vast number of destinations, no matter how few the points of origin are in some cases» (Sassen, 2008, 1). Pertanto, si sta assistendo a una crescente urbanizzazione di reti globali, in cui ogni città, nella sua specifica prospettiva e per mezzo delle sue intrinseche diversità e specializzazioni, assume un ruolo ben preciso nei circuiti globali che funzionano come “infrastrutture per le molteplici forme della globalizzazione” e che l'autrice definisce come *inter-city geographies*.

Per studiare il ruolo di una città nei circuiti globali, pertanto è necessario identificare prima di tutto qual è esattamente la rete globale entro cui si trova la città in esame, che varierà da città a città, in quanto dipende esclusivamente dai punti di forza della città stessa (così come varieranno i raggruppamenti delle città in ogni circuito). Questo fattore mostra come sia molto variegata la differenza di specializzazioni sia a livello globale che regionale, elemento che diminuisce la competizione fra le città e aumenta le capacità di interazione e le potenzialità di sviluppo.

Contrariamente all'idea che la globalizzazione omogeneizza le economie, l'alto livello di differenti specializzazioni delle città e delle regioni urbane nell'economia mondiale odierna mostra come la storia economica di un luogo è importante per il tipo di economia della conoscenza che una città o una regione urbana finisce per sviluppare. Pertanto, se da un lato la globalizzazione omogeneizza standard e modelli di gestione, dall'altro necessita di diverse capacità economiche specializzate.

Le città che assolvono la funzione di accentratore delle maggiori funzioni di controllo e gestione di uno specifico settore dell'economia mondiale, attraverso il potere delle multinazionali e del sistema sempre più avanzato delle telecomunicazioni, diventano una piattaforma per la produzione di questo tipo di specifiche capacità globali e funzionano come dei "ponti" tra l'economia nazionale e l'economia globale, ovvero come *gateway* verso le economie globali. Ma questa capacità di *bridging* per le città globali diventa essenziale, in quanto i molteplici circuiti che connettono città globali, sia le maggiori che le minori, sono di fatto l'infrastruttura diretta dell'economia mondiale, ed è quella funzione che mette in competizione le città fra loro per aumentare le proprie capacità attrattive. Ma l'attrattività di una città globale varia il suo livello in funzione delle qualità e caratteristiche che ricerca quella specifica impresa che intende entrare nel mercato globale. Questo fatto evidenzia come non esista una città globale perfetta, ovvero non esiste una capitale delle città globali, ma il posizionamento di ognuna di queste città nelle classifiche mondiali varia in funzione dell'indicatore che si prende in esame, facendo scivolare la stessa in città in alto o in basso nella classifica.

Gli esiti di queste dinamiche si ritrovano nelle nuove condizioni strutturali dello spazio urbano. Questo spiega, in parte, perché l'architettura, la progettazione urbana e l'urbanistica stanno giocando un ruolo critico fin dagli anni '80, con la

ricostruzione delle città come piattaforme per una rapida crescente gamma di attività globalizzate e di flussi, da economici a culturali e politici (Sassen, 2010), come se i circuiti globali dell'economia vengano cablati negli spazi urbani.

1.2.2. LE REGIONI GLOBALI

Le trasformazioni in atto riguardo il nuovo rapporto tra economie nazionali e stati sovrani, il progressivo trasferimento di funzioni economiche e politiche al livello sovranazionale/globale e l'opposta tendenza al loro rafforzamento nel contesto subnazionale/regionale stanno generando un nuovo ruolo delle regioni, dove queste adesso si pongono come una dimensione critica fortemente competitiva (Scott, 2001b).

Nel territorio europeo la crescente internazionalizzazione delle attività economiche ha reso i sistemi territoriali regionali sempre più dipendenti da tali attività, al punto che questi si sono riorganizzati per competere nell'economia globale, formando reti di cooperazione tra diverse istituzioni e imprese a carattere regionale. Pertanto, contrariamente alle prime ipotesi formulate sugli effetti della globalizzazione, sembra che le sue dinamiche stimolino la regionalizzazione: non si sta assistendo alla scomparsa delle regioni e dei sistemi locali, ma, al contrario, ad un processo di ri-organizzazione e integrazione in reti internazionali che collegano i settori più dinamici dell'economia (Friedmann, 2001).

Il processo di regionalizzazione, attualmente in corso in diversi paesi, dà vita a nuove gerarchie di regolazione dell'economia e a nuovi processi di agglomerazione urbana. Queste regioni, disseminate nel globo, possono essere rappresentate come elementi di un "mosaico" (Scott, 2001a) collegati da una rete di economie locali che formano un sistema globale, integrato, di produzione e di commercio.

Oggi gruppi selezionati di imprese e di individui si coalizzano su un territorio per formare complessi regionali di attività che siano in grado di rispondere a quei processi dominati dalle città globali che tendono ad affievolire il ruolo delle regioni più periferiche. L'esistenza di un tessuto di aree urbane in continua espansione conferma come la vita quotidiana, sebbene sia globalmente connessa, gravita attorno ai sistemi locali e ne rafforza le potenzialità, in termini di massa critica e di capacità innovative.

La teoria dello sviluppo riconosce nell'agglomerazione urbana una componente essenziale per uno sviluppo durevole, riscontrando come in molti paesi, a prescindere dal valore del PIL, le esternalità positive siano maggiori proprio in questi centri (Scott, Storper, 2003). La globalizzazione, infatti, ha visto la riaffermazione di tendenze agglomerative in diverse aree del mondo, in parte dovute proprio alla maggiore apertura e competitività che la stessa promuove. Oggi, densi agglomerati regionali di attività economica sono le principali fonti di crescita nelle economie in ogni fase dello sviluppo, come si osserva analizzando l'espansione a livello mondiale e la diffusione dei distretti industriali. Le forme più sorprendenti di agglomerazione in evidenza, oggi, sono i super-agglomerati o città-regioni che si stanno formando in tutto il mondo, con le loro complesse strutture interne composte da diversi nuclei urbani, estese appendici suburbane, e diffuse aree dell'*hinterland*, spesso insediamenti urbani dispersi (Hall, 2001; Scott, 2001a). Queste città-regioni sono i motori dell'economia nazionale, i luoghi in cui si concentrano attività economiche interconnesse fra loro con alti livelli di produttività. Questi effetti si riscontrano sia nei paesi più avanzati che nei paesi meno sviluppati: in entrambi i casi gli effetti dell'agglomerazione sulla produttività economica sono rilevanti, e nelle grandi regioni metropolitane il ritmo della crescita è più veloce che nelle altre aree.

È auspicabile che un sistema organizzato di relazioni tra le varie regioni globali possa affiancarsi alla rete delle città globali già saldamente organizzata. Inoltre, lo studio del fenomeno della regionalizzazione, all'interno della ricerca, servirà a verificare la formazione di prime forme insediative reticolari, per comprendere come il locale si sta riorganizzando, qual è la città che sta assumendo il ruolo di comando e di commutatore di flussi dall'interno verso l'esterno e quali sono le caratteristiche che ne hanno determinato il rango superiore rispetto al contesto regionale.

1.2.3. THE EUROPEAN CITY MODEL E LA SFIDA DELLE CITTÀ MEDIE

Il sistema insediativo nello spazio europeo è attualmente in fase di trasformazione come conseguenza delle sfide in continua evoluzione che arrivano dai competitori mondiali, dalla necessità di diventare città globalizzate (nel senso di rispondere alle domande che la globalizzazione sta ponendo a ogni città), e come effetto dell'economia globale, che trova in alcune specifiche aree urbane i luoghi della territorializzazione delle sue funzioni di comando e delle infrastrutture necessarie per la movimentazione e l'intercettazione dei flussi. Le trasformazioni riguardano sia la forma spaziale che la gestione, infatti, si osserva come anche le relazioni di potere delle città sono in trasformazione, così come i processi di gestione nel contesto della globalizzazione del capitale e la crisi di legittimità dello stato: nuove forme di *partnership* e di *governance* urbana incidono sulle decisioni dello sviluppo delle città (Parham, 2006).

In questo contesto sono state formulate delle domande per comprendere meglio il nuovo sistema insediativo urbano europeo: qual è la principale tendenza di trasformazione riscontrabile nel territorio europeo? si può parlare di un modello di città europeo? l'individuazione di un modello di città europeo può fornire un metodo per affrontare questi problemi?

Se si tralasciano le diversità, in termini di tradizioni e di storia, che diversificano ogni città dello spazio europeo (si possono distinguere quattro differenti tradizioni: Anglosassone, Europa centrale, Nordica e Mediterranea), è possibile individuare delle caratteristiche comuni che sono presenti in tutte le città e che permettono di individuare un modello a cui poterle ricondurre (Clos, 2005).

Dall'osservazione della struttura spaziale delle città europee, si può sostenere che queste siano fondamentalmente: un sottoinsieme del modello delle città compatte, ma che da questo si discostano per quanto riguarda l'enfasi sui processi sociali ed economici; dense, con i servizi principali tutti vicini fra loro; con *mixité* di aree data dalla combinazione di residenza, lavoro e tempo libero per creare uno stile di vita urbano; caratterizzate dalla mitigazione della tendenza alla ghettizzazione per favorire l'integrazione sociale; con presenza di spazi pubblici utilizzati come piattaforme per l'integrazione per varie attività e la socializzazione; dominanza del trasporto pubblico. Queste caratteristiche, individuate da Joan Clos (2005) e riprese da Susan Parham (2006), risultano essere interdipendenti fra loro.

Sin dall'inizio del secolo XXI l'internazionalizzazione delle relazioni socio-economiche e la crescita dell'economia hanno influenzato le città europee, in particolare la perdita del potere economico delle attività di produzione industriale, la conseguente delocalizzazione della produzione verso altri luoghi ed il declino del lavoro umano hanno avuto delle ricadute notevoli nella composizione della città: le specializzazioni industriali di ogni città europea non sono più l'elemento fondamentale nel plasmare la forma della città. Adesso sono la localizzazione dei servizi nei settori terziario e quaternario che richiedono sinergia e alti livelli di conoscenza al fine di migliorare l'efficienza dell'odierna città complessa e non più standardizzata.

Le caratteristiche presenti, come l'elevata densità e un mix di usi fra loro incompatibili, se non adeguatamente gestite possono portare, come già avvenuto in passato, alla nascita di conflitti e a conseguenti situazioni di crisi.

Diversi autori che fanno parte del progetto Urban Age, studiando le trasformazioni delle città e i possibili sviluppi futuri, hanno individuato ulteriori caratteristiche tipiche delle città europee, come la peculiarità, la diversità, la vitalità e i *genius loci*. In particolare, Ricky Burdett ha commentato che il "progetto nucleo intellettuale della Urban Age è il collegamento fisico al sociale" (Burdett, Sudjic, 2011), nesso che fornisce alcune delle sfide più interessanti per l'European City Model (da ora in poi ECM) sia a livello teorico che pratico.

Negli ultimi tempi l'ECM¹² sembra che abbia generato isolati differenziati per uso come conseguenza dello sviluppo economico e dei requisiti di sostenibilità, in cui principalmente si è data importanza alle richieste degli investitori privati e ai minori vincoli nel campo della mobilità, ma tutto ciò, spesso, va a discapito della qualità urbana e dei principi dell'integrazione funzionale e sociale. Su questo aspetto molti autori hanno sottolineato l'importanza di avviare una controtendenza a questo tipo di sviluppo, per evitare segregazioni sociali e, soprattutto, per riconcettualizzare il rapporto casa/lavoro, oggi da integrare con i luoghi del *loisir* e dell'integrazione sociale, perché in questo modo si sta perdendo di vista la visione delle città come entità coese. La creazione di nuovi nodi, ad alta densità, privi di una pianificazione che tenga conto delle connessioni e della progettazione degli spazi interstiziali che permettano alla città policentrica (tendenza verso cui vertono le città europee) di essere

¹² Le considerazioni sul European City Model (ECM) sono state tratte dall'articolo di Susan Parham (2006).

complessivamente integrata e funzionare come un'unica entità, genera città non policentriche ma formate da più poli, da più nodi interni privi di una rete di connessione da cui ogni nodo può trarre vantaggio duraturo nel tempo. Di fondamentale importanza per la gestione di questo aspetto è la comprensione della dinamicità delle città, delle tendenze in atto in ognuna di esse, e la comprensione di quale sia lo sviluppo futuro verso cui tendere in un'ottica che privilegi il lungo periodo e non la fugacità delle trasformazioni che talvolta il fenomeno della globalizzazione sembra imporre, ma che poi si rivelano effimere e non coerenti con i processi urbani e con le necessità della popolazione.

Dietro le nuove forme urbane si trovano relazioni di potere, differenti da quelle del passato, che giocano un ruolo decisivo nelle fasi decisionali e che spesso entrano in conflitto con le visioni di sviluppo che i cittadini immaginano per la propria città. Un ruolo chiave deve, dunque, essere giocato dai decisori politici di ogni singola città, operando scelte e proponendo soluzioni innovative che possono anche essere in contrasto con le esigenze che impone l'economia mondiale, ma devono comunque essere risolte e non offuscate dalle esigenze di natura globale che talvolta dimenticano la dimensione locale privilegiando le decisioni aziendali, ovvero quelle della classe capitalistica transnazionale, non curante delle questioni inerenti la qualità della vita in senso prettamente urbano e dell'inclusione sociale (Frug, 2006).

Allora come porsi nei confronti dell'ECM? Joan Clos sostiene che dobbiamo evitare la "ripetizione sconsiderata e standardizzata" delle caratteristiche del modello di città europee, ma che è necessario "reinventare" le ormai vecchie città europee sulla base delle loro esperienze di trasformazione urbana, delle loro continue capacità di trasformazione, conservando le loro identità e allo stesso tempo porre rimedio ai fallimenti (Clos, 2005).

Se gli studi sull'European City Model ci fanno comprendere quali sono le tendenze di trasformazione in atto nei sistemi urbani, è necessario evidenziare anche le differenze che esistono fra le città europee in termini di popolazione, di posizione geografica e in termini relazionali.

Oltre alle grandi città che riescono a competere a livello globale (Londra e Parigi fra tutte, ma anche Amsterdam, Berlino, Milano, Francoforte, ecc.), la composizione dello spazio europeo è prevalentemente formato da piccole e medie città, che sono quelle che maggiormente hanno sofferto le conseguenze

dei processi della globalizzazione e dell'economia mondiale, attraversando forti crisi, e che oggi stanno attraversando una fase di trasformazione per provare a competere con le grandi città mondiali. Per quanto concerne la posizione geografica all'interno dello spazio europeo, va evidenziato come le città che rientrano nella *core area* europea, il cosiddetto "pentagono delle capitali"¹³, traggono vantaggio dalla vicinanza di queste città, e godono di un sistema di connessioni maggiormente sviluppato. Di contro, le periferie dell'Europa, soffrono di un sistema infrastrutturale poco sviluppato e della mancanza di una grande città che funga da commutatore di servizi e di flussi. Questi sistemi urbani sono quelli che richiedono una maggiore attenzione dal punto di vista della programmazione delle politiche di sviluppo e della promozione di processi di cooperazione, sia per accrescere la massa critica sia per potenziare le capacità di innovazione e competizione. In particolare, le città all'interno della *core area* devono essere in grado di potenziare le relazioni con le capitali per non restare escluse dai processi globali, mentre quelle periferiche devono essere in grado di rendere competitive le proprie risorse e costruire un sistema di relazioni, a breve e lunga distanza, per creare un sistema integrato altamente specializzato connesso con i processi globali. Entrambe, quindi, devono innescare processi virtuosi di valorizzazione, innovazione e cambiamento.

Quando si parla di *middlecities* è importante evidenziare come questo termine può essere tradotto in modi diversi e, quindi, rappresentare situazioni territoriali diverse fra loro. Questo termine può essere inteso come città medie o intermedie, che fanno riferimento alla popolazione (non superiore a 1.000.000 di abitanti) oppure può essere inteso come "città di mezzo". In quest'ultimo caso, si fa riferimento alle città diffuse, tipiche del territorio europeo, che si trovano immerse tra le grandi capitali. Mosè Ricci le ha definite come «campi di relazione transurbane, che possono contenere al loro interno spazi insediativi differenti e stili di vita diversi: vecchi centri, porzioni di città diffusa, aree rurali... Agglomerazioni che possono contenere da 100.000 a 1.000.000 di abitanti [...] come metropoli piccole si comportano, esprimendo performances che spesso

¹³ Il pentagono Europeo, delimitato dalle città di Londra, Parigi, Milano, Monaco, Amburgo, è un'area di massima densità di sviluppo, baricentro per l'Europa, cuore pulsante dove viene prodotto più del 50% del Pil e in cui vive il 40% della popolazione europea, area in cui si distribuisce il maggior numero di reti internazionali e si intercettano i più importanti flussi globali.

riescono a competere con le aree metropolitane maggiori sul mercato globale» (Ricci, 2011,19-20). In tutti i casi esposti, quello che si intende evidenziare è la constatazione che questi territori, sebbene nelle prime fasi del processo di globalizzazione dell'economia sono entrati in crisi a causa della delocalizzazione delle aree produttive, adesso si pongono come territori fertili per lo sviluppo grazie alla loro capacità di collaborazione e coesione: attraverso l'interazione, questi territori sono capaci di raggiungere una sufficiente massa critica per rispondere alla competizione internazionale, avendo a disposizione uno spazio flessibile, risorse territoriali, identità uniche. Il motore di una tale organizzazione deve ritrovarsi, oltre che nella stipula di accordi e programmazione di uno sviluppo strategico coordinato e condiviso, nel campo delle comunicazioni e delle infrastrutture: sia le reti corte che le reti lunghe devono essere potenziate, le prime per far sì che questi territori collaborino come un unico sistema, le seconde per restare connesse a quelle grandi città che rappresentano i nodi di accesso alle reti nazionali e internazionali.

Sia che si tratti di città di mezzo nel senso sopra descritto, sia che si parli di città medie con riferimento alla sola popolazione, la questione che si vuole sottolineare è quella della sfida che questi territori offrono: la capacità di poter competere con le *global cities* grazie alla cooperazione, ai processi di *networking* attivo e, quindi, alla creazione di *networks*. Ognuna di queste città deve diventare nodo di un tessuto complesso, attrattore e generatore di flussi e di relazioni materiali e immateriali a livello globale, e deve riuscire a dare risposta ai processi di globalizzazione attraverso la coesione e l'identità urbana, valorizzando le risorse endogene, realizzando economie di *milieu*, puntando sulla capacità di offrire una qualità della vita diversa e più desiderabile in termini di qualità ambientale, relazioni sociali e senso di cittadinanza.

All'armatura urbana delle città globali si interseca, quindi, l'armatura delle città di secondo livello (Carta 2010; 2011), che offrono alternative di sviluppo, la cui forza propulsiva è intrinseca nelle loro peculiari identità, nelle differenze che alimentano le opportunità di connettersi alle reti globali (e non elemento di esclusione come si è ritenuto in un primo momento), nella capacità di far percepire il senso della cittadinanza. Le città non dovranno essere solo attrattori di flussi, ma essere in grado di generare flussi, produrre nuove identità, nuove economie e nuove geografie, valorizzando il proprio *milieu* e la propria identità culturale, sia consolidata che in evoluzione (Carta, 2011), creando così un

dinamismo urbano e interazioni spaziali capaci di attrarre le reti globali, non solo come un nodo in cui i flussi globali atterrano, ma luoghi da cui si generano nuovi flussi. «Nell'ottica policentrica e reticolare che anima le strategie delle città europee di secondo livello, devono essere messe a frutto le relazioni tra ruolo urbano e contesto territoriale in una sinergia tra città e territorio che, a partire dai valori del "regionalismo", li attualizzi in una visione della città come "città-snodo": la città creativa è eminentemente commutatore territoriale, poiché in grado di intercettare le sinergie di flussi, di persone e di capitali finanziari che attraversano il pianeta e di trasformarle in risorse locali» (Carta, 2011, 72).

1.3. LA DIALETTICA LOCALE/GLOBALE

Locale e Globale, da sempre due concetti contrapposti, oggi vengono sempre più spesso presi contemporaneamente in considerazione nelle analisi delle dinamiche che stanno modificando le relazioni dei sistemi territoriali. «Non siamo più ai tempi nei quali si poteva descrivere un mondo economico chiaramente stratificato, nel quale solo i grandi centri urbani articolavano le economie a breve raggio e ritmo lento con i flussi remoti delle economie-mondo e con i ritmi ben più serrati del grande commercio e della finanza. Oggi, tutto si svolge come se questi strati a lungo sovrapposti si mescolassero e si interpenetrassero (quasi) ovunque» (Perulli, 1998, 133).

Sempre più spesso l'interrogativo è posto sulle implicazioni che gli effetti dei processi globali hanno sui sistemi locali, e su come questi ultimi possono interagire con il globale.

In seguito ai primi effetti della globalizzazione dei mercati, molti autori si sono interrogati sul futuro dei sistemi territoriali locali, se l'identità dei luoghi avrebbe continuato ad avere importanza o se i processi globali avrebbero totalmente soprafatto i sistemi locali (Carboni, 2009; Pichierri, 2005).

Contrariamente alle prime ipotesi che proclamavano la fine delle città, i sistemi territoriali locali si sono dimostrati realtà a elevato potenziale competitivo (Dematteis, 1993; Dematteis, 1994; Beauregard, 1995; Castells, 2002b), dove la differenza, la varietà e l'identità rappresentano elementi vincenti, in grado di emergere nel globale e di proporsi come unicità (Carboni, 2009).

Locale e globale creano due diversi sistemi di relazioni: relazioni di tipo orizzontale tra sistemi appartenenti allo stesso livello, e relazioni di tipo verticale tra sistemi appartenenti a livelli gerarchicamente diversi. Fra questi due sistemi acquista particolare importanza l'analisi dei processi in cui i due sistemi relazionali interagiscono, ovvero come il locale entra in contatto con il globale.

Da qui l'ipotesi di un modello di sviluppo reticolare, formato da sistemi orizzontali, verticalmente integrati, dove i nodi di una rete non sono altro che i sistemi locali che interagiscono a livello locale (orizzontale) e contemporaneamente con il livello sovralocale (globale), trasformandosi in luoghi globali (Perulli, 1993).

Utilizzando la forma reticolare per interpretare le dinamiche di interazione dei territori, la dialettica locale/globale può essere trasposta alla dialettica nodo/rete, ovvero come rapporto, punto di congiunzione, tra sistemi urbani

locali e organizzazioni locali a rete. Questo tipo di rappresentazione contiene una molteplicità di letture relazionali: relazioni orizzontali (tra i nodi di una stessa rete); relazioni verticali (tra reti di diverso livello); relazioni tra un nodo e reti diverse a livelli diversi (che esprime la capacità di un nodo di interagire con più reti e a diverse scale territoriali).

Pertanto, in una struttura morfologica reticolare, il livello locale deve essere ripensato affinché possa diventare luogo della territorializzazione delle dinamiche globali (Cox, 1997) e nodo di un sistema di rete globale, non più confinato all'interno della sola area metropolitana di cui fa parte, ma interconnesso con il sistema globale grazie sia alle capacità attrattive che può esercitare per mezzo delle proprie risorse locali di eccellenza, sia alla forza attrattiva della città che può assumere il ruolo di *gateway*.

1.3.1. INTERAZIONE TRA LOCALE E GLOBALE COME “INASPETTATA” CONSEGUENZA DELLA GLOBALIZZAZIONE

Il fenomeno della globalizzazione, nel suo significato complessivo e nelle sue diverse accezioni, ha prodotto effetti sui sistemi organizzativi della vita sociale e relazionale che si sono inevitabilmente riversati sull'organizzazione dei sistemi urbani. L'omologazione, la possibilità di avere tutto in qualunque luogo che, in un primo momento, sembrava fosse la caratteristica principale della globalizzazione e che avrebbe condotto all'annullamento delle identità e delle differenze, ha poi subito un'inversione di tendenza.

Accanto ai processi governati dalle città globali, che variano continuamente i nodi delle proprie reti sulla base della convenienza e del maggior profitto (delocalizzazione delle sedi dei sistemi produttivi del mercato internazionale), si è affiancata una nuova tendenza che valorizza la diversità e che vede, nelle dinamiche che la globalizzazione offre, una potenzialità che non era stata percepita all'inizio. Questa inversione di tendenza deriva da un lato dal rifiuto del territorio di essere rappresentato come immagine del globale (Dematteis, 1985), dall'altro dalla necessità di essere parte dei processi competitivi internazionali e di intercettare i flussi globali.

Alla possibilità di avere tutto in qualunque luogo, si affianca, quindi, la consapevolezza che l'innovazione tecnologica, soprattutto nel campo dell'informazione e della comunicazione, apre nuove prospettive e nuove possibilità: poter essere a conoscenza di qualunque cosa in qualunque parte

del globo è un'importantissima potenzialità per i sistemi locali, i quali non possiedono sufficiente massa critica per imporsi da soli a livello globale. In questa nuova dimensione, invece, l'unicità, la diversità intrinseca di ogni territorio si trasforma in una risorsa in grado di attrarre attenzione (e quindi flussi) del sistema internazionale. «Ogni sistema locale non [è] una "parte" qualunque del sistema complessivo, ma un sistema dotato di una sua specificità, di un suo carattere, di una sua identità che lo distingue sia dagli altri sistemi che dall'ambiente esterno» (Governa, 1997, 60). Pertanto, la diversità, il *milieu* specifico di ogni luogo, diventa oggi una caratteristica, una potenzialità fondamentale per competere con le città globali che sovrastano l'economia mondiale (Dematteis, 1994; Dematteis, Bonavero, 1997; Governa, 1995; Corrado, 2005; Pichierri, 2005).

Così, se in una prima fase della globalizzazione l'interazione tra il locale e il globale avveniva solo sotto la forma della dipendenza dei sistemi locali dalle grandi città globali, che possedendo le maggiori funzioni di comando e gestione delle produzioni e dei servizi delocalizzati in tutto il globo, si è assistito, in un secondo momento, alla ripresa dell'identità da parte dei sistemi locali che, organizzandosi in forme di tipo reticolare orizzontale, sono riusciti ad emergere a livello globale grazie alle proprie risorse endogene. Questo processo ha generato l'attenzione internazionale che a seguito dei primi vantaggi intravisti nell'omologazione, ha rivalutato l'eterogeneità come elemento di valore e capace di produrre valore e esternalità in grado di intercettare i flussi globali.

I territori locali che si sviluppano secondo processi endogeni di valorizzazione delle proprie risorse (Corrado, 2005) diventano i luoghi in cui i processi globali si localizzano non in maniera indifferenziata, ma secondo una logica che, questa volta, ha scelto la localizzazione proprio per la sua non riproducibilità. Il sistema locale, organizzato orizzontalmente attraverso una fitta rete di relazioni con altri sistemi diversamente specializzati ma interagenti, diventa parte delle reti globali (Conti, 1995; Pichierri, 2002), con la possibilità di appartenere a reti diverse e interagire all'interno di esse con ruoli e strategie diverse (Governa, 1997).

Le città, oggi, sono contemporaneamente sistemi territoriali locali e nodi di reti globali: le reti globali attingono alle esternalità prodotte dalle specificità territoriali di una città, ridando importanza alla localizzazione, al luogo.

L'interazione tra il locale e il globale deve, quindi, necessariamente avere base locale, sotto forma di relazioni di cooperazione, ma anche di competizione, per

far sì che le esternalità prodotte dal sistema locale si trasformino in esternalità strategiche per la rete a livello globale, dando a quel luogo un ruolo specifico all'interno della rete, e una gerarchia all'interno della rete stessa che varia all'aumentare o al diminuire del valore stesso delle esternalità prodotte: tanto più elevato sarà la connessione tra le esternalità e le risorse intrinseche del sistema territoriale locale, tanto più difficilmente tali esternalità potranno perdere valore a livello globale. «Le reti globali non sono solo costituite da relazioni “orizzontali” tra nodi, ma sono strutture di scambi e di comunicazioni alimentate da sistemi territoriali auto-organizzati a elevata stabilità, nei quali i valori specifici locali vengono continuamente elaborati e trasformati in valori universali e fatti circolare nelle reti globali come fattori strategici della competizione a scala internazionale [...] i nodi locali non saranno semplici “parti” della rete (sottoinsiemi le cui proprietà sono riducibili a quelle del sistema locale) e la rete globale non sarà la semplice somma dei locali che la compongono. Non solo il locale non potrà esistere senza il globale, ma anche quest'ultimo dipenderà dall'agire proprio dei diversi sistemi locali» (Dematteis, 1985, 78).

Così come al variare del numero di città connesse sotto forma di dipendenza alle città globali, varia il ruolo, il peso, che queste hanno rispetto alle altre città globali, allo stesso modo le reti globali traggono maggiore valore in base al maggior numero di nodi che fanno riferimento a sistemi territoriali locali che sono stati in grado di trasformare i valori specifici locali in valori riconoscibili e riconosciuti dall'esterno. Lo spazio reticolare sembra essere il più adatto a rappresentare ciò che è complesso, contraddittorio e conflittuale: le logiche locali sono, infatti, diverse dalle logiche globali, ma è proprio nella forma reticolare che è possibile l'incontro tra le relazioni verticali e le relazioni orizzontali (Dematteis, 1995).

Da quanto esposto si deduce che può ritenersi superata la fase in cui le relazioni che connettono il globale al locale sono semplicemente relazioni di dipendenza legate ai processi economici di divisione del lavoro e localizzazione delle imprese (Lipietz, 1993) e che il globale utilizzi i sistemi locali in maniera indifferenziata, ma che è la differenziazione del locale che permette al globale di acquistare valore, di offrire alternative e molteplicità di valori (Pichierri, 2005).

Aldo Bonomi definisce una tale interazione tra locale e globale utilizzando il termine di “glocale”, indicando con questo termine «un'area territoriale che ha saputo mettere a valore le sue specificità interne nel confronto con quello che

fuori si è cercato o con quello che da fuori si era intanto affacciato sulla scena locale» (Bonomi, Abbruzzese, 2004, 13).

La nuova dialettica locale/globale si compie a livello spaziale: è nello spazio territorialmente localizzato che trovano luogo le dinamiche globali, i flussi e le infrastrutture logistiche necessarie. In altre parole, se lo spazio dei flussi è integrato a livello internazionale, lo spazio dei luoghi a livello locale è attualmente frammentato (Borja, Castells, 1997) e pertanto sono necessarie politiche volte alla costruzione di sistemi di tipo relazionale.

1.3.2. IL RUOLO CHE PUÒ ASSUMERE IL LOCALE NEI PROCESSI GLOBALI

Negli ultimi decenni un'ampia letteratura è stata dedicata alla questione che riguarda il futuro dei sistemi territoriali locali in relazione ai nuovi processi che caratterizzano il fenomeno della globalizzazione attualmente in atto. Si è osservato come lo scenario locale può assumere un ruolo di rilievo nei processi di internazionalizzazione se interpretato come nodo (locale) di reti (globali), se adeguatamente inserito in sistemi reticolari orizzontali verticalmente integrati, in modo da poter diventare quel luogo di interazione spaziale che intercetta i flussi provenienti dal globale e di commutazione di servizi verso i territori locali.

La valorizzazione e lo sviluppo di un sistema locale si traducono in una produzione di esternalità che derivano proprio dalle condizioni territoriali locali stesse, specifiche, uniche e irripetibili (Pichierrri, 2002; 2005). Al mutare delle condizioni esterne, ovvero al variare delle dinamiche e degli effetti che la globalizzazione produce sul territorio, le condizioni locali devono essere in grado di recepire tali dinamiche attraverso processi di sviluppo e trasformazione che non modificano direttamente le esternalità locali, ma è il *milieu* del sistema locale che dovrà riprodursi, rafforzarsi e generare continue esternalità specifiche, implementando le relazioni orizzontali. Il concetto di valorizzazione e di sviluppo, oggi, in un'ottica di sviluppo nel senso di competizione non solo a livello locale ma, soprattutto, a livello globale, devono convergere verso un'unica direzione, valutando e pesando le perturbazioni e i relativi vantaggi che possono provenire da dinamiche esterne al sistema locale, per evitare il fenomeno dell'omologazione che rende un sistema territoriale debole.

Se il processo di sviluppo locale si riduce a una valorizzazione territoriale semplice, prodotta e regolata da attori esogeni (esternalità appartenenti alla sfera globale come esiti dei processi dell'economia globale), viene negata

l'autonomia del sistema locale, che assume passivamente le dinamiche esterne senza riprodurre esternalità che derivano dal proprio *milieu*. In questo caso, il sistema locale diventerebbe nodo di una rete solo temporaneamente, ovvero, finché non variano le condizioni esterne, che possono decidere che quel nodo non è più parte della rete, producendo una disgregazione del nodo stesso.

Per evitare questo processo, il sistema locale non deve assumere passivamente le decisioni che provengono dall'esterno, ma deve attivarsi esso stesso, attraverso processi di *networking* attivo, mettendo in campo le proprie peculiarità locali, la sua natura complessa e producendo esternalità che non sono riproducibili in altri luoghi.

Trasponendo la dialettica locale/globale alla dialettica nodo/rete, come rapporto tra sistemi urbani locali e organizzazioni globali a rete, si mettono in luce le molteplici configurazioni relazionali che caratterizzano le dinamiche territoriali contemporanee, che comprendono sia le relazioni orizzontali tra i nodi della rete che le relazioni verticali tra reti di diverso livello, tra nodi e specifiche caratteristiche dei diversi luoghi e la capacità e possibilità di un nodo di interagire in diverse reti a diversi livelli (Governa, 1997). Lo sviluppo locale, dunque, può essere ricondotto alle dinamiche interne alle reti, capaci di assumere al loro interno la complessità delle due scale spaziali, e di localizzare nei nodi i processi di interazione.

La rete, perdendo la sua fisicità, essendo quello strumento operativo spazio-temporale in cui le relazioni tra i nodi non sono subordinate alla vicinanza geografica e i segmenti di congiunzione non sono soltanto le infrastrutture lineari di trasporto, diventa quel mezzo attraverso cui le relazioni e le connessioni fra due punti avvengono indipendentemente dalla localizzazione dei percorsi, ma dipendono esclusivamente dalle esternalità che i nodi producono, che sono immesse nella rete e che producono vantaggi agli altri nodi della rete, che cooperano sinergicamente affinché le esternalità possano essere sempre più non riproducibili e competitive.

Il sistema locale, nella logica della rete, assume due ruoli diversi che gli permettono di trasformarsi in un luogo di interfaccia tra il sistema locale e il sistema globale, essendo contemporaneamente nodo e rete. Al livello delle reti globali, infatti, il sistema locale è un nodo di questa rete, che dialoga attraverso relazioni orizzontali con gli altri nodi della stessa rete. Al livello locale, lo stesso nodo può essere o rete del suo stesso sistema i cui nodi sono i diversi soggetti

che lo compongono (ovvero i diversi poli funzionali che caratterizzano la città policentrica) o nodo di una rete che connette il sistema locale con altri sistemi locali, geograficamente prossimi, che attraverso queste connessioni aumentano le proprie potenzialità competitive (Dematteis, 1995; Dematteis, Bonavero, 1997; Governa, 1997).

Per il sistema locale si prefigura la possibilità, pertanto, di essere o un semplice nodo della rete o di assolvere quel ruolo di commutatore di servizi verso i territori locali, definito dalla cosiddetta *gateway city*, che svolge un ruolo strategico nell'interazione tra le due scale territoriali, e quindi, fra diversi livelli reticolari.

1.4. PRIME DEDUZIONI: LA "RETE" COME ESPRESSIONE DEL PROCESSO DI GLOBALIZZAZIONE

Negli ultimi anni lo studio sui sistemi urbani è stato sempre più affiancato dallo studio delle "relazioni esterne", al fine di comprendere con maggiore completezza la natura delle città nell'era della globalizzazione. I processi con cui le città si connettono le une alle altre stanno modificando la loro forma tradizionale, dotata di una porzione specifica di spazio e di un'organizzazione sociale stabile, creando nuove combinazioni. La "rete" sembra, dunque, rappresentare la forma di aggregazione urbano-reticolare che più si adatta alla complessità delle interazioni, all'organizzazione spaziale per favorire le connessioni e all'organizzazione delle relazioni verso l'interno e verso l'esterno.

Peter Taylor nei suoi studi sulle città globali (2005; 2007), analizzando il modo in cui il fenomeno della globalizzazione e dell'economia mondiale produce trasformazioni nelle città, sottolinea l'importanza delle relazioni che le città intrattengono con altre città sparse per l'intero globo, affermando che «leading cities can only be identified and understood in the context of their relations with myriad other cities across the world. That is to say, if London is indeed to be interpreted as a 'global city' it will be because many other cities, through their dependences and interdependences with London, make London special. [...] Cities, historically and today, operate together in groups that form networks of activities. Whether it is early modern diasporas of merchants across European cities from the Mediterranean to the Baltic, or contemporary multinational corporations with their multilocation global policies centred on cities world-wide, every city exists as a cluster of activities that are interlinked to

clusters of activities in other cities. In other words, cities form interlocking networks; under conditions of contemporary globalisation these are world city networks» (Taylor, 2005, 1594). Le città assumono particolare importanza, quindi, anche sulla base di quante altre città intrattengono con essa rapporti relazionali di dipendenza. Le città diventano così nodi di una rete, che fa capo ad una città principale, ovvero al nodo di maggior rilievo che è strettamente connesso alle reti globali, e attraverso questo traggono vantaggio e cercano di relazionarsi al contesto internazionale. Le relazioni sono sia di carattere economico, ma anche di carattere culturale e sociale, poiché non c'è una sola rete, ma più reti con diversi percorsi di sviluppo, e proprio questa molteplicità di networks permette di individuare una molteplicità di nodi.

Nelle analisi di Taylor si fa riferimento a *city networks* che si configurano intorno ad un nodo principale, una *global city*, con cui intrattengono una forte relazione di dipendenza, e fra le varie città che compongono la rete, di cui è possibile - secondo il modello proposto proprio da Taylor (2005) - poter anche misurare il potere di un nodo, in una specifica funzione, rispetto agli altri nodi della rete. «The measures deployed so far have been summaries of importance of cities over the whole network. Such measures may miss out important cities that are at the centre of sub-networks within the larger whole. All our descriptions of the world city network have indicated that there are key cities that are strategically positioned in the network at the intersections of regional locations and functional activities. To identify such cities requires techniques that divide the overall network into coherent parts wherein key cities can be identified. The method I use is principal components analysis» (Taylor, 2005, 1600-1602). Questa è una delle prime conseguenze, manifestazione tangibile, del processo della globalizzazione: le città necessitano di connettersi fra loro per aumentare le proprie potenzialità, per raggiungere la massa critica di cui hanno bisogno e per restare connesse con il resto del globo invece di esserne escluse per la mancanza delle forze che singolarmente non possiedono (Taylor *et al.*, 2007).

Paolo Perulli osserva che i processi sociali ed economici si stanno riorganizzando secondo logiche di rete che vanno oltre i confini nazionali. «Il collegamento in reti è fondamentale per l'esistenza della città, e tende a sostituire la vecchia centralità intesa come servizio a una regione circostante o a un immediato *hinterland*. I centri, del resto, corrispondono oggi a città globali che detengono l'intera gamma delle funzioni superiori e di comando; ma essi

possono essere anche pensati come centri di sistemi reticolari i cui nodi sono rappresentati da città di minori dimensioni. Il modello gerarchico-areale spiega sempre meno queste relazioni reticolari. Esse sembrano svilupparsi in due direzioni: metropoli generaliste (o città globali) collegate a una rete di città più specializzate, o reti di città che strutturano le proprie relazioni tra grappoli di città non gerarchizzate» (Perulli, 1998, 39). L'autore, quindi, individua due diversi tipi di rete: la prima è la stessa che ha individuato Taylor, che è sostenuta anche da Friedmann (2001) e dalla Sassen (2002); la seconda, invece, è formata da quelle città, che non sono città globali, e che utilizzano la rete per aumentare le proprie capacità competitive, costruendo nuovi posizioni di vantaggio e ridefinendo i confini.

A differenza della società tradizionale, la società moderna è organizzata per separazione geografica delle classi, dove gli individui si muovono entro specifiche località, e quindi, lungo specifici percorsi spazio-temporali. Questo comporta una divergenza tra l'integrazione sociale e l'integrazione sistemica¹⁴: se nella società tradizionale erano simultanee, adesso la connessione opera oltre le distanze spazio-temporali. Questo comporta il fenomeno della regionalizzazione, una zonizzazione del tempo-spazio, in quanto la dimensione spaziale e quella temporale si incrociano. La rete è, pertanto, un operatore spazio temporale, è quella struttura spaziale «che ridisegna lo spazio: modifica l'essere-insieme, riscrive i confini della società, rende equivalenti l'appartenenza e l'assenza locale, anzi aumenta l'indifferenza per lo spazialmente vicino e stringe la relazione con ciò che è spazialmente remoto. Perciò lo spazio non è più la possibilità dell'essere-insieme» (Perulli, 2007, 53).

Esistono due tipi di reti di cui le città possono essere dotate: reti interne e reti esterne, quindi reti integrate orizzontalmente (reti locali) e/o verticalmente (dal locale al globale). Il modello di tipo verticale 'centro-periferia' è messo in discussione a favore di relazioni orizzontali di reti. Queste reti non sono, comunque, prive di gerarchia, ma, al contrario, sono reti gerarchiche. La differenza rispetto ai tradizionali modelli gerarchici è insita nella natura stessa

¹⁴ Secondo Paolo Perulli, l'integrazione sociale è basata su percorsi spazio-temporali, nel senso che i sistemi sociali sono compatti e integrati sia nel tempo che nello spazio. Con il termine di integrazione sistemica, l'autore intende sottolineare i cambiamenti che sono avvenuti nella modernità, dove adesso la connessione anche nelle relazioni sociali, avviene al di là delle distanze spazio-temporali (Perulli, 2007).

aperta e globale della rete: nessuno la possiede e tutti ne possono fare parte. La rete possiede, quindi, una doppia natura: da un lato vi sono alcuni nodi in cui si concentra il potere; dall'altro è un operatore spazio-temporale non gerarchico, flessibile e capace di connettere situazioni eterogenee.

La città torna così ad essere un luogo denso di importanza, in cui si ritrova la dimensione territoriale necessaria ad integrare i contesti locali e globali, grazie proprio alla struttura reticolare. «Nel denso territorio europeo emergono nuovi fenomeni urbani: la città-nodo, le città-regioni, le città-rete sono forme di irradiazione e di innovazione» (Perulli, 2007, 14).

In questo contesto di riferimento, lo studio dei fenomeni che stanno trasformando le città si basa in particolare sull'analisi delle relazioni, sia interne che esterne, per comprendere come e perché le città si connettono le une alle altre, affiancando tali studi all'analisi delle nuove relazioni sociali e degli effetti dell'economia mondiale.

Si può concludere questa parte della trattazione affermando che sia le città globali che le regioni globali, ma anche i sistemi locali, traggono vantaggio e rafforzano il proprio ruolo e le proprie capacità competitive dall'organizzarsi in sistemi reticolari che le connettono. Pertanto, sembra che **la rete** si ponga, morfologicamente, come la forma più adatta alla complessità delle interazioni e ai nuovi modelli di sviluppo derivanti da essi, modelli di sviluppo in termini di organizzazione spaziale per favorire le connessioni e in termini di organizzazione delle relazioni verso l'interno e verso l'esterno (Perulli, 2009). «La morfologia della rete appare ben adatta alla complessità dell'interazione e agli imprevedibili modelli di sviluppo derivanti dalla forza creativa di tale interazione» (Castells, 2002, 75). La rete, nelle sue diverse accezioni, si pone, dunque, come struttura, come spina dorsale di un sistema nuovo che sia capace di interagire, relazionarsi ed essere flessibile ai mutamenti, il cui valore cresce in maniera esponenziale all'aumentare del numero dei nodi che vi appartengono; inoltre, agendo su più livelli, è quello strumento capace di far convergere e dialogare le identità dei territori locali, la sovranità dei mercati globali e l'integrazione sovranazionale.

CAPITOLO 2

Teorie ed evoluzioni del concetto di rete: dalle teorie delle scienze sociali, geografiche ed economiche, alla spazializzazione delle reti

2.1. LA SCIENZA DELLE RETI: DALLA TEORIA SOCIOLOGICA ALL'INDIVIDUAZIONE DI UN MODELLO RETICOLARE

I testi di Mark S. Granovetter e di Mark Buchanan possono essere considerati un manifesto, un paradigma attraverso cui è possibile spiegare attraverso la scienza delle reti sia i processi sociali che quelli economici. Entrambi, affascinati dagli studi e dalle scoperte di Stanley Milgram¹⁵ per dimostrare l'esistenza del "piccolo mondo" - ovvero il mondo delle relazioni della vita quotidiana di ogni essere umano, per scoprire se esiste una struttura della rete sociale funzionante, una struttura delle relazioni - indagano la scienza delle reti per comprendere quali siano i principi organizzativi della rete, le leggi che regolano le relazioni e per dimostrare che non erano dovute al solo caso.

Gli esperimenti di Milgram, sebbene i risultati ottenuti con la tecnica della lettera persa non fornirono un quadro del tutto fedele della situazione (molte lettere non arrivarono mai ai destinatari), comunque provò l'esistenza del piccolo mondo dimostrando che era possibile collegare due individui in non più di sei passaggi. L'esistenza del piccolo mondo e i risultati degli esperimenti di Milgram furono anche rappresentati da diversi matematici con l'utilizzo di grafi, verificando proprio che è effettivamente possibile collegare due punti qualsiasi (ovvero due qualsiasi persone) in non più di sei passaggi.

Interessante, negli studi sulle connessioni delle reti, è l'apporto del matematico

¹⁵ Stanley Milgram (1933 - 1984) psicologo statunitense, definito da Buchanan come «uno degli psicologi sociali più originali del XX secolo» (2002, 22) – tra gli anni Sessanta e Settanta, al fine di studiare la struttura della rete che tiene unite le relazioni sociali, effettuò diversi esperimenti per dimostrare l'esistenza del piccolo mondo attraverso la cosiddetta 'tecnica della lettera persa'.

Paul Erdős¹⁶, che scoprì che: qualunque fosse il numero dei punti, bastava un minimo di connessioni casuali per legare la rete in un insieme quasi completamente interconnesso, e che più la rete diventa grande, più diminuisce la percentuale di connessioni. Con questi calcoli, si dimostrò che ad ogni individuo basta conoscere almeno altri 24 individui per far sì che la rete sociale globale sia completamente interconnessa¹⁷.

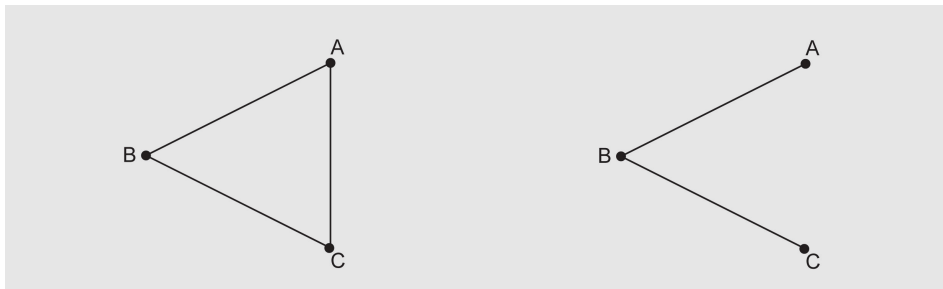
Sia gli esperimenti di Milgram che i calcoli di Erdős e di altri matematici che proseguirono i suoi studi, però, non tengono conto della vera rete sociale, in cui i numeri delle connessioni non crescono così rapidamente. Infatti, la rete casuale di Erdős non considera, ad esempio, l'incidenza di nuclei di relazioni locali, descrivendo così un mondo di relazioni plausibile ma non reale. Gli studi di Granovetter sull'intensità dei legami condussero a nuovi risultati (soprattutto nell'ambito dei grafi) e fornirono nuovi ambiti di indagine.

Negli anni Settanta Mark Granovetter, sociologo, iniziò ad analizzare i principali legami sociali delle comunità umane, proponendo l'analisi delle reti sociali come uno strumento per connettere micro e macro livelli della teoria sociologica, ponendo particolare attenzione sulla forza e sulla debolezza di coesione dei legami, sottolineando come, spesso, questi studi si occupano maggiormente di definire le relazioni a livello macro, mentre vengono poco studiati i 'legami deboli'. «A fundamental weakness of current sociological theory is that it does not relate micro-level interactions to macro-level patterns in any convincing way [...] the analysis of processes in interpersonal networks provides the most fruitful micro-macro bridge. In one way or another, it is through these networks that small-scale interaction becomes translated into large-scale patterns, and that these, in turn, feed back into small groups» (Granovetter, 1973, 1360). La comprensione delle relazioni che avvengono alla scala micro, secondo l'autore, possono essere utilizzate per comprendere una varietà di fenomeni che avvengono alla scala macro, come l'organizzazione politica e la coesione sociale. Analizzando le relazioni che avvengono tra gli individui sociali, le modalità con cui si relazionano, e la tendenza a instaurare legami deboli o forti, Granovetter comprende come i legami deboli, in realtà, offrono maggiori

¹⁶ Paul Erdős (1913- 1996), matematico ungherese, ha lavorato e risolto problemi legati alla teoria dei grafi, combinatoria, teoria dei numeri, analisi, teoria dell'approssimazione, teoria degli insiemi e probabilità.

¹⁷ Questo calcolo è stato formulato su una popolazione mondiale pari a 6 miliardi.

opportunità e maggiori variabili, poiché essendo 'ponti' tra due punti, facilitano la molteplicità delle relazioni e, pertanto, favoriscono la coesione sociale; diversamente, i legami forti non danno ulteriori alternative di poter instaurare più relazioni. Inoltre, rimuovendo un qualunque legame forte in una rete sociale non si ha quasi alcun effetto sui gradi di separazione, ovvero, non si producono grandi effetti sulle distanze sociali all'interno della rete.

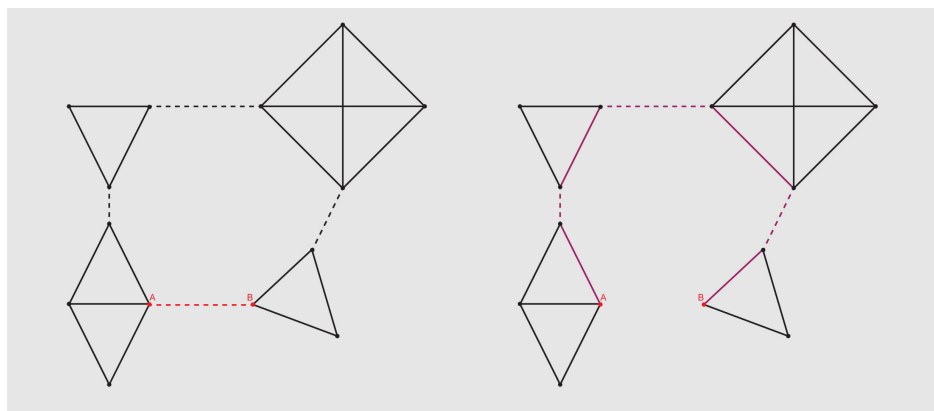


Nello schema a sinistra, l'esistenza di legami forti fra i tre punti (individui) permette di andare da un'estremità all'altra in un solo passaggio. Nel secondo schema, a destra, l'eliminazione di un legame forte (tra i punti A e C), procedendo lungo i rimanenti due lati del triangolo, si andrebbe lo stesso da un'estremità all'altra della connessione mancante in soli due passaggi. Rielaborazione dell'autore a partire dai grafi di Granovetter (1973).

Il paradosso a cui conducono le osservazioni del sociologo sta nel fatto che, sebbene i legami forti sembrano quelli indispensabili a tenere insieme la rete, in realtà non sono affatto importanti per quanto riguarda i gradi di separazione, dimostrando, invece, che i legami cruciali sono quelli deboli: «Linkage of micro and macro levels is thus no luxury but of central importance to the development of sociological theory. Such linkage generates paradoxes: weak ties, often denounced as generative of alienation are here seen as indispensable to individual opportunities and to their integration into communities; strong ties, breeding local cohesion, lead to overall fragmentation» (Granovetter, 1973, 1378). Di particolare interesse è il collegamento che fa Granovetter tra il legame debole e quelli che lui definisce "ponti locali": «While not all weak ties should be local bridges, all such bridges should be weak ties-an argument central to the assertion that weak ties serve crucial functions in linking otherwise unconnected segments of a network»¹⁸ (Granovetter, 1983, 217). Un *local bridge*, ponte

¹⁸ Nel 1983 Granovetter pubblica un nuovo articolo in cui rivede la sua teoria sui legami deboli (pubblicata nel 1973) alla luce dei nuovi studi che sono stati condotti nell'ultimo

sociale, è un legame debole ma cruciale, in quanto permette di tenere insieme una parte del tessuto sociale, e la sua rimozione, a differenza di un legame forte, avrebbe un effetto considerevole sulla distanza sociale tra i due punti (individui) in esame, ovvero la catena di passaggi per collegare nuovamente questi due punti sarebbe molto più complessa. In casi più complessi, l'eliminazione di un legame debole che ha la funzione di un ponte locale potrebbe anche disgregare la rete.



Nello schema a sinistra, i legami forti sono rappresentati da linee continue, mentre quelli deboli da linee tratteggiate. Se si rimuove un legame debole i gradi di separazione tra il punto A e il punto B aumenterebbero (come mostra lo schema a destra che evidenzia la catena di passaggi che servirebbero per collegare A con B). La connessione debole tra il punto A e il punto B, pertanto, rappresenta un ponte sociale.

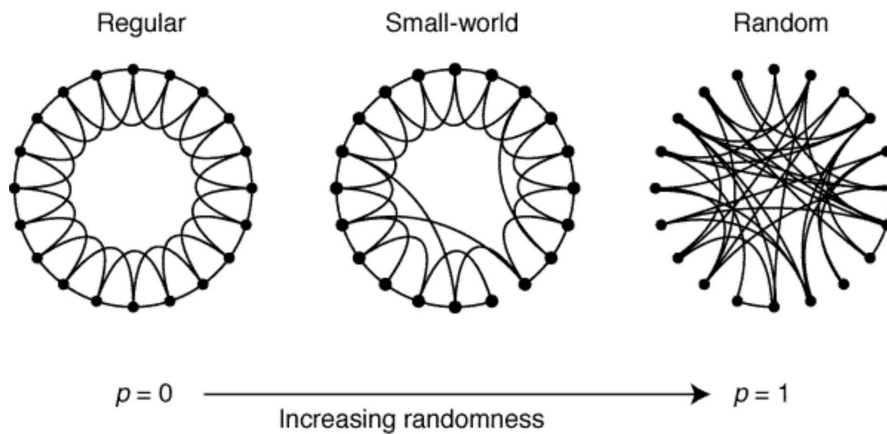
Rielaborazione dell'autore a partire dai grafi di Granovetter (1973).

Sono proprio i *local bridges* di Granovetter, scorciatoie sociali, lo strumento che ha permesso di dimostrare come il vasto sistema delle reti sociali è, in realtà, un piccolo mondo.

A seguito delle scoperte di Milgram e di Granovetter, alcuni studiosi si interrogarono ancora su quale fosse la struttura della rete sociale, se ordinata o casuale. Nelle loro conclusioni mancava, infatti, una formula per costruire precise reti matematiche nelle quali la struttura di un piccolo mondo potesse

decennio. Nonostante alcune contraddizioni, l'autore mantiene le posizioni enunciate un decennio prima, mostrando come queste non vanno in contraddizione con i nuovi studi o con le tesi sociologiche che sembrano proporre una tesi opposta, ma che, al contrario, la confermano, sostenendo nuovamente che senza i legami deboli una comunità sarebbe frammentata in tanti gruppi isolati.

prendere forma. Nonostante ciò, Granovetter chiarì che nelle reti ordinate si ritrovano nuclei di relazioni come quelli delle vere reti sociali, ma non le proprietà del piccolo mondo, mentre nelle reti casuali si presentano proprietà di un piccolo mondo, ma non hanno nuclei di relazioni e sono quindi prive di comunità. Da queste conclusioni i matematici Duncan Watts e Steve Strogatz, negli anni novanta¹⁹, cercarono di elaborare la struttura di una rete sociale partendo dall'assunto che questa avrebbe dovuto coniugare ordine e casualità. I due matematici iniziarono da una rete circolare, ordinata, in cui ciascun punto era connesso con i quattro punti più vicini. A queste connessioni ne aggiunsero altre che collegavano coppie di elementi casuali. Riproducendo diversi schemi così fatti, dove all'ordine iniziale veniva aggiunto, gradualmente, del disordine, i due matematici tentarono di misurare la variazione dei gradi di separazione (e quindi il coefficiente di aggregazione) all'aumentare della componente casuale.



«Random rewiring procedure for interpolating between a regular ring lattice and a random network, without altering the number of vertices or edges in the graph. We start with a ring of n vertices, each connected to its k nearest neighbours by undirected edges. (For clarity, $n = 20$ and $k = 4$ in the schematic examples shown here, but much larger n and k are used in the rest of this Letter.) We choose a vertex and the edge that connects it to its nearest neighbour in a clockwise sense. With probability p , we reconnect this edge to a vertex chosen uniformly at random over the entire ring, with duplicate edges forbidden; otherwise we leave the edge in place. We repeat this process by moving clockwise around the ring, considering each vertex in turn until one lap is completed. Next, we consider the edges that connect vertices to their second-nearest neighbours clockwise. As before, we randomly rewire each of these edges with probability p , and continue this process, circulating around the ring and proceeding outward to more distant neighbours after each lap, until each edge in the original lattice has been considered once. (As there are $nk/2$ edges in the entire

¹⁹ I primi importanti esiti della loro ricerca furono pubblicati nel 1998 in un articolo sulla rivista *Nature* dal titolo "Collective dynamics of 'smallworld' networks".

graph, the rewiring process stops after $k/2$ laps.) Three realizations of this process are shown, for different values of p . For $p = 0$, the original ring is unchanged; as p increases, the graph becomes increasingly disordered until for $p = 1$, all edges are rewired randomly. One of our main results is that for intermediate values of p , the graph is a small-world network: highly clustered like a regular graph, yet with small characteristic path length, like a random graph» (Watts, Strogatz, 1998, 441).

I due matematici notarono che aggiungendo una componente di casualità nel grafo iniziale perfettamente ordinato, il coefficiente di aggregazione subiva variazioni quasi impercettibili, mentre si aveva un notevole effetto sui gradi di separazione²⁰. Pertanto, l'introduzione di una connessione casuale, di fatto, produceva un piccolo mondo, che attraverso sei soli gradi di separazione può essere interconnesso con altri piccoli mondi, continuando a mantenere la sua struttura aggregata delle comunità reali.

Le scoperte di Duncan e Strogatz provocarono molta curiosità nella comunità scientifica da cui seguirono molti studi anche in altri campi. La geometria del piccolo mondo sembra, infatti, caratterizzare la struttura del sistema nervoso, delle proteine essenziali al nostro organismo, delle catene alimentari ecosistemiche, di Internet, della grammatica e delle altre componenti del linguaggio umano.

La trasmissione rapida ed efficace dei segnali è il bene più ovvio ed elementare della struttura di piccolo mondo. Inoltre, come ha osservato Granovetter, i nuclei di relazioni caratterizzati da legami forti, fa sì che se alcuni legami fossero rimossi, gli altri resterebbero strettamente connessi, ovvero: in una rete dotata di nuclei di relazioni locali, la perdita di un elemento non induce la frammentazione in parti sconnesse. Altro vantaggio della struttura del piccolo mondo è che permette alle reti sia di reagire con prontezza e coesione, sia di archiviare informazioni in maniera compatta. «[...] L'architettura di piccolo mondo consente di vedere ordine e organizzazione in molte reti, come il cervello umano, che all'apparenza sono caotiche. In reti che prima sembravano quasi del tutto casuali e prive di fondamentali principi organizzativi, ora si intuisce un ordine nascosto, una struttura di base assai complessa» (Buchanan, 2003, 81).

²⁰ Ipotizzando un cerchio di 6 miliardi di punti della popolazione mondiale, in cui ciascun individuo è connesso con i 50 a lui più vicini, i gradi di separazione in questa rete sono circa 60 milioni. Secondo i calcoli di Duncan e Strogatz, introducendo una percentuale di nuove connessioni casuali, anche solo di 2 su 10.000, i gradi di separazione scendono da 60 milioni a 8.

La rete di Internet è un altro dei campi in cui sono stati effettuati innumerevoli studi che tentano di comprendere quali leggi regolano la complessità della rete stessa. Interessanti sono i diagrammi di Paul Baran (1964) in uno dei suoi primi articoli per la Rand Corporation in cui analizza tre diversi tipi di reti: centralizzata, decentralizzata e distribuita.

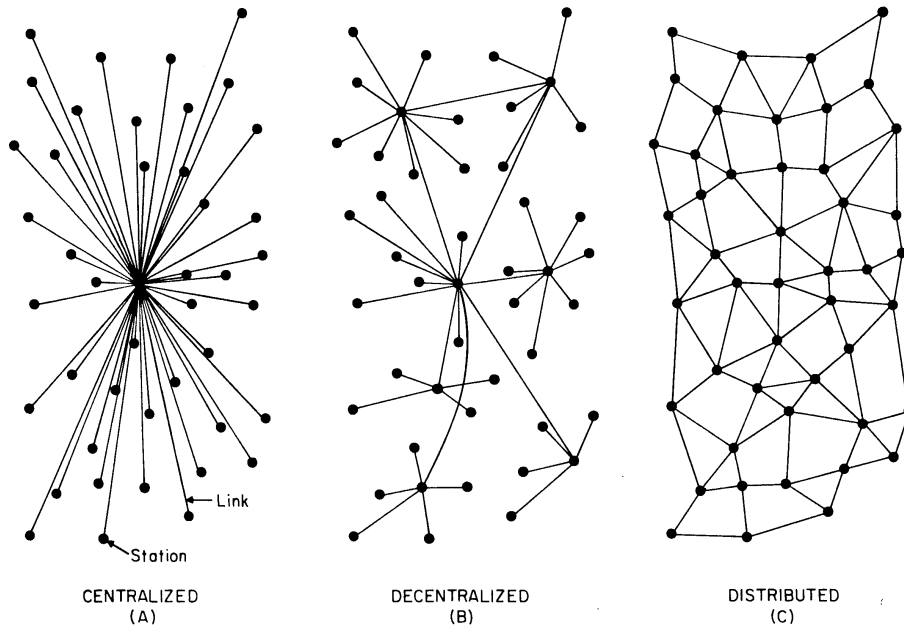


Diagramma dei diversi tipi di reti.
Fonte: Baran P. (1964), p.2.

La rete centralizzata è vulnerabile in quanto un problema nel nodo centrale compromette la comunicazione con tutte le stazioni finali. Una rete decentralizzata gerarchica è formata da più reti centralizzate, i cui nodi centrali sono connessi al nodo della rete principale. Una rete distribuita, invece, è formata da un insieme di componenti a forma di stella e maglia con collegamenti supplementari che formano un anello. Questa tipologia di rete è detta 'decentrata' proprio perché non è sempre necessaria la dipendenza su un singolo punto. Baran dimostrò che una rete decentralizzata gerarchica è più vulnerabile della rete distribuita, in quanto alcuni punti svolgono una funzione cruciale nel tenere insieme la rete e, pertanto, la distruzione di uno di questi *hub* comprometterebbe gravemente tutto il sistema reticolare.

Sebbene oggi la mappa dei collegamenti di Internet raffigura una rete decentralizzata gerarchica, in realtà è una rete distribuita, una rete piccolo mondo, con un elevatissimo coefficiente di aggregazione e con *hub*. Non è né una rete casuale e non è nemmeno una rete ordinata: è una rete piccolo mondo, organizzata in modo da consentire alle informazioni di spostarsi da un punto a un altro con un limitatissimo numero di passaggi²¹, e la distribuzione dei nodi secondo il numero di connessioni segue la legge della potenza²².

«L'evoluzione delle reti sociali, Internet, l'interno della cellula o la struttura del linguaggio umano sono senza dubbio argomenti che rientrano nell'ambito storico e che hanno ciascuno la sua storia, distinta dalle altre. Ognuna di tali reti è il prodotto di uno sviluppo assolutamente unico [...] Tuttavia, ognuna di quelle reti ha alla base la stessa architettura, la stessa legge fondamentale. Ognuna è un piccolo mondo e ha nel contempo una elevata aggregazione, inoltre, [...] ognuna presenta il fenomeno *hub*: alcuni individui, siti web o altro hanno un gran numero di connessioni. Inoltre le analogie non sono vaghe e qualitative, ma recano una precisa firma matematica: la legge della potenza» (Buchanan, 2003, 105-106). Con queste parole, il fisico Buchanan, sottolinea che sebbene nell'evoluzione di una rete siano molto importanti il processo storico e le contingenze specifiche, esiste comunque un ordine naturale che si riscontra in tutti i tipi di reti, un principio organizzativo comune. La tesi fondamentale del fisico è che nella teoria delle reti vi è una stessa struttura nascosta condivisa da tutti i network, che ne regola il comportamento e le interazioni, e si organizza attraverso *nexus*, modello reticolare che tutte le realtà hanno in comune. Anche analizzando gli esperimenti in merito alla crescita delle reti²³ fu constatato che le reti in espansione mostravano sempre la stessa struttura di base: erano tutte

²¹ Michalis, Petros e Christos Faloutsos, tre fratelli informatici, nel 1999 studiarono il numero di connessioni da cui deve passare un pacchetto di informazioni diretto da un punto ad un altro. I Faloutsos scoprirono che, nonostante le sempre più immense dimensioni di Internet, il numero di connessioni che collegano due computer non supera mai le dieci (Faloutsos, 1999, 251).

²² Secondo la legge della potenza, se si raddoppia il numero delle connessioni, il numero di nodi con quel numero di connessioni diminuisce di cinque volte.

²³ La crescita delle reti non fu trattata dagli studiosi della teoria delle reti. A partire dalla fine degli anni '90, gli studi sulla struttura di Internet e del World Wide Web e della sua espansione produssero risultati che fornirono nuovi spunti nella teoria del piccolo mondo.

piccoli mondi con pochi gradi di separazione²⁴, con un elevato coefficiente di aggregazione, con la presenza di *hub* e seguono sempre la legge della potenza. Inoltre, alla base dello sviluppo delle reti, vi è anche il meccanismo del “ricco sempre più ricco”, ovvero crescono più facilmente e più velocemente le connessioni con quei nodi di una rete che già in partenza possiedono più connessioni degli altri nodi. Questo comporta uno sviluppo maggiore degli *hub* rispetto agli altri nodi²⁵. Gli *hub* che possiedono un numero sproporzionato di connessioni nella rete assumo, quindi, il ruolo di ‘connettori’ (ruolo analogo a quello dei ponti di Granovetter) e avvicinano regioni che altrimenti sarebbero molto lontane o totalmente sconnesse²⁶.

Prime deduzioni

Trasponendo le teorie della scienza delle reti e del piccolo mondo dal livello sociale al livello urbano, un legame debole è una relazione che si instaura tra due nodi appartenenti a sistemi locali differenti attraverso processi di *networking* passivo. Questa connessione ha l’effetto di aumentare le opportunità di scambio di conoscenza, di sviluppo e di relazione con gli altri sistemi locali connessi all’*hub*-connettore di partenza, ovvero, di instaurare reti sempre più estese facendo così aumentare esponenzialmente sia le proprie opportunità che la quantità di esternalità provenienti da tutta la rete, che possono essere poi riversate nel proprio piccolo mondo. Pertanto il legame fra due città appartenenti, rispettivamente, a due differenti sistemi urbani reticolari, rappresenterebbe un “ponte” tra due sistemi che altrimenti resterebbero separati. Questo assunto della teoria delle reti sociali in merito all’importanza dei legami deboli e alla loro funzione di ponte che connette diversi sistemi, sarà

²⁴ Si fa riferimento agli esperimenti condotti nel 1999 dai fisici Albert-László Barabási e Réka Albert che avevano l’obiettivo di verificare cosa accade quando una rete parte da piccole dimensioni e cresce per aggregazioni preferenziali.

²⁵ Questa osservazione rileva una mancanza nelle reti di Watts e Strogatz, in cui le connessioni sono distribuite tra tutti gli elementi in maniera egualitaria, cosa che non accade nella maggior parte delle reti reali.

²⁶ Analizzando alcune reti reali, come ad esempio la rete dei trasporti aerei e gli *hub* aeroportuali, Buchanan osserva che, ad un certo punto, può accadere che un *hub* perde il vantaggio di acquisire nuove connessioni (per difficoltà di gestione, perché non ne trae alcun vantaggio o perché sono intervenute circostanze/limitazioni che impediscono la formazione di nuove connessioni) e i nodi ipoconnessi cominciano a crescere più velocemente raggiungendo gli *hub* per numero di connessioni, rendendo la rete più egualitaria (Buchanan, 2003, Cap. VIII).

poi ripreso nel quarto capitolo e trasposto ai sistemi urbani reticolari, per descrivere i processi di attivazione di una rete e le fasi evolutive di un nodo all'interno di una rete (ancoraggio, disancoraggio, radicamento territoriale). Dalla teoria di Granovetter (1973) si dedurrà che, in un sistema territoriale reticolare, un legame debole (creato da forze esogene al nodo) può diventare forte se i nodi riescono a trasformare il processo di *networking* passivo che li ha resi nodi di una rete, in un processo di *networking* attivo, in cui i nodi diventano parte attiva del processo e rigenerano continuamente le ragioni che li rendono convenienti per gli altri nodi della rete.

2.2. LA GEOGRAFIA DELLE RETI E DEI FLUSSI

La geografia, come scienza che descrive e rappresenta il territorio nelle sue articolazioni spaziali, politiche e sociali, negli ultimi tempi ha dovuto affrontare una nuova sfida, modificando i suoi tradizionali metodi di analisi per riconfigurarsi in funzione dei nuovi processi di che stanno modificando la configurazione dei territori. Oggi, la geografia che descrive e cerca di rappresentare le dinamiche urbane è sempre più slegata dalla reale posizione fisica nello spazio geo-referenziato, dalle logiche di contiguità spaziale e dai concetti di vicinanza fisica che fanno riferimento a uno spazio continuo e omogeneo. È, invece, nello spazio geografico inteso in senso relazionale (Castells, 2002a), nella griglia disegnata dai flussi (Dematteis, 1995) che generano nuove logiche spaziali, e nelle dinamiche economiche e sociali dell'era globale che la scienza della geografia ridefinisce il proprio modo di operare e il concetto di esplorazione geografica (Dematteis, 1985), e propone nuove tipologie di rappresentazione, come i cartogrammi, che interpretano le estensioni territoriali sulla base di specifici indicatori di analisi.



Esempio di cartogramma: Popolazione globale. Le dimensioni di ogni territorio sono proporzionali alla quota di popolazione mondiale che vi risiede. La mappa illustra la distribuzione della popolazione terrestre sulla superficie del pianeta.

Fonte: Dorling D., Newman M., Barford A. (2008), p.17.



Esempio di cartogramma: Miglioramento nei termini di scambio. Le dimensioni di ogni territorio sono proporzionali al miglioramento nei termini di scambio tra il 1980 e il 2001, moltiplicato per la spesa corrente in importazioni di beni e servizi.

Fonte: Dorling D., Newman M., Barford A. (2008), p.87.



Esempio di cartogramma: "Crescita degli slum. Le dimensioni di ogni territorio sono proporzionali all'aumento degli abitanti degli slum tra il 1990 e il 2001.

Fonte: Dorling D., Newman M., Barford A. (2008), p.155.

La chiave di svolta nelle scienze geografiche si ritrova nel concetto di «posizione geografica non più riferita alla griglia dei meridiani e dei paralleli (posizione assoluta), ma a una griglia assai più complessa disegnata sulla faccia della Terra dai flussi di persone, beni materiali, informazioni, decisioni, ecc., corrispondenti a tutti i tipi di scambi: economici, politici, culturali. In tale

concezione relazionale dello spazio geografico il valore di un luogo diventa il valore di scambio che, in un dato sistema di rapporti intersoggettivi, viene attribuito a certe sue specifiche caratteristiche ambientali» (Dematteis, 1985, 52). Il concetto di posizione geografica, relativa e assoluta, deve, dunque, essere sostituito con quello di “posizione relazionale” (Petsimeris, 1989), che fa riferimento ad un altro tipo di spazio, discontinuo e disomogeneo.

In questa ricerca si parlerà, pertanto, di spazio geografico in senso relazionale e, nello specifico, di *geografia dei flussi* e di *geografia delle reti*: nel primo caso si farà riferimento alla geografia disegnata dalle dinamiche dell'economia globale, dall'*information processing* e dalle funzioni manageriali dominanti, che devono essere intercettate dalle città; nel secondo caso, la geografia sarà disegnata dai processi di *networking attivo* che le città instaurano fra loro, formando reti sia a livello globale sia a livello locale per l'intercettazione dei flussi. In tal senso si parlerà di spazio geografico in senso relazionale (Castells, 2002a), non essendo più la contiguità spaziale il punto di riferimento nei processi di sviluppo. Lo spazio non omogeneo sarà organizzato alle diverse scale attraverso reticoli connessi orizzontalmente e reticoli connessi verticalmente (Dematteis, 1991b; 1995).

Se un sistema territoriale si struttura e si sviluppa all'interno della geografia delle reti e dei flussi, sarà di fondamentale importanza, innanzitutto, procedere con un'analisi dei flussi che sono originati dalle reti di relazioni, materiali e immateriali, brevi e lunghe, che rendono lo spazio relazionale sempre più complesso e articolato (Beaverstock *et al.*, 2000), per poi definire quali sono le caratteristiche che un territorio deve possedere e quale ruolo può svolgere all'interno dei nuovi processi, per orientarne lo sviluppo e le trasformazioni. Sarà, inoltre, fondamentale comprendere non solo quali sono i flussi che una città intercetta, ma anche quali flussi è capace di generare per attrarre competitività e aumentare le proprie opportunità di sviluppo.

2.2.1. UNA NUOVA GEOGRAFIA SPAZIALE

La geografia rappresenta il territorio, oltre che nella sua estensione spaziale, anche nel suo essere fatto sociale e politico, tentando di ricondurre le cose a un ordine razionale ed utile. Negli ultimi decenni la geografia ha riconosciuto i limiti nel suo tradizionale modo di operare come scienza, e il concetto di

“esplorazione geografica” (Dematteis, 1985) è stato ripensato come quell’attività dedita alla scoperta dei mutamenti e delle innovazioni territoriali.

Nell’età moderna le dimensioni dello spazio e del tempo sono sempre più connesse fra loro al punto di dover essere prese contemporaneamente in considerazione non solo nelle analisi sulla società, ma anche nelle analisi dei sistemi urbani, in quanto lo spazio, espressione della vita umana, assume un nuovo significato. Inoltre, sebbene spazio e tempo siano interrelati nella natura e nella società, questo legame oggi assume un significato diverso e più complesso, dove lo spazio è quella dimensione che organizza il tempo (Castells, 2004). La natura di queste due dimensioni è in continua trasformazione a seguito della tecnologia dell’informazione e della comunicazione, che stanno determinando la contrapposizione dello spazio dei flussi allo spazio dei luoghi²⁷.

Lo spazio dei flussi sta, di fatto, diventando «la manifestazione spaziale di potere e funzione nelle nostre società» (Castells, 2002a, 437): con queste parole l’autore afferma che oggi tutti i processi economici e i servizi avanzati possono essere ricondotti a flussi di informazioni, i cui nuclei principali si localizzano non secondo la logica della dispersione, ma in determinati centri secondo le logiche della gerarchia tra i centri urbani. Questi centri urbani non operano in maniera autonoma, ma sono tutti collegati fra loro e le condizioni di questi collegamenti sono in continua evoluzione.

Queste nuove dinamiche, imposte dalle conseguenze della globalizzazione e dalla continua innovazione della tecnologia dell’informazione (Castells, 2000), si traducono, in termini geografici, in un nuovo modo di analizzare, interpretare e restituire lo spazio geografico: le logiche che danno maggior peso a un territorio, geograficamente localizzato, dipendono dallo spazio dei flussi e dalle connessioni reticolari di cui quel territorio è parte. Sulla base della tipologia dei flussi che si prende in esame, e quindi della specifica rete di connessioni, i nodi (ovvero le città), di fatto hanno annullato la distanza spaziale interposta fra loro e operano come se fossero prossimi l’uno all’altro, attivando processi di

²⁷ «Un luogo è una località la cui forma, funzione e significato sono autosufficienti all’interno dei limiti della contiguità fisica» (Castells, 2002, 485). L’autore sostiene che le persone vivono ancora nei luoghi, ma poiché la funzione e il potere nelle società attuali sono organizzati dallo spazio dei flussi, la sua logica struttura lo spazio in modo da alterare il significato e la dinamica dei luoghi nel modo tradizionale in questi sono percepiti e vissuti.

networking e accrescendo la complementarità.

«I flussi e le interazioni delle reti convergono su un numero limitato di luoghi che sono città. Le città, legate mutuamente da reti di flussi e di interazioni, sono nodi complessi, cioè costituiti da più nodi interconnessi di reti complesse, a loro volta formate da fasci di più nodi» (Perulli, 2007, 176).

Questa nuova interpretazione geografica, racchiude in se la complessità dei fattori che incidono sullo sviluppo dei sistemi urbani, ed è dotata di flessibilità al variare delle condizioni di contesto. Ma questa nuova geografia non riguarda soltanto i grandi centri accentratori delle funzioni di comando, ma riguarda anche la dimensione locale. La nuova geografia, pertanto, deve guardare al territorio non soltanto in ottica di flussi, ma deve anche tenere conto delle diverse scale: se alla scala globale i flussi si localizzano in determinati luoghi, e la rappresentazione che se ne trae è composta da punti (che possono assumere diverse dimensioni in base alla gerarchia del nodo alla scala globale) e rette, alla scala locale dovrà tenere conto non solo del centro urbano, ma di tutta quella rete di connessioni che questo ha organizzato con il suo *hinterland* e/o con altri sistemi locali (livello regionale).

2.2.2. I FLUSSI: COME TRACCIANO RETICOLI E DISEGNANO SPAZI

I flussi, espressione dei processi che dominano la vita economica e politica, come forma materiale di supporto dei processi e delle funzioni dominanti nella società dell'informazione, sono la nuova dimensione spaziale entro cui le città si ricollocano nella geometria globale attraverso le reti.

Le forme e i processi spaziali sono espressione delle dinamiche delle strutture economiche e sociali globali. Nell'era dell'informazione e dell'economia globale, la società è costruita intorno a flussi che creano una nuova logica spaziale: «lo spazio dei flussi, quale forma materiale di supporto dei processi e delle funzioni dominanti nella società dell'informazione» (Castells, 2002a, 473).

Sebbene lo spazio dei flussi sia privo di una dimensione spaziale, almeno nella sua logica, in realtà questa esiste ed è basata sulle reti che collegano luoghi specifici che assumono la funzione di snodi o di nodi. Gli snodi rappresentano stazioni di scambio, snodi di comunicazione e hanno un ruolo di coordinamento per migliorare le interazioni fra tutti gli elementi interagenti nella rete. I nodi, invece, sono le sedi delle funzioni strategicamente importanti, dove risiedono attività e organizzazioni che territorializzano il nodo in uno specifico luogo, e

svolgono funzioni che gli attribuiscono un ruolo chiave all'interno della rete. La territorializzazione di un nodo determina, dunque, il collegamento del sistema locale a cui il nodo appartiene all'intera rete.

Ogni nodo, oltre a instaurare relazioni di cooperazione, sinergia e funzionali con gli altri nodi della rete, deve anche essere dotato di un'adeguata infrastruttura tecnologica, mercato del lavoro specializzato e un sistema di servizi avanzati. La localizzazione di un nodo, pertanto, incide sullo sviluppo di un sistema territoriale, che deve dotarsi di tutti quei servizi e infrastrutture necessari ad assolvere la sua funzione.

Dal punto di vista dell'organizzazione interna di ogni nodo, oltre al dover essere sempre più innovativo in campo tecnologico, c'è un altro elemento che assume sempre più importanza: quello della logistica. Questa, nella logica delle reti, è sempre più importante, perché definisce, spazialmente, sia quei luoghi di gestione centrale dei flussi, sia quei luoghi atti ad accogliere i flussi e a riversarli nella rete. Si assiste, di conseguenza, a una crescente necessità nella città che all'interno della rete assumono il ruolo di *gateway* del proprio sistema locale di riferimento, di avere a loro disposizione spazi sempre più ampi e sempre più articolati: nel centro urbano dovranno essere dotate di un centro logistico inteso nel senso manageriale; nelle aree più periferiche, dovranno essere dotate di un sistema infrastrutturale, in senso logistico, ad elevata specializzazione e capacità, che dovrà essere agevolmente connesso con il centro manageriale e dovrà adempiere alla funzione di *gateway* in senso più strettamente materiale (per accogliere flussi di persone e merci).

Un territorio dotato di infrastrutture di trasporto efficienti integrato con il sistema della logistica di alto livello, rende la regione territoriale più competitiva, ancora di più se questi due sistemi convogliano nella realizzazione di una vera e propria piattaforma logistica. Pertanto, la logistica riconfigura il territorio attraverso la realizzazione di queste aree altamente specializzate definite da Perulli come 'distretti logistici': «aree che per la loro concentrazione di servizi e d'infrastrutture, per la loro posizione baricentrica rispetto ai flussi distributivi e di approvvigionamento, diventano zone di forte attrazione d'installazione logistiche» (Perulli, 1998, 160). Questi distretti si trasformano in piattaforme logistiche nel momento in cui la loro struttura viene ampliata e integrata, sia con le altre tipologie infrastrutturali (intermodalità) sia con tutti gli altri servizi,

strutture e valori aggiunti che trasformano l'area da una semplice 'porta' ad un grande polo di attrazione e di generazione di flussi.

Questo fattore ha la conseguenza di rendere l'esistenza di sistemi organizzativi del trasporto, le *freeway* del trasporto su rotaia, gli *hubs* del trasporto aereo, i *main ports* del trasporto marittimo, sempre più un fattore di selezione e gerarchizzazione del territorio: vi sono territori che assumono la posizione di polo, con accesso diretto ai sistemi di trasporto suddetti lungo i quali si snoda il processo della globalizzazione, e territori che vengono fortemente marginalizzati da questi processi a causa della mancanza di un'adeguata infrastrutturazione del territorio stesso.

2.3. IL CAPITALISMO DELLE RETI

«La capacità competitiva del Paese appare in chiara relazione con la modernizzazione delle reti infrastrutturali e di servizi che alimentano il sistema produttivo (dalla finanza alle fiere, dalla logistica alle *utilities*, dalle università), terminata la stagione in cui l'impresa italiana compete grazie ad una combinazione mobile tra protezionismo, flessibilità e politiche di svalutazione competitiva. Ma cruciale anche perché il passaggio da uno Stato gestore ad uno Stato regolatore si colloca lungo quel crinale che separa la cittadinanza fordista, che poneva al centro il cittadino/lavoratore, dal modello in cui il rapporto tra gli individui e le risorse collettive è mediato da logiche di mercato, in cui gli attori che gestiscono le seconde interagiscono con una platea di utenti/clienti» (Bonomi, 2006, 831-832).

Come afferma Aldo Bonomi, si è assistito al passaggio da un capitalismo manifatturiero a un capitalismo delle reti: il periodo post fordista vede, di volta in volta, l'affermarsi di nuove economie, come l'economia dell'informazione e l'economia della conoscenza, che pongono al centro un particolare attore, ovvero il detentore delle risorse collettive per lo sviluppo. Le transazioni degli assetti proprietari delle reti dei servizi, pongono la necessità di un confronto tra i detentori delle risorse strategiche per lo sviluppo e i soggetti locali. Lo spazio dove sperimentare questo incontro è quello delle piattaforme produttive territoriali²⁸ (Bonomi, 2003), in cui si ritrova il rapporto tra flussi e luoghi.

La transizione del capitalismo si è avviata negli anni '70 e ha condotto a una nuova forma di capitalismo (quello definito come capitalismo post-fordista) che ha al suo centro due importanti temi: il processo della globalizzazione e il processo della "smaterializzazione" dell'economia, ovvero un'economia non più basata esclusivamente sulla produzione di prodotti materiali, ma sempre più basata sulla produzione di beni, servizi e conoscenza, sulla mobilitazione di flussi di capitale finanziario, sociale e culturale. Questa transizione del

²⁸ Secondo Aldo Bonomi (2003) se con il concetto di capitalismo molecolare si poteva analizzare la grande articolazione del modello di piccola impresa e i rapporti di questa con il territorio, ora si tratta di fare un passo ulteriore, di allargare lo sguardo osservando l'emergere di piattaforme territoriali in cui il nuovo capitalismo si articola su dimensioni di area vasta: le geocomunità. Queste sono intese come entità territoriali che, oltrepassando i confini dei tradizionali distretti industriali e dei sistemi produttivi locali, sviluppano le loro reti di relazioni in una scala più ampia grazie al concorso di una pluralità di attori, sia locali che non.

capitalismo ha anche generato un passaggio da un modello economico verticalmente integrato e concentrato nello spazio, a un modello organizzato in «reti multi-livello (internazionali, transnazionali, sub-regionali) spazialmente diffuse» (Bonomi, 2010, 15). In questo contesto, il capitalismo di territorio²⁹ è sottoposto a grandi cambiamenti, per diventare più flessibile, per gestire meglio i nuovi processi imposti dalla globalizzazione e dal nuovo modello economico: il suo sviluppo deve essere ripensato nei termini del capitalismo delle reti, ossia degli attori che gestiscono i beni competitivi territoriali.

Provando a leggere le fasi di transizione dei vari modelli di capitalismo attraverso una dimensione spaziale si può osservare che se da un lato nelle grandi metropoli si assiste allo sviluppo e alla concentrazione dei servizi nei settori terziario e quaternario, nei centri più piccoli, in cui si riscontra una tradizionale economia legata alla cultura locale, centrata su reti distrettuali e filiere legate alla media impresa esportatrice, si assiste ad uno sviluppo di questo sistema produttivo. Tutto ciò ha comportato una crescente divisione territoriale sia del lavoro che della produzione, ovvero si assiste ad un processo di specializzazione territoriale dello sviluppo stesso, a cui si associa una divisione territoriale sociale³⁰. Un sistema territoriale, pertanto, composto da una città di rango metropolitano in cui si concentrano le funzioni principali nel settore dei servizi, circondate da molteplici centri minori con specifiche specializzazioni funzionali fortemente connesse alle identità locali, è un sistema policentrico anche dal punto di vista economico e infrastrutturale, ed è il sistema territoriale ideale che può aumentare le sue capacità competitive nei confronti delle grandi capitali, connettendosi con altri sistemi che presentano una simile struttura

²⁹ Con il termine “Capitalismo di territorio”, l'autore fa riferimento a «uno specifico modello di sviluppo incentrato sull'intreccio tra capitale economico, capitale sociale e capitale culturale che ha alimentato una crescita basata sulla miriade di sistemi produttivi localizzati ove le imprese sono progetti di vita e non molecole di capitale» (Bonomi, 2006, 834).

³⁰ In questo senso l'autore parla di capitalismo molecolare, ovvero quel capitalismo che si ritrova nel modello distrettuale, costituito da piccole imprese in rete tra di loro, quindi un capitalismo territorialmente e socialmente diffuso, in cui il rapporto con i luoghi è, appunto, di tipo molecolare, disperso, puntuale. Nello specifico, il riferimento è al capitalismo italiano, che è un capitalismo di territorio diffuso e molecolare, che fatica a stare al passo con i regolamenti, i parametri, le politiche e i modelli europei, con i processi di innovazione e di internazionalizzazione.

territoriale, per mettere in rete le proprie esternalità e diventare non solo attrattori di flussi, ma soprattutto territorio da cui si generano nuovi flussi.



Nel capitalismo del territorio, tenuto conto del passaggio dai sistemi distrettuali fordisti al modello delle piattaforme produttive, si impone la leadership del capitalismo delle reti, definito come il capitalismo «degli attori che gestiscono beni competitivi territoriali» (Bonomi, 2006, 832), il cui prerequisito per lo sviluppo si trova nella centralità dei beni competitivi territoriali nelle piattaforme produttive. «Un sistema di attori, vale a dire, che definisce il proprio ruolo gestendo («padroneggiando») le «macchine a vapore» del post-fordismo; le reti immateriali – dalle fabbriche del capitale umano (le Università e le altre istituzioni formative) ai servizi collettivi, dalle reti della creatività e del linguaggio a quelle della finanza, ai *brand* che danno identità e personalità ai prodotti – e le reti fisiche: *utilities* (energia, acqua, sistemi di trasporto, gas), le fiere dove si rappresentano le qualità produttive, le reti digitali e satellitari, le infrastrutture per i trasporti, intesi sia come assi (autostrade, strade, ferrovie) sia come nodi/terminali d'interconnessione (porti, aeroporti, interporti) [...] i soggetti che gestiscono e distribuiscono queste risorse, divengono a pieno titolo attori

strategici dello sviluppo, *big players* che svolgono la funzione di *gateway* tra sistemi locali e le reti medie e lunghe della competizione globale»(Bonomi, 2006, 833).

Se prima erano le imprese a competere fra loro, adesso sono i territori a trovarsi in competizione. I luoghi riacquistano valore, tornano al centro dello sviluppo nei termini proprio di “piattaforme produttive”, che necessitano di essere strutturate per diventare appetibili per attori e flussi.

All'interno delle piattaforme produttive territoriali la rete dei “saperi” costituisce l'anima del processo di valorizzazione, rappresenta una risorsa importante per la tenuta del sistema delle filiere territorializzate e per rispondere alla generale tendenza di delocalizzazione. Allo stesso modo, particolare importanza assumono gli elementi simbolici e culturali nel garantire la competitività dei prodotti e lo stretto legame con il sistema territoriale di riferimento.

«L'economia globale non si nutre dell'universale standardizzazione di prodotti, processi e conoscenza, ma è piuttosto un sistema che genera maggiore divisione del lavoro e specializzazione tra i luoghi, poiché premia la ricerca di apporti originali e non ripetitivi all'interno dei reticoli globali. Diversificare e innovare prima, connotare poi, sono leve immateriali per alzare i sentieri della crescita territoriale» (Bonomi, 2010, 16).

La dimensione globale è caratterizzata da flussi di varia natura (economici, informativi, ecc.) che si materializzano nei diversi sistemi della finanza, delle imprese transnazionali, delle informazioni, dei trasporti, e sono proprio questi flussi che mettono in relazione i luoghi facendo interagire economie e società locali. La prima macroscopica conseguenza dei flussi globali è stata quella di indebolire i legami interni e di rafforzare l'apertura verso l'esterno. Questa, sebbene in un primo momento sembrava che stesse determinando la distruzione delle identità locali, ha invece fatto emergere l'importanza delle identità locali stesse, in quanto la non ripetitività e l'originalità sono due elementi fondamentali per la sopravvivenza all'interno dei reticoli globali. Se da un lato la globalizzazione ha generato la delocalizzazione in funzione del solo abbattimento dei costi, con la conseguenza di assistere alla temporanea entrata in rete di territori che non apportavano alla rete valori specializzati legati alle culture locali, dall'altro si assiste alla permanente entrata in rete di territori che mettono in rete il proprio valore territoriale, che annullano la questione della

convenienza economica grazie all'aver saputo mettere in valore le proprie e uniche competenze territoriali.

Parlare di flussi e delle relazioni che queste hanno con i luoghi, nell'ottica del capitalismo delle reti, permette di individuare quattro diversi livelli di relazioni, che corrispondono ad altrettanti quattro livelli di "spazi competitivi". Un primo spazio è quello delle *global cities*, spazio virtuale (nel senso che la competizione non avviene fra sistemi territoriali, ma fra networks) che connette i centri che detengono le principali funzioni di gestione e di comando dell'economia mondiale. Un secondo spazio competitivo è quello transnazionale, dove i grandi sistemi territoriali competono fra loro per attrarre maggior numero di flussi, attori ed economie. Il terzo spazio è definito *meso*, ovvero, è quello composto da macro-regioni. Infine, il quarto spazio competitivo è quello a scala locale, dove la competizione avviene tra sistemi territoriali che cooperano all'interno delle piattaforme produttive territoriali. Queste ultime, altro non sono che l'evoluzione della moltitudine di sistemi produttivi locali di cui è formato il nostro Paese (il modello della grande impresa fordista e i distretti industriali), che riscontrano notevoli difficoltà con le dinamiche dei processi economici globali e che soffre del venir meno della presenza degli attori governativi locali e dello Stato che assicurava garanzie e protezione. Il modo in cui questi sistemi locali possono evolvere nel modello delle piattaforme d'area vasta consiste nel superare i limiti del territorio nazionale, tendere verso un'organizzazione complessa e multilivello, basata sull'interazione tra le economie dei flussi e le economie dei luoghi.

Il rapporto tra flussi e luoghi generato dalla geografia degli spazi economici, configurazioni spaziali a geometria variabile, è il luogo privilegiato in cui il capitalismo delle reti deve agire, attraverso il confronto, favorendo e generando spazi di negoziazione, coalizzando il capitale sociale con il capitale economico. «In un'economia sempre più "informazionale, interconnessa e globale", è evidente come la capacità di costruire reti di divisione del lavoro e di gestione cooperativa delle filiere costituisce una strada maestra per abbassare i costi delle conoscenze, per moltiplicare le possibilità di utilizzo e migliorarne il valore d'uso. La rete, in altre parole, diventa una modalità di moltiplicazione del valore generato, senza dover avere dimensione d'impresa tali da permettere economie di scala interne. La via maestra attraverso cui anche i piccoli possono affrontare i due grandi mutamenti di fine secolo, la globalizzazione dei mercati e la

smaterializzazione del valore; consentendo così di cogliere tempestivamente i movimenti del mercato, attivando di volta in volta le competenze e le specializzazioni più idonee in uno schema a geometria variabile» (Bonomi, 2010, 132).

Capitalismo di territorio → competizione fra territori

Capitalismo delle reti → competizione fra territori
spazi competitivi multilivello

Il rapporto tra
flussi e luoghi è
generato dalla
geografia degli
spazi economici,
configurazioni
spaziali a
geometria
variabile

2.4. DEFINIZIONI E TEORIE DEL CONCETTO DI RETE APPLICATO AL TERRITORIO

Il paradigma della rete è sempre più utilizzato per spiegare i processi dell'economia globalizzata e della cooperazione internazionale, e le dinamiche con cui vari soggetti intercettano flussi materiali e immateriali attraverso l'istituzione di relazioni che attraversano i territori statali.

Trattandosi di un tema fortemente multidisciplinare, la letteratura è molto ampia, articolata e oggetto di numerose analisi. A seguito di una rassegna della letteratura internazionale sulle reti, nei successivi paragrafi, saranno approfonditi: il paradigma delle reti di città, la *Urban Theory* e la *Development Theory*, due dei principali filoni teorici della teoria delle reti.

Il paradigma delle reti di città introduce i concetti base sul tema e propone una sintetica classificazione delle tipologie di reti di città, le connessioni con lo sviluppo dei sistemi urbani e i vantaggi dell'economia di rete.

La Teoria delle Città (*Urban Theory*), analizza la rete come quella forma relazionale che rilevando i flussi (reali o potenziali) connette i centri urbani. L'attenzione, in questo tipo di analisi, è posta sulle dinamiche urbane, in termini di competizione e coesione, che vengono spiegate alla luce dei flussi e delle relazioni tra gli attori urbani, valutando le modalità di organizzazione del sistema urbano mondiale.

La Teoria dello Sviluppo (*Development Theory*), analizza le relazioni competitive, collaborative e conflittuali per spiegare i diversi livelli di sviluppo di regioni e nazioni. Qui la rete, illustrando le dinamiche organizzative e i processi di innovazione all'interno dei sistemi economici, funge da modello di organizzazione e coordinamento degli attori economici.

2.4.1. I PARADIGMA DELLE RETI DI CITTÀ

Una rete di città è una struttura in cui le città sono i nodi, connessi da legami di diversa natura, attraverso il quale avviene lo scambio dei flussi socio-economici. Questi flussi sono supportati da infrastrutture di comunicazione e telecomunicazione. Le principali caratteristiche delle reti di città sono: la possibilità di essere strutture gerarchiche e strutture non-gerarchiche, la cooperazione tra le città e la generazione di vantaggi legati all'organizzazione della struttura urbana. Questa definizione sistemica e globale delle reti di città è data da Boix (2003), in quale, però, afferma che non è utilizzata da tutti i

ricercatori, poiché ognuno usa una specifica definizione, spesso legata al campo di analisi entro cui analizza una specifica rete di città.

Author	Concept	Principal elements
- Theory of Systems - Westlund (1999) - Casti (1995)	System of objects added to a group of connexions.	- Nodes and links. Associative propriety.
- Dematteis (1990 and 1991)	System of centres (or areal urban systems) related by links.	- Nodes and links.
- Pred (1979)	In an urban system not only vertical relationships (hierarchical) are important, but also the horizontal and cooperative links.	- Nodes and links. Vertical and horizontal relationships.
- Camagni and Salone (1993)	System of horizontal, non-hierarchical relationships among specialised centres providing externalities from complementarity/vertical integration or from synergy/cooperation among centres.	- Nodes and links. - Horizontal relationships. - Synergy and complementarity - Externalities
- Batten (1995)	Two or more previously independent cities, potentially complementary in function, strive to cooperate and achieve significant scope economies aided by fast and reliable corridors of transport and communications infrastructure.	- Cooperation. - Transport and communications infrastructure. - Scope economies.
- Boix (2002)	Structure where the nodes are the cities, connected by links of different nature, through which flows of socioeconomic nature are exchanged. These flows are supported on communication and telecommunication infrastructures. Principal characteristics of the networks of cities are: the possibility of simultaneous hierarchical and non-hierarchical structures, cooperation (or competence – cooperation) between the cities, and the generation of advantages related to the organization of the urban structure.	- Nodes and links. - Transport and communications infrastructure. - Coexistence of hierarchical and non-hierarchical structures. - Generation of advantages (network externalities) related to the urban structure and the interaction between the nodes.
- Vartianen (1997)	Inter-urban cooperation (transnational) of cities and other actors based on the city, with the purpose of use and develops synergetic effects.	- <i>Urban networking</i> as economic and organizational principle - Duality between cities and actors - Network can be a functional network (spontaneous) or a lobby - Networks are stable. - Polycentrism.
- Taylor (2001)	A kind of organization where the actors are nodes and the social relationships the links. These social relations are economic links that acts to geographically structure the world economy.	- Nodes and links. - Economics and sociology - Supra-nodal and sub-nodal. - World system.
- Camhis and Fox (1992) - European Commission (1999)	Formal agreement between relevant partners.	- Constitution in organizations. - Defense of interests and promotion of specific networks.

Different interpretations of the network concept.

Fonte: Boix R. (2003), p.3.

L'organizzazione a rete, grazie alla condivisione delle risorse e delle conoscenze, accelera i processi innovativi e le capacità competitive in una società che è in costante mutazione, e dove la velocità di risposta alle nuove dinamiche risulta essere di vitale importanza per evitare l'isolamento.

La nuova realtà urbana è, infatti, dominata da un doppio movimento: di inclusione nei *network* transnazionali e di esclusione da essi a causa della progressiva separazione degli spazi. Infatti, poiché le connessioni ai *network* aumentano con il valore dei luoghi e degli individui, alcune aree restano tagliate fuori da queste relazioni, scavalcate dalla nuova geografia delle reti, a causa della mancanza di flessibilità e capacità di ridefinire le proprie funzioni interne o il proprio ruolo in un contesto più ampio.

La flessibile interpretazione del concetto di rete permette la sua identificazione sulla base di caratteristiche diverse, generando un insieme di tipologie. Le più comuni sono: la divisione in reti verticali, orizzontali e policentriche (Dematteis 1990; 1991b) e la divisione in reti di sinergia e reti di complementarità (Camagni e Salone, 1993).

Le reti verticali (gerarchiche) sono le reti classiche teorizzate da Christaller (1933) e Lösch (1944), che si stabiliscono tra nodi di diverso rango, dove alcuni nodi dominano sugli altri nell'interscambio (Trullén, Boix, 2001). I collegamenti tra i nodi della rete sono asimmetrici, e il sistema è di tipo areale, ovvero, implica contiguità spaziale e la predeterminazione delle relazioni spaziali tra i nodi. Questo tipo di reti descrive un sistema territoriale in equilibrio, in cui tutte le relazioni sono basate su i concetti di *upper and lower range*³¹.

Le reti orizzontali (non-gerarchiche) si stabiliscono normalmente tra nodi dello stesso rango, dove non esiste prevalenza. Sono caratterizzate dal fatto che i collegamenti tra i nodi sono simmetrici o quasi simmetrici, e le relazioni non si basano sui concetti di *range*. Queste reti, in genere, connettono sistemi appartenenti a uno stesso livello territoriale locale con cui creano relazioni che possono essere di diverso tipo: dipendenza, interdipendenza, complementarità, cooperazione. Inoltre, le reti orizzontali possono anche stabilirsi tra città di diverso rango, sempre che non esista un rapporto di predominanza (Trullén, Boix, 2001).

³¹ Per *upper range* si intende la distanza più lontana a cui la popolazione dispersa è disposta ad andare per comprare un bene in un posto centrale. Per *lower range* si intende, invece, la quantità minima di consumo necessario per poter offrire un bene.

Le reti policentriche (multicentriche) sono reti in cui le connessioni verticali e orizzontali si intrecciano, e le funzioni urbane sono combinate in modi diversi: i centri principali tendono a generare economie di agglomerazione e contengono funzioni di ordine superiore, ma i concetti di *upper and lower range* non si applicano in senso stretto, in quanto i centri possono essere differenzialmente specializzati per quanto riguarda le reti (Boix, 2003).

Le reti di sinergia nascono tra i centri che possiedono un orientamento molto simile e che interagiscono in modo non programmato o collaborano in modo pianificato. Questo tipo di rete si ritrova nelle *world cities* (Camagni e Salone, 1993) e nelle città di ordine inferiore che sono interessate a catturare gli effetti/esternalità della cooperazione interurbana. Altri tipi di reti di sinergia sono le reti di innovazione, ovvero quelle reti in cui le città collaborano al fine di raggiungere una sufficiente massa critica.

Le reti di complementarità sono connessioni tra centri specializzati con attività o funzioni complementari. Da un punto di vista più tradizionale, questo meccanismo assicura che ogni città abbia una sufficiente quota di mercato. Questo tipo di rete può anche essere interpretato come un riflesso, una conseguenza della divisione del lavoro in rete, dove alcune città possono avere una forte specializzazione orientata ai mercati internazionali, mentre altre verso la funzione di centri di servizio (Boix, 2003).

Anche se i concetti di verticale e orizzontale sembrano molto esclusivi, in realtà è possibile che due città abbiano specializzazioni simultanee (sinergia) e connessioni complementari. Ciò è possibile perché le città non sono mono-specializzate o mono-funzionali, ma poli-specializzate.

Possono, inoltre, essere individuate altre tipologie di rete di città sulla base: del livello di interazioni (reti locali, reti regionali, reti nazionali, reti globali); del principio di formazione e di scambio (reti naturali e reti di cooperazione); della durata della rete (reti di congiuntura e reti stabili).

Principle	Typology
Articulation of the urban structure (Dematteis 1990 and 1991)	<ul style="list-style-type: none"> • Vertical (hierarchical) networks • Horizontal (non-hierarchical) networks • Polycentric networks
Nature of the network externality (Camagni and Salone 1993)	<ul style="list-style-type: none"> • Complementarity networks • Synergy networks • Innovation networks
Knowledge generation and transmission (Trullén and Boix 2001)	<ul style="list-style-type: none"> • High knowledge urban networks • Low knowledge urban networks
Other typologies	
- Ambit of the network	<ul style="list-style-type: none"> • Local networks • Regional networks • World city networks
- Principle of formation and exchange	<ul style="list-style-type: none"> • Explicit cooperation networks • Natural networks
- Duration	<ul style="list-style-type: none"> • Stable networks • Conjuncture networks

Typologies of networks of cities.

Fonte: Boix R. (2003), p.7.

A seguito della descrizione delle varie forme di reti di città che sono state individuate da diversi autori negli ultimi decenni, bisogna sottolineare che esiste un collegamento tra le reti di città e la crescita urbana, ovvero tra le esternalità che la rete genera e lo sviluppo delle città di cui è costituita. Il meccanismo è semplice: le reti di città generano economie dinamiche spazialmente esterne (economie di rete). Queste economie esterne (legate all'interazione tra le città e, quindi, spazialmente dinamiche) si traducono in rendimenti crescenti che influenzano la crescita economica. La teoria centrale di questo paradigma è che ci sono economie associate all'esistenza di reti di città, che dipendono dalle caratteristiche dei nodi e dall'interazione, che sono fonte di rendimenti crescenti e vantaggi competitivi e contribuiscono alla crescita delle economie urbane. Le esternalità di una rete generano alcuni vantaggi, tra cui: effetti sulla dimensione, effetti sulla conoscenza, di riduzione dei costi di transazione e vantaggi organizzativi.

Per effetti sulla dimensione (ovvero, "effetto massa") si intende uno dei vantaggi più elementari di una rete di città: un gruppo di città di medie dimensioni, che interagisce formando una rete, può raggiungere la stessa dimensione funzionale di una grande città. Queste città possono utilizzare un sistema di

meccanismi di complementarità e sinergia che assicura una massa sufficiente per fornire funzioni di alto livello e condividere infrastrutture.

Gli effetti sulla conoscenza sono naturale conseguenza della trasmissione di flussi di conoscenza attraverso le città della rete e ha il beneficio di moltiplicare la quantità di conoscenza disponibile in ogni nodo e la velocità di trasmissione.

I vantaggi sui costi di transazione riguardano i costi di trasporto e i costi di comunicazione. Inoltre, ci sono vantaggi esterni che influenzano i costi di transazione della società, quali: la standardizzazione del flusso, la stabilità spazio-temporale dei flussi, l'esistenza degli intermediari e dei subappaltatori e altri vantaggi nello scambio di beni immateriali.

I vantaggi organizzativi avvengono in due modi: da un punto di vista statico, essi provengono dalla ottimizzazione della distribuzione delle risorse e delle produzioni tra le città; da un punto di vista dinamico, la morfologia delle interazioni tra città incide su diversi meccanismi come la distribuzione della conoscenza, i costi di transazione o il *feedback*.

Pertanto, si può affermare che le reti di città forniscono un potente strumento per le politiche economiche di base territoriale, proponendo nuove strategie per quanto riguarda gli obiettivi di equità, sostenibilità e competitività.

Nelle analisi sulle reti assume particolare importanza il livello scalare in cui le reti operano e le estensioni delle relazioni che rappresentano e veicolano, in base alla quale le reti esprimono caratteristiche e dinamiche diverse. Di conseguenza, si possono utilizzare diversi approcci di analisi: quali-quantitativo, transcalare e transettoriale.

Nell'approccio quali-quantitativo, le reti sono analizzate in funzione del tipo di relazioni veicolate, della loro intensità, del ruolo di ciascun nodo all'interno della rete, nonché dell'importanza della rete stessa nei processi locali e globali.

L'approccio transcalare permette di analizzare i sistemi territoriali coinvolti da due punti di vista: uno è quello proprio della rete, valutando qual è l'obiettivo perseguito e il vantaggio atteso, dove i luoghi assumono rilevanza diversa (strategica, centrale, periferica) in funzione delle esternalità che sono in grado di produrre; il secondo, è quello del sistema locale che vuole attrarre sul proprio territorio flussi di reti sovralocali e diventarne nodo per alimentare il proprio sviluppo e rafforzare le proprie capacità competitive. In questo tipo di approccio, particolare rilievo assume l'analisi di quelle forme reticolari in cui la dimensione

spaziale transcalare non solo ha annullato la dimensione spaziale in termini fisici, ma dove l'importanza dei sistemi territoriali non è collegata all'estensione territoriale o al ruolo tradizionale, ma alle risorse che è in grado di mettere in rete e al ruolo che il nodo assume all'interno della rete stessa.

Nell'approccio transectoriale si considerano contemporaneamente tipi diversi di reti, anche appartenenti a scale diverse, e le loro interazioni nei sistemi locali³².

Casi empirici di reti di città

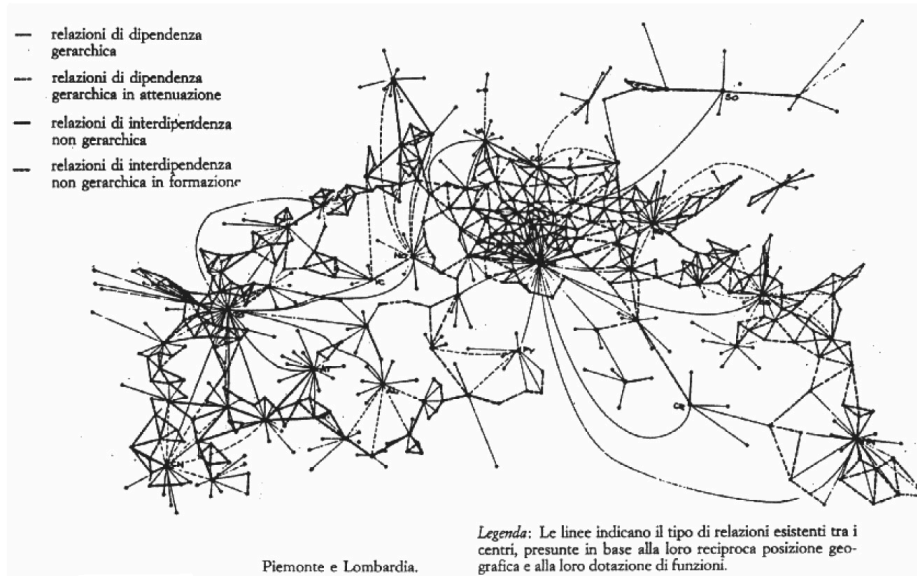
Reti di città sono state documentate nel campo della letteratura economica e geografica, come: Piemonte e Lombardia, Randstad, Francia e Svizzera, ecc. Poiché le analisi sono state condotte utilizzando diverse fonti di dati, definizioni di rete e metodologie di identificazione, è difficile effettuare un confronto tra i risultati di queste ricerche, ma si può comunque sostenere che il paradigma della rete e i vantaggi di tale struttura sono stati verificati e riconosciuti.

a) Reti di città in Piemonte e Lombardia.

Emanuel e Dematteis (1990) osservano la differenza tra le funzioni teoriche delle città in base al loro rango e le funzioni osservate empiricamente. Si notano alcune differenze importanti rispetto ai modelli centrali. Gli autori utilizzano l'analisi fattoriale e due campioni: servizi business e servizi personali.

Identificano gruppi di servizi connessi spazialmente in base alla loro presenza o assenza nei centri urbani e i profili funzionali dei comuni. I risultati suggeriscono che la distribuzione delle funzioni urbane differisce dal modello centrale: i servizi sembrano cluster non solo in modo gerarchico, ma anche secondo omogeneità funzionale e specializzazione. La rappresentazione delle potenziali interazioni spaziali non è la tipica figura ad albero, ma un network.

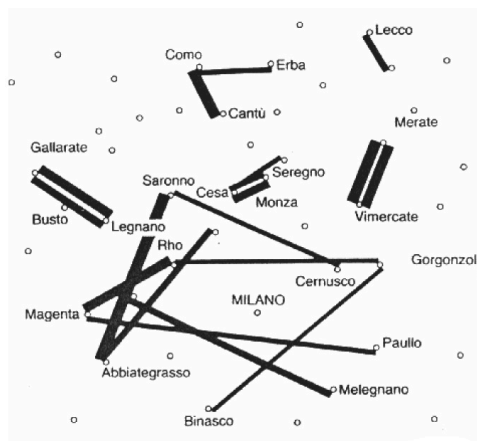
³² Le tre tipologie di approcci tecnici di analisi sono state tratte da uno studio condotto dal Politecnico di Torino pubblicato in: Bighi S., Cotella G., Rota F.S. (a cura di) (2010).



Reti di città in Piemonte e Lombardia.
 Fonte: Dematteis G. (1991b), p.438.

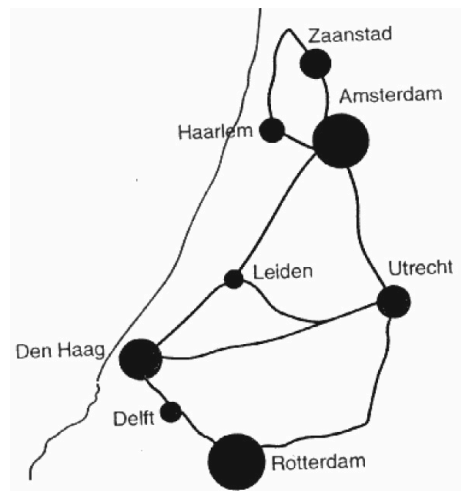
b) Reti orizzontali di città in Lombardia.

Camagni et al. (1994) utilizzano un approccio basato su un modello gravitazionale. L'ipotesi è che i modelli centrali (paradigma gerarchico) devono essere integrati con il paradigma della rete. L'approccio utilizzato vede l'interazione di un modello centrale seguire una logica gravitazionale: i modelli gravitazionali postulano un rapporto diretto tra l'intensità dei flussi e la dimensione urbana, e una relazione inversa con la distanza. L'analisi suggerisce che le reti verticali e orizzontali coesistono. La gerarchia è dominante nelle aree rurali come Pavia, mentre strutture reticolari si trovano nelle zone urbane. Milano funge da *gateway* regionale e altre reti sono connesse alla presenza di distretti specializzati e nodi multifunzionali.



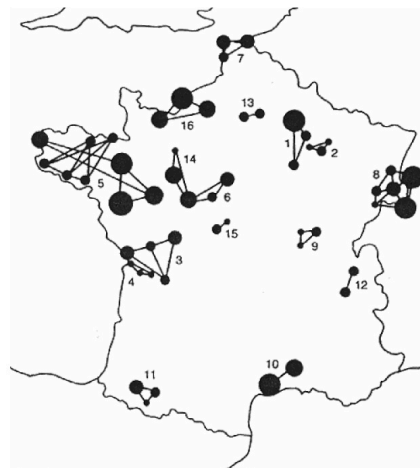
Horizontal networks of cities in Lombardy.
 Fonte: Camagni G., Diabbi L., Stabilini S. (1994).

c) La Randstad come una rete di città. Nella Randstad ci sono tre principali agglomerati urbani attorno alle città di Amsterdam, Rotterdam, Den Haag e Utrecht, e si completa con i nodi minori di Delft, Haarlem e Zaanstad. Lo spazio centrale è una cintura verde. La Randstad è una rete di più poli, dove le città hanno funzioni specializzate e operano in modo complementare. Le identità e le capacità di ogni città sono visti come uno dei principali potenzialità della rete (Batten, 1995).



Randstad Holland: a classical network city.
Fonte: Batten D.F. (1995), p.323.

d) Reti di cooperazione in Francia. Camagni e Salone (1993) forniscono esempi di reti in Francia. Queste reti rispondono agli accordi di cooperazione tra le amministrazioni locali e sono basate sul concetto del potenziale di azione comunitario e le loro caratteristiche principali sono la solidarietà e lo scambio, la flessibilità e la robustezza, l'efficacia e il dinamismo. Si basano su accordi di cooperazione in merito alla fornitura di infrastrutture, servizi tecnologici, educativi e programmi culturali, di gestione e promozione del turismo. Queste reti contengono 63 città di diverse dimensioni e obiettivi.



Randstad Holland: a classical network city.
Fonte: Batten D.F. (1995), p.323.

2.4.2. THE URBAN THEORY

Le implicazioni spaziali dei fenomeni della contro-urbanizzazione e della deconcentrazione urbana in atto nelle società post-industriali, le interazioni tra luoghi non contigui e il passaggio da sistemi urbani costituiti da singoli centri e il loro *hinterland* di dimensioni sub-regionali, a sistemi reticolari di dimensioni regionali e sovra-regionali è stato un argomento molto analizzato a partire dagli Ottanta, che ha portato molti studiosi a interpretare le nuove trasformazioni spaziali delle città. Dematteis (1985) introduce il paradigma della rete proprio per spiegare tale fenomeno, riconoscendo l'avvenuto superamento dei modelli e delle formulazioni teoriche di Christaller e Lössch (Dematteis 1990; 1991b), e definendo la rete come una struttura che non ha né centro né confini regionali definiti e le strutture urbane reticolari attraverso le seguenti caratteristiche: sono articolate in sistemi territoriali di ampia scala; sono costituite da nodi il cui numero, dimensione e localizzazione non dipendono dai livelli dimensionali e funzionali dell'intero sistema e le relazioni funzionali tra i nodi sono date da rapporti di complementarità tra località specializzate settorialmente (Dematteis, 1990); all'interno di questi sistemi vi possono essere relazioni gerarchiche di dominanza/dipendenza; possono essersi sviluppate a seguito di processi di auto-organizzazione.

La rete, pertanto, sembra restituire sempre più l'immagine del territorio odierno e diventa anche uno strumento analitico per connettere sia le diverse forme di insediamento e per analizzare le complesse relazioni tra essi che i sistemi economici e produttivi, dove le relazioni, gli scambi di conoscenza, la cooperazione e la complementarità funzionale diventano caratteristiche fondamentali ai fini dello sviluppo dei sistemi urbani e del potenziamento delle esternalità, e gli accordi multilaterali tra i soggetti decisionali presenti nei diversi sistemi urbani diventano l'elemento chiave per la stabilità nel tempo della rete stessa e per la riconoscibilità dei suoi nodi³³ (Capellin, 1991).

Anche Camagni e Salone (1993), nei loro studi nelle regioni del nord Italia a seguito della ristrutturazione industriale degli anni '80, notarono che stava

³³ Riccardo Capellin sottolinea che l'appartenenza o meno ad una rete non è un dato oggettivo, ma il risultato di una scelta esplicita e volontaria di alcuni soggetti (caso di *networking* attivo) che implica la stipula di un accordo comune tra di loro, il coordinamento delle azioni, la promozione e realizzazione di progetti congiunti, sia rispetto all'interno della rete sia per lo sviluppo della rete verso nuovi soggetti esterni (Capellin, 1991, 86-87).

avvenendo un cambiamento spaziale nei sistemi urbani, ed in particolare, che si stava verificando un rafforzamento delle connessioni spaziali e funzionali tra il centri di medie dimensioni, mentre i capoluoghi di regione (come Milano e Torino) consolidavano il loro posto nella rete metropolitana delle città europee. Le relazioni tra il livello di funzionalità e il rango della città in cui si trova una specifica funzione non erano più strettamente richieste e la contiguità fisica non sono più i protagonisti assoluti nelle dinamiche di localizzazione delle attività economiche. Questo comporta una variazione nel significato della rete applicata ai sistemi urbani: anche in questi studi il modello di Christaller, gerarchico, risultò essere superato e lo sviluppo tendere verso modelli relazionali che non implicano necessariamente una struttura gerarchica nelle relazioni inter-urbane, ma una maggiore equipotenzialità, ovvero, tende verso reti orizzontali.

RETE GERARCHICA		RETE NON GERARCHICA
I NODI ED I SEGMENTI SONO ORIENTATI E ORDINATI	⇒	⇐ I NODI ED I SEGMENTI NON SONO ORIENTATI E ORDINATI
IL CENTRO È SEMPRE DETERMINATO	⇒	⇐ IL CENTRO È MUTEVOLE; DIPENDE DAL NODO CHE SI CONSIDERA COME TALE
LE RELAZIONI TRA I CENTRI SONO SUBALTERNE, CODIFICATE E DETERMINATE	⇒	⇐ LE RELAZIONI SONO PARITETICHE, CORRISPONDONO A DELLE POSSIBILITÀ E DISPONIBILITÀ MULTIPLE
GLI ATTORI E GLI SCOPI SONO DETERMINATI	⇒	⇐ GLI ATTORI CAMBIANO, GLI SCOPI SONO DIVERSI
LA STRUTTURA GERARCHICA È RIPRODUCIBILE ANCHE CON CAMBIAMENTO DI SCALA	⇒	⇐ NON ESISTE UNA SCALA FONDAMENTALE A CUI RICONDURRE LE VARIETÀ E LA COMPLESSITÀ DEI FENOMENI
CIÒ CHE SI RAPPRESENTA AD OGNI SCALA È IL GRANDE (AUMENTANDO LA SCALA LE DIFFERENZE DIMINUISCONO)	⇒	⇐ CIÒ CHE SI RAPPRESENTA AD OGNI SCALA È IL GRANDE (AUMENTANDO LA SCALA LE DIFFERENZE DIMINUISCONO)

R
E
T
I
C
O
L
O

Confronto tra assiomi della rete gerarchica e assiomi della rete non gerarchica.
Fonte: Emanuel C. (1991), p. 159.

La rete come proiezione concreta di linee, di relazioni, legami nello spazio, come canale di trasmissione e di collegamento, nell'ambito delle relazioni tra centri urbani diventa un modello, ma non un modello prestabilito, in quanto può anche non essere gerarchica, equipotenziale ed interconnessa, ma può semplicemente essere un reticolo, in cui «il reticolo viene a rappresentare l'espressione delle svariate relazioni che si manifestano nella territorialità dei gruppi e degli agenti economici e sociali e che possono essere diversamente orientate e posizionate [...] (e) L'organizzazione reticolare può ritenersi quindi il riflesso ed il prodotto dell'attuale struttura socio-economica in cui agiscono spinte conservative ed innovative» (Emanuel, 1991, 158-161)

«As in the Christallerian and Loschian models, the shape of the urban hierarchy was determined by the interplay of forces Like economies of scale, minimum efficient production size, demand density and market size, so by the same token other production forces working at the micro-economic and micro-territorial scale may be considered as the driving forces of the new 'network' paradigm» (Camagni e Salone, 1993, 1055). Pertanto, è proprio nel cambiamento della struttura economica di tutti i paesi che va ritrovata una delle maggiori ragioni del cambiamento della struttura dei sistemi urbani, e nella continua evoluzione dell'economia mondiale e nella liberalizzazione degli scambi si ritrovano le ragioni della nascita della maggior parte delle reti internazionali e interregionali, dell'insorgere di nuove polarizzazioni all'interno di alcune regioni, dei nuovi fenomeni regionali in alcuni paesi europei e della continua ricerca di una particolare specializzazione dei nodi urbani. Se le reti di città sono definite come sistemi di relazioni non gerarchiche orizzontali tra centri specializzati, che forniscono esternalità dalla complementarità/ integrazione verticale o dalla sinergia/cooperazione tra i centri, allora le basi per analizzare il nuovo paradigma derivano dalla logica delle imprese nel loro comportamento spaziale. Tre logiche principali sono identificate: una logica territoriale, secondo cui l'impresa ha il pieno controllo dell'area di mercato che gravita intorno alla sua localizzazione; la logica competitiva, secondo l'area di mercato di un'impresa oltrepassa il territorio di gravitazione e compete nel mercato globale e il *marketing* diventa un elemento cruciale; infine, la logica di rete, riguarda proprio i benefici che un'impresa può avere dallo stabilire relazioni e accordi di collaborazione con altre imprese, favorendo il *know-how* della sua struttura interna ai fini della continua innovazione, elemento cruciale per la

sopravvivenza delle imprese nell'era dell'economia mondiale. Da queste tre logiche di organizzazione spaziale si possono riscontrare tre diversi modelli di reti: reti gerarchiche, reti complementari (basate su economie di integrazione verticale e composte da centri specializzati e complementari e interconnessi), e reti sinergiche (basate su esternalità di rete e costituite da centri simili e cooperativi, dove le economie di scala sono assicurate dalla rete integrando le aree di mercato di ciascun centro).

Nell'affrontare il problema urbano come interazione tra singole città e reti globali, dove ogni città è attraversata da flussi appartenenti a reti diverse, situate a diversi livelli (partendo dall'idea della società dell'informazione contemporanea come sistema di relazioni che si sviluppano in uno spazio dei flussi), la città appare oggi come un insieme frammentato caratterizzato da una debole coesione, quindi identità, a differenza delle reti che lo attraversano che sono dominate da grandi organizzazioni transnazionali con identità forti (Dematteis, 1994).

Negli studi spaziali, il termine rete può assumere due differenti significati. Si può parlare di rete nel senso di interconnessione fra più punti in termini fisici, come il sistema delle infrastrutture, in cui i flussi che li attraversano possono essere quantificati, ed i nodi di tali reti sono connessi tra loro da relazioni di tipo funzionale. Quando, invece, si parla di reti di città, il termine rete assume un significato metaforico: si riferisce, in generale, alle relazioni che avvengono fra più attori di diversi sistemi locali, quindi relazioni complesse che connettono centri urbani (Dematteis, 1994, 18), indipendentemente dalla vicinanza geografica o dall'esistenza di infrastrutture che le connettono fisicamente. Queste relazioni possono essere effetto di due diversi processi, *networking* passivo o *networking* attivo, a cui corrispondono due diverse dinamiche spaziali. Nel caso di *networking* passivo, un sistema territoriale viene considerato come supporto ad una rete globale, pertanto, subisce le decisioni dei processi globali, e la sua funzione è solo temporanea, in quanto al variare delle tendenze globali, così come quel territorio è stato valorizzato, può essere svalorizzato e marginalizzato; al contrario, nel caso di *networking* attivo, i sistemi territoriali hanno un ruolo attivo nella produzione di sinergie locali e di esternalità, pertanto il processo non è reversibile in quanto è fortemente connesso allo specifico sistema territoriale, al suo *milieu*, per cui non è ripetibile o facilmente sostituibile da un altro sistema territoriale.

Per poter descrivere la complessità delle relazioni tra nodo e rete, Dematteis (1994), pone l'attenzione su tre componenti; rete, nodo e *milieu*, sia al livello globale che al livello locale, individuando cinque entità urbane.

NETWORK

		Global Level	Local Level	
		GLOBAL NETWORK ORGANISATION (GNO)	LOCAL UNIT OF A GNO	
NODES	Organisations			
	Cities	GLOBAL URBAN NETWORK (GUN)	LOCAL URBAN NETWORK (LUN)	LOCAL URBAN SYSTEM (LUS)
			LOCAL URBAN MILIEU (LUM)	

MILIEU

La tabella mostra le cinque entità urbane individuate da Dematteis. Le GNO possono essere o a carattere formale (istituzioni pubbliche o private ufficiali), o di natura informale (raggruppamento durevole di soggetti privati e/o pubblici sulla base di accordi). Le GUN sono insiemi di città interconnesse che esercitano funzioni di controllo ai più alti livelli (politico, ideologico-culturale, finanziario, informativo e decisionale) che formano le articolazioni nodali delle grandi reti internazionali. I nodi di queste reti sono i LUS, un sistema di reti urbane locali, territorialmente sovrapposte e collegate tra loro come conseguenza dei rapporti che hanno con lo stesso ambiente urbano. Le LUN sono insiemi di collegamenti e relazioni tra diversi, stabili e autosufficienti attori del nodo di una rete urbana globale. Gli attori in questione possono essere unità locali (abitanti, piccole imprese, autorità comunali), o unità locali appartenenti ad organizzazioni globali. Per LUM si intende un insieme localizzato e specifico di condizioni naturali e socio-culturali collettive e risorse , che compaiono nello sviluppo urbano come infrastrutture non riproducibili. Può essere considerato come la qualità dei luoghi derivante dalla lunga sedimentazione storica.
 Fonte: Dematteis G. (1994), p.19.

A livello globale le reti sono caratterizzate da flessibilità delle localizzazioni (scelte di volta in volta sulla base dei vantaggi), dai luoghi che detengono le funzioni di comando (le città globali) e da una rete di organizzazione funzionale che si configura come un mosaico frammentato alle diverse scale. I centri urbani connessi alle reti globali esercitano il controllo delle funzioni di livello più elevato afferenti al mondo politico, ideologico-culturale, finanziario, informativo e di *decision-making*, che formano le articolazioni nodali delle maggiori reti internazionali. Le città che partecipano a una rete globale sono, nei fatti, quelle che attraverso processi di auto-organizzazione riescono a trasformare specifici valori locali in valori di scambio che possono circolare nelle reti globali.

Sebbene possa sembrare che tutte le città possono far parte delle reti globali, in realtà solo alcune ne fanno parte e, in particolare, sono quelle che rientrano nelle seguenti tipologie: le metropoli (città con la funzione comando e di leadership in ambito culturale); centri industriali innovativi, poli tecnologici (reti locali di imprese, con specializzazione nei servizi tecnologici e finanziari); centri internazionali di commercio e servizi (*gateway cities*); centri di ricerca; centri di governo (a livello nazionale e internazionale); centri di turismo internazionale.

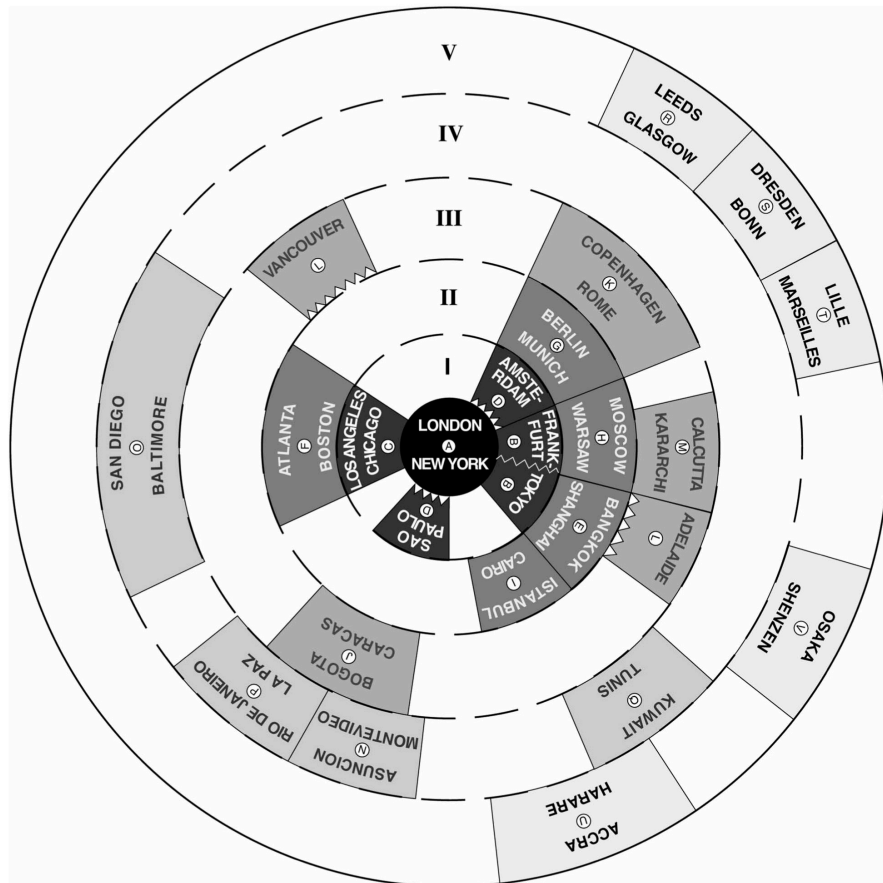
Riconoscendo l'importanza delle nuove tecnologie, soprattutto nel campo delle comunicazioni e riscontrando stretta connessione tra il loro continuo sviluppo e il rafforzamento delle principali *world cities* come luoghi di comando nell'organizzazione dell'economia mondiale (Rutherford, 2005), si può affermare che alcune città acquistano e mantengono potenza e controllo economico proprio grazie alla funzione predominante che svolgono come centri per la maggior parte dei servizi alla produzione. Inoltre, dato che questi servizi funzionano a livello globale attraverso lo sviluppo di collegamenti e flussi tra le numerose sedi di imprese localizzate in tutto il mondo, si può sostenere che sono proprio questi collegamenti interurbani e i flussi da essi generati che costituiscono la principale fonte di potere economico per le città globali, piuttosto che qualsiasi tradizionale localizzazione delle attività (Beaverstock *et al.*, 2000). Se le connessioni tra servizi e città sono lo scheletro su cui si è formata l'economia globalizzata contemporanea (Taylor, 2004), allora si può sostenere che la misura dei rapporti interurbani dovrebbe includere la "spina dorsale" infrastrutturale che costituisce la base reale dello scheletro. Le reti infrastrutturali, quali le telecomunicazioni, danno più che supporto alla *world city network*, permettendogli di esistere e di svilupparsi, «They bridge the 'space of places' and the 'space of flows', rescaling the former and reterritorialising the latter, so that both are inherently intertwined and mutually constitutive» (Rutherford, 2005, 2392). La *network society* di Castells, che sottolinea l'importanza dei flussi e della mobilità nella contemporanea organizzazione economica e sociale, sottolinea aspetti materiali fondamentali sulla concettualizzazione di una nuova forma spaziale caratteristica delle pratiche sociali che dominano e plasmano la società della rete: lo spazio dei flussi (Castells, 2002a). Castells individua tre strati di supporto materiale a tale nuova forma spaziale: un circuito di scambi elettronici, quali le telecomunicazioni; una rete di nodi posto e snodi; organizzazione spaziale delle élite manageriali

dominanti (Castells ,2002a, 473-474). Secondo Rutherford (2005) i flussi sono in parte dipendenti da un'infrastruttura che è, a sua volta, in parte dipendente dalle specificità territoriali che le città individualmente possiedono. In questa concettualizzazione, sono l'intreccio di questi flussi, delle infrastrutture e delle specificità territoriali delle città che rappresentano i tre strati intrecciati dello spazio dei flussi. «There is a fundamental set of hard physical foundations to the space of flows, constituted by various types of complex, fixed infrastructures, which must be woven into the urban fabric and wired from place to place» (Rutherford, 2005, 2403).

Nei recenti studi condotti sulla *world cities network*, in particolare quelli condotti da GaWC³⁴ (Taylor *et al.*, 2002a; Taylor *et al.*, 2002b; Derudder *et al.*, 2003), le città sono state selezionate a partire dagli indicatori forniti dagli studi di Saskia Sassen, sulla presenza o meno di servizi globali e sulla quantità delle connessioni globali. Queste reti, definite come *inter-locking network*, sono composte da tre livelli: un livello di rete (*network level*), città sono collegate in una economia mondiale; un livello nodale (*nodal level*), le città; un livello sub-nodale (*sub-nodal level*), imprese che forniscono i servizi di produzione avanzati. Proprio a quest'ultimo livello avviene la formazione della *world city network*, che può essere, quindi, definita come l'insieme di tutti i centri di servizi che perseguono una strategia di localizzazione globale, ovvero, come «an interlocking network wherein the nodes (cities) are connected through the activities of transnodal agents (the merchants)» (Taylor, 2004, 13). Attraverso una matrice in cui sono presenti tutte le imprese di servizi globali e tutte le città in cui sono presenti, è possibile definire i nodi della rete globale e misurare il grado di connessione di queste città attraverso la quantificazione delle connessioni di ogni singolo nodo (città). A causa della complessità della rete risulta, invece, difficile definire una semplice struttura gerarchica, in quanto si riscontrano molteplici modelli gerarchici e regionali al suo interno, il cui intreccio forma la rete globale. Tuttavia, la matrice ha permesso di dividere i risultati in cluster, che sono stati classificati in base a livelli di connettività globale,

³⁴ «Globalization and World Cities Research Network» è un centro di ricerca, nato nel Dipartimento di Geografia presso la Loughborough University, che concentra gli studi sulle relazioni esterne delle *world cities*. «GaWC conceives world cities as the production sites for the leading service industries of our time, i.e. places where knowledge-based (expert/profession/ creative) services to other corporations are concentrated» (Derudder *et al.*, 2003, 877).

regionale e medio-bassa. Da questa matrice si evince che le città non reagiscono semplicemente a un processo di globalizzazione che porta a una gerarchia globale, ma ci sono città che assumono una funzione chiave nelle connessioni locale-globale e *urban arenas* che assumono una funzione chiave nelle connessioni regionale-globale.



Urban arenas of the world city network.

Nel centro e nella I fascia si trovano le *leader world cities*. Nella II e III fascia si trovano le principali *regional world cities*, ovvero cluster regionali di importanti *world cities*. Le città della IV fascia sono definite *cities on the edge*, città che sono poco menzionate, ma ugualmente coinvolte nei processi globali, ma debolmente collegate con la *world city network*.

Fonte: Derudder B. *et al.* (2003), pp. 880-881.

Dalle analisi condotte e dalle rappresentazioni che ne conseguono, si nota che esistono dei *arena gaps*, ovvero, sembra il processo della globalizzazione influisca sui consolidati sistemi urbani regionali e nazionali, creando dei vuoti all'interno dei sistemi territoriali di aree che non sono connesse con il sistema globale. Questi studi hanno portato alla conclusione che la *world city network* è una rete che ha sia tendenze gerarchiche che regionali, è costituita sia da nodi (città), ma anche da "arene urbane", ovvero la maglia della rete formata da punti e linee non ha spazi vuoti fra i suoi elementi, ma territori che stringono maggiori relazioni a livello regionale.

A livello locale, le reti sono formate da insiemi di connessioni e relazioni tra i diversi attori presenti all'interno di una rete urbana. L'insieme di queste reti, rappresenta, nei fatti, il nodo di una rete di livello globale Dematteis (1994). Questa connessione spiega l'interazione che avviene tra il livello globale e quello locale, come lo spazio dei flussi globali si concentra nella dimensione urbana e da essa si arricchisce di esternalità che sono specifiche per ogni nodo e non riproducibili da altri nodi. Il livello locale, nella sua specificità e con il suo specifico *milieu*, dotato di coesione interna, è fondamentale per la rete globale: le città non sono semplici nodi delle relazioni, ma è la forza che proviene dal loro essere rete di più sistemi locali, dotati di specifici *milieux*, che rende il nodo stabile a livello globale. Particolare importanza assumono i sistemi di reti urbane locali che aumentando la loro massa critica e il loro grado di competitività, in quanto si prefigurano come quella dimensione locale in stretta connessione con la dimensione globale: la dialettica globale/locale può essere trasposta nella dialettica reti globali/sistemi di reti urbane locali. L'interazione fra questi due livelli avviene grazie alla presenza di attori che appartengono contemporaneamente ai due livelli.

Tutti gli elementi appartenenti alla sfera globale, sono caratterizzati dall'essere mobili, senza radici e standardizzati, ma per poter essere funzionali necessitano di condizioni che sono locali, immobili, radicate e specifiche. Questo paradosso spiega perché nello spazio globale dei flussi, le città (sistema geograficamente limitato) possono non solo sopravvivere ma crescere nel valore. Senza le connessioni con il *milieu* locale, non potrebbero esistere nodi stabili. I sistemi urbani, pertanto, devono sempre più essere concepiti come spazi 'glocali' (in cui i diversi livelli geografici si intersecano in modi potenzialmente conflittuali) e interpretati e sviluppati secondo quest'ottica. Riprendendo il concetto dello

spazio dei flussi e la sua articolazione in strati, sebbene i primi due strati con le infrastrutture tecnologiche e le reti di nodi e *hub* potrebbero portare a ipotizzare la supremazia di reti globali, il terzo strato evidenzia che entrambe le reti, infrastrutturali e interurbane globali, sono necessariamente intrecciate con le specificità territoriali, con processi e pratiche (come le manifestazioni spaziali di gruppi e interessi dominanti) così come tra loro (Rutherford, 2005).

In conclusione si può affermare che il modello reticolare, essendo anche espressione della struttura socio-economica di un sistema territoriale, è stato anche applicato per analizzare sistemi urbani del passato «historical research on urbanisation has suggested the use of the concept of network in order to analyse the rise of urban systems in Greek civilisation or in medieval Europe, following the development of colony foundation and interregional trade: in a network-based urban system, like the ancient Mediterranean or 12th-century northern Italy or Flanders, the leader-cities played the role of access points to the network for the other cities of their regional *hinterland*, and were connected to the rest of the network through their *foreland*. The theoretical model underlying these considerations is similar to the 'mercantile' model proposed by Vance (1970) which, departing from the gravity logic of the traditional central-place models and reflecting on the long-distance logic of wholesale and commercial activities, interprets the foundation of cities in the New World as the result of an effort to create new markets and new production areas (instead of controlling existing ones)» (Camagni, Salone, 1993, 1055). Questo suggerisce che, sebbene sembri che le condizioni economico-sociali degli ultimi decenni facciano tendere la maggior parte dei sistemi territoriali verso strutture di tipo reticolare, in realtà questo tipo di struttura è già esistito nel passato, e le ragioni di un tale sviluppo si ritrovano, ancora una volta, nelle relazioni con l'importanza del sistema economico nei confronti della società.

2.4.3. THE DEVELOPMENT THEORY

«The theory of the city network paradigm claims that, through participation in the network, cities exploit scale economies in complementary relationships and synergies in co-operative activities [...] In recent years, network behaviour has been analysed extensively as the emerging model for economic growth [...] This recent economic behaviour finds its rational explanation in the globalisation process underway in this period. This process requires from economic agents

their simultaneous presence in multiple markets and the control of multiple technological trajectories to such an extent that it would be virtually impossible for them to reach these goals through traditional economic behaviour» (Capello, 2000, 1925).

Sebbene le città di dimensione intermedia riscontrino il problema di poter soccombere rispetto alle metropoli, sia per l'esigua massa critica sia per la minore centralità, comunque queste si prefigurano come quei luoghi in cui è possibile focalizzare lo sviluppo futuro, in quanto, vista la dimensione ridotta, è più facile mantenere un equilibrio ambientale, avere una mobilità efficiente e conservare un senso di appartenenza per la popolazione. L'interconnessione tra la città e il suo *hinterland* e le altre città vicine (della stessa dimensione o con funzioni simili) permetterebbe, quindi, di raggiungere la massa critica necessaria senza che venga aumentata la loro dimensione individuale: questo è proprio il modello delle reti di città.

Le reti di città generano relazioni privilegiate fra centri che cooperano e interagiscono sinergicamente negli stessi settori (connessioni orizzontali), riuscendo così a sfruttare le economie di scala, e in cui ogni centro genera esternalità da cui traggono vantaggio tutti gli altri nodi connessi alla rete, producendo così sviluppo economico. Questo comporta che una rete diventa più vantaggiosa all'aumentare del numero dei nodi (città) che possiede, in quanto non sono solo le esperienze da poter imitare e le informazioni che aumentano, ma sono soprattutto le esternalità che la rete produce e che la rendono più competitiva nell'economia globale. In questa teoria, assume rilevanza strategica la cooperazione tra i nodi che appartengono alla stessa rete, cooperazione che non deve riguardare solo l'economia, ma anche le politiche che governano il comportamento in rete di una città: sviluppare un progetto comune è il punto di partenza per raggiungere quegli obiettivi potenzialmente espressi dall'appartenenza a una rete, senza il quale non si trasforma in uno strumento efficace, e le sue potenzialità resterebbero inespresse. Da parte delle istituzioni pubbliche, essere parte di una rete significa avere a disposizione molte informazioni e poter attingere a processi di *know-how* acquisiti direttamente dai nodi della rete, elementi che costituiscono una base per ridurre le incertezze, il numero dei rischi nelle decisioni, e trovare più facilmente soluzioni operative ai problemi di ordine urbano (Grabher, 2006). La sinergia tra i diversi nodi di una rete è quell'elemento che permette il

passaggio dalla semplice somma delle parti a una nuova unità che, portatrice di valore aggiunto, trasforma la competizione in cooperazione al fine di aumentare le esternalità prodotte, trarre maggiori vantaggi (che saranno riversati su tutti i nodi) e aumentare la competitività a livello internazionale.

Particolare importanza, al fine del successo della teoria dello sviluppo, assumono la ricerca e l'innovazione tecnologica per garantire un costante scambio di conoscenza correlato a un costante processo di innovazione dei processi che producono esternalità, dove «regional collective learning involves the creation and further development of a base of common or shared knowledge among individuals making up a productive system which allows them to coordinate their actions in the resolution of the technological and organisational problems they confront» (Keeble, Wikinson, 1999, 296). Con particolare riferimento ai sistemi regionali caratterizzati dalla presenza di cluster produttivi, la conoscenza collettiva diviene un fattore di enorme vantaggio per le piccole e medie imprese in quanto, avvalendosi della suddivisione dei problemi e della condivisione della conoscenza per trovare la soluzione più opportuna, possono trasformare la cooperazione in un centro operativo di ricerca (avvalendosi anche della collaborazione con università e centri di ricerca) e di sviluppo efficiente e dotato di quelle risorse economiche e capitale umano che singolarmente non avrebbero potuto sostenere. Inoltre, una forma organizzativa che tende alla suddivisione del lavoro e alla differenziazione delle funzioni e delle responsabilità genera centri cooperativi, ognuno dei quali è altamente specializzato e ha la possibilità di aumentare lo sviluppo delle sue capacità e conoscenze con maggiore facilità e velocità. Pertanto, la capacità organizzativa e gestionale dei centri produttivi (o, in generale, dei nodi) che decidono di cooperare diventa l'elemento che sta alla base della buona riuscita del sistema reticolare (Keeble *et al.*, 1999).

Nella teoria dello sviluppo, gli elementi fondamentali che tutti i nodi della rete devono possedere al fine di non rendere vani i vantaggi che questo strumento può portare a ogni singolo nodo sono: la serietà della partecipazione delle città alla rete; la flessibilità in merito ai cambiamenti del sistema organizzativo; un approccio aperto al comportamento della rete (Capello, 2000).

Se le città che aderiscono a una rete lo fanno solo per motivi opportunistici di breve durata, o semplicemente per acquisire più facilmente informazioni, e non cooperano sinergicamente al funzionamento della rete, non ne fanno parte in

modo costruttivo, e se non prevedono una strategia comune, queste non ricevono soddisfacenti vantaggi dall'aver aderito alla rete, e quest'ultima perde parte del suo valore e si riducono le esternalità che è in grado di produrre.

Per quanto riguarda la cooperazione, sebbene le città entrino in rete con obiettivi diversi e si comportino all'interno della rete in modi diversi, comunque un comportamento di tipo cooperativo garantisce il conseguimento di vantaggi in termini strategici.

Un altro elemento importante nelle analisi condotte in merito alla teoria dello sviluppo, riguarda il ruolo che le regioni assolvono nei processi dell'economia mondiale: questi si prefigurano come dei trampolini del processo di sviluppo, come i siti delle forme più avanzate di sviluppo economico e, in particolare, dell'innovazione. Lo sviluppo non dipende soltanto dai fenomeni macroeconomici, ma è anche fortemente condizionato dai processi che si verificano sul territorio, in particolare nelle regioni (Scott, Storper, 2003).

Proprio in riferimento ai sistemi territoriali regionali, il termine *milieu* innovativo viene utilizzato «to describe the local clustering or highly innovative producers of high technology products and services. The main mechanisms for knowledge transmission and learning in innovative milieux include: interrelationships between suppliers and customers and the makers and users of capital equipment; formal and informal collaborative and other links between firms in particular sectors; inter-firm mobility of workers in localized markets for high skill; and the spin-off of new firms from existing firms, universities and public sector research laboratories» (Keeble, Wikinson, 1999, 298).

Il coinvolgimento dei cluster locali in reti nazionali e globali più ampie è un elemento essenziale per la crescita regionale a lungo termine, così come il *milieu* deve essere capace di aprirsi verso energie esterne in modo da evitare la morte entropica e un declino della propria capacità innovativa. Inoltre, l'importanza di far parte di reti più ampie si esplicita in tre assi strategici dell'attività di un'impresa locale: input di innovazione, collaborazione nella ricerca interaziendale e mercati del lavoro scientifici e professionali (Keeble *et al.*, 1999).

PARTE SECONDA

Il policentrismo e le reti:
le possibilità di interazione nelle nuove
configurazioni territoriali

CAPITOLO 3

Il modello insediativo policentrico: dalle reti che connettono poli a sistemi insediativi policentrici che generano reti

3.1. DIVERSE CARATTERIZZAZIONI DEI SISTEMI INSEDIATIVI POLICENTRICI: SEMPLICE DIPENDENZA, DEBOLE INTEGRAZIONE FUNZIONALE, FORTE INTEGRAZIONE FUNZIONALE E SPECIALIZZAZIONE DEI POLI

Il termine policentrismo si presta ad assumere diversi significati, ed è spesso collegato alla questione del riequilibrio territoriale e al potenziale dei territori in termini di competitività. In base alla disciplina, vari studiosi usano questo termine come sinonimo di dinamismo, pluralismo, multiculturalismo, come simbolo della società moderna, per spiegare forme specifiche delle strutture urbane, per promuovere obiettivi socio-economici (Cremaschi, 2006a; Davoudi, 2002b; Davoudi, 2003; Kloosterman, Musterd, 2001; Shaw, Sykes, 2004; Waterhout et al. 2005). Assume significati diversi anche in base al contesto geografico specifico (Shaw, Sykes, 2004) e alla scala a cui viene applicato: tradizionalmente applicato alle singole città in termini di policentrismo intra-urbano, oggi è anche utilizzato alla scala inter-urbana, per indicare l'esistenza di connessioni e interdipendenze fra centri multipli localizzati in una stessa regione, che sembra sia diventata una delle caratteristiche che definisce il paesaggio urbano nelle economie avanzate, mentre a scala europea è utilizzato per promuovere un'alternativa alla dominante concettualizzazione centro-periferia del territorio europeo (Davoudi, 2002b; 2003).

A differenza del modello monocentrico, nel policentrismo non vi è più un forte divario tra il centro urbano e il suo *hinterland*, ma vi è, piuttosto, una integrazione a livello funzionale. Questa integrazione può assumere diverse forme e diversi livelli di dipendenza (o inter-dipendenza): l'*hinterland* può essere fortemente dipendente dal centro urbano, nel senso che in quest'ultimo siano

presenti le maggiori funzioni di comando e i servizi più importanti al punto che la popolazione è costantemente costretta a spostarsi verso il centro (in questo caso, il modello è ancora monocentrico, sebbene la tipologia spaziale della conurbazione urbana sembri policentrica); oppure, vi può essere una integrazione in termini di equa distribuzione, in cui ogni zona della città assolve una funzione (più o meno specializzata) che può essere o debolmente o fortemente integrata con le altre funzioni della città. Nel caso in cui la città sia organizzata in poli specializzati che operano in maniera integrata con i poli di altre città, si può parlare di un modello policentrico che non è riconoscibile solo spazialmente (nel senso che non è solo la presenza di una conurbazione spazialmente organizzata in poli che definisce un sistema policentrico), ma anche funzionalmente.

Pertanto, due aspetti strutturali sono di particolare rilevanza nel policentrismo: quello morfologico (che colloca la distribuzione delle aree urbane in un dato territorio) e quello relazionale (basato sulle reti di flussi e di cooperazione tra le aree urbane alle diverse scale).

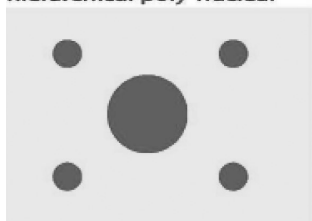
Analizzando, di conseguenza, il ruolo gerarchico dei vari centri che compongono il sistema policentrico in esame, si possono identificare due modelli estremi (ESPON, 2004):

- il *modello mono-nucleare*, formato da una città dominante e da diverse città periferiche, da essa dipendenti;
- il *modello poli-nucleare*, in cui nessuna città assume un ruolo dominante rispetto alle altre e tutte sono abbastanza simili fra loro in termini di dimensioni.

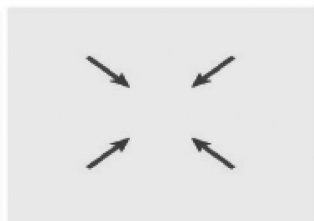
Le relazioni tra le città sono indispensabili per poter definire una conurbazione urbana un vero sistema policentrico nel suo significato più completo. Relazioni, flussi e cooperazione, però, possono avere orientamenti diversi in funzione del tipo di modello sopra descritto:

- *mono-directional*, in cui le relazioni sono preferenzialmente orientate verso un solo centro;
- *multi-directional*, in cui le relazioni non hanno un orientamento prevalente, ma si articolano fra tutti i nodi che compongono il sistema.

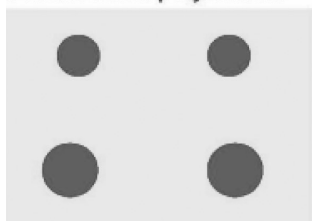
MORPHOLOGICAL
mono-nuclear
 hierarchical poly-nuclear



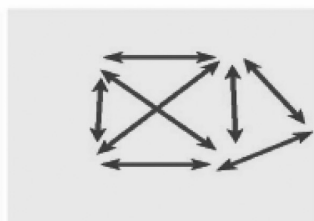
RELATIONAL
mono-directional



polynuclear
 a-hierarchical polynuclear



multi-directional

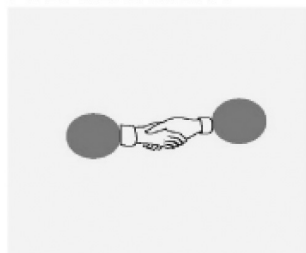


Polycentricity: two complementary aspects.
 Fonte: ESPON (2004), p.46.

Restando sul tema delle relazioni che possono instaurarsi fra più nodi di un sistema territoriale, queste possono essere classificate in due tipi (ESPON, 2004):

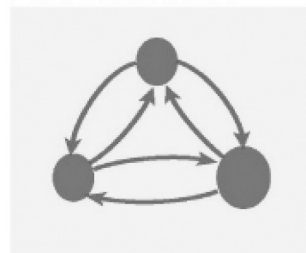
- *istituzionali*, ovvero fondate sulla cooperazione volontaria e sulla volontà dei diversi organismi territoriali di collaborare su progetti e strategie comuni;
- *strutturali*, come conseguenza di uno sviluppo territoriale spontaneo.

INSTITUTIONAL
POLYCENTRICITY



Based on cooperation

STRUCTURAL
POLYCENTRICITY



Based on flows

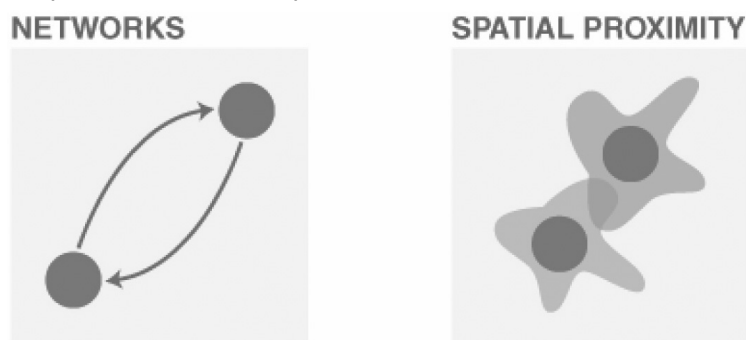
Polycentricity: two main processes.
 Fonte: ESPON (2004), p.47.

Nel primo caso, le città possono anche non essere complementari dal punto di vista delle funzioni urbane, in quanto la complementarità funzionale non è una precondizione per avviare processi di cooperazione; fondamentale è, però, l'attivazione di processi di cooperazione per sviluppare progetti comuni al fine di costruire progetti, azioni e strategie, per lo scambio di conoscenze, buone pratiche, condividere tecniche e migliorare le infrastrutture.

Il policentrismo strutturale, invece, è strettamente connesso all'organizzazione di un territorio attraverso modelli spaziali di relazioni, economiche o funzionali, e di flussi. Queste relazioni strutturali non sono necessariamente parte delle strategie urbane, ma sono, piuttosto, dovute alla creazione di reti tra attori specializzati o, più semplicemente, sono relazioni culturali, economiche o sociali storicamente consolidate. Esempi di collegamenti strutturali possono essere: i flussi finanziari, le reti di telecomunicazioni, gli scambi di studenti, collegamenti del traffico aereo, ecc.

In riferimento alle diverse scale spaziali, si distinguono diverse tipologie di policentrismo. Infatti, aree urbane geograficamente lontane possono essere collegate attraverso vari tipi di rapporti come: i flussi o gli scambi basati sul mercato, o la cooperazione orientata alla condivisione di esperienze, metodi, informazioni, o partecipando a un progetto di sviluppo. Queste relazioni sono caratterizzate da più da *connettività* anziché da *prossimità* (ESPON, 2004).

Esempi di questo tipo di connessioni si ritrovano in quei programmi di sviluppo, promossi dall'Unione Europea, come il programma di iniziativa comunitaria URBAN, con lo scambio di esperienze tra città distanti in merito ad alcune questioni tematiche, e i programmi INTERREG III B e III C, in cui le regioni cooperano in materia di pianificazione del territorio.



Polycentricity: different territorial scales.
Fonte: ESPON (2004), p.48.

Le connessioni basate sulla prossimità, invece, si identificano in quei casi in cui la vicinanza spaziale tra più aree urbane permette, potenzialmente, la formazione di altre forme di cooperazione e integrazione, quali:

- le economie di scala, attraverso la condivisione di infrastrutture, come università e ospedali;
- strategie comuni per la gestione di flussi e scambi.

Per valutare l'integrazione economica di più città, l'indicatore che più frequentemente viene utilizzato è il grado di intensità dei viaggi di lavoro tra le città, mentre il riscontro di intensi flussi di pendolarismo in entrambe le direzioni rappresentano un segno di integrazione e di policentrismo.

Pertanto, ai vari livelli spaziali, gli aspetti morfologici e relazionali, la distinzione fra relazioni istituzionali o strutturali e tra relazioni basate sulla prossimità e/o sulla connettività, costituiscono diverse forme di policentrismo che devono essere analizzati in connessione tra loro (ESPON, 2004).

La delocalizzazione delle attività economiche verso luoghi lontani dal centro ha creato aree suburbane sempre più organizzate e fornite dei servizi necessari alla popolazione, che insieme all'implementazione della mobilità urbana, sono quei fattori che hanno dato inizio alla nascita del modello policentrico a dispetto di quello monocentrico.

«In many parts of western Europe, this process of the development of new locations takes place within the context of an urban landscape where cities are relatively closely spaced—namely, within (contemporary) commuting distance. The trend towards polycentricity in these contexts may thus impinge on a much wider, historically formed, spatial distribution of labour adding considerable further complexity to the picture. Cross-commuting, one of the essential characteristics of polycentricity, may take place not only at the level of a city and its adjoining suburbia - the polycentric city - but also at that of two or more cities, the so-called polycentric urban region. This has contributed significantly to the increasing complexity. But the enlarging of spatial scales also has important implications for the way in which the notion of interurban polycentricity can be understood» (Kloosterman, Musterd, 2001, 626). Riconoscendo delle differenze tra i sistemi policentrici interurbani dalla grande alla piccola scala, Kloosterman e Musterd distinguono quattro diverse dimensioni di policentrismo. Il primo riguarda la forma fisica, nel senso che gli spostamenti avvengono in maniera

radiale o lungo assi o ring, che dipendono principalmente dalla forma storica della città. Le infrastrutture sono molto più sviluppate all'interno delle singole città, mentre a livello interurbano servono principalmente a connettere i nodi principali dello stesso sistema policentrico. La seconda dimensione verte sull'aspetto dell'entità politica. Il problema principale è la compresenza di più istituzioni amministrative. Finché si tratta di policentrismo intra-urbano, il problema è risolto, anche se è sempre una parte dominante nei processi di negoziato. Nel caso in cui, invece, il policentrismo coinvolga più città, le attuali istituzioni non sono in grado di governare bene questi processi, è sorta la necessità di istituzioni di livello superiore, che piuttosto che concepire il territorio istituzionalmente diviso, lo considerino come un'unica entità economica. La terza dimensione riguarda le relazioni di carattere funzionale. La divisione spaziale del lavoro ha implicato una riorganizzazione e, talvolta, nuove configurazioni dell'assetto urbano della città interessata. Nel caso di policentrismo interurbano, in cui sono coinvolte più città, la situazione che si auspica è quella in cui ogni città svolga una funzione diversa, che sia fondamentale per l'intero sistema, dando così vita ad una nuova configurazione spaziale funzionale, dove tutte le funzioni siano interrelate fra loro, riproponendo, ancora una volta, un'unica entità spaziale ed economica. La quarta dimensione riguarda l'identità e la rappresentazione della regione urbana policentrica. Molte città hanno una forte identità storica che tendono a mantenere e a riproporre nonostante lo sviluppo policentrico, per paura che l'identità storica possa venire offuscata dalla nuova identità dell'intero sistema. Una grande diversità che si riscontra nella letteratura sui sistemi urbani policentrici riguarda la presenza o meno di una città dominante all'interno del sistema o la presenza di più città, con dimensioni fisiche simili, dove nessuna ha una posizione dominante. Infatti, mentre per alcuni autori (come Kloosterman e Musterd) è plausibile l'esistenza di una città dominante (che spesso è quella storicamente più forte dal punto di vista economico che ha svolto una funzione trainante per le città vicine), per altri autori un sistema policentrico non possiede una città dominante: «Characteristic for a polycentric national urban system is that no city dominates over other cities in economic, cultural and other respects. In other words, a polycentric urban system lacks strong hierarchy. Rather, characteristic for polycentric urban systems is that cities often tend to be relatively similar-sized» (Meijers, Sandberg, 2006, 6).

Una considerazione in merito alla presenza delle città dominanti va fatta. Dalle analisi condotte da Meijers e Sandberg³⁵ per misurare il livello di monopolicentrismo delle regioni e mettere questi dati in relazione con le disparità regionali, sebbene non vi sia una corretta relazione fra i criteri utilizzati per comparare questi due fattori, si nota come vi è una maggiore disparità regionale in quei casi in cui le città più grandi, quelle dominanti, siano tutte poste in vicinanza e non distribuite uniformemente sul territorio nazionale: questo fattore determina una disparità regionale, che si traduce in una nazione di maggiore stampo monocentrico. Questi risultati fanno riflettere sia sul ruolo che può svolgere un sistema policentrico per il riequilibrio regionale, ma anche sulle politiche di sviluppo che devono essere adottate per lo sviluppo territoriale.

³⁵ Le analisi condotte dagli autori per misurare il livello di monocentrismo o policentrismo in un sistema urbano nazionale, per valutare le disparità fra le regioni, si sono avvalse del calcolo di due valori: il primo si basa sul *rank-size* delle città (per valutare se il sistema è di tipo gerarchico o no), mentre la seconda misura la distribuzione delle città sul territorio. Entrambe le misure sono state combinate in un indice complessivo di monocentrismo e policentrismo. Il calcolo del primo valore ha presentato degli inconvenienti che potevano falsare il risultato della ricerca, dovuti al fatto che il numero delle città, associato alla percentuale della popolazione, è già di per sé un indicatore di mono o policentrismo, per cui è stato ritenuto opportuno fissare un numero fisso di città (che è stato definito con la scelta di analizzare per ogni Paese le dieci città con maggiore popolazione). Per il calcolo del secondo valore, si è notato che la diffusione delle grandi città sul territorio è, spesso, indice di policentrismo, ma la presenza di regioni urbane policentriche rende il sistema nazionale meno policentrico. Pertanto, si è osservato che una equa distribuzione delle grandi città all'interno di ogni regione rende il sistema nazionale più policentrico (Meijers, Sandberg, 2006).

3.2. IL POLICENTRISMO NEL TERRITORIO EUROPEO

Il primo documento che contiene i principi e gli orientamenti per una politica territoriale comunitaria è il rapporto Europa 2000³⁶ (CE, 1991), redatto con l'obiettivo di fornire un ampio e approfondito quadro conoscitivo sulle tendenze di sviluppo dello spazio europeo, nonché indirizzi per promuovere la cooperazione fra i paesi membri (in particolare in merito alle strategie di sviluppo territoriale) per creare le condizioni per una politica territoriale di scala sovranazionale. L'accento è posto sull'attivazione e sul sostegno di processi che superino gli squilibri esistenti nel territorio europeo. I principali strumenti per perseguire questo obiettivo vengono individuati: nel completamento e adeguamento del sistema infrastrutturale; nello sviluppo della cooperazione fra città e regioni attraverso la costituzione di reti; nello sviluppo della cooperazione transfrontaliera. In merito agli ultimi punti, il rapporto definisce sette insiemi macro-regionali transnazionali³⁷, le cui analisi saranno restituite dal successivo rapporto Europa 2000+ (CE, 1994).

Il rapporto Europa 2000+ ribadisce l'importanza della realizzazione di un coordinamento della pianificazione territoriale a livello comunitario e di predisporre un quadro di riferimento alla scala sovranazionale. Rispetto al precedente rapporto, questo aggiorna le indicazioni e gli orientamenti alla luce di due importanti elementi: da un lato, il nuovo quadro di riferimento istituzionale comunitario, caratterizzato dall'entrata in vigore del Trattato istitutivo dell'Unione Europea, dalla pubblicazione del Libro Bianco (CE, 1993) e dall'avvio della nuova fase dei Fondi strutturali e delle politiche di coesione; dall'altro, le nuove prospettive legate all'ampliamento dell'UE, all'accelerazione del processo di integrazione fra i paesi dell'UE e quelli dell'Europa orientale, e alle sfide poste dall'intensificazione delle relazioni con i paesi del Mediterraneo meridionale e orientale (Bonavero, Dansero, 1998). Il rapporto, pertanto, riconosce una duplice sfida per il territorio comunitario in quanto individua, da un lato, la

³⁶ Il rapporto Europa 2000 ha avuto il merito di avviare un processo di raccolta e diffusione di informazioni sull'assetto e le dinamiche del territorio europeo e di creare dibattiti sulle linee e sugli indirizzi delle trasformazioni spaziali in atto e sul coordinamento delle politiche territoriali degli Stati membri (Bonavero, Dansero, 1998).

³⁷ Le sette macro-regioni individuate sono: l'area delle capitali centrali, le regioni alpine, le regioni atlantiche, le regioni del Mediterraneo occidentale, le regioni del Mediterraneo centrale, le regioni costiere del Mare del Nord, le regioni continentali di Francia e Spagna. A queste ne è stata aggiunta un'ottava rappresentata dai Länder dell'ex Germania democratica.

necessità di accrescere la competitività dell'intero sistema territoriale europeo rispetto agli altri grandi sistemi economici globali (come Stati Uniti, Giappone e Sud-est asiatico), dall'altro il raggiungimento di una maggiore coesione interna al territorio comunitario. In relazione a ciò, vengono individuati alcuni strumenti principali, quali: il potenziamento delle reti infrastrutturali, sia nel campo dei trasporti che dell'energia; lo sfruttamento delle potenzialità delle nuove tecnologie di telecomunicazione ai fini della deconcentrazione delle attività economiche e della diffusione dei processi di sviluppo, della promozione delle città medie e piccole e della costituzione di reti di interazione e cooperazione fra esse al fine di raggiungere un'adeguata massa critica di funzioni.

Nell'ambito del dibattito che si è così creato sullo sviluppo del territorio europeo, sempre più frequentemente si parla di sviluppo policentrico, al fine di costruire un'Europa policentrica, ovvero un territorio che sia dotato di diverse zone transnazionali di integrazione economica con lo scopo di controbilanciare il ruolo assolto dall'area economica centrale dell'Europa Occidentale (costituita dal cosiddetto "pentagono europeo"). Questi obiettivi sono stati chiaramente enunciati nel ESDP³⁸ (European Spatial Development Perspective), pubblicato nel 1999 (CE)³⁹, in cui lo sviluppo policentrico è il concetto chiave di tale documento. I principi guida enunciati da questo documento per raggiungere uno sviluppo equilibrato e sostenibile sono: uno sviluppo territoriale policentrico, un nuovo rapporto tra le città e le loro aree circostanti, pari accessibilità alle infrastrutture e alla conoscenza, conservazione del patrimonio culturale e naturale europeo. Il concetto di uno sviluppo territoriale policentrico è applicato a due livelli spaziali: quello dell'Unione Europea nel suo insieme e quello delle regioni (ovvero, a livello subnazionale, ma anche transfrontaliero).

A livello dell'Unione Europea, lo sviluppo policentrico territoriale raccomanda il rafforzamento di diverse grandi zone di integrazione economica globale nell'UE, dotate di alta qualità, funzioni e servizi globali, comprese le zone

³⁸ Nel rapporto Europa 2000+ viene dichiarato che nell'ambito del Consiglio informale dei ministri responsabili della pianificazione territoriale degli Stati membri svoltosi a Liegi nel novembre 1993, è stato deciso di elaborare, a cura del Comitato per lo sviluppo del territorio, un documento strategico denominato "Schema di sviluppo dello spazio europeo, che dovrebbe costituire l'estensione politica di Europa 2000+.

³⁹ Lo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE), è stato approvato dal Consiglio informale dei Ministri responsabili della gestione del territorio a Potsdam, nel maggio 1999.

periferiche, attraverso strategie di sviluppo territoriale transnazionale (CE, 1999a). Per ottenere ciò, l'attenzione non deve essere focalizzata solo sulle grandi città (capitali) e i loro *hinterland* regionali, ma anche sulle regioni urbane policentriche. Si tratta di regioni in cui diverse città, di medie dimensioni, si trovano in relazione di prossimità, e in cui la cooperazione e un efficace governo regionale può far esprimere il loro potenziale competitivo, attualmente latente. Pertanto, lo sviluppo territoriale policentrico a livello europeo ha l'obiettivo fondamentale di contrastare l'eccessiva concentrazione economica e demografica nella zona centrale e di salvaguardare la competitività dell'intero territorio in un'ottica globale (Faludi, 2005).

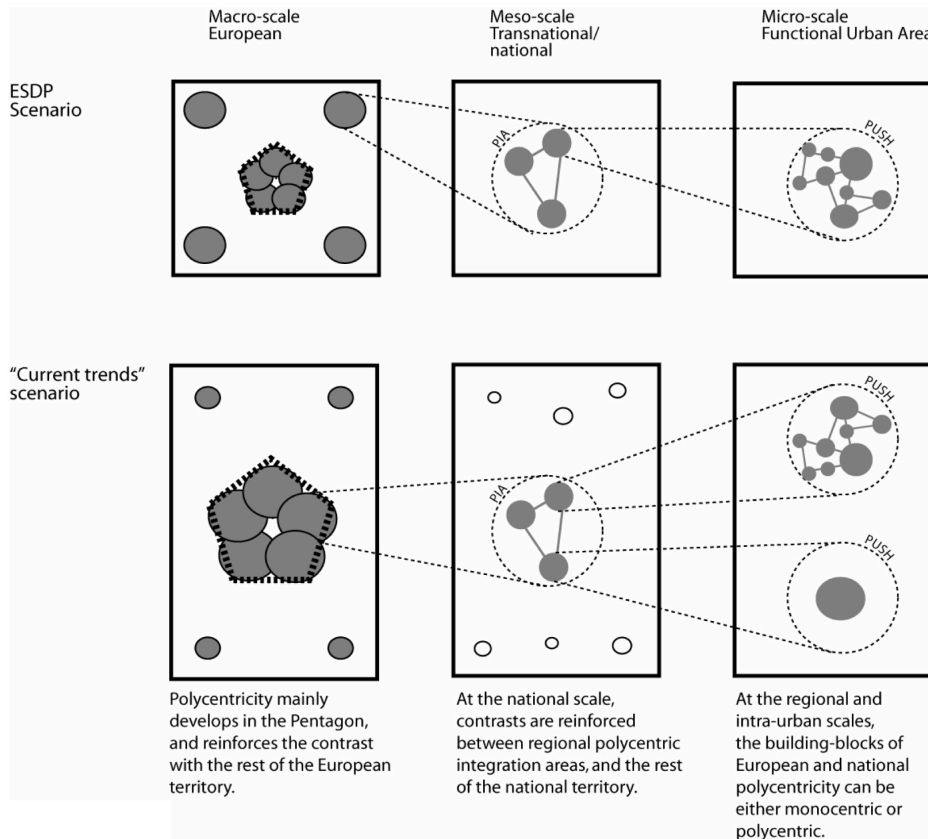
A livello regionale, l'accento è posto sull'obiettivo della competitività. Qui, lo sviluppo policentrico territoriale è associato alle pratiche cooperative tra città attraverso le reti (Dematteis, Bonavero, 1997; Bonavero, Dansero, 1998) e lo sviluppo di relazioni complementari, non solo in termini di funzioni economiche, ma anche per le altre funzioni urbane, quali la cultura, l'istruzione, la conoscenze e le infrastrutture sociali. Per raggiungere tali obiettivi, però, è necessaria una costruzione attiva di capacità organizzative regionali, ovvero di capacità di coordinare a livello regionale gli sviluppi attraverso un quadro di cooperazione più o meno istituzionalizzato, dibattiti, negoziazione e processi decisionali nel perseguimento di interessi alla scala regionale (Faludi, 2005; Meijers, Romein, 2003), nonché di promuovere la creazione di regioni urbane policentriche per bilanciare lo sviluppo del territorio europeo (Davoudi, 2003).

Il problema delle disparità delle regioni europee è sempre più posto al centro dell'attenzione dai documenti emanati dall'Unione Europea, e in questi un'attenzione particolare viene posta ai sistemi di città, in termini di sviluppo policentrico (Meijers, Sandberg, 2006). Infatti, il tema della coesione territoriale, negli ultimi Rapporti sulla Coesione, è posto accanto al tema della coesione economica e sociale. Ma, sebbene i documenti europei emanino linee guida e orientamenti generali per lo sviluppo del territorio europeo (con specifici riferimenti allo sviluppo delle regioni), nel rispetto del principio di sussidiarietà, non esiste un sistema di pianificazione territoriale di scala comunitaria.

L'ESDP sostiene, inoltre, che i cluster della città all'interno dei singoli Stati membri siano, di fatto, l'oggetto principale delle strategie per uno sviluppo territoriale integrato. Tali strategie regionali dovrebbero mirare a superare gli svantaggi della competizione interregionale e interurbana e costruire, invece,

comuni punti di forza e il quadro di riferimento per la definizione e ridefinizione delle relazioni tra le aree urbane e quelle rurali e il coordinamento dei piani di espansione urbana.

L'ESDP sembra, così, proporre una migliore integrazione orizzontale e verticale nell'ambito della pianificazione territoriale e una maggiore cooperazione tra attori pubblici e privati, appellandosi alle capacità organizzative delle regioni.



Challenges in the implementation of polycentricity at all spatial scales.
 Fonte: ESPON (2004), p.23.

Questo obiettivo porta l'attenzione anche sulla necessità di far lavorare le politiche regionali europee in maniera sinergica, in quanto i diversi Stati membri e le diverse regioni, tendono a operare con approcci diversi in merito allo sviluppo territoriale policentrico, proprio a causa della flessibilità delle sue interpretazioni relativamente ai contesti in cui viene applicato (Shaw, Sykes,

2004). Avere come obiettivo un'Europa policentrica presuppone un progetto condiviso, in cui siano chiare le traiettorie di sviluppo, siano comuni le modalità di intervento e soprattutto sia favorita l'integrazione e la collaborazione. In quest'ottica l'ESDP dovrebbe funzionare come un quadro di riferimento per il processo decisionale a livello nazionale, se si tiene conto che il concetto di policentrismo viene interpretato in maniera diversa dai vari Stati membri.

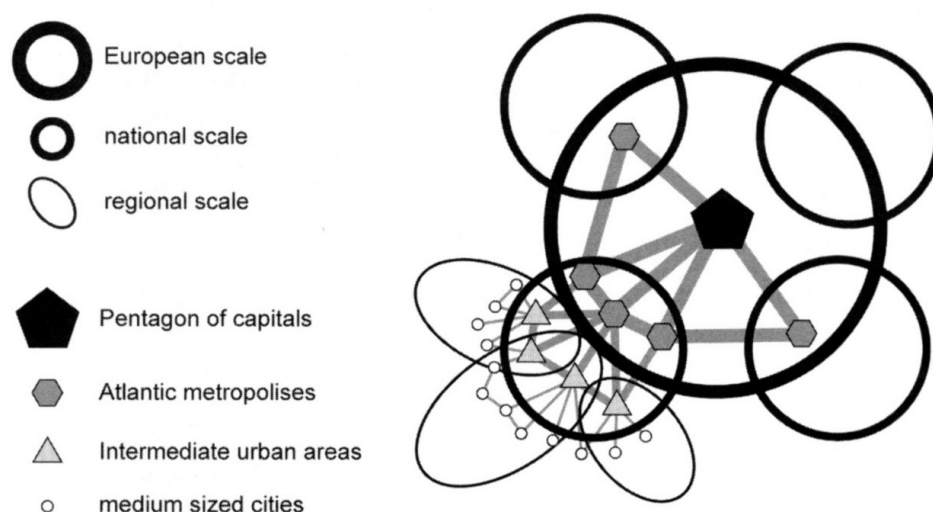
Nadine Cattan, negli studi condotti sulla struttura del territorio europeo, propone quattro differenti livelli di analisi spaziale, che corrispondono a quattro livelli di sistemi urbani e regionali (che non necessariamente coincidono con i confini territoriali amministrativi), quali:

- «*metropolitan areas*: these have an administrative, economic, and political power of influence over a supra-regional scale area, and a fairly strong power of attraction internationally. They show considerable territorial influence, a high degree of connectivity, a large range of highly internationalised and diversified activities, as well a wide range of rare and high-tech services.
- *intermediate cities*: these can be defined as single cities or sometimes as polynuclear ensembles of separate urban areas. They are important nodes in transport networks. The scale of their areas of influence is supra-regional or at least regional [...].
- *medium-sized towns*: these correspond to lower levels of the urban hierarchy and provide commonly available functions. They are the centre of a sub-regional labour market. In this category are all the towns that, although they have a significant population, either do not have the full potential to be considered as intermediate cities, or are too remote and isolated to be part of a metropolitan or polynucleated intermediate system.
- *rural areas*: by definition, these encompass all the areas that are predominantly rural, and covered only by a network of local centres, small towns or village. A distinction needs to be made between those rural areas that have real potential thanks to high levels of diversification in activities (crafts, industries, tourism...), and those areas that are already suffering from the effects of a significant decline» (Cattan, 2007, 17).

Questi quattro livelli sono connessi fra loro grazie al ruolo strategico svolto dalle città intermedie. In questa sintesi si evince come il policentrismo sia formato da

“grappoli di città”, strutturati in networks talvolta permanenti e capaci di offrire un livello sufficientemente attraente di servizi di rango elevato.

Lo schema seguente mostra come le città intermedie giocano un ruolo chiave nella scala regionale e nazionale, ovvero alla cosiddetta *meso*-scala del policentrismo, mentre le metropoli possono essere considerate come nodi europei, capaci di fare da contrappeso all'*European core* e di promuovere un'organizzazione spaziale policentrica alla macro-scala. Si può, inoltre, notare anche il ruolo fondamentale che svolgono le città piccole e medie, in termini di policentrismo funzionale alla micro-scala, come il livello intra-regionale.



The links between the four levels of analysis.
Fonte: Cattan N. (ed.) (2007), p.19.

«Large parts of the (west) European urban landscape are dominated by smaller cities with several hundreds of thousands of inhabitants. These cities are not randomly spread but are concentrated, in relatively close proximity, in a number of densely populated clusters that also include even smaller cities and villages. The (potential) socioeconomic, cultural and political role of these regional clusters seems to be increasing now that national borders are being eroded by the joint processes of supranationalisation (the deepening of the European Union) and globalisation [...] In our definition, polycentric urban configurations are assumed to have - at least - the following characteristics:

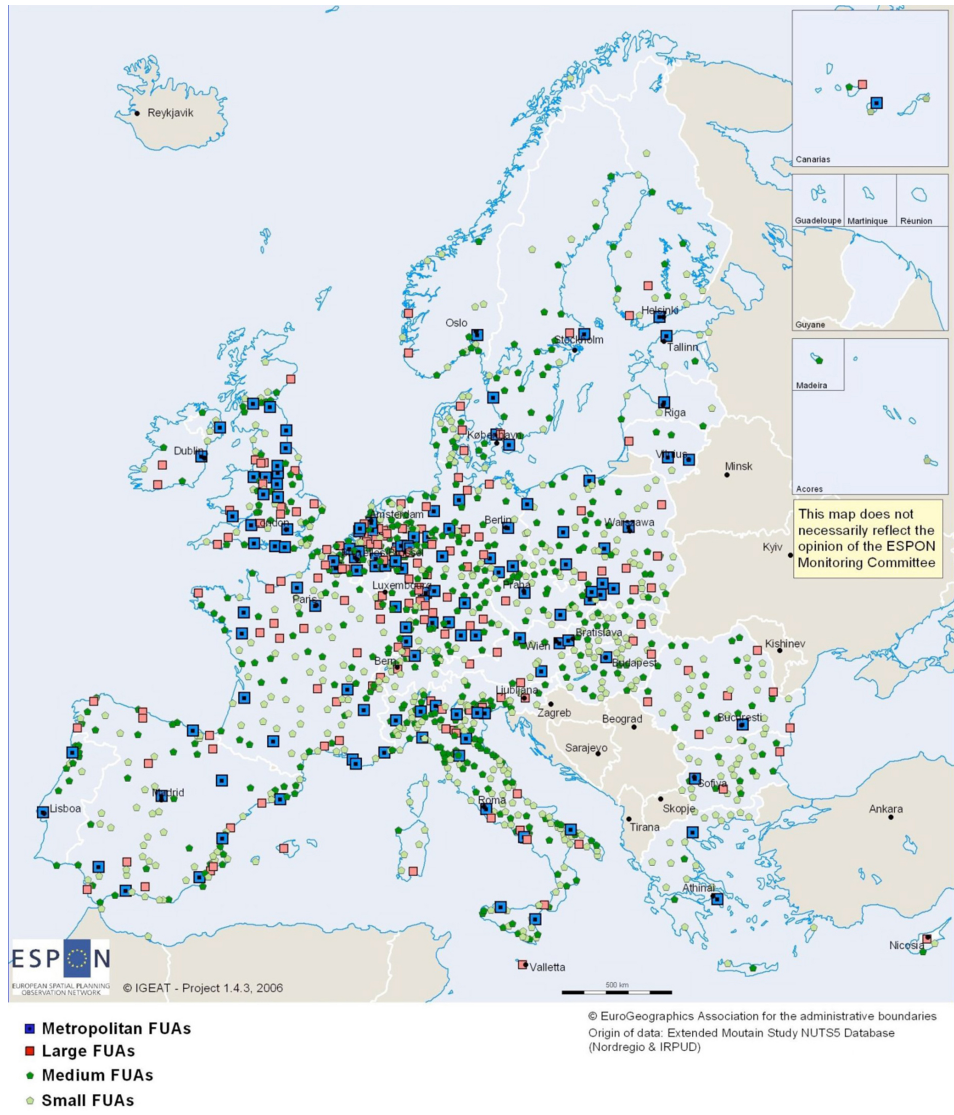
- They consist of a number of historically distinct cities.
- They lack a clear leading city which dominates in political, economic, cultural and other aspects (although, inevitably, one of these cities has the largest number of inhabitants).
- Instead, they tend to consist of a small number of larger cities that do not differ that much in terms of size or overall economic importance, together with a greater number of smaller cities.
- The cities making up these polycentric configurations are located in more or less close proximity (mainly within maximum commuting distance) and, thus, are concentrated in one specific part of a country.
- These cities are not only spatially distinct, but also constitute independent political entities» (Kloosterman, Musterd, 2001, 624-628).

Il territorio europeo è in massima parte composto da un vasto numero di centri urbani di media dimensione, morfologicamente prossimi gli uni agli altri, che non sono dominati da una capitale europea. In questi territori l'organizzazione di una struttura policentrica renderebbe questi centri una nuova forza competitiva capace di reggere il confronto con le grandi capitali, attraverso una riclassificazione funzionale, l'implementazione delle connessioni, e l'innovazione tecnologica.

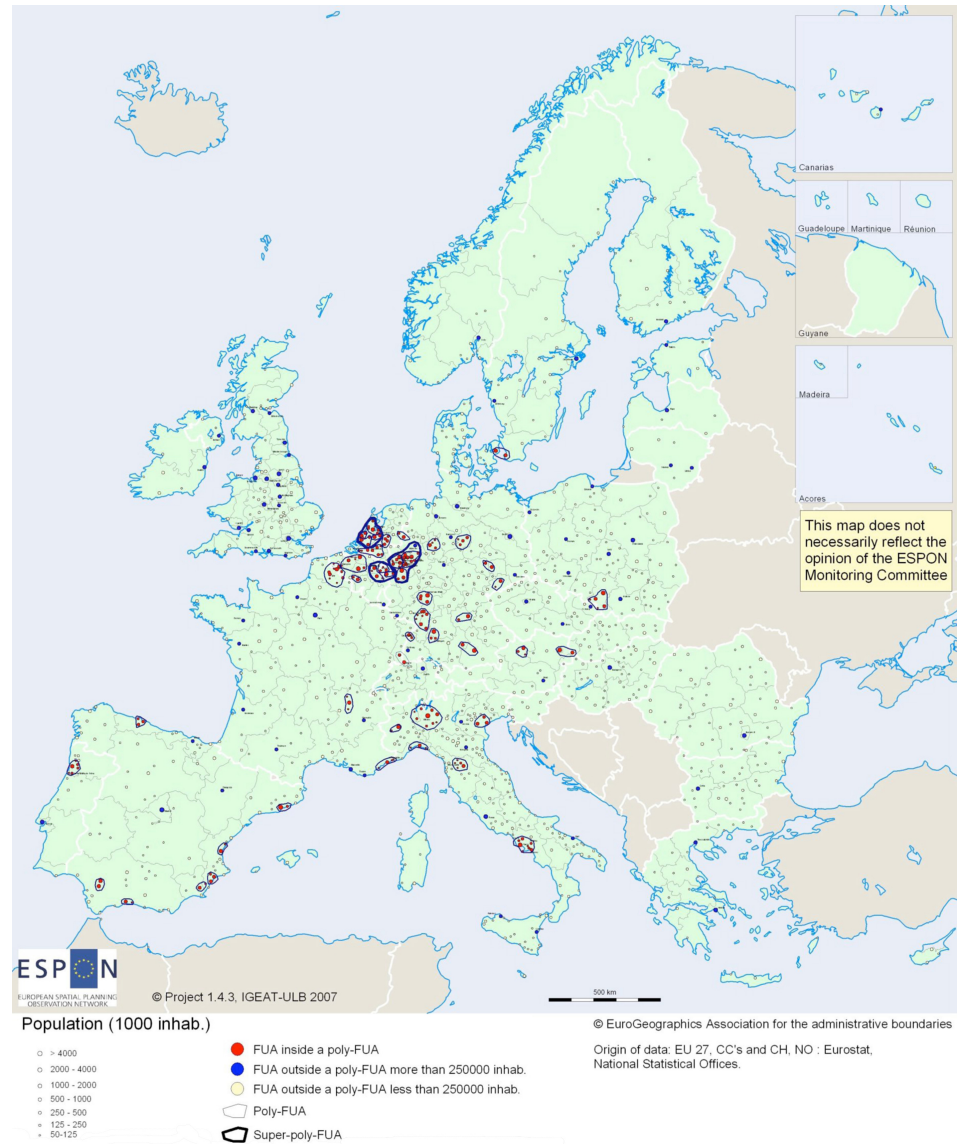
Come si può notare, quando si parla di policentrismo, in termini di relazioni intra e/o inter-urbane, inevitabilmente si deve fare riferimento alla nozione di interdipendenza funzionale tra le parti, ovvero all'esistenza di più centri che sono interrelati fra loro e cooperanti. In base alla dimensione geografica che si prende come riferimento, è possibile parlare di FUAs⁴⁰ (Functional Urban Areas), Poly-FUAs⁴¹ (Polycentric Metropolitan Areas), o di PURs (Polycentric Urban Regions).

⁴⁰ Le FUAs sono state individuate sulla base di un'analisi quantitativa su sette indicatori, quali: dimensione della popolazione, sistema dei trasporti, funzione turistica, funzione industriale, sistema della conoscenza, sistemi dei centri decisionali, funzioni amministrative. In funzione della dimensione della popolazione le FUAs possono essere: *small*, con popolazione maggiore di 50.000ab; *medium*, con popolazione maggiore di 100.000 ab.; *large*, con popolazione maggiore di 250.000 ab. [ESPON 1.1.1, 2007b].

⁴¹ Le Poly-FUAs sono delle conurbazioni di FUA i cui centri distano l'uno dall'altro meno di 60 Km, e risultano essere morfologicamente continue o separate da altre città, o che sono circondate da altre città grandi, medie o piccole, distanti meno di 30 km. Sono inoltre considerate due grandi città distanti l'una dall'altra meno di 30 km e che raggiungono insieme il livello di 500.000 abitanti [ESPON 1.4.3, 2007a]



Functional Urban Areas according to their population.
 Fonte: ESPON Project 1.4.3 (2007), p.125.



FUA distribution inside and outside the poly-fua.
 Fonte: ESPON Project 1.4.3 (2007), p.126.

Nel caso delle FUAs si fa riferimento al policentrismo intra-urbano, quindi alla specializzazione funzionale che può esistere all'interno di un'unica città, in cui i vari poli cooperano in maniera integrata aumentando il potenziale della città stessa (città policentrica); nelle Poly-FUAs il policentrismo ha assunto un carattere inter-urbano, coinvolgendo più città, ma la particolarità è che non sono interrelate fra loro più città nel senso comune, ma nello specifico sono sistemi composti da più FUAs; le PURs, invece, fanno riferimento alla scala regionale, il cui termine definisce una regione con due o più città storicamente e politicamente separate, prive di gerarchia interna, spazialmente vicine e funzionalmente integrate.

La specializzazione funzionale si prefigura, quindi, come una delle dimensioni più importanti per comprendere il livello di policentrismo di un sistema insediativo (sia singolo che multiplo), poiché rappresenta la caratteristica che rende ogni città diversa dalle altre. Pertanto, la valutazione della specializzazione di ogni FUA permette di valutare i flussi necessari per l'integrazione economica e politica dell'area in esame (Cremaschi, 2006a). La specializzazione funzionale gioca un ruolo di primo rilievo nel livello di competitività dei sistemi insediativi, in particolare per quelli che si trovano al di fuori del pentagono delle capitali: sono proprio questi i sistemi insediativi che devono essere capaci di sfruttare le opportunità del modello policentrico, dell'interdipendenza funzionale e della cooperazione, al fine di poter diventare attrattori e generatori di flussi globali, riequilibrando l'assetto dello spazio europeo, attualmente fortemente monocentrico.

3.3. POLYCENTRIC URBAN REGIONS

Il concetto di policentrismo sembra chiarire i processi di transizione dei sistemi urbani attraverso il parallelismo con le dinamiche dell'economia mondiale: il passaggio a un'economia di servizi avanzati ha cambiato radicalmente il significato dei centri urbani e il modo in cui le infrastrutture vengono utilizzate.

La Commissione Europea nel 1999 (CE, 1999b) ha definito una regione urbana policentrica (PUR da ora in poi) come una regione strettamente connessa spazialmente e strategicamente pianificata, composta da città storicamente e politicamente distinte, prive di una chiara gerarchia interna, e separate da spazi aperti. Quindi, una "unità funzionale", un'area con una distinta identità culturale, rappresentante di un policentrismo alla scala regionale interurbana, tra città che sono relativamente indipendenti l'una dall'altra (Meijers, 2007).

La nozione di regione urbana policentrica è stata influenzata da tre concetti: *urban field* (Friedman, Miller, 1965), *city systems* (Pred, 1977) e *urban networks*⁴².

Urban field. Il concetto si basa sull'interdipendenza tra diverse regioni urbane. Questo dovrebbe sostituire i concetti tradizionali e separati di città e campagna, di regioni rurali e urbane, di città e periferia, ed è in grado di cogliere le nuove tendenze territoriali dello sviluppo urbano.

City systems. Questo termine è usato da Pred per descrivere tutte le singole unità urbane di un paese o di una regione di grandi dimensioni che sono economicamente interdipendenti con le altre singole unità urbane dello stesso paese o regione. Egli fa una distinzione tra l'interdipendenza tra le città di un paese o di una regione e l'apertura del set di città nel suo complesso. Una matrice di quattro categorie di condizioni deriva da questa distinzione, che varia da bassa interdipendenza e bassa apertura (il caso dell'Europa medievale) a forte interdipendenza e grande apertura (il caso dei moderni paesi industrializzati e regioni). L'indicatore che usa per misurare l'interdipendenza nelle *city systems* è la circolazione di informazioni specializzate, il tipo di informazioni che viene utilizzato dai decisori di una unità territoriale. Poiché l'informazione specializzata è spazialmente parzializzata, l'autore sostiene che

⁴² La definizione dei tre concetti da cui è stata influenzata la nozione della PUR fanno riferimento all'articolo pubblicato da Houtum H. van e Lagendijk A. (2001).

la circolazione e la disponibilità di informazioni costituiscono un indicatore affidabile per la crescita di canali di interdipendenza.

Urban Networks. Esprime la convinzione crescente che accanto alla cooperazione verticale, anche la cooperazione orizzontale e i collegamenti tra le città sono importanti.

Fondamentale è la presenza di disponibilità di risorse umane, corridoi transnazionali di trasporto e di comunicazione di elevata qualità.

La competitività delle regioni urbane è sempre più associata alla loro posizione geografica e alle connessioni all'interno del sistema di comunicazione europeo. Negli ultimi anni, infatti, il concetto delle reti di città è stato integrato con i corridoi spaziali a livello nazionale e internazionale. I corridoi spaziali, contenenti le principali vie di comunicazione, rappresentano le *gateways* per le zone urbane con aree economiche di maggiore rilievo. In questa prospettiva, i corridoi sono la manifestazione spaziale delle relazioni di potere economico che condizionano e formano lo sviluppo delle reti urbane. Per le reti di città, quindi, i corridoi svolgono un doppio ruolo: da un lato, essi presentano spazialmente *gateways* per la comunicazione urbana e la competitività; dall'altro, forniscono un più ampio quadro spaziale di riferimento per il posizionamento strategico di specifiche reti urbane in un più ampio spazio competitivo.

Lo sviluppo del concetto di rete urbana è stato fondamentale per l'interesse delle PURs, in particolare, sull'elemento strategico delle reti, riferendosi al posizionamento competitivo delle aree adiacenti. Spesso, infatti, viene fatto riferimento alle PURs come *urban networks* o *city networks*.

Si fa uso della metafora della rete per sottolineare il presunto o desiderato complesso e forte rapporto tra le città e come tale la coerenza e l'unità della regione (Meijers, 2007; Meijers *et al.*, 2008). L'inclusione del concetto di PUR nello Schema di sviluppo territoriale europeo (CE, 1999a), sia pure in termini diversi, può essere considerato uno degli acceleratori della sua diffusione in tutta Europa (Davoudi, 2003; Meijers *et al.*, 2008).

Le PURs si possono, infatti, ritrovare in quei sistemi di città, anche grandi ma non ancora metropolitani, con relazioni di carattere funzionale. Nell'economia moderna, l'integrazione funzionale rappresenta una condizione necessaria per tali città per competere con le grandi aree metropolitane europee, in quanto da sole non possiedono la sufficiente massa critica.

Planning for polycentric urban regions in European countries		
Country	Concept	Examples
Belgium (Flanders)	'urban network'	e.g. Flemish Diamond (Brussels-Antwerp-Ghent-Leuven)
Denmark	'regions of competence', polycentric 'national centres' ¹	Struer-Holstebro-Herning-Ikast; Middelfart-Kolding-Vejle-Fredericia
Estonia	'urban network'	Ida-Viru county: Jõhvi-Kohtla-Järve-Narva
France	'réseaux des villes' (urban networks)	e.g. Normandie Métropole (Caen-Le Havre-Rouen)
Germany	'European metropolitan region', 'städtenetze' (urban networks)	e.g. RheinRuhr (Bonn-Cologne-Düsseldorf-Essen-Dortmund); Bergisches city triangle (Remscheid-Solingen-Wuppertal); Sachsendreieck (Dresden-Leipzig-Chemnitz/Zwickau)
Greece	'twin poles' or 'bi-poles'	e.g. Larissa-Volos
Italy	'city network', 'multicentric metropolitan system'	e.g. Veneto (Padua-Venice-Treviso)
Ireland	'linked gateways'	Letterkenny-Derry; Athlone-Tullamore-Mullingar
Lithuania	'metropolis Vilnius-Kaunas'	Vilnius-Kaunas
The Netherlands	'urban networks'	e.g. Randstad (Amsterdam-Rotterdam-The Hague-Utrecht); Brabantstad (Breda-Tilburg-Den Bosch-Eindhoven-Helmond)
Poland	'duopols'	Warsaw-Lodz; Toruń-Bydgoszcz
Switzerland	'vernetzte Städtesystem', 'polycentric system'	Northern part of the country (among which Zürich-Basel-Bern-Winterthur-Luzern)

Planning for polycentric urban regions in European countries.
 Fonte: Meijers E. (2007), p.7.

A differenza del più semplice concetto di interdipendenza urbana, una PUR contiene sia il concetto di interdipendenza urbana che di gerarchia urbana. È un'applicazione moderna del concetto di *urban network*, con una maggiore attenzione alle connessioni orizzontali tra città spazialmente prossime. Nelle PURs vi è una particolare attenzione nei confronti di quelle città che occupano

una posizione geografica centrale, posizione strettamente correlata con la questione della competitività tra le città metropolitane e gli agglomerati urbani.

La nozione di PUR prevede alla sua base un concetto di pianificazione, dove l'interdipendenza fra le città deve essere pianificata a priori, tenendo conto che l'area territoriale che definisce una PUR non si basa su logiche funzionali, ma piuttosto su un'immagine di integrazione funzionale. Inoltre, nonostante l'importanza delle nuove tecnologie che favoriscono la comunicazione e le connessioni immateriali, in una regione policentrica assumono sempre più importanza i collegamenti fisici tra i principali centri urbani.

Particolare importanza va data al fatto che in una PUR i confini territoriali sono ben delineati, e la posizione di quest'area è un fattore molto importante in termini di competitività. Per cui, a differenza delle *city networks*, dove i confini sono labili e sempre in continua evoluzione come conseguenza delle dinamiche dello sviluppo, nelle PURs i confini sono chiaramente disegnati e l'integrazione funzionale si svolge tutta all'interno di questi. Quest'ultimo fattore assume particolare rilievo nelle analisi che mettono a confronto le potenzialità di una struttura territoriale policentrica con quella delle reti di città: nel caso delle PUR, tutto lo sforzo della pianificazione e dello sviluppo si svolge all'interno di un'area ben definita, il cui scopo è quello di poter raggiungere un livello tale di integrazione da potersi porre come un'unità in grado di competere con le grandi metropoli; nel caso delle reti di città, la dimensione spaziale, con i suoi limiti, viene superata, e sebbene lo scopo sia sempre quello di competere con le grandi metropoli (o meglio, con le *global cities*), vi è un distacco dallo spazio territoriale, dalla geografia in senso tradizionale, mentre viene data maggiore importanza alle potenzialità delle città medie, alle loro specializzazioni, alla possibilità di raggiungere un'integrazione funzionale ed una massa critica senza dover circoscrivere un'area. In questo caso il vantaggio è quello che le città medie possono scegliere di relazionarsi fra loro non perché sono spazialmente vicine e ben collegate infrastrutturalmente, ma perché possiedono quelle caratteristiche, quelle potenzialità, quello specifico *milieu* che rappresenta un elemento di forte competizione internazionale.

Nella definizione di una regione urbana policentrica acquista molta importanza l'identità (anche in termini simbolici), che può essere analizzata sotto tre diversi aspetti: strategico, culturale e funzionale (van Houtum, Lagendijk, 2001).

L'identità strategica di una PUR nasce dall'intento di creare un comune scenario futuro per l'area di riferimento. In quest'ottica, la precisa volontà di individuare dei limiti geografici della regione diventa un elemento fondamentale nel processo di costruzione delle strategie di sviluppo, che spesso si traduce in un approccio *top-down* nei processi di pianificazione territoriale, e nella necessità di favorire la cooperazione a livello regionale, riconoscendo nei processi di *networking* attivo le potenzialità di crescita. In questo contesto, è bene sottolineare che le strategie per le PURs si basano sul riconoscimento di una regione policentrica sia nei sistemi urbani che nei corridoi internazionali, tanto che il posizionamento strategico su un importante asse di sviluppo europeo è un requisito fondamentale: in questo caso si può parlare di "geo-strategia". Oltre al posizionamento dell'area nei confronti del contesto europeo, e quindi nei confronti di quello che è esterno all'area in esame, un altro importante obiettivo strategico è quello di creare vantaggi interni sinergici, per favorire una collaborazione endogena fra le città. Sia il rafforzamento interno che esterno all'area è sempre presente nei documenti che presentano politiche di orientamento sulle PURs.

L'identità culturale di una PUR non è un elemento ben definito e soprattutto statico ma, al contrario, è un processo dinamico e in continua evoluzione che talvolta affonda le sue radici nel processo di definizione del nome da attribuire alla regione (la Randstad e la Flemish Diamond sono due esempi di come la definizione del nome aveva l'obiettivo di simboleggiare ed esprimere l'unità di uno specifico sistema policentrico). L'idea è che trovato un nome che sia capace di evocare i simboli locali e le potenzialità, questo possa diventare un elemento fondamentale per far riconoscere l'appartenenza a un'unica unità a tutti i cittadini della regione (Romein, 2004). La definizione di un'identità culturale si trasferisce nella dimensione strategica, da un lato perché contribuisce alla definizione del 'soggetto territoriale' di una PUR e alla formazione di una capacità strategica, dall'altro contribuisce a plasmare gli oggetti della strategia. Questi elementi, di fatto, servono per creare immagini forti e convinzioni che aiutano il processo di formazione di una PUR e il suo riconoscimento come un'entità che richiede programmazione comune e integrazione, oltre al fatto che contribuisce al suo posizionamento nel mercato globale.

L'identità funzionale, infine, si riferisce alla delimitazione territoriale di una regione e alla coerenza dei collegamenti e dei legami, siano essi economici, politici o sociali, tra le città coinvolte nella regione policentrica. La dimensione funzionale presenta, comunque delle ambiguità. Infatti, se da un lato essa ha una forte connotazione analitica sui dati che si possono ricavare per verificare la connessione e l'interdipendenza fra le città, dall'altro la sola agglomerazione spaziale delle città, anche quando l'interdipendenza non può essere verificata, non esclude la presenza di un'integrazione funzionale che possa migliorare le competitività esterne dell'area. Questo fattore si ripercuote nella definizione dei limiti territoriali di una PUR, ovvero nel dover esplicitare quali sono le ragioni per cui si ritiene che vi sia una maggiore integrazione tra le città interne all'area prescelta rispetto a quelle che restano al di fuori. Questo problema viene spesso risolto individuando qual è la strategia di sviluppo per la PUR, sostenendo che lo scenario di riferimento ha maggiori potenzialità rispetto allo stato di fatto.

3.4. I SISTEMI URBANI POLICENTRICI EUROPEI: FORMA CONSOLIDATA DEL TERRITORIO COMUNITARIO

Questa sezione della ricerca è stata condotta attraverso l'approfondimento di tre sistemi territoriali europei che rappresentano tre diverse interpretazioni del policentrismo europeo: Irlanda, Polonia, Arco Latino Mediterraneo.

L'Irlanda è rappresentativa di un territorio che sta seguendo le indicazioni di sviluppo europeo attraverso la redazione di un quadro di pianificazione nazionale volto a sostenere lo sviluppo futuro di una struttura spaziale più policentrica, per contrastare l'eccessiva concentrazione, esito dall'attuale struttura spaziale monocentrica e dall'eccessiva dipendenza dell'intero paese dalla città capitale, al fine di raggiungere un migliore equilibrio di sviluppo sociale, economico e fisico tra le regioni. L'obiettivo dello sviluppo policentrico è perseguito attraverso la promozione dello sviluppo dei centri urbani diversi da Dublino, e favorendo la loro interazione. Interessante è l'individuazione di alcuni centri urbani che assumeranno la funzione di *gateways*, e di altri centri che assumeranno la funzione di *hubs*, ognuno localizzato in posizione strategica.

La Polonia rappresenta un territorio in cui la struttura policentrica ha una lunga tradizione e si manifesta in un relativo equilibrio tra le regioni in termini di densità di popolazione, PIL pro capite e occupazione. Tutte le politiche di sviluppo regionale, precedenti all'ESDP, sono state dirette a sviluppare ulteriormente e sostenere lo sviluppo policentrico del territorio, da sempre visto dai politici polacchi come un beneficio. Di particolare interesse è la combinazione, nelle politiche di sviluppo, di due strategie che agiscono a scale diverse: da un lato, vi è come obiettivo lo sviluppo regionale equilibrato, fornendo pari qualità di vita per tutti gli abitanti; dall'altro, l'aumento della competitività internazionale delle aree urbane più grandi. La politica sviluppa, quindi, una strategia a breve termine concentrandosi su una maggiore polarizzazione tra le diverse regioni e una prospettiva a lungo termine attraverso la perequazione verso l'alto.

Infine, lo studio dell'area definita come Arco latino mediterraneo, è stata scelta al fine di riportare un'ipotesi di lavoro che ha l'obiettivo di individuare un macro sistema territoriale attraverso l'analisi di due fattori: lo sviluppo territoriale policentrico e i processi di innovazione tecnologica. Questo territorio comprende tutte le regioni costiere comprese tra l'Andalusia e la regione della Campania.

L'analisi descrittivo-comparativa di questi sistemi territoriali europei ha la finalità di valutare il rapporto tra le teorie analizzate e la realtà, di verificare sul campo potenzialità e problematicità sia del modello insediativo policentrico che di quello reticolare, e di verificare l'eventuale esistenza di un'integrazione di questi due modelli.

3.4.1 IRLANDA: POLICENTRISMO PER CONTRASTARE LA CONCENTRAZIONE

La Repubblica di Irlanda, uno dei paesi dell'Europa che può essere considerato quasi periferico rispetto all'area del pentagono, nel corso degli ultimi vent'anni si sta sviluppando molto velocemente rispetto alle regioni centrali, rafforzando la struttura policentrica del territorio europeo e producendo effetti sul riequilibrio generale. Tuttavia, nonostante l'obiettivo di svilupparsi verso un modello policentrico alla scala europea, ha prodotto come primo effetto un aumento delle disparità fra le regioni dell'Irlanda stessa, come conseguenza dello sviluppo economico. Ciò è stato effetto di un cambiamento nelle politiche regionali. Infatti, l'orientamento al policentrismo è il terzo tipo di politica regionale perseguita in Irlanda negli ultimi decenni. La prima era una politica regionale volta alla dispersione, la seconda è stata una politica industriale mirata al rafforzamento economico di determinate concentrazioni industriali (producendo l'aumento della disparità di cui sopra), mentre adesso il terzo approccio si concentra sui centri urbani con lo scopo di trasformare l'attuale struttura spaziale da monocentrica a una rete policentrica integrata (Waterhout *et al.*, 2003), dove il termine di policentrismo è interpretato come uno sviluppo regionale equilibrato.

The National Spatial Strategy: l'obiettivo del policentrismo

Il territorio irlandese è caratterizzato da una forte polarizzazione locale, sebbene le strategie di sviluppo tendano a un riequilibrio territoriale, sia interno che transfrontaliero. Dopo la ripresa economica, l'attenzione delle politiche nazionali si è rivolta a una più equa distribuzione dell'economia in tutto il territorio, e ha trovato nel policentrismo il principio fondamentale per le strategie di sviluppo di tutto il paese.

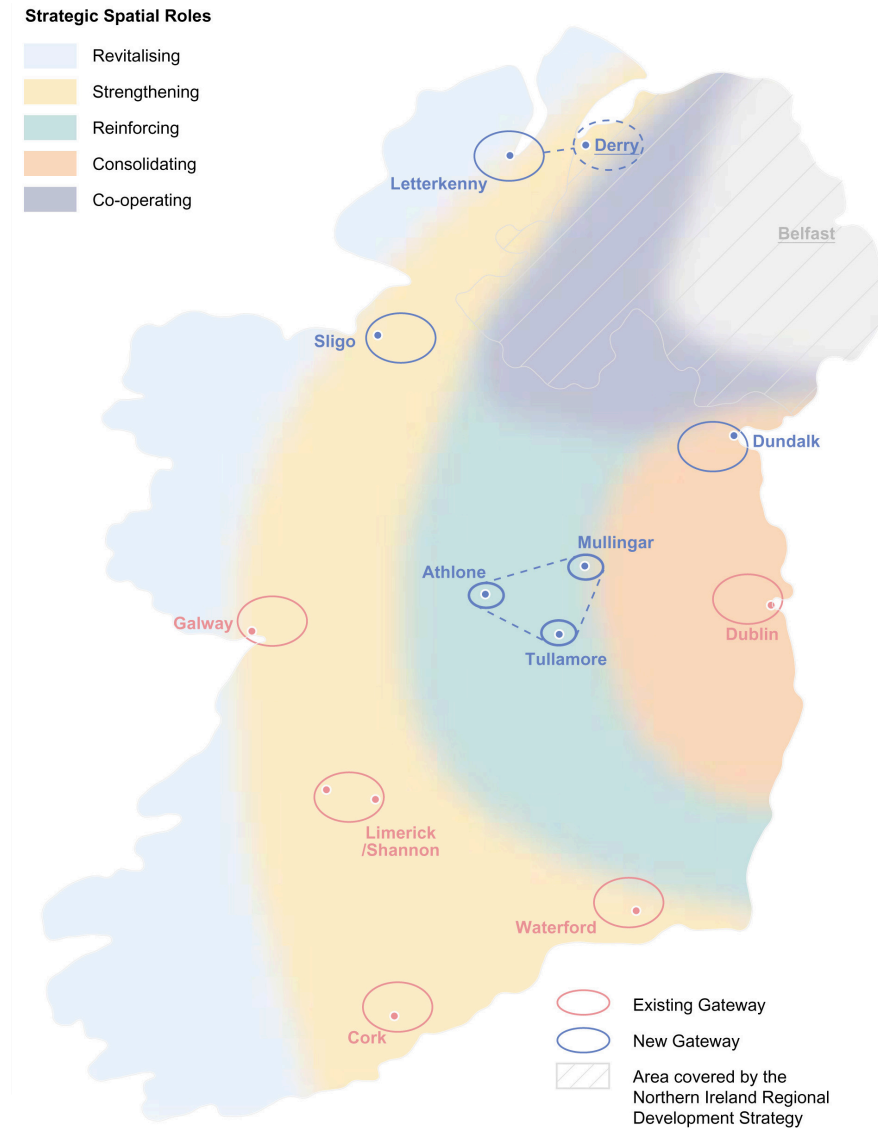
Il National Spatial Strategy⁴³ è un quadro di pianificazione di supporto al coordinamento degli investimenti da parte sia del settore pubblico che privato, volto a sostenere lo sviluppo di una struttura spaziale più policentrica, e funge da guida agli altri settori di sviluppo, come quello infrastrutturale e dei trasporti. L'obiettivo principale della politica irlandese è quello di contrastare l'eccessiva concentrazione (e, quindi, polarizzazione), per raggiungere un migliore equilibrio di sviluppo sociale, economico e fisico tra le regioni. Tale obiettivo deriva dalla preoccupazione per l'attuale struttura spaziale monocentrica e dall'eccessiva dipendenza dell'intero paese dalla regione capitale, la Greater Dublin Area. In questo vasto territorio vive circa un quarto della popolazione dell'intero stato, e il suo sviluppo è sempre più crescente, comportando enormi problemi relativi al congestionamento dell'area, al crescente fenomeno del pendolarismo, aumento della pressione ambientale, nonché all'abbassamento del potenziale di sviluppo delle altre regioni, alla diminuzione delle opportunità di lavoro e dell'offerta dei servizi, come conseguenza del fenomeno della migrazione dei giovani verso la capitale. Si prevede che la struttura monocentrica di Dublino continuerà a crescere fino al 2020, con un aumento della popolazione pari al 75%.

La strategia territoriale nazionale mira a contrastare questa tendenza, cercando di raggiungere: un equilibrio migliore per correggere gli effetti negativi della crescita di Dublino e la conseguente sottoutilizzazione delle risorse e delle potenzialità in altri settori e nelle altre regioni; una distribuzione più equilibrata delle persone e dell'occupazione; un migliore equilibrio di sviluppo regionale.

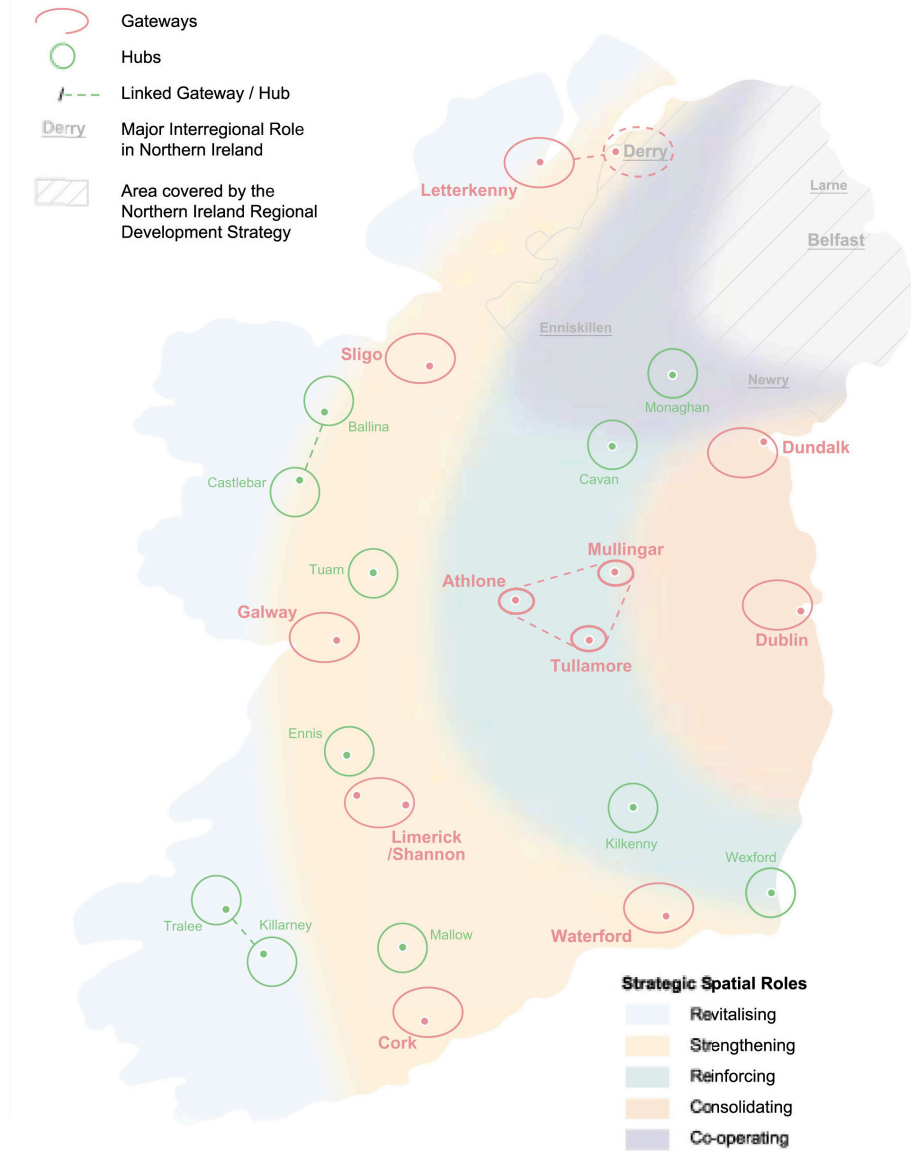
L'obiettivo dello sviluppo policentrico sarà perseguito attraverso la promozione dello sviluppo dei centri urbani diversi da Dublino, e favorendo la loro interazione. Nel documento questi centri urbani sono indicati come *gateways*, che funzionano come "motori in posizione strategica di crescita" disegnando insieme persone, attività, infrastrutture e servizi. Accanto alle cinque *gateway cities* esistenti (Dublino, Cork, Limerick/Shannon, Galway, Waterford), sono individuate quattro nuove *gateways* di livello nazionale che includono Dundalk, Sligo, Letterkenny/Derry e Athlone/Tullamore/Mullingar. Gli ultimi due sono esempi dell'applicazione del policentrismo a scala regionale, in quanto formano *urban networks*. Il documento di programmazione si riferisce a queste reti

⁴³ The National Spatial Strategy 2002-2020. People, Placed & Potential. <http://www.irishspatialstrategy.ie>

urbane come *linked gateways*: due o più città forti che lavorano in partnership per promuovere lo sviluppo sociale ed economico della loro regione. Inoltre, vengono individuati nove *hubs* di medie dimensioni, ognuno localizzato in posizione strategica, i quali avranno la funzione di sostenere le *gateways* (e, allo stesso tempo, essere sostenuti da esse), e serviranno anche a connettere le aree rurali più esterne.



The National Spatial Strategy for Ireland 2002-2020. Map 1: Gateways.



The National Spatial Strategy for Ireland 2002-2020. Map 2: Gateways & Hubs.

La strategia che sottende il *National Spatial Strategy* è:

- nazionale, in quanto fornisce un quadro di riferimento nazionale per orientare le politiche, i programmi e gli investimenti;
- spaziale, in quanto si occupa della localizzazione delle persone, del loro lavoro e delle altre attività, e del modo in cui questi diversi luoghi si relazionano tra loro;
- strategica, perché offre una visione ampia e a lungo termine per giungere a modelli più equilibrati di sviluppo.

Il notevole progresso economico, sociale e fisico di questi ultimi anni ha creato una piattaforma su cui le politiche possono essere messe in atto per garantire che uno sviluppo più equilibrato sia realizzato, all'interno di una struttura spaziale ben pianificata in cui sono identificati luoghi competitivi e innovativi.

L'approccio generale adottato dallo NSS per raggiungere uno sviluppo regionale equilibrato è articolato secondo cinque principali linee:

- Il ruolo economico di Dublino e delle altre regioni.

La prosperità dell'Irlanda è stata generata dalla Greater Dublin Area (GDA). Ritenendo che le prestazioni della GDA rimarranno fondamentale per il benessere economico complessivo dell'Irlanda, queste saranno mantenute, ma al suo fianco vi saranno strategie volte a costruire altre aree che possano essere altrettanto forti su scala nazionale e internazionale.

- Qualità della vita.

Lo sviluppo squilibrato degli ultimi anni sta avendo ripercussioni sulla qualità della vita. Per esempio, il pendolarismo raggiunge sempre distanze più lunghe a causa della forte performance economica di alcune aree e la debolezza delle altre. Questa lunga distanza di pendolarismo e uno sviluppo residenziale situato a sempre maggiore distanza dal punto in cui le persone lavorano, non sono più sostenibili sia dal punto di vista economico, che sociale e ambientale. Pertanto, uno sviluppo regionale più equilibrato è una prima risposta, ma deve essere supportato da adeguate politiche locali che regolino l'uso del suolo.

- Insediamento.

La crescente popolazione irlandese fornisce una base su cui una fiorente economia può continuare a essere costruita nel futuro. Questo aumento della popolazione può essere ospitato all'interno di insediamenti esistenti, tra

città e villaggi, e possono essere così valorizzati e promossi i punti di forza e le risorse delle zone rurali.

- Pianificazione.

L'Irlanda ha bisogno di rinnovare, consolidare e sviluppare le sue città esistenti, migliorandone le connessioni fisiche attraverso nuovi assi per il trasporto pubblico e riducendo al minimo l'espansione urbana, riducendo l'abbandono e la sottoutilizzazione.

- Attuazione.

Le politiche e i programmi regionali dovranno essere coerenti con il NSS, e avranno l'obiettivo di migliorare e di costruire attività sociali ed economiche all'interno del quadro nazionale previsto dalla Strategia, al fine di propendere verso uno sviluppo regionale equilibrato, in quanto sviluppare le potenzialità di ogni area contribuisce alla prestazione ottimale dello Stato nel suo complesso, in termini economici, sociali e ambientali.

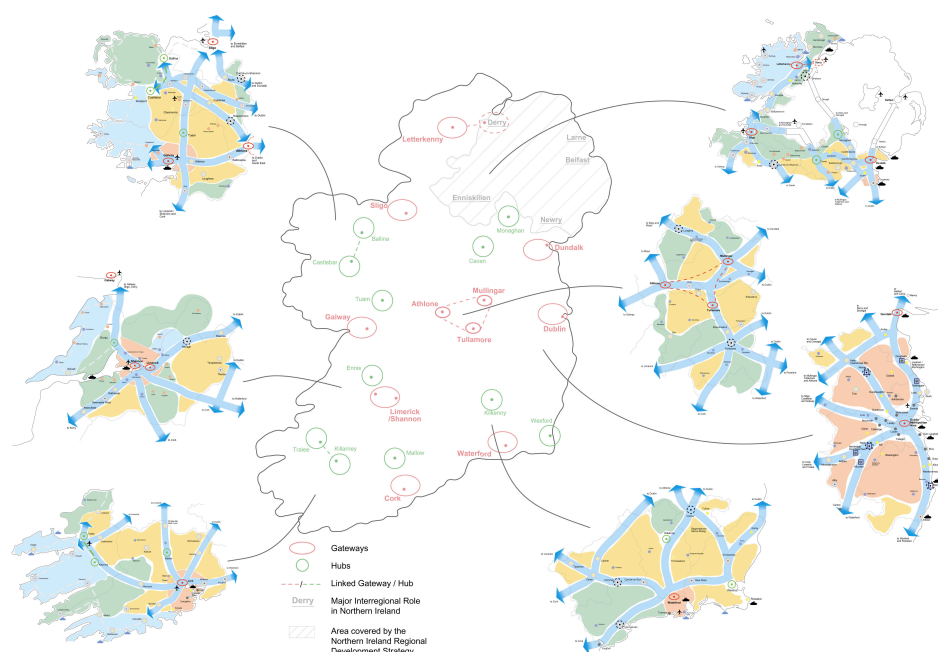
I *key concepts* del Piano, su cui si articolano le visioni, sono: potenziale, massa critica, *gateway*, *hub*, ruoli complementari e connessioni.

- Potenziale: è la capacità che un territorio possiede (o potrebbe possedere in futuro) per lo sviluppo, derivante dalla sua dotazione di risorse naturali, popolazione, lavoro, capitale economico e sociale, infrastrutture e la sua posizione rispetto ai mercati.
- Massa critica: si riferisce alla dimensione e la concentrazione della popolazione che consente una gamma di servizi e di strutture da sostenere. Questo a sua volta è in grado di attrarre e sostenere maggiori livelli di attività economica e miglioramento della qualità della vita.
- *Gateways*: hanno una posizione strategica, sia a livello nazionale che relativa alle aree circostanti, e offre alla scala sociale nazionale le infrastrutture economiche e i servizi di supporto. L'ulteriore sviluppo delle cinque *gateways* esistenti è una componente chiave del NSS.
- *Hubs*: un certo numero di città fungerà da *hub*, sostenendo il ruolo nazionale e internazionale delle *gateways* e, a sua volta, influenzando le piccole città e le zone rurali nell'ambito della loro sfera di influenza.
- Ruoli complementari per altre città, villaggi e zone rurali. Varie città di medie dimensioni in ogni regione fungeranno da "capitali locali", e forniranno una serie di servizi e opportunità per l'occupazione. Inoltre, il potenziale rurale si avvarrà dei punti di forza economici locali, sostenuti da una struttura più forte

di piccole città e villaggi come riferimento per l'attività economica e sociale e lo sviluppo residenziale.

- Connessioni in termini di trasporti, comunicazioni e reti di energia sono di vitale importanza per consentire a tutte le aree di mettere in campo le proprie risorse e i propri punti di forza.

Al fine di orientare lo sviluppo per tutte le regioni dell'Irlanda, il documento sarà supportato da linee guida per la pianificazione regionale, quadri di pianificazione integrata, piani e strategie di sviluppo per regioni e città, i quali saranno finalizzati a estendere l'impatto del NSS a livello regionale e locale.



Composite map of National Spatial Strategy for Ireland 2002-2020.

Il processo di sviluppo regionale equilibrato si svolgerà in ogni regione all'interno di una struttura nazionale fissata dalla strategia nazionale, con riferimento, per ognuna di esse, ai ruoli, alle dimensioni, alle aree rurali presenti e al loro rapporto con le *gateways* e gli *hubs*.

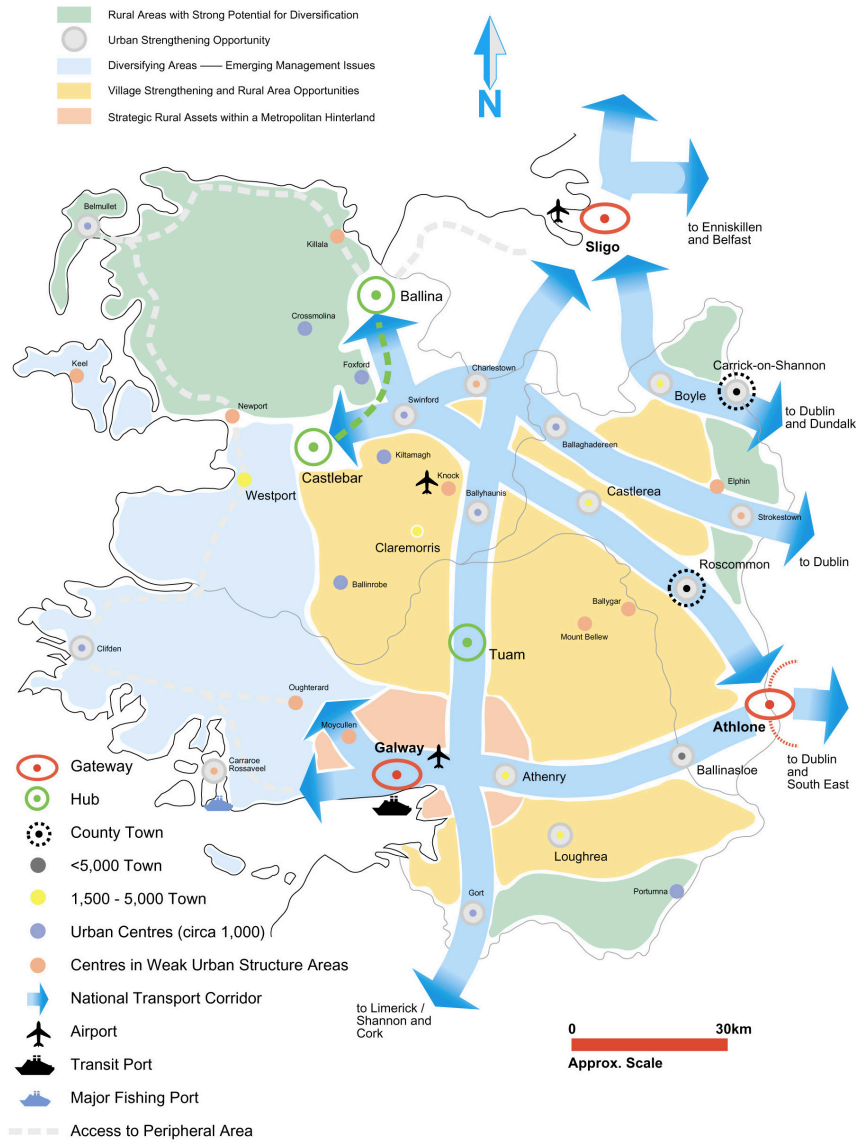
Pertanto vengono descritti quattro linee principali per orientare l'approccio regionale alla pianificazione territoriale:

- I regimi di pianificazione territoriale della città in tutto il paese e in bacini devono essere sviluppati e implementati;
- La città della contea e la struttura cittadina devono essere rafforzati;
- Una nuova enfasi è necessaria per il ruolo potenziale delle città piccole e delle strutture a villaggio;
- Le attività rurali chiave devono essere protette e il potenziale locale delle zone rurali sviluppato;

La natura fisica delle regioni di confine, e la posizione di strade e collegamenti di comunicazione, suggerisce che ci sono tre aree da considerare in modo più dettagliato all'interno della struttura nazionale irlandese. Queste tre aree sono:

- la parte nord occidentale della regione di confine;
- la parte occidentale;
- la parte centrale e orientale.

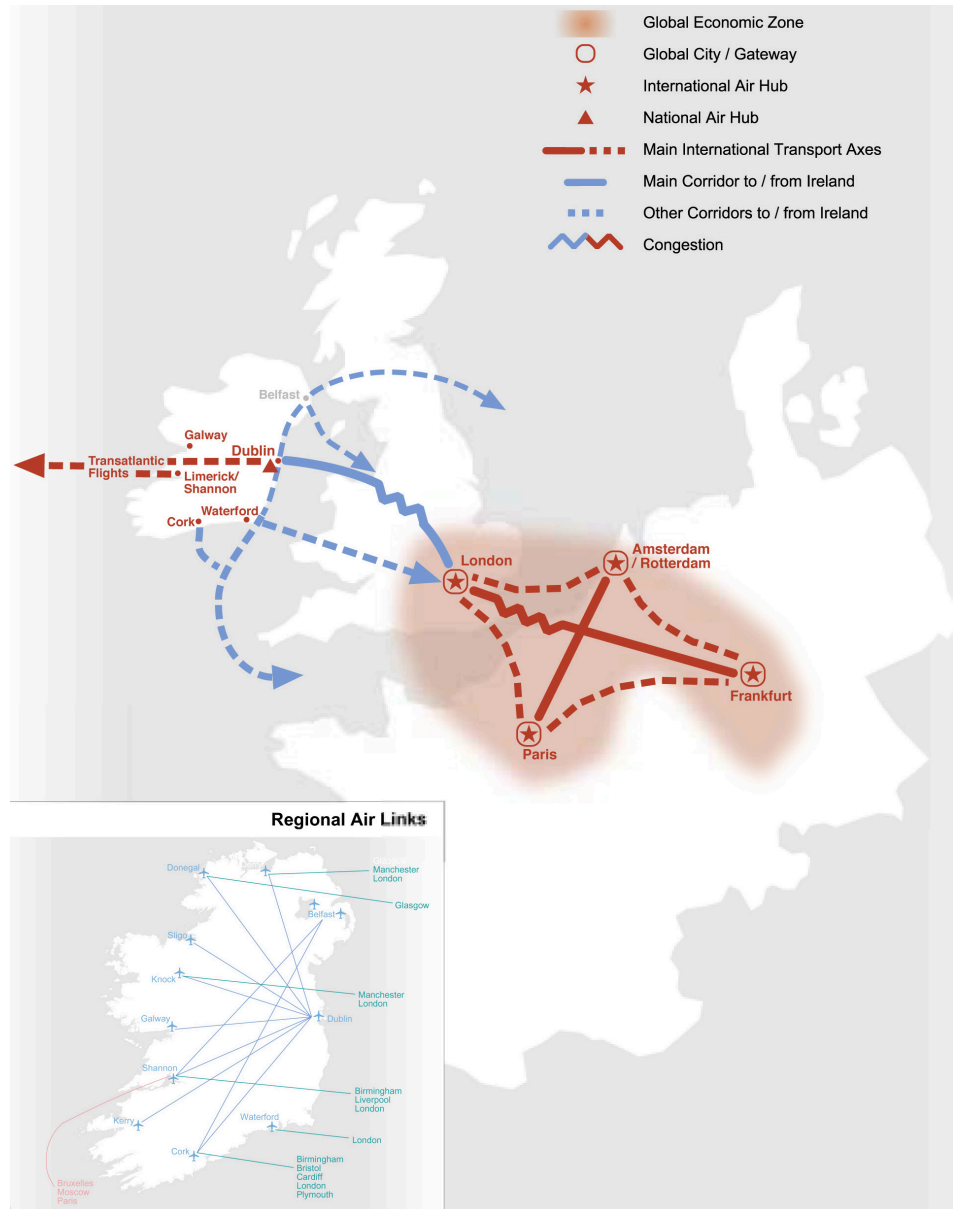
In questo contesto, i fattori critici per la piena partecipazione delle regioni di confine in uno sviluppo regionale equilibrato comprendono il ruolo e il contributo di Letterkenny / Derry, Sligo e Dundalk come nuove *gateways* per guidare lo sviluppo attraverso una maggiore massa critica, accessibilità e capacità di sviluppo. Altre città, villaggi e zone rurali dovranno sviluppare ruoli complementari a quelli delle *gateways*, ritenendo che una zona più ampia beneficerà della massa critica fornite dalle gateway. Alcune aree rurali si stanno specializzando nel turismo, nella piccola impresa e nello sviluppo delle risorse naturali, mentre altre hanno un notevole potenziale di diversificazione e crescita.



The National Spatial Strategy for Ireland 2002-2020. Map 10: West Region.

Il contesto territoriale del paese è strettamente legato al contesto globale più ampio. In tutto il mondo, le regioni di rilevanza economica internazionale sono emerse sulla base di agglomerati di forte attività di impresa, innovazione e fattori critici per il successo economico. All'interno dell'UE, la regione più forte per l'importanza economica globale è l'area che comprende Londra, Parigi,

Amsterdam/Rotterdam e Francoforte. Collegamenti efficaci da e per questa regione e al resto del mondo sono essenziali per capitalizzare la vicinanza per contribuire e beneficiare dell'economia competitiva dell'UE.



The National Spatial Strategy for Ireland 2002-2020. Ireland – International Spatial context.

3.4.2 POLONIA: POLICENTRISMO STORICO E INTEGRATO

Il modello insediativo della Polonia può essere definito come policentrico integrato, che implica un relativo equilibrio tra le regioni in termini di densità di popolazione, PIL pro capite e occupazione. Questo modello spaziale si è sviluppato in un processo storico: ha origine nel periodo della spartizione della Polonia nel secolo XIX, e una divisione Est-Ovest è onnipresente con conseguente diversità di culture e diverse possibilità di integrarsi con l'economia europea. Inoltre, dopo la seconda guerra mondiale, l'intero Stato polacco è stato spostato a poche centinaia di chilometri in direzione ovest, assorbendo l'ex territorio tedesco. Attualmente la Polonia, come altri paesi dell'Europa centro-orientale, si trova in una fase di transizione da un'economia socialista ad un'economia di mercato in grado di competere su scala globale.

Durante il 1990 le disparità tra le regioni sono aumentate a causa di una rinnovata concentrazione economica intorno a Varsavia e di alcuni altri grandi centri. Gli agglomerati di Varsavia (2 milioni di abitanti), Poznań (0,6 milioni di abitanti), Danzica (0,9 milioni di abitanti), Wroclaw (0,7 milioni di abitanti) e Cracovia (0,8 milioni di abitanti) sono tutti dotati di un'economia più differenziata, che aumenta le loro possibilità nel periodo di transizione, mentre la conurbazione della Slesia superiore (3 milioni di abitanti ca.) e l'agglomerato di Lodz (0,9 milioni di abitanti), avendo entrambi economie più tradizionali, soffrono di limitazioni alle loro capacità di sviluppo.

Una duplice strategia

Le strategie di sviluppo policentrico hanno una lunga tradizione in Polonia. Tutte le politiche di sviluppo regionali, precedenti all'ESDP, sono state dirette a sviluppare e sostenere lo sviluppo policentrico del territorio, visto dai politici polacchi come un beneficio. Questo punto di vista sui benefici del policentrismo non è cambiato nell'attuale fase di transizione. Al contrario, il National Spatial Arrangement Policy della Polonia, entrato in vigore nel novembre del 2000, pone lo sviluppo policentrico come uno dei suoi principali obiettivi. Questo documento non è vincolante, ma le sue strategie e gli obiettivi dovrebbero essere considerati nelle politiche settoriali nazionali e ulteriormente sviluppate ed elaborate nei documenti di pianificazione territoriale regionale e locale, in conformità con la legge sulla pianificazione del territorio del 1994.

La Polonia occupa una posizione centrale nel territorio dell'Europa, e si trova al crocevia di vari corridoi di trasporto tra Oriente e Occidente. Questa posizione è fondamentale per creare condizioni vantaggiose per lo sviluppo delle imprese, e per l'aumento dell'importanza dei centri regionali situati nella Polonia orientale, potenziali *gateways cities* sia a scala nazionale che europea. Ciò vale, in primo luogo per Lublino e Białystok, ma anche Olsztyn e Rzeszów. La politica combina due principali obiettivi: da un lato si concentra su uno sviluppo regionale equilibrato, fornendo pari qualità di vita per tutti gli abitanti, dall'altro, sull'aumento della competitività internazionale delle sue aree urbane più grandi. La politica sviluppa, quindi, una strategia a breve termine ed una a lungo termine, rispettivamente, concentrandosi su una maggiore polarizzazione tra le diverse regioni e il suo svanire in una prospettiva a lungo termine attraverso la perequazione verso l'alto. Il modello policentrico storicamente radicato svolge un ruolo importante in questa strategia (Waterhout *et al.*, 2003).

Come in quei paesi che perseguono obiettivi politici connessi alla politica di differenziazione tra i vari ranghi della città, il sistema di insediamento della Polonia nei primi decenni del secolo XXI dovrà essere basata su:

- la metropoli capitale di Varsavia, avendo su scala europea un rango paragonabile a quella di Vienna, Praga, Budapest o Napoli;
- *Europols*, i "poli di crescita" per la competizione internazionale, tra cui quelli con le maggiori opportunità: Tri-City (Danzica), Poznań, e Cracovia, e da un altro punto di vista anche Stettino, Breslavia, Lodz, Katowice, Lublin, Białystok, e l'agglomerato bi-polare di Bydgoszcz-Toruń;
- la rete di centri regionali, nazionali, sovra-regionali e di equilibrio di crescita, creata nelle zone che necessitano di attivazione attraverso l'assistenza esterna, in quanto minacciati dal fenomeno della periferizzazione.

All'interno di quest'ultimo gruppo si distinguono cinque centri nazionali (Olsztyn, Kielce, Opole, Częstochowa e Zielona Góra), 17 centri sovra-regionali e 51 centri regionali. Si presume che questa rete potrebbe costituire la base per la formazione del "polo polacco dell'Europa Centrale", situato nel poligono attraversato da Danzica, Bydgoszcz, Poznan, Breslavia, Cracovia e Varsavia.

Guardando le tre categorie si osserva che le prime due sono il risultato del dibattito sulla competitività, con particolare attenzione al ruolo che il paese (e le sue regioni chiave) potrebbe svolgere nell'economia europea e mondiale. La terza categoria riguarda in parte il concetto di equità. Uno dei problemi

principali, la cui soluzione è postulata dalla politica (nel contesto del policentrismo) è la prevenzione alla periferizzazione di alcuni centri regionali, che non sono i leader nel processo di trasformazione.

Le strategie della Polonia utilizzano il policentrismo come strumento per raggiungere due obiettivi contrastanti: la competitività internazionale di alcune metropoli (che porterà a un'ulteriore polarizzazione) a breve termine e lo sviluppo equilibrato dell'intero territorio nazionale a lungo termine. Con questa strategia il governo sembra contare sul potere del modello di insediamento policentrico storico, che garantirà comunque uno sviluppo equilibrato e conduce verso un orientamento politico temporaneo che tende a consolidare le forti aree urbanizzate al fine di integrarsi in Europa e con l'economia globale. In questo senso, il policentrismo è utilizzato come una risorsa.

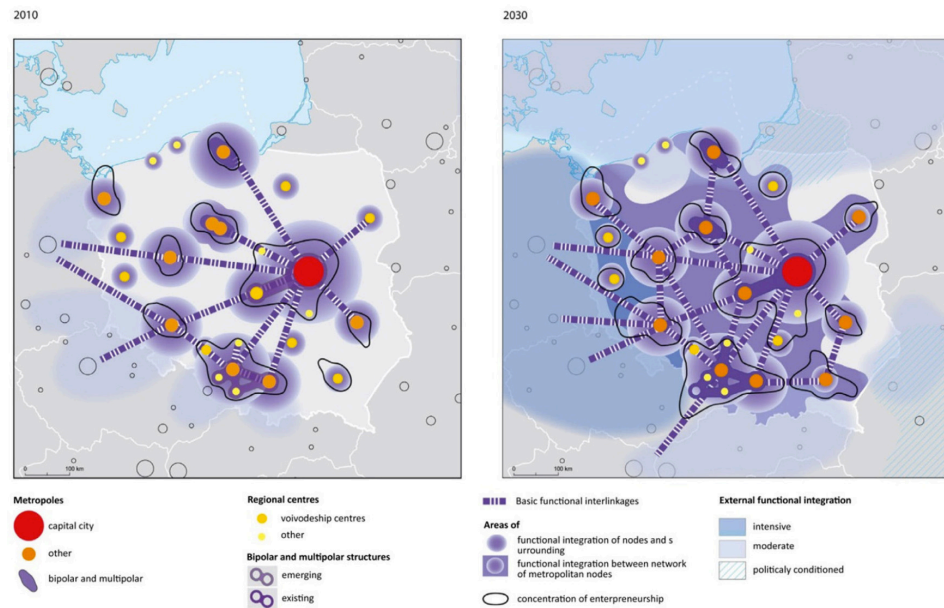
La politica dimostra anche la consapevolezza del fatto che l'aumento delle disparità tra le regioni sembra essere in una fase di transizione, per cui, permettere un certo grado di polarizzazione tra le rispettive regioni in termini di crescita e di sviluppo a breve termine può quindi essere interpretata come una scelta pragmatica.

Strategie di sviluppo: Polonia 2030

Il National Spatial Arrangement Concept (gennaio 2011) si riferisce direttamente ai risultati ESPON (2007a) e coinvolge il Territorial Development Perspective for the Baltic Sea region (VASAB, 2009) in termini di analisi delle condizioni transnazionali per lo sviluppo della Polonia. La prospettiva del 2030 prevede un'integrazione internazionale dinamica del territorio polacco, in particolare, le aree metropolitane polacche saranno funzionalmente più collegate alla rete metropolitana dell'Unione Europea che si estende dal nord Italia sino a Londra. Altre relazioni riguarderanno l'integrazione tra Varsavia e le capitali connesse alle sue funzioni amministrative, culturali e accademiche, soprattutto Berlino, che grazie al suo ruolo transnazionale, può contribuire e migliorare lo sviluppo territoriale funzionale della Polonia occidentale.

In un contesto più ampio, alcuni dei risultati ESPON (2007a) permettono di identificare una potenziale area di sviluppo alternativa alla zona del Pentagono, che è la regione del Mar Baltico. Dal momento che la Polonia si trova fra queste due grandi aree di crescita transnazionali, ciò implica ulteriori condizioni per lo sviluppo del territorio polacco. A differenza del Pentagono, con le sue diversità,

la zona del Mar Baltico è caratterizzata da complementarità di funzioni, che potrebbero potenzialmente contribuire alla cooperazione.



Directions of spatial integration and cohesion in Poland 2010 and 2030.
 Fonte: *National Spatial Development Concept 2030* (2012).

Il National Spatial Arrangement Concept delinea una visione di coesione spaziale e territoriale della Polonia con una prospettiva al 2030. Secondo questa visione il territorio polacco sarà caratterizzato dalla diversità di localizzazione di poli di crescita economica tra le diverse regioni e nella dimensione urbano-rurale. Inoltre, viene dichiarato che, indipendentemente dalla posizione, tutti i cittadini devono avere un buon accesso ai beni di base come ICT, trasporti e infrastrutture commerciali e servizi, istruzione, sanità, cultura. Esso deve garantire lo sviluppo sostenibile del capitale sociale e l'inclusione degli abitanti nei processi di sviluppo nel loro luogo di residenza o nella città accessibile in 2 ore di viaggio.

La dimensione territoriale delle politiche pubbliche, in questa visione, deve essere garantita da un sistema di politica regionale attiva e attraverso le politiche settoriali. Gli obiettivi principali sono: il miglioramento dell'accessibilità ai principali centri regionali (max 2 ore di distanza) e la connettività a banda

larga, sfruttando le potenzialità territoriali endogene (naturali, turistico, sociale, culturale) attraverso uno sviluppo intelligente infrastrutturale e istituzionale.

La Governance

Il modello di sviluppo esagonale proposto per il territorio della Polonia è un'evoluzione della precedente visione, che si basava sull'asse di sviluppo Ovest-Est e sui corridoi della rete TEN-T. Questo modello riflette il processo di crescita, di metropolizzazione e di ampliamento spaziale delle aree metropolitane grazie allo sviluppo di un'economia basata sulla conoscenza.

La strategia nazionale stabilisce gli obiettivi delle politiche regionali, sia generali ai fini dell'omogeneità e dell'equilibrio, sia specifici per ogni regione. Definisce, inoltre, le strategie integrate per le regioni urbane e rurali e le relazioni tra le diverse politiche pubbliche settoriali da un punto di vista più prettamente territoriale. Inoltre, integra gli interessi di sviluppo della crescita che potrebbero essere contrapposti e ha una dimensione multi-livello definendo compiti nazionali, regionali e locali nel raggiungimento degli obiettivi della strategia. La strategia è incentrata sulla diagnosi e valorizzazione delle potenzialità endogene e di crescita rafforzando meccanismi di diffusione intorno ai principali poli di crescita nazionali.

La politica regionale contribuirà alla creazione di identità e al miglioramento della competitività e della coesione regionale. Dovrà anche essere migliorata la coesione territoriale attraverso la creazione di collegamenti funzionali tra i maggiori centri regionali e il loro *hinterland*, contrastare l'emarginazione sociale e ridurre al minimo le differenze di sviluppo tra le regioni.

Viene, pertanto, introdotto un nuovo paradigma della politica regionale in Polonia, che incorpora la dimensione territoriale e si concentra sul territorio piuttosto che sulla prospettiva settoriale, attraverso il:

- passaggio dalla tradizionale distribuzione delle risorse verso un approccio che tende a rafforzare le potenzialità territoriali;
- passaggio da politiche di divisione inter e intra-regionali verso politiche regionali integrate volte alle aree funzionali;
- passaggio da sovvenzioni compensative a breve termine e *top-down* almeno per i settori privilegiati verso politiche di sviluppo decentrate a lungo termine;
- approccio multisettoriale e orizzontale per la crescita, interventi pubblici concentrati e selettivi; migliore coordinamento delle politiche pubbliche;

3.4.1 ARCO LATINO MEDITERRANEO: UN'IPOTESI DI LAVORO

L'area definita come "arco latino-mediterraneo" comprende tutte le regioni costiere comprese tra l'Andalusia e la regione della Campania. Questi territori sono caratterizzati da un modello urbano centro-periferia, ovvero dall'esistenza di una forte dorsale centrale, e si può anche osservare che le regioni più vicine al cuore dell'Europa sono quelle più forti secondo gli indicatori socio-economici. Quest'area è stata definita "a geometria variabile" da Bounlifard (1994), in quanto i confini geografici non sono chiari, e presenta dinamiche e potenzialità che possono essere descritte attraverso due particolari punti di vista: uno sviluppo territoriale di tipo policentrico e i processi dell'innovazione tecnologica.



The Mediterranean Latin Arc.
Fonte: Vanolo A. (2007), p.40.

Le analisi condotte su questo vasto territorio si sono basate sull'osservazione dei *clusters* industriali⁴⁴, in cui un ruolo importante è giocato dagli *innovation spillovers*, e l'innovazione stessa è creata e diffusa attraverso due diverse tipologie di relazioni: relazioni orizzontali tra imprese (ad esempio, tra le imprese che svolgono le stesse funzioni e, quindi, in qualità di potenziali concorrenti, sono in grado di osservarsi e imitarsi a vicenda); relazioni di tipo verticale, che riguardano sia fornitori che clienti, i quali, sono attratti dalle

⁴⁴ Le analisi a cui il paragrafo si riferisce sono state condotte da Alberto Vanolo e pubblicate in: Cattan N. (ed., 2007), *Cities and Networks in Europe. A Critical Approach of Polycentrism*, John Libbey Eurotext, Paris, pp.39-49.

opportunità offerte dalla localizzazione geografica come, ad esempio, la possibilità di stabilire relazioni privilegiate con altre compagnie. Inoltre, essendo imprese specializzate, attraverso le dinamiche relazionali accrescono lo stock locale di conoscenza. La grave disgregazione dei processi di produzione all'interno di alcune strutture urbane policentriche determina il bisogno di costruire relazioni stabili per coordinare le attività delle imprese, rendendole più semplice al fine della condivisione della conoscenza. In questo senso, i cluster industriali dovrebbero agire come nodi di una struttura regionale reticolare e policentrica: all'obiettivo di sviluppare un policentrismo innovativo corrisponde sia la promozione di diversi cluster regionali di innovazione che le interazioni funzionali tra i cluster come mezzo di diffusione della conoscenza.

L'obiettivo di questo studio è stato quello di elaborare uno schema di analisi per valutare e paragonare il livello di innovazione nelle regioni dell'arco mediterraneo con il loro livello di policentrismo, partendo dall'assunto che una struttura urbana policentrica favorisce la diffusione della conoscenza attraverso l'intreccio delle relazioni orizzontali e verticali. Pertanto, è stato calcolato il livello di policentrismo per i tutti i territori che compongono l'arco, valutandone anche il livello di innovazione (relativo a specifici clusters) e le relazioni fra questo e il modello di sviluppo policentrico.

Definizione ed individuazione dei clusters innovativi

Per definire il livello di innovazione dei sistemi locali presi a riferimento, il punto di partenza è stato l'identificazione di alcuni *clusters* caratterizzati da un'elevata dotazione di funzioni tecnologiche, ovvero aziende, università, politecnici e di centri di ricerca che operano nel settore dell'alta tecnologia⁴⁵, essendo questi i principali attori coinvolti nel processo di creazione, diffusione e riproduzione della conoscenza a livello locale. I clusters innovativi, di conseguenza, sono stati identificati attraverso quelle che, nella letteratura, rappresentano le caratteristiche più importanti:

- la prossimità di attori socio-economici e la concentrazione di attori e risorse all'interno di uno spazio limitato (il sistema locale di riferimento);

⁴⁵ I settori dell'alta tecnologia che sono stati presi in considerazione sono: biotecnologia e settore biomedico; tecnologia dell'informazione e servizi; macchinari ad alta tecnologia e strumenti; difesa e aerospaziale; energia e chimica; ricerca di alta tecnologia.

- la specializzazione in specifici settori industriali;
- la varietà di soggetti e organizzazioni che operano sul territorio;
- la relatività della dimensione del cluster (nel senso che un cluster di piccole dimensioni può non avere alcun riflesso in un contesto regionale fortemente sviluppato, ma può essere di fondamentale importanza e diventare motore dello sviluppo regionale in un contesto più debole, come quello rappresentato dalle aree periferiche).

Altro elemento fondamentale in questa analisi è stata la definizione di un'appropriata scala territoriale in cui condurre le analisi in oggetto, che è stata definita come "*the everyday urban system*". Inizialmente i dati sono stati connessi con la dimensione municipale e poi con quella degli aggregati. Nel caso dell'Italia, sono stati considerati i Sistemi Locali del Lavoro, nel caso della Francia le *zone d'emploi*, mentre per la Spagna le aree urbane definite dalla Dirección General de Vivienda. Successivamente è stata calcolata la concentrazione delle attività produttive in ogni sistema locale in proporzione a quello del sistema regionale per ognuno dei sei settori dell'high-tech presi in esame, attraverso la seguente formula:

$$C_{sl} = I_{sl} / I_{sr}$$

dove:

C = concentrazione delle attività

I = numero di attività

l = sistema locale

s = settore high-tech

r = regione

Da tutte analisi, ne risulta che per *clusters* innovativi si possono intendere quei sistemi che presentano le seguenti caratteristiche:

- una concentrazione di almeno un terzo delle attività dell'intero sistema regionale in almeno uno dei sei settori industriali considerati; questa caratteristica risponde alla necessità di dover considerare i sistemi in termini relativi, enfatizzando la concentrazione locale e la specializzazione industriale;
- la presenza di almeno una università, o un politecnico, e di un centro di ricerca, tutti operanti nel settore dell'high-tech. Questo aspetto evidenzia la varietà degli attori coinvolti nei processi innovativi.

Secondo i criteri sopra enunciati, sono stati identificati 15 *clusters* innovativi:

- In Italia: Torino, Milano, Genova, Padova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli;
- In Francia: Lyon, Toulouse, Montpellier, Marseille-Aubagne;
- In Spagna: Barcelona, Valencia, Seville.

Questi *clusters* sono stati valutati sulla base di 5 componenti, quali:

- *Internationalisation and scientific potenzial*: mostra un'elevata correlazione con l'esistenza di centri di ricerca e la partecipazione a reti scientifiche internazionali; come conseguenza, sembra che la capacità di produrre e utilizzare conoscenza sia strettamente legata all'inclusione dei *clusters* in *networks* sopra-locali;
- *Technological and production milieu*: mostra un'alta correlazione tra la presenza di compagnie, imprese di servizi e di brevetti;
- *Local reproductio of knowledge*: si riferisce alla presenza di accademie e poli di ricerca scientifica;
- *Socioeconomic welfare*: rappresenta una diretta correlazione con il reddito pro capite e, in maniera inversa, con i tassi di disoccupazione. Questi aspetti sono di fondamentale importanza, in quanto i processi di innovazione non avvengono in luoghi lontani dai contesti locali (come i laboratori o i centri di ricerca), ma sono piuttosto un processo sociale. Infatti, un diffuso clima di benessere facilita le relazioni sociali, favorisce la diffusione della fiducia, atteggiamenti cooperativi e soddisfazione personale.
- *Research and development*: si riferisce alle spese e ai tassi di occupazione nei settori della ricerca e dello sviluppo, sia pubblici che privati.

In base al modo in cui queste componenti si combinano tra loro è stata redatta una classifica, che non focalizza semplicemente l'attenzione sulle performance tecnologiche, ma piuttosto sull'esistenza di fattori e condizioni che favoriscono i processi innovativi e, pertanto, rappresenta il potenziale che hanno questi clusters nel campo dell'innovazione tecnologica.

Dalla classifica riportata in tabella, si possono estrarre quattro livelli di clusters innovativi:

- Il primo livello si riferisce a *clusters* fortemente innovativi, con punteggi elevati in tutte le componenti e non vi sono significativi elementi di

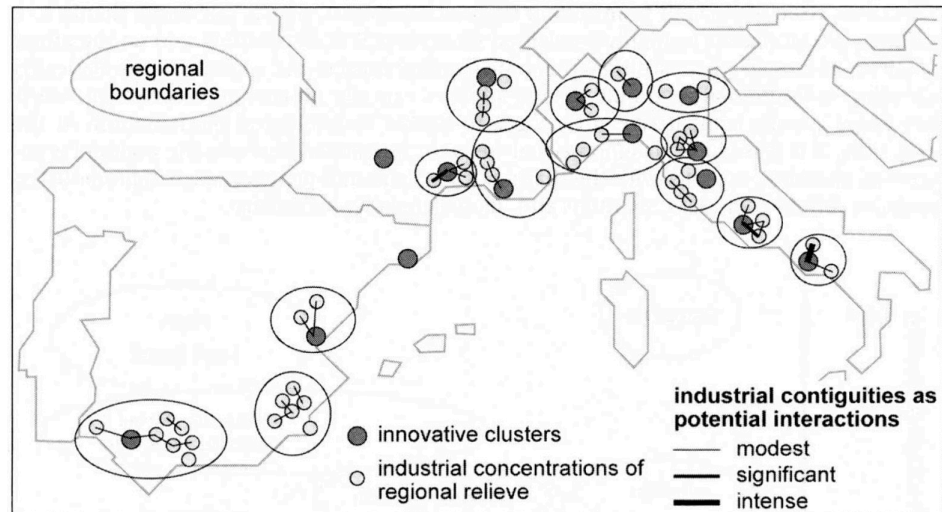
debolezza, Barcelona e Milano rappresentano i nodi più innovativi, mentre Roma e Lyon si trovano ad un livello leggermente inferiore.

- Il secondo livello si riferisce a *clusters* moderatamente innovativi, ovvero territori con un alto potenziale tecnologico, ma che presentano problemi in una delle cinque componenti. Napoli, Marseille-Aubagne e Montpellier hanno problemi di disoccupazione, e a Napoli e Montpellier si riscontra debolezza industriale.
- Il terzo livello si riferisce a *clusters* tradizionali, ovvero a quei *clusters* caratterizzati da una buona economia e una buona performance industriale, ma con un basso livello di innovazione. Bologna, Padova e Valencia sono dotate di specializzazioni tradizionali e necessitano di migliorare le loro capacità innovative.
- L'ultimo livello si riferisce a *clusters* in declino, in cui il basso livello di capacità innovative e connesso all'alto tasso di disoccupazione e al declino del settore industriale.

Relazioni tra il livello di policentrismo e il potenziale di innovazione

Successivamente all'individuazione e alla classificazione dei *clusters* innovativi, è stato analizzato il ruolo che questi hanno all'interno delle rispettive regioni, tenendo conto che in alcuni casi un sistema locale può agire da motore dello sviluppo per un vasto contesto territoriale, mentre in altri casi può rappresentare semplicemente un'area gerarchicamente dominante nei confronti di un sistema regionale piuttosto debole. Per queste ragioni, il concetto di policentrismo è stato trasposto in questa analisi enfatizzando due diverse dimensioni: la presenza di molti *clusters* si riferisce ad una struttura territoriale di tipo capillare, mentre l'esistenza di relazioni tra i *clusters* indica il grado di interdipendenza all'interno della struttura stessa regionale.

Nella figura seguente sono rappresentati sia i 15 *clusters* innovativi identificati, sia altre aree che sono caratterizzate da una significativa presenza di industrie (pari a circa il 20% della concentrazione regionale). Inoltre, sono rappresentate le connessioni tra i sistemi locali, la cui importanza è relazionata all'ipotesi che la specializzazione industriale e tecnologica facilitano la diffusione della conoscenza e dell'innovazione, basata sulle relazioni orizzontali e verticali tra le imprese.



Concentrations and contiguities in industrial concentrations.
 Fonte: Vanolo A. (2007), p.45.

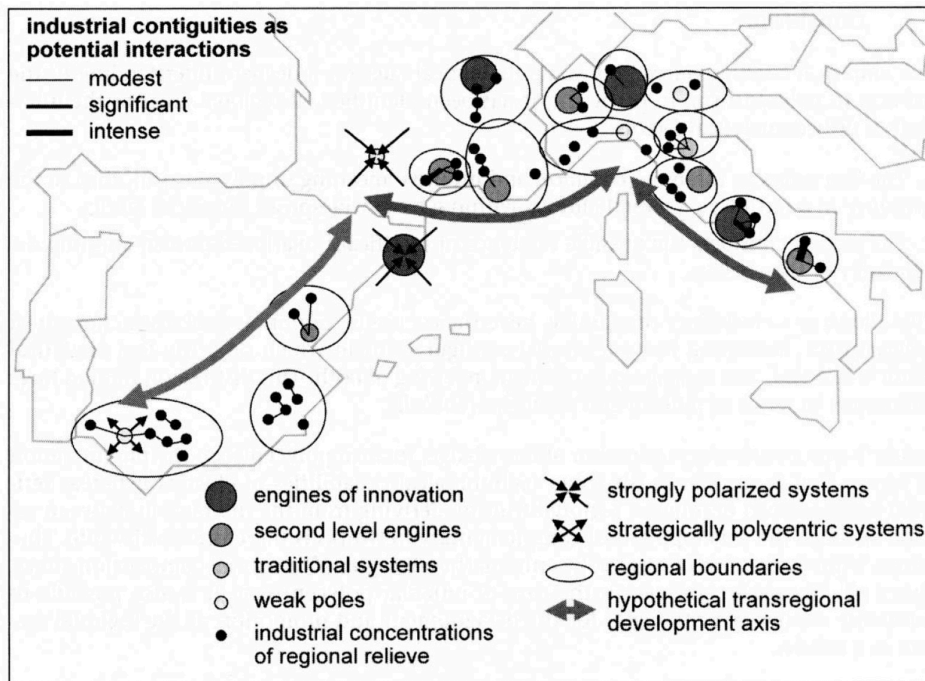
La figura, inoltre, consente di stabilire due aspetti del policentrismo regionale. Il primo riguarda il numero di clusters innovativi e il numero di aree con significativa concentrazione industriale: questo dato permette di distinguere le regioni con un alto livello di diffusione industriale da quelle con una bassa diffusione, caratterizzate da una forte polarizzazione. Il secondo aspetto riguarda il numero (e, quindi, l'intensità) delle connessioni all'interno di una stessa regione, dato che permette di quantificare l'interdipendenza e la diffusione della conoscenza all'interno di una stessa regione. Secondo questi due aspetti del policentrismo, si possono distinguere tre categorie di organizzazione regionale:

- polarizzazione: unisce un piccolo numero di clusters con deboli connessioni fra loro (Toulouse, Barcelona, Padova, Genova);
- situazione intermedia: in cui i clusters sono più numerosi e le connessioni fra loro iniziano ad essere significative (Bologna, Torino, Valencia);
- policentrismo: i clusters sono molto numerosi e interdipendenti fra loro, per cui si può parlare di un alto livello di organizzazione regionale policentrica (Marseille, Montpellier, Milano, Seville, Lyon, Napoli, Roma, Firenze).

Tutti questi fattori analizzati pongono la questione della connessione tra il potenziale innovativo di un'area e il suo livello di policentrismo (questione

fondamentale per la definizione delle strategie di sviluppo di un sistema territoriale). Infatti, le città che possiedono una struttura policentrica sono avvantaggiate sia da economie esterne sia dai loro differenti, ma complementari, aspetti e specializzazioni. Si può, pertanto, supporre che frequenti interazioni tra i nodi di una struttura policentrica, insieme con la condivisione di problemi e prospettive, può promuovere una più estesa diffusione di idee, soluzioni e conoscenza.

Leggendo l'intersezione dei dati provenienti dalle precedenti analisi in un livello geografico è possibile realizzare un modello spaziale di innovazione nell'Arco latino-Mediterraneo.



Spatial models of innovation in the Mediterranean Latin Arc.
 Fonte: Vanolo A. (2007), p.47.

Da questo schema si evince come l'area Iberica è piuttosto ebola in termini di innovazione, ad eccezione del polo di Barcelona, mentre vi è un alto livello di policentrismo nel sud della Spagna. L'Italia presenta alto potenziale tecnologico e una struttura territoriale policentrica lungo l'asse ovest del Po e nelle regioni centrali, mentre Padova e Genova sono due clusters problematici in quanto

sono sia tecnologicamente che industrialmente deboli. L'asse Francia-Italia, invece, rappresenta una delle aree più forti dell'Arco, grazie a Milano e Lyon, principali motori di innovazione, ma lungo quest'asse si trovano anche Genova e Toulouse che presentano situazioni problematiche sia in campo socioeconomico che tecnologico, e un livello di policentrismo molto debole.

Policentrismo areale e policentrismo reticolare

Le analisi condotte in questo studio permettono di introdurre una distinzione terminologica in merito al concetto di policentrismo. Pertanto, è possibile parlare di "policentrismo areale" per quelle configurazioni territoriali in cui è soddisfatto soltanto l'indicatore analitico relativo all'esistenza in un territorio di numerosi clusters all'interno di un tessuto industriale diffuso; mentre si può parlare di "policentrismo reticolare" quando non solo è soddisfatto l'indicatore analitico prima descritto, ma anche quello che riguarda l'esistenza di significative relazioni tra i *clusters* e la loro reciproca interdipendenza.

Per quanto riguarda la produzione e riproduzione della conoscenza, nel policentrismo areale è espressione delle capacità tecnologiche interne al cluster, mentre nel policentrismo reticolare diventa una caratteristica regionale, derivante dall'interazione tra i diversi clusters. Pertanto, mentre nel caso del policentrismo areale delle strategie di competizione territoriale incidono, soprattutto, sui singoli cluster, nel caso di policentrismo reticolare, è possibile formulare strategie cooperative per lo sviluppo e la promozione del sistema regionale nel suo complesso. Di conseguenza, se nel policentrismo areale le politiche per l'innovazione sono tradizionalmente orientate alla diffusione, il policentrismo reticolare è coerente con le politiche *network-oriented* e, quindi, anche con il più recente orientamento delle politiche dell'Unione Europea, volte a favorire non solo la diffusione della conoscenza, ma anche la promozione di *networks*, al fine di favorire il riequilibrio dell'intero territorio europeo attraverso il coinvolgimento dei territori periferici e marginali.

Il policentrismo areale evoca i contributi teorici delle scienze regionali del periodo post-bellico in cui gran parte del dibattito ha riguardato la promozione della diffusione e il rifluire degli effetti della traslazione dello sviluppo dal polo dominante verso il resto territorio. Diversamente, il policentrismo reticolare risponde agli obiettivi più generali di sviluppo locale del sistema regionale, in

quanto è considerato come un percorso di sviluppo basato sull'attivazione di quei processi endogeni che operano alla scala sovralocale.

Pertanto, gerarchia e policentrismo non entrano in conflitto tra loro, in quanto, in un sistema reticolare, i *clusters* principali possono fungere da *gateway* per permettere ai sistemi urbani, gerarchicamente inferiori, di partecipare alle reti sovralocali.

3.5. IL CASO DELLA RANDSTAD HOLLAND

La scelta del caso studio è stata motivata dall'esigenza di esaminare sistemi territoriali policentrici formati da più città, a sua volta policentriche caratterizzate da una struttura urbana policentrica.

Metodologicamente il punto di partenza è stato la definizione e mappatura delle Functional Urban Areas (FUAs), individuate da ESPON (2004) attraverso un'analisi quantitativa basata su sette indicatori e in funzione della dimensione demografica, riconoscendo queste città come altamente specializzate e funzionalmente integrate al loro interno.

Feature / Functions	Measured variable
Population (mass function)	Population
Transport function	Airport (passengers), ports (container traffic)
Tourism function	Number of beds in hotels (and similar)
Industrial function	Gross 'value added' in industry
Knowledge functions	Location of university, number of students
Decision-making centre	Location of top 500 companies
Administrative functions	Administrative status of FUA

Features and functions of FUAs.

Fonte: ESPON (2004), p. 85.

L'aggregazione di alcune di queste città viene ulteriormente definita come Poly-FUAs (Polycentric Metropolitan Areas), ovvero conurbazioni di FUAs caratterizzate dalla prossimità geografica e dall'essere morfologicamente continue, che intrattengono relazioni di integrazione funzionale, configurando così un sistema di tipo policentrico a livello inter-urbano. Un'ulteriore passaggio che ESPON compie nell'analisi delle interazioni fra FUAs e Poly-FUAs è quello di verificare l'esistenza di sistemi integrati composti da due o più Poly-Fuas. Quest'ultima analisi ha permesso di individuare nel territorio europeo la presenza di tre vasti sistemi territoriali, definiti come Super-Poly-FUAs. Questi territori sono: la Randstad Holland, la Flemish Diamond e la Rhein Ruhr Area, e rappresentano delle regioni urbane caratterizzate da una struttura policentrica, funzionalmente integrata e in cui si sono riscontrate le tre tipologie di identità che caratterizzano una Polycentric Urban Region (Romein, 2004).

«The case studies of these regions [the Randstad Holland, the Flemish Diamond, the RhineRuhr Area] show that these potentialities of co-operation and co-ordination in polycentric urban regions are interrelated and partly

overlapping, but together shape a wider array of qualities, including higher level qualities, than any of the individual cities is able to offer. The first potentiality of a regional approach in polycentric urban regions is the possibility to effectively pool together assets that are spread across the region. This pooling together of assets provides greater agglomeration or external economies for businesses» (Meijers, Romein, 2002, 7-8)

«The archetypical example of polycentric urban regions remains to be Randstad in Holland. This is an area bounded roughly by four large cities each thriving on a different economic basis: Amsterdam benefits from proximity to Schiphol airport, tourism and finance; Utrecht has the service sector and nice surroundings; The Hague is the seat of government, and Rotterdam lives off its port. In the middle, is an area of farmland and water, called the Green Heart» (Davoudi, 2002a, 4). Pertanto, delle tre regioni policentriche citate, la Randstad Holland sarà quella presa in esame in questo studio al fine di analizzare: i ruoli prevalenti delle singole città, le interazioni funzionali, le strategie di sviluppo comuni, la presenza di una *gateway city*, le connessioni infrastrutturali, e i modelli di *governance* applicati, gli obiettivi raggiunti.

3.5.1 EVOLUZIONE DELLE POLITICHE NAZIONALI E DELLA STRUTTURA SPAZIALE

La struttura spaziale-economica dei Paesi Bassi è oggetto di due settori di politica: la politica economica nazionale e la politica spaziale nazionale. Come in molti altri paesi europei, la storia inizia dopo la seconda guerra mondiale, con il paese ridotto a brandelli e con forti differenze economiche tra le regioni, soprattutto in termini di occupazione. Soprattutto il nord del paese: nel 1952 la disoccupazione nelle due province settentrionali di Groninga e Frisia è due volte più grande se confrontato con le tre province occidentali del Nord-en South-Holland e Utrecht, dove è situato il cuore economico del paese. Il governo nazionale, sotto la guida del Ministero degli Affari economici, ha iniziato ad affrontare questi problemi attraverso una politica di industrializzazione, basata su una divisione del lavoro tra le varie parti del paese: la parte occidentale del paese, con i grandi porti marittimi da specializzare con industrie di base, come acciaierie e petrolchimica, mentre le restanti parti del paese da specializzare in altri settori industriali. Ma, poiché in queste ultime il livello di disoccupazione era molto più elevato rispetto alla parte occidentale, il governo nazionale decise di stimolare l'industrializzazione, concentrandosi sui cosiddetti 'centri di

industrializzazione', senza che vi fosse urbanizzazione. In queste aree di sviluppo, che insieme ricoprono circa il 10% del paese (circa 3.500 km²), il governo nazionale ha identificato 42 centri in cui determinate sovvenzioni erano disponibili, distribuiti in modo che ogni operaio potesse raggiungere il lavoro con il proprio mezzo. Questa fase della politica regionale olandese, pertanto, aveva due obiettivi centrali: la modernizzazione e il rafforzamento della base economica del paese nel suo insieme, affrontando il problema regionalizzato della disoccupazione, che per una parte considerevole è stato collegato con la modernizzazione dell'agricoltura (Waterhout *et al.*, 2003).

A metà degli anni Cinquanta sopraggiunge un nuovo obiettivo politico: cambiare la distribuzione della popolazione di tutto il paese. Il motivo di tale cambiamento è stato dovuto alla preoccupazione, da parte dei pianificatori territoriali, che se la velocità della migrazione fosse continuata con la stessa tendenza, la struttura urbana della parte occidentale del paese, da sistema policentrico, si sarebbe trasformata in un unico grande agglomerato urbano privo di interruzioni, problema che è diventato noto come "The West and the Rest of the Country". Il Governo intervenne attraverso aiuti finanziari per rendere le aree al di fuori dell'Occidente più attraenti per le imprese, come le sovvenzioni agli investimenti, alle infrastrutture e per il miglioramento delle abitazioni. Questo approccio può essere interpretato come una politica regionale, che prende il posto della precedente politica di industrializzazione. Per il successivo quarto di secolo, si potrà parlare in termini di integrazione della politica spaziale nazionale e della politica economica regionale.

Nel 1983 il Governo olandese formula una nuova idea economica e spaziale, con al centro l'area centrale del paese, rappresentata dal potenziale economico del territorio costituito dalla Randstad. Alle altre regioni resta solo la capacità di sfruttare le proprie potenzialità senza poter più fare affidamento sulle politiche di dispersione perseguite dal governo nazionale. Questo cambiamento di politica è accompagnato da un cambiamento delle politiche industriali, che vedono l'abbandono, da parte del governo nazionale, delle sovvenzioni alle imprese industriali in difficoltà (come quelle per la costruzione di navi). La nuova politica è, dunque, quella di concentrarsi su quei settori che possiedono le maggiori potenzialità per salvaguardare il futuro ruolo dell'industria olandese e che può essere rilevante a livello internazionale. Si può affermare che, in questo

contesto, è il concetto di competitività che prende il sopravvento sulle politiche di equilibrio regionale e di equa redistribuzione dell'economia e del benessere. Questa nuova tendenza compare ufficialmente nel 1988 con la pubblicazione, da parte del governo, del *Fourth Memorandum on Spatial Planning*⁴⁶, documento in cui si ritrova per la prima volta l'espressione *spatial-economic main structure* che riassume la nuova tendenza della politica nazionale. Questa nuova definizione fa, ovviamente, riferimento a quelle zone e regioni urbane che giocano il ruolo più importante, in termini di competitività, del paese nel suo complesso. Un ruolo importante in questa principale struttura economico-spaziale è svolto dai nodi urbani: un numero limitato di città che è destinato a svolgere un ruolo chiave nella concorrenza tra i paesi e tra le regioni europee. Inizialmente sono stati identificati nove nodi urbani, distribuiti più o meno uniformemente sul territorio nazionale, in modo che ogni regione ne possedesse almeno uno. In un primo momento si è creduto che l'individuazione di questi nove nodi avrebbe significato un particolare investimento da parte del governo per queste città, al punto che alcune di quelle non elette, hanno lottato per essere inserite fra i nodi urbani, e il Parlamento alla fine decise di individuare ben 13 città come nodi urbani. Nonostante ciò, la programmazione economica non prevedeva alcun fondo da destinare a queste città e le trasformazioni effettuate hanno inciso sui fondi propri di ogni comune. Questa decisione è stata motivata (a seguito della richiesta del Dipartimento degli Affari Economici di finanziare economicamente questi nodi urbani) dichiarando che non è il governo che definisce quali sono le aree più competitive del paese, ma sono le logiche di mercato a far ciò, pertanto, non è stato ritenuto sostenibile che il governo indirizzasse i propri investimenti finanziari solo su alcune città. Si assiste, comunque, con questo nuovo documento, a una nuova fase della politica: dalla politica socio-economica regionale si è passati alla politica economico-spaziale, e, di conseguenza, al concetto di posizionamento spaziale: la capacità di concettualizzare o pensare la propria posizione, o situazione, all'interno di una struttura spaziale di area vasta.

Nel 2001 viene pubblicato un nuovo rapporto sullo sviluppo territoriale del paese, il quinto. Questo documento restituisce una nuova interpretazione del sistema urbano olandese, attraverso una rete nazionale costituita da reti urbane

⁴⁶ Nei Paesi Bassi i *memorandum* sono guide fondamentali per la distribuzione degli investimenti.

a livello sub-nazionale e regionale. Il nuovo concetto di pianificazione delle reti urbane sembra coerente con il paradigma della società in rete, abbandonando i concetti sulle strutture urbane e sulle forme urbana della città compatta. L'elemento nuovo si riscontra nel fatto che l'intera regione della città-rete costituisce la zona di ricerca di nuove aree urbane. Le reti urbane (vengono identificate otto reti urbane regionali), inoltre, svolgono un ruolo importante quando si tratta della posizione competitiva dei Paesi Bassi nel suo complesso. Il concetto di policentrismo, dunque, molto presente nelle politiche di sviluppo territoriale olandesi, viene distribuito su due livelli spaziali: a livello nazionale, dove il vantaggio competitivo del paese è il problema principale; a livello regionale, dove attraverso la cooperazione le amministrazioni locali sono tenute a sviluppare le future politiche urbane, e in caso di successo vengono finanziariamente ricompensate dal governo nazionale. Le reti urbane intrecciano due concetti: uno sulla struttura principale economico-spaziale del paese, l'altro sul tema classico della morfologia urbana desiderata. Da questo documento, però, non si vedranno gli esiti, in quanto il Governo successivo ha deciso di abbandonarlo, privilegiando politiche più concentrate sulla struttura urbana, volte al decentramento, e focalizzando l'attenzione alle politiche di protezione e valorizzazione del sistema del verde.

3.5.2 STRUTTURA, POPOLAZIONE ED ECONOMIA

La Randstad, regione urbana policentrica europea, presenta una configurazione urbana a ferro di cavallo nella parte occidentale dei Paesi Bassi, ricoprendo l'area che va, approssimativamente, da Dordrecht e Rotterdam nel sud, Den Haag e Leiden a ovest, fino ad Amsterdam a nord, e ad Utrecht e Amersfoort a est. Queste città circondano una zona prevalentemente rurale, chiamata Green Heart. La superficie della Randstad è pari a circa il 16% della superficie territoriale olandese, ospita circa 7 milioni di persone (il 41% della popolazione olandese), ed è composta da un elevato numero di città di piccole e medie dimensioni e quattro grandi città: Amsterdam (800.000 ab.), Rotterdam (600.000 ab.), Den Haag (500.000ab.) e Utrecht (300.000 ab.). Altri centri minori quali Delft, Haarlem e Zaanstad fungono da nodi aggiuntivi, arricchendo ulteriormente la diversità di questa configurazione territoriale. «The formation of this classical network city began in earnest with the revolution in trade and industry during the 19th century. New economic development along the Rhine

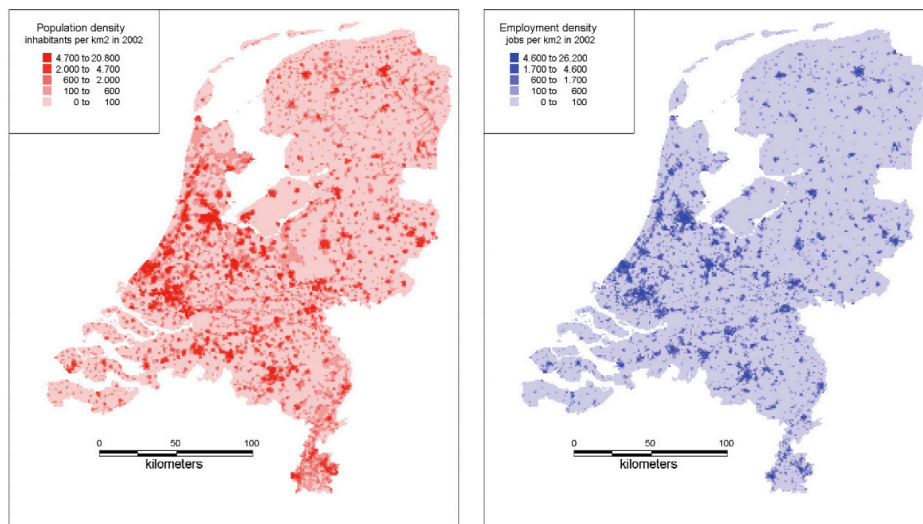
and its tributaries fostered opportunities for the rapid growth of two Dutch cities to challenge Amsterdam's primacy - The Hague as the royal residence and political capital; and Rotterdam as the port commanding the mouth of the Rhine. Rotterdam and The Hague grew from 26 per cent and 19 per cent of Amsterdam's size, respectively, in 1800 to 102 per cent and 67 per cent by 1985. The resulting decentralised spatial structure of the Randstad, deeply rooted in the Dutch tradition of local autonomy, has been preserved, against the odds, by persistent and explicit spatial planning policies. Today, the cities and towns have converged so closely to each other that we may speak of the Randstad as a mature network city» (Batten, 1995, 321).

L'economia della Randstad è molto diversificata, infatti si trovano centri specializzati in: *financial and business services; logistics and trade; creative industries; tourism; life science; horticulture*.

Le quattro città più grandi della Randstad sono centri che offrono diverse specializzazioni e non sono in competizione fra loro ma intrattengono relazioni di integrazione e complementarità. Amsterdam, con lo Schipol Airport (attualmente in fase di ampliamento) è centro delle sedi principali di gestione e direzione di imprese e multinazionali (*internationally oriented business Centre*), grandi società finanziarie e luogo in cui si specializzano le industrie creative; Rotterdam, con il suo porto, è un nodo logistico di rilevanza europea, e in essa si concentrano le industrie pesanti; Utrecht è caratterizzata dalla concentrazione di imprese di livello nazionale e servizi creativi, ed è un importante centro culturale; infine, Den Haag, è il luogo dove ha sede il governo e il parlamento, nonché la Corte internazionale di giustizia e la Corte Penale Internazionale, ma è anche sede di molte organizzazioni internazionali per la pace e la giustizia.

Le connessioni globali da e per la Randstad sono facilitate grazie alla presenza del porto di Rotterdam, dell'aeroporto di Schiphol, e dell'Amsterdam Internet Exchange (il più grande in Europa dopo Londra). Una fitta rete di corridoi stradali e ferroviari collega tutte le città della Randstad tra di loro e con le altre parti del paese e del Nord Ovest d'Europa. Pertanto, le differenze di localizzazione all'interno della Randstad sembrano essere prive di significato. La popolazione e i centri di lavoro sono quasi equamente distribuiti in tutta la regione, e quasi ogni centro ha accesso alla stessa tipologia di infrastrutture (Lambregts *et al.*, 2006; Lambregts, 2009).

Dando uno sguardo ai complessi di *business services* della Randstad, si può notare come al suo interno esistano notevoli differenze per quanto riguarda i profili dei servizi delle quattro grandi città.

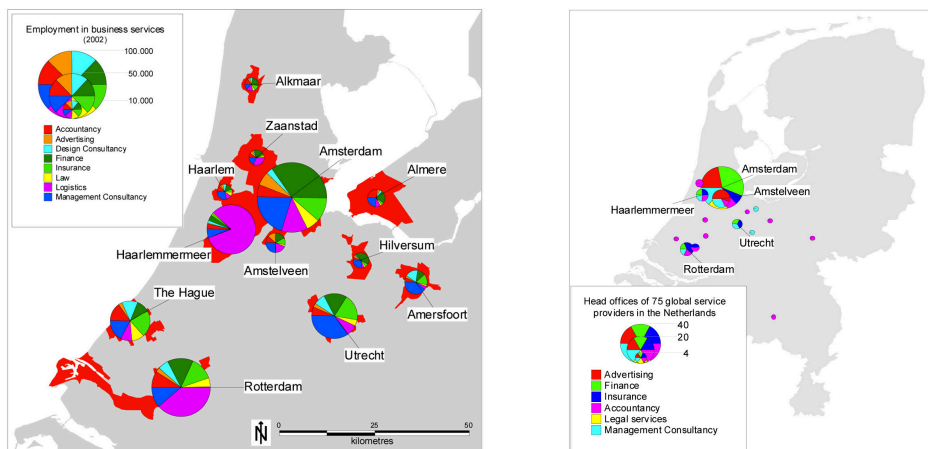


Distribution of population and employment.
Fonte: Lambregts B.W. et al. (2006), p. 32.

La città di Amsterdam, per il suo ruolo nel commercio di lunga data e come centro finanziario del paese, si distingue per essere il principale centro servizi della regione. In essa vi è la più grande concentrazione di servizi finanziari nel paese, insieme a importanti studi legali e imprese di pubblicità. Molte multinazionali offrono domanda di servizi per le produzioni avanzate di diversi settori. Da un campione di 78 aziende di servizi globali di business con uno o più uffici nei Paesi Bassi (Taylor, 2004) quasi tre quarti delle sedi centrali si trovavano ad Amsterdam o in uno dei suoi comuni limitrofi (Amstelveen in particolare, pochi per Rotterdam, Utrecht e in altre città più piccole). Questa forte concentrazione di sedi globali di servizi alle imprese nella zona di Amsterdam ha portato i ricercatori a sostenere che, all'interno della Randstad, il *global city milieu* a cui i servizi di business globali tendono ad essere attratti (Sassen, 2001) è monopolizzato dalla città Amsterdam e dal suo *hinterland*. La città di Utrecht, e la parte orientale della Randstad, sono caratterizzati da una forte presenza di progettazione nel settore dell'ingegneria e di società di

management consultancy. Molte delle grandi imprese olandesi in questi settori hanno la loro sede proprio a Utrecht.

L'economia della zona meridionale della Randstad, invece, differisce significativamente da quella delle regioni settentrionali e orientali. Den Haag è prima di tutto la sede del governo nazionale e di una vasta gamma di istituzioni pubbliche e semi-pubbliche correlate. Come tale, non attira l'interesse di servizi alle imprese come Amsterdam. Commercialisti, consulenti di progettazione (in particolare ingegneria) e studi legali sono molto ben rappresentati, ma per quanto riguarda i servizi finanziari, logistica avanzata, pubblicità e consulenza di gestione questi non sono presenti (Lambrechts *et al.*, 2006).



Business services jobs in selected Randstad centres (figura a sinistra).

Dutch headquarters of global business services firms (figura a destra).

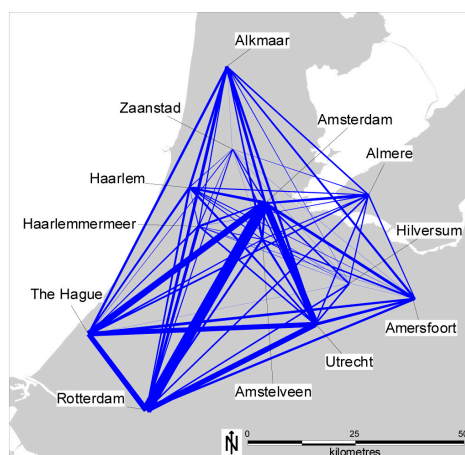
Fonte: Lambrechts B.W. *et al.* (2006), p. 34.

Rotterdam dipende ancora pesantemente dal suo porto per quanto concerne l'economia. Dopo Haarlemmermeer (il comune che ospita l'aeroporto Schiphol), la città ospita la più grande concentrazione di servizi avanzati nel campo della logistica nella Randstad. La contabilità è un altro settore ben presente nella città, infatti, molte delle più grandi società di revisione del paese hanno la loro sede proprio a Rotterdam, mentre finanza, pubblicità e consulenza aziendale sono tra i settori che sono poco rappresentate.

Pertanto, è possibile affermare che mentre in termini di popolazione e di distribuzione totale dell'occupazione la Randstad appare come una indifferenziata conurbazione policentrica, l'analisi sulla localizzazione delle

imprese e dei servizi, seppur schematica e parziale, mostra che esiste una realtà molto più complessa e multilivello che ha la forma di sottili divisioni del lavoro e delle forze agglomeranti altamente localizzate con caratteristiche monocentriche (Lambregts *et al.*, 2006; van der Burg, Vink, 2008). La presenza di questa ambivalenza nella struttura della regione rende l'area ancora più complessa per la definizione delle scelte di sviluppo, se si tiene anche conto che una varietà di ricerche internazionali, come quello dell'OCSE (2007), dimostra che la Randstad sta attualmente perdendo posizione internazionale rispetto alle altre regioni dell'Europa occidentale, che hanno invece rafforzato la loro posizione (Wierenga *et al.*, 2007).

Per quanto riguarda i collegamenti intra-regionali (analizzati attraverso le *office networks*), si evince che fra i potenziali legami intra-regionali tra i 12 principali centri di servizi della Randstad, i più forti sono quelli tra Amsterdam e Rotterdam (che spiega perché queste due città sono quelle in cui la maggior parte delle aziende ritiene necessario avere una presenza simultanea); poi ci sono i collegamenti tra queste due città e Den Haag e Utrecht. Alkmaar e Amersfoort mantengono legami relativamente forti con ognuna delle quattro più grandi città della Randstad, mentre gli altri centri minori non sono ben collegati tra loro e ai maggiori centri della regione.

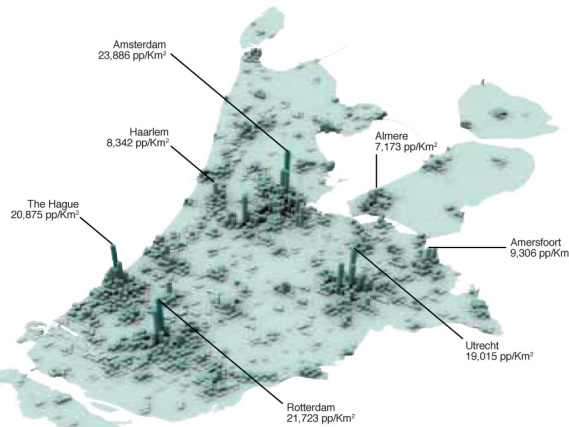


Intra-regional linkages office networks.
Fonte: Lambregts B.W. *et al.* (2006), p. 37.

Le schede delle pagine seguenti sono una rielaborazione dell'autore a partire dalle analisi pubblicate in: Burdett R. *et al.* (2011).

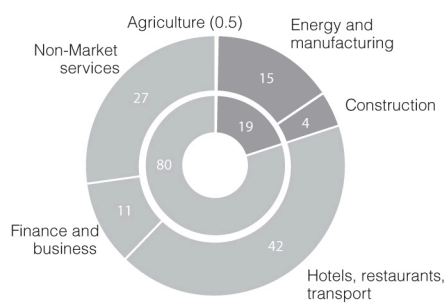
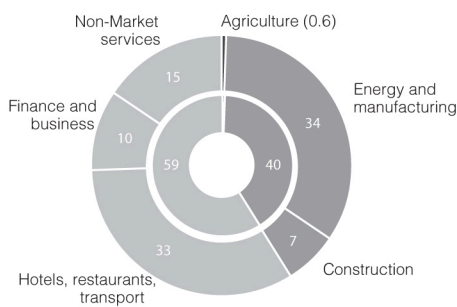
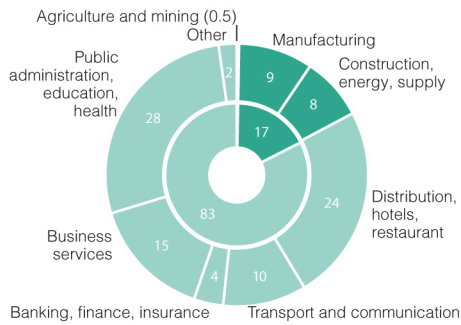
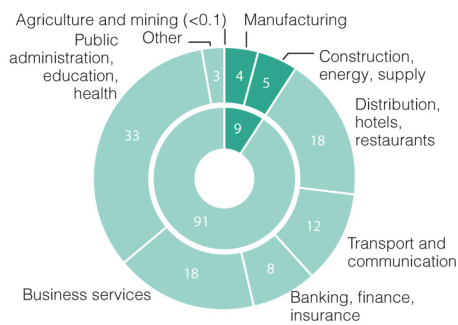
WHERE PEOPLE WORK

In the Randstad, offices, shops, factories and other places of employment are evenly distributed across the four main cities of Amsterdam, The Hague, Rotterdam and Utrecht, which show relatively high densities of 19,000 to 23,000 workplaces per square kilometre. The distribution of residential areas and work locations is more unified with people living closer to their jobs, especially in areas where both residential and workplace densities are high. Fifty-six per cent of workplaces in the Randstad are located at density levels of up to 2,000 workplaces per square kilometre, with 3 per cent focused in Amsterdam's most densely built up areas. A comparison of workplace shares per sector shows that the areas with the lowest workplace densities house general services, such as food, distribution and personal services, while business services, banking, finance and public administration are concentrated in the four major centres with manufacturing relegated to lower density areas outside city centres.



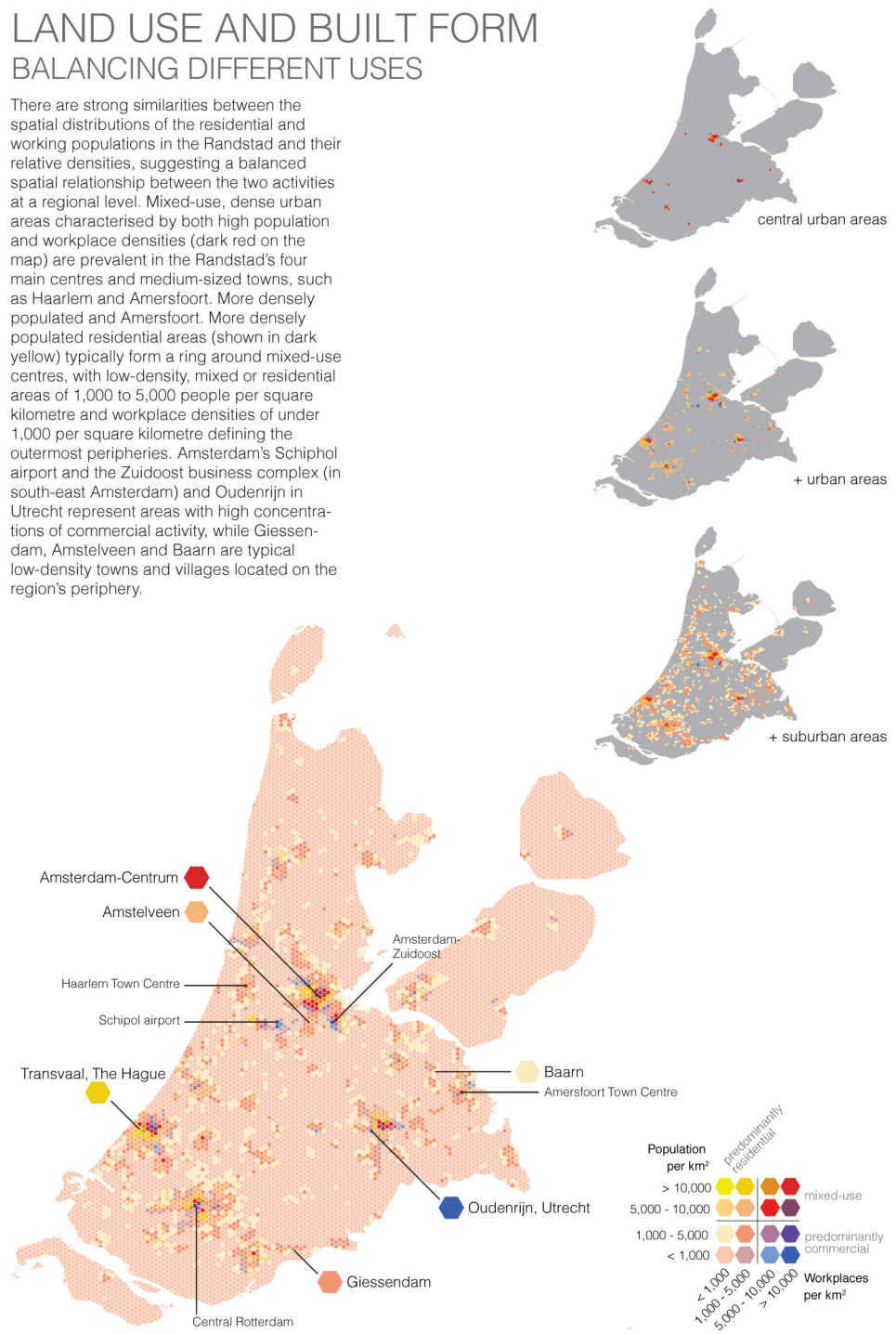
The illustrations show workplace densities in 1km hexagonal cells. Densities were modelled on the basis of workplace data obtained from censuses or equivalent surveys and spatial data of built-up land. Source: NL Companies and Employment Register.

EMPLOYMENT BY SECTOR



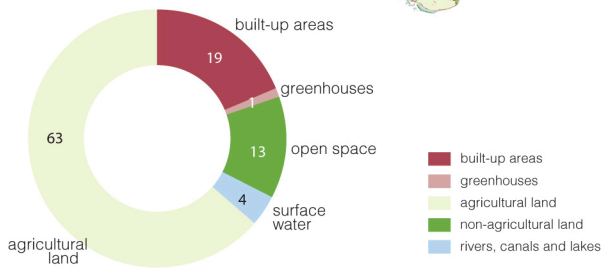
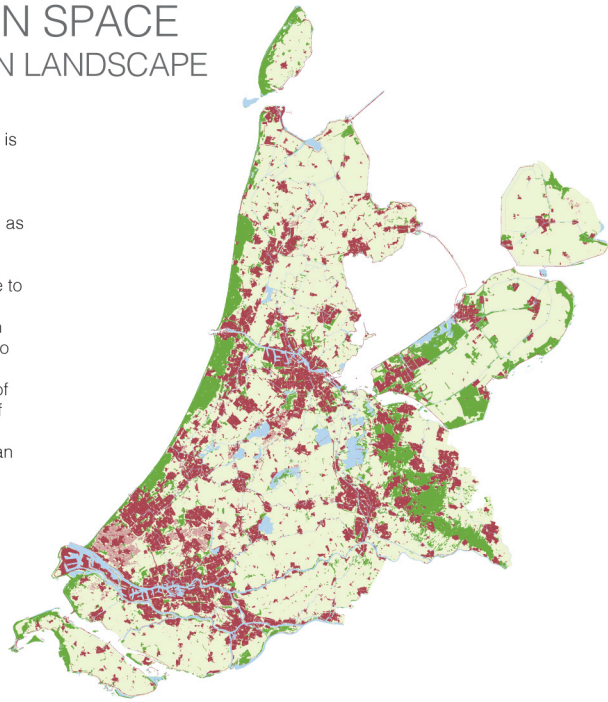
LAND USE AND BUILT FORM BALANCING DIFFERENT USES

There are strong similarities between the spatial distributions of the residential and working populations in the Randstad and their relative densities, suggesting a balanced spatial relationship between the two activities at a regional level. Mixed-use, dense urban areas characterised by both high population and workplace densities (dark red on the map) are prevalent in the Randstad's four main centres and medium-sized towns, such as Haarlem and Amersfoort. More densely populated residential areas (shown in dark yellow) typically form a ring around mixed-use centres, with low-density, mixed or residential areas of 1,000 to 5,000 people per square kilometre and workplace densities of under 1,000 per square kilometre defining the outermost peripheries. Amsterdam's Schiphol airport and the Zuidoost business complex (in south-east Amsterdam) and Oudenrijn in Utrecht represent areas with high concentrations of commercial activity, while Giessendam, Amstelveen and Baarn are typical low-density towns and villages located on the region's periphery.



SYSTEM OF OPEN SPACE A PRODUCTIVE GREEN LANDSCAPE

The open space structure of the Randstad is made up of both inhabited and non-inhabited areas, which include agricultural areas with low-density concentrations of housing and workplaces as well as non-built-up areas made up of woodlands and wetlands. Agricultural activities take place very close to built-up areas, with large expanses of greenhouses (many for growing flowers) in the south-west of the region located close to residential suburbs. If one includes greenhouses, 65 per cent of the Randstad is occupied by some form of agricultural activity, which shapes the metropolitan landscape and the extra-urban experience for its residents.



THE GREEN HEART

The Green Heart was developed to contain urban expansion in the Randstad and provide recreational space for urban dwellers. Located in the Randstad's geographical centre, it offers significant expanses of open space, which none the less contain a number of smaller cities of 50,000 people or more, such as Zoetermeer, Alphen ann den Rijn, Gouda and Woerden. The average population density in the Green Heart is 340 people per square kilometre and about 7 per cent of its surface area is built-up.



PATTERNS OF MOBILITY REGIONAL HUBS

The Randstad's passenger and goods transport system is based on a dense rail and motorway network that links the four major cities, allowing residents to travel efficiently between urban centres and beyond.

Apart from the high-speed rail link to Belgium, the region hosts two international airports and two major harbours, which are major hinges of global air traffic and shipping.

Despite the provision of a sophisticated and well-integrated rail network, more than half of all commuters in the region travel by car, over a quarter walk or cycle to work, and only 14 per cent of commuter traffic use public transport.

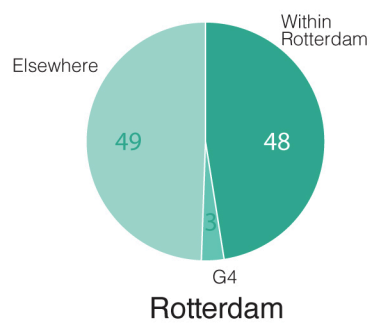
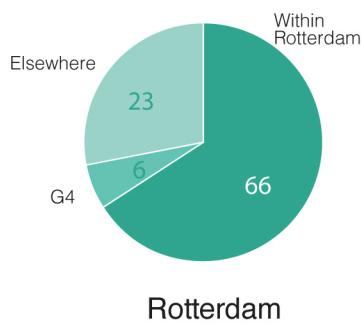
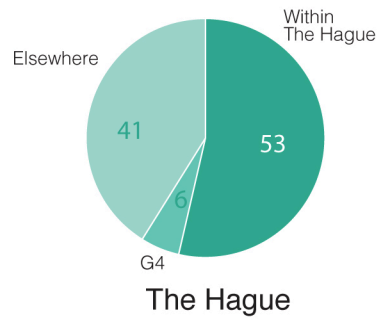
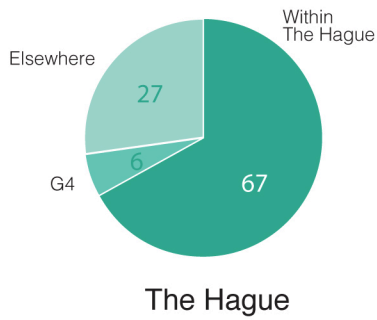
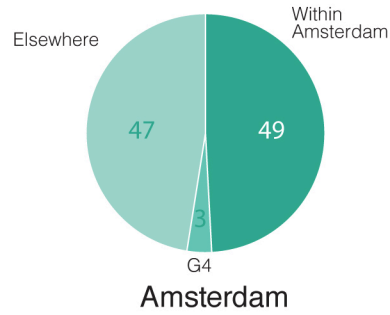
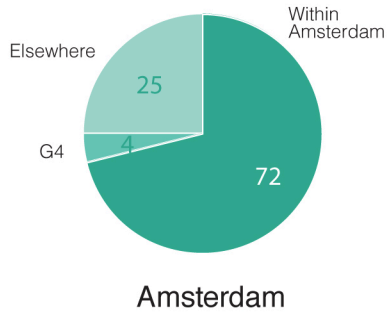
Daily commuter flows exhibit a highly decentralised pattern around the Randstad's four centres. Around half of the people commuting into Amsterdam, The Hague and Rotterdam originate from outside the region, and more than two thirds commute within each municipality. The majority of people commuting to the four centres come from neighbouring municipalities.

As many as 50,000 people commute between any two of the four centres; on a daily basis 13,000 people travel for example between Amsterdam and Utrecht, 12,500 between The Hague and Rotterdam, and 8,500 between Amsterdam and The Hague. This pattern of interconnectivity underscores the role the four centres play as regional hubs within the Randstad's patterns of mobility.

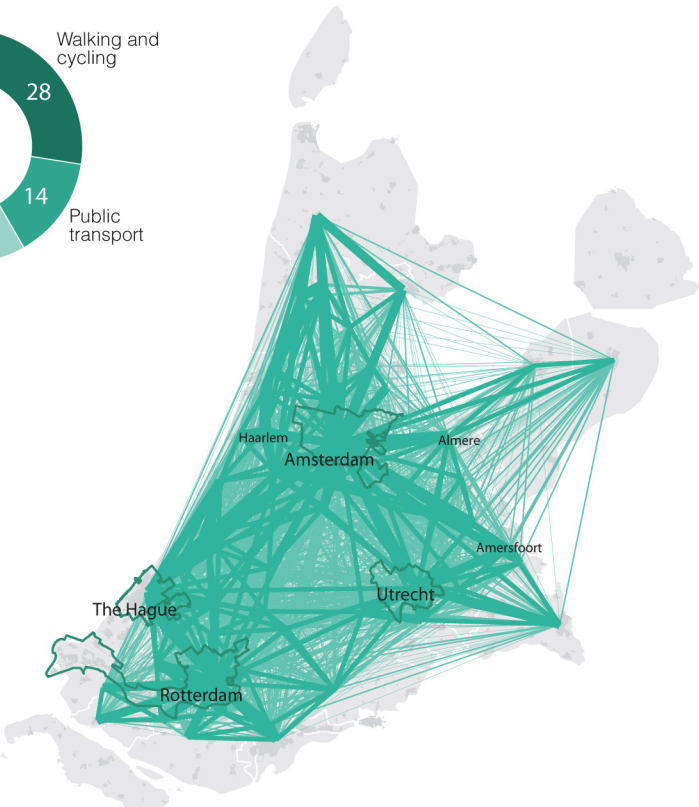
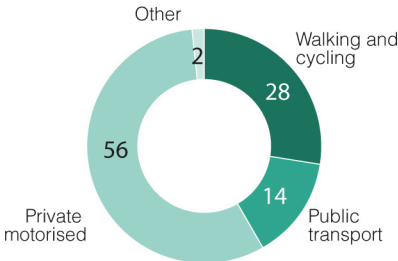
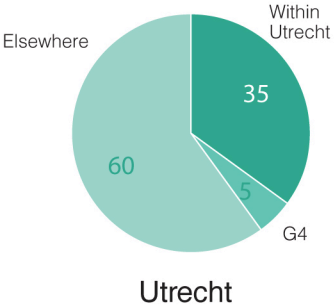
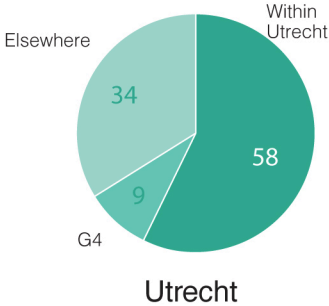


PATTERNS OF MOBILITY REGIONAL COMMUTERS FLOWS

*G4 are the four largest cities in the Randstad:
Amsterdam, The Hague, Rotterdam and Utrecht.



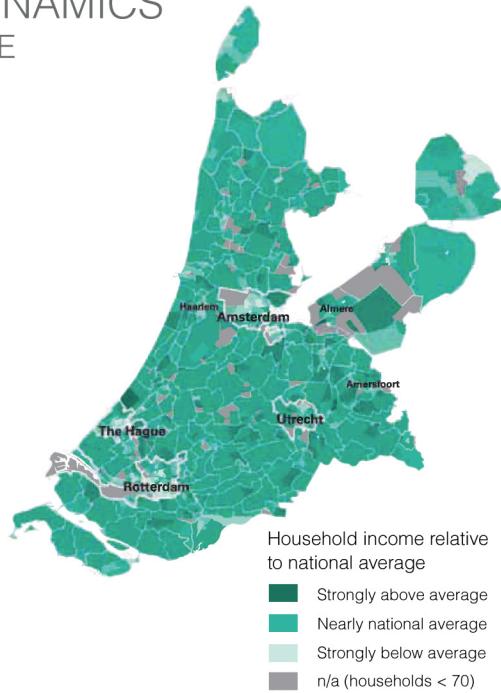
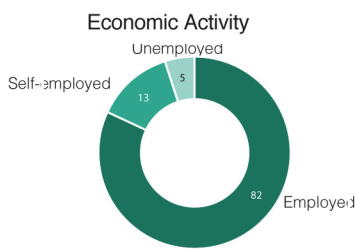
PATTERNS OF MOBILITY REGIONAL COMMUTERS FLOWS



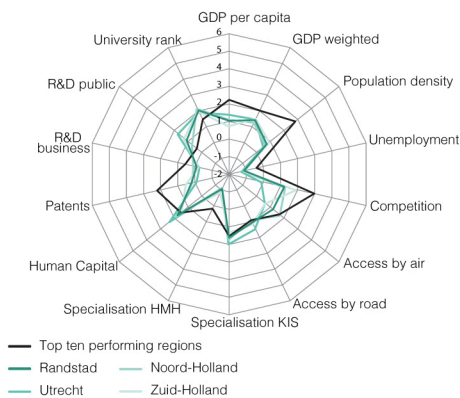
SOCIO-ECONOMIC DYNAMICS MAPPING SOCIAL DIFFERENCE

When compared to the rest of the Netherlands, the Randstad remains the centre of the high-income and highly skilled labour force. Nevertheless, the share of the two highest household income quintiles is above average throughout the region, with the exception of the four major centres, suggesting that wealthy residents and high-income households tend to locate themselves further away from the cities, often in suburban and low-density areas.

In 2009, almost five per cent of all economically active people were unemployed in the Randstad; a proportion that mirrors the national average. Likewise, the ratio between employed and self-employed people in the Randstad is similar to the national average.

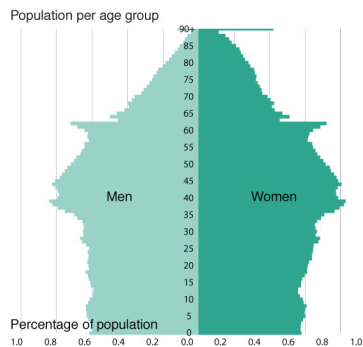


BUSINESS CLIMATE



Measured by 14 indicators, the regional business climate of the Randstad is not very different from that of the top ten European regions that receive direct foreign investment. Significant differences can be observed in the number of patents, for which the regions in the top-ten score much higher. A sub-regional subdivision also shows that the Randstad's performance is strongly carried by the province of Nord Holland, in which Amsterdam is located, which ranks 20th for attracting direct foreign investment in Europe.

AGE PYRAMID



If immigration levels hold, the randstad's age pyramid suggest that the regional population will remain constant, if not decline, in the foreseeable future. Eighteen per cent is older than 65. However, given the large numbers of people who are in their 40s and 50s today, it is anticipated that the share of those over 65 will exceed that of those who are younger by a substantial margin in the coming decades.

3.5.3 URBANIZZAZIONE SOSTENIBILE

Lo stato nazionale olandese, dalla seconda guerra mondiale, è fortemente intervenuto nelle decisioni relative all'urbanizzazione e alle infrastrutture. Nel 1990 il quadro istituzionale per il governo del territorio cambia: i collegamenti necessari tra il sistema di trasporto e l'urbanizzato vengono garantiti, in parte, attraverso contratti di urbanizzazione concordati nel 1990 dai tre livelli istituzionali (statale, regionale e locale), e in parte attraverso il decentramento dei finanziamenti per i trasporti alle province e ai governi urbani regionali.

Il principale concetto di pianificazione territoriale è stato quello del "decentramento concentrato" o *clustering* (van Remmen, van der Burg, 2008). Alla base di questo vi è anche il mantenimento delle aree sottosviluppate (verde/paesaggio) non urbanizzandole e aprendole alla fruizione, limitando l'uso dell'auto. Il "decentramento concentrato" è stato applicato con successo anche alla questione degli alloggi, ma con relativo successo visto che i luoghi di lavoro si trovano dispersi lungo le autostrade. Comunque, la politica del "decentramento concentrato" ha sostenuto un'urbanizzazione sostenibile in tre modi: incoraggiando una densità abitativa che non sia troppo bassa; limitando le distanze di viaggio; incoraggiando modalità di trasporto a bassa energia e il trasporto pubblico.

L'obiettivo dell'attuale governo è quello di creare un meccanismo politico in cui la pianificazione territoriale e la pianificazione delle infrastrutture siano unite a livello nazionale, e che venga posta maggiore attenzione alle aree industriali, ovvero che il processo di urbanizzazione avvenga in modo sostenibile.

Le politiche di urbanizzazione, dalla seconda guerra mondiale, sono incluse nella pianificazione del territorio nazionale. Politiche e concetti nazionali hanno trovato la loro strada in progetti di sviluppo regionale e locale, grazie ai sussidi per la casa, le sovvenzioni per lo sviluppo del territorio, finanziamenti per le infrastrutture della mobilità, e dal 1990, anche contributi per il risanamento del suolo. Anche se una parte dell'urbanizzazione non è finanziata dallo Stato (questo si è verificato nelle città più piccole), i modelli di urbanizzazione dei Paesi Bassi sono quasi gli stessi, caratterizzati da una densità non eccessivamente bassa (> 15 case / ettaro).

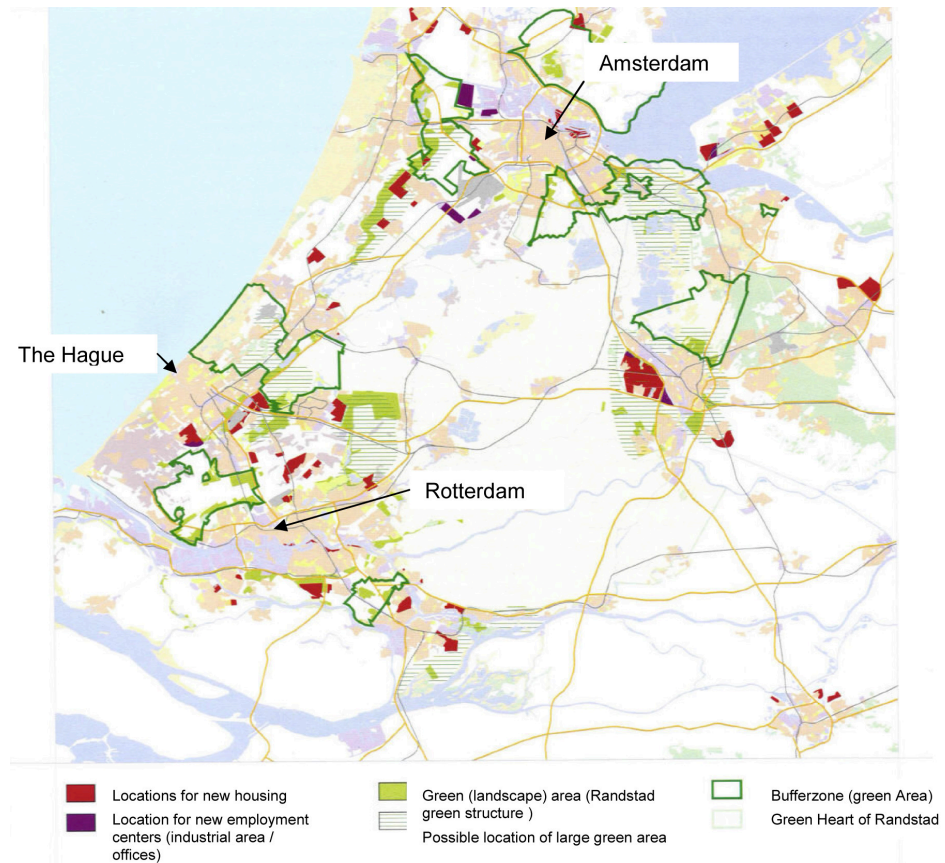
La base concettuale dell'urbanizzazione era, ed è, costituita dalla decisione storica nazionale del 1966 di concentrare lo sviluppo urbano in tutto il paese, soprattutto nelle regioni urbane, in un modello misto di espansione moderata e

trasformazione della grande città centrale e delle città più piccole. Questo modello di sviluppo viene definito dalla strategia spaziale come *clustered urbanization* (van Remmen, van der Burg, 2008) e mira a evitare, da un lato, gli effetti negativi delle metropoli, e dall'altro il dispersivo sviluppo a bassa densità nelle campagne. Inoltre, al fine di dare ai lavoratori che vivono nelle nuove periferie accesso alle opportunità di lavoro, le nuove città sono state collegate ai centri più grandi della regione con strade e trasporti pubblici.

Nel 1990, il quadro istituzionale per l'urbanizzazione cambia drasticamente. Le società di edilizia popolare diventano indipendenti dello Stato nazionale (l'effettiva privatizzazione avviene nel 1994), le sovvenzioni nazionali per l'alloggio e lo sviluppo del territorio vengono ridotte e il settore privato cresce in dimensione e potere di mercato, mentre gli investimenti nei trasporti per le reti regionali e locali sono decentralizzati.

Viene redatto un nuovo programma nazionale di espansione abitativa, con l'obiettivo di ridurre la carenza di alloggi e di limitare il crescente uso dei mezzi di trasporto privati. Questo programma ha preso forma nei cosiddetti contratti di urbanizzazione VINEX, tra lo Stato, le principali città, le regioni urbane e le province. Secondo i contratti, che regolano tutta la produzione di alloggi per il periodo 1995-2005 (poi esteso fino al 2010), nuove aree urbane dovrebbero essere realizzate in base a un ordine di preferenza che ha l'intento di limitare la pressione urbana, soprattutto nelle aree verdi (van der Burg, Vink, 2008). I siti all'interno di aree urbane già esistenti dovevano essere considerati prioritari. In secondo luogo, dovevano essere presi in considerazione i siti già vicini alle aree con terra di riporto. Solo quando le prime aree sarebbero state esaurite, era possibile prendere in considerazione i siti più lontani dal centro delle città centrali (OECD, 2007; van Remmen, van der Burg, 2008). Uno stesso ordine di preferenza è stato messo in atto per lo sviluppo di centri di lavoro.

Gli accordi VINEX avevano la forma di pacchetti comprendenti: sovvenzioni per lo sviluppo del territorio, risanamento del suolo, aree ricreative regionali, trasporto pubblico urbano e regionale e strade, e alcune fermate in più del sistema ferroviario nazionale. I premi principali sono stati i sussidi per i servizi igienico-sanitari del suolo (per alcuni siti inquinati fino a € 100 mln) e per



Designated VINEX locations and regional green areas in West of the Randstad.

Fonte: van Remmen Y., van der Burg A.J. (2008), p.5.

il trasporto. Le localizzazioni di tutte queste nuove edificazioni sono state, previa consultazione con gli enti regionali e locali, designate dal governo nazionale.

La politica definisce, inoltre, che le imprese dovevano trovare luogo nei centri delle città, scelta da interpretare come reazione alla crescita di uffici e servizi su larga scala lungo le autostrade realizzate negli anni '80. Ma questo obiettivo non è andato a buon fine. Le disposizioni del programma Vinex, infatti, sono state interrotte nel 2001 dal nuovo ministro della pianificazione territoriale.

In generale, l'occupazione è cresciuta (e ancora lo fa) attorno ad alcune aree caratterizzate dalla presenza di mezzi pubblici principali (ad esempio l'aeroporto di Schiphol, alcune stazioni ferroviarie), ma il grosso delle aree per il lavoro,

anche nel settore dei servizi, si sposta nella periferia delle città e lungo le autostrade, processo che ha portato a uno *sprawl* industriale.

La crisi ha provocato un acceso dibattito nella pianificazione del territorio olandese per le conseguenze sul paesaggio e la congestione del traffico. Un nuovo progetto è stato avviato dal governo per proteggere il paesaggio dalle autostrade, ridurre la pianificazione e la crescita illimitata delle aree industriali e favorire una migliore progettazione di questi luoghi.

3.5.4 NEW SPATIAL PLANNING ACT

Una nuova legge sulla pianificazione del territorio, entrata in vigore a partire nel 2008, ha comportato un sistema di pianificazione meno complesso rispetto a prima. Questa legge fa una distinzione tra la politica, la regolamentazione e l'attuazione. La legge distingue due principali documenti di programmazione: un documento di pianificazione strategica e un piano giuridicamente vincolante. Le politiche strategiche sono contenute in visioni strutturali (*structuurvisies*); la politica prescrittiva, giuridicamente vincolante, è riportata nei piani di utilizzo del suolo (*bestemmingsplannen*); mentre, per i progetti più piccoli può essere redatto un piano di progetto (*projectbesluit*). La redazione di questi tre strumenti è diventata possibile a tutti i livelli di governo (ESPON, 2012). Il fatto che le province, così come il governo nazionale, possano formulare piani di utilizzo del suolo è un'importante novità nel contesto olandese, ed è stata introdotta per accelerare la realizzazione dei piani settoriali (soprattutto in ambito infrastrutturale). Inoltre, è stata introdotta la possibilità di redigere norme generali, giuridicamente vincolanti, sull'uso del suolo (*verordeningen*) sia dalle province che dal governo nazionale.

La visione di struttura sostituisce le principali decisioni nazionali sulla pianificazione a livello nazionale, il piano regionale (*streekplan*) sostituisce quelle a livello regionale, e il piano strutturale comunale a quelle del livello locale previste dalla precedente legge. La nuova visione strutturale è un documento politico vincolante (ma giuridicamente non vincolante). Se l'interesse provinciale o l'interesse del governo nazionale è in gioco, i loro organi competenti avranno il potere di rendere i propri piani di utilizzo del suolo giuridicamente vincolanti, attraverso la redazione di un piano territoriale provinciale (*inpassingsplan*). Per quanto riguarda il piano regolatore generale, giuridicamente vincolante, ogni dieci anni deve essere rivisto.

A causa dei cambiamenti della legge sulla pianificazione del territorio il ruolo provinciale è cambiato. Tuttavia non vi è alcun cambiamento nel modo in cui la provincia svolge il suo ruolo strategico, anche se il documento di pianificazione statutaria è nuovo. Il nuovo strumento giuridico della visione strutturale ha la stessa applicazione, come il precedente piano regionale. L'unica differenza è che non costituisce più la base per l'approvazione dei piani di utilizzo del suolo dei territori locali da parte della provincia, competenza provinciale che è stata abolita del tutto.

Secondo la nuova legge ogni provincia deve avere una visione strutturale, che rappresenta il principale documento strategico territoriale integrativo a questo livello. Oltre alle visioni strutturali, le province possono anche formulare e utilizzare altre strategie territoriali integrative, come ad esempio: visioni di urbanizzazione, di paesaggio, di mobilità o economiche, integrando diverse prospettive. Queste sono spesso utilizzate come *input* nelle visioni strutturali provinciali.

3.5.5 STRUCTUURVISIE RANDSTAD 2040

Quando la Camera Superiore del Parlamento Olandese ha approvato la Strategia Territoriale Nazionale nel 2006 (in vigore fino al 2020), ha chiesto una visione strutturale integrata di lungo termine della Randstad e una sua strategia di attuazione⁴⁷. Questo ha portato alla redazione dello *Structuurvisie Randstad 2040* (Randstad Strategic Agenda 2040) e del *Randstad Urgente* (programma di Urgenza della Randstad): il primo da indirizzi in merito agli ambiti sociali, culturali, ecologici ed economici; mentre il secondo è composto da circa 40 progetti (di cui uno è lo *Structuurvisie Randstad 2040*) e si concentra sui problemi a breve termine nel dominio fisico (ESPON, 2012).

Anche se il livello dell'Ala non è un livello di governo formale, documenti politici territoriali integrativi sono considerati come fondamentali, con l'entrata in vigore della nuova legge di pianificazione nel 2008, ogni livello di governo può formulare una sua visione strutturale auto-vincolante.

I principali documenti a livello dell'Ala che sono redatti sono: *Ontwikkelingsbeeld 2040* (Area Metropolitana di Amsterdam),

⁴⁷ La governance della Randstad sarà approfondita nel quinto capitolo.

Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Ala Nord di Utrecht), Ala Sud (composta da cinque diversi programmi).

I livelli di governo del corpo dell'Ala Nord hanno unito le forze per sviluppare una visione strutturale congiunta dell'Area Metropolitana di Amsterdam, al fine di definire una visione di sviluppo a lungo termine sostenuta da un processo aperto e condiviso. Il risultato è stato la redazione della Visione di Sviluppo 2040 (*Ontwikkelingsbeeld 2040*). Questa visione è stata poi utilizzata come punto di partenza per le visioni strutturali dei livelli di governo che partecipano nell'Ala Nord. L'ambizione principale è quella di trasformare l'Ala Nord in un'area metropolitana europea, attrattiva e competitiva a livello internazionale.

L'Ala Nord di Utrecht ha redatto la Visione di Sviluppo dell'Ala Nord di Utrecht 2015-2030 (*Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030*) nel 2009. Come per l'Ala Nord, l'obiettivo principale è quello di rafforzare la posizione della Randstad in Europa, e rappresenta anche il punto di partenza per le visioni strutturali della provincia e dei comuni dell'Ala. Inoltre, costituisce la base per un accordo nel programma a lungo termine per infrastrutture e trasporti.

L'Ala Sud non ha redatto un documento unico di politica di integrazione, ma ha redatto cinque programmi contemporaneamente: *Economische Agenda* (agenda economica), *Bereikbaarheidspakket* (pacchetto di accessibility) , *StedenbaanPlus* (infrastrutture ferroviarie regionali), *Verstedelijkingsprogramma Zuidvleugel 2010 -2020* (programma urbanizzazione) e *Metropolitaan Landschap Zuidvleugel* (paesaggio metropolitano). Questi programmi mirano tutti all'integrazione di una serie di settori politici.

Lo *Structuurvisie Randstad 2040*⁴⁸, nasce in seguito ad alcune considerazioni che sono state fatte sull'importanza di questa vasta area, non solo per la sua estensione, ma per il peso che ha all'interno del Paese e per il fatto di essere il suo motore di sviluppo (van der Burg, Vink, 2008), promuovendo una strategia che mira a rendere la Randstad una delle regioni più sostenibili e più competitive dell'Europa (Woerenga *et al.*, 2007).

La Randstad ha una popolazione di sette milioni, il 45% della popolazione totale, e occupa il 26% della superficie del Paese, e la forte domanda di

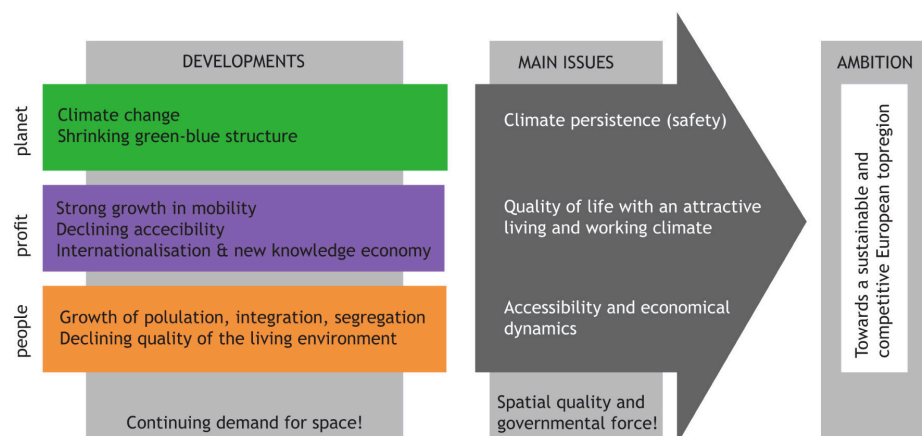
⁴⁸ Il progetto 2040 Randstad vision è un progetto con elevata urgenza nazionale e uno dei pochi che mira a produrre una visione a lungo termine come base per i nuovi progetti di investimento. Esso si basa su progetti di investimento nel programma Randstad Urgente.

abitazioni ha ancora bisogno di essere soddisfatta. Questi fattori contribuiscono a includere il fenomeno della crescita anche nel settore delle infrastrutture, nello spazio per l'occupazione (soprattutto per i porti), per la natura, deposito delle acque e il *loisir*. Questi elementi indicano che le preoccupazioni generali in merito alla carenza di spazio e allo *sprawl* urbano sono rimaste elevate. Si evidenzia, inoltre, che le questioni spaziali stanno diventando sempre più complesse: l'espansione si dirige sempre più oltre i confini comunali e provinciali, mentre le soluzioni settoriali, come ad esempio nuove strade o nuove aree residenziali, stanno diventando sempre più difficili da realizzare. Questo ha portato l'attenzione non solo alla questione della pianificazione territoriale, ma anche al governo della Randstad. Il documento, pertanto, dovrà, in primo luogo, concentrarsi sulla questione della *governance* della Randstad, quindi sulla nuova visione della pianificazione territoriale, e infine sulla questione dell'impatto dell'*urban sprawl*.

La Randstad sta affrontando alcuni importanti sfide, come quelle imposte dalle nuove dinamiche economiche globali, un'adeguata protezione contro le inondazioni d'acqua, lo stoccaggio delle acque, nuove combinazioni e modi di vivere e di *loisir*, la congestione del traffico, mantenere e sviluppare elevati spazi verdi qualitativi (compreso il Cuore Verde e le reti verdi), così come affrontare i problemi sociali nelle città, quali abitazioni, sicurezza, mercato del lavoro e lo spazio decisionale per i nuovi sviluppi economici (van der Burg, Vink, 2008; Wierenga *et al.*, 2007). Nello *Structuurvisie Randstad 2040*, pertanto, lo sviluppo spaziale della Randstad è affrontato nell'ottica della sostenibilità, ma vengono anche presi in considerazione obiettivi volti al miglioramento e allo sviluppo di qualità maggiormente legate alla qualità della vita, come un buon sistema scolastico, buoni rapporti di lavoro, regole affidabili, integrazione, emancipazione e la partecipazione.

Pertanto, nella prima fase di redazione della visione strutturale sono enunciati tre argomenti che guideranno il processo: le conseguenze del cambiamento climatico; i processi dinamici economici (quali la globalizzazione, gli effetti delle ICT e dell'economia globale) e la crescita prevista della mobilità (delle persone e delle merci); gli effetti (negativi) della crescita esplosiva di persone (immigrazione), integrazione e segregazione, e una forte domanda di spazio (Goedman *et al.*, 2008). Inoltre, sempre nella prima fase di redazione della

visione, la Randstad è analizzata attraverso le tre dimensioni della sostenibilità: persone, pianeta, profitto (Wierenga *et al.*, 2007).



Developments, Main Issues and Ambition of Randstad 2040.

Fonte: Goedman J., Houtsma W.H., Zonneveld W. (2008), p.12.

Nella nuova visione l'insieme di aree e di città all'interno della Randstad è definito con il termine *daily urban systems*, dove le città, trovandosi l'una vicino all'altra, formano una rete morfologica, ma non una forte entità funzionale. Questa considerazione ha contribuito alla scelta di un approccio funzionale come punto di partenza nel dibattito politico in corso sulla Randstad.

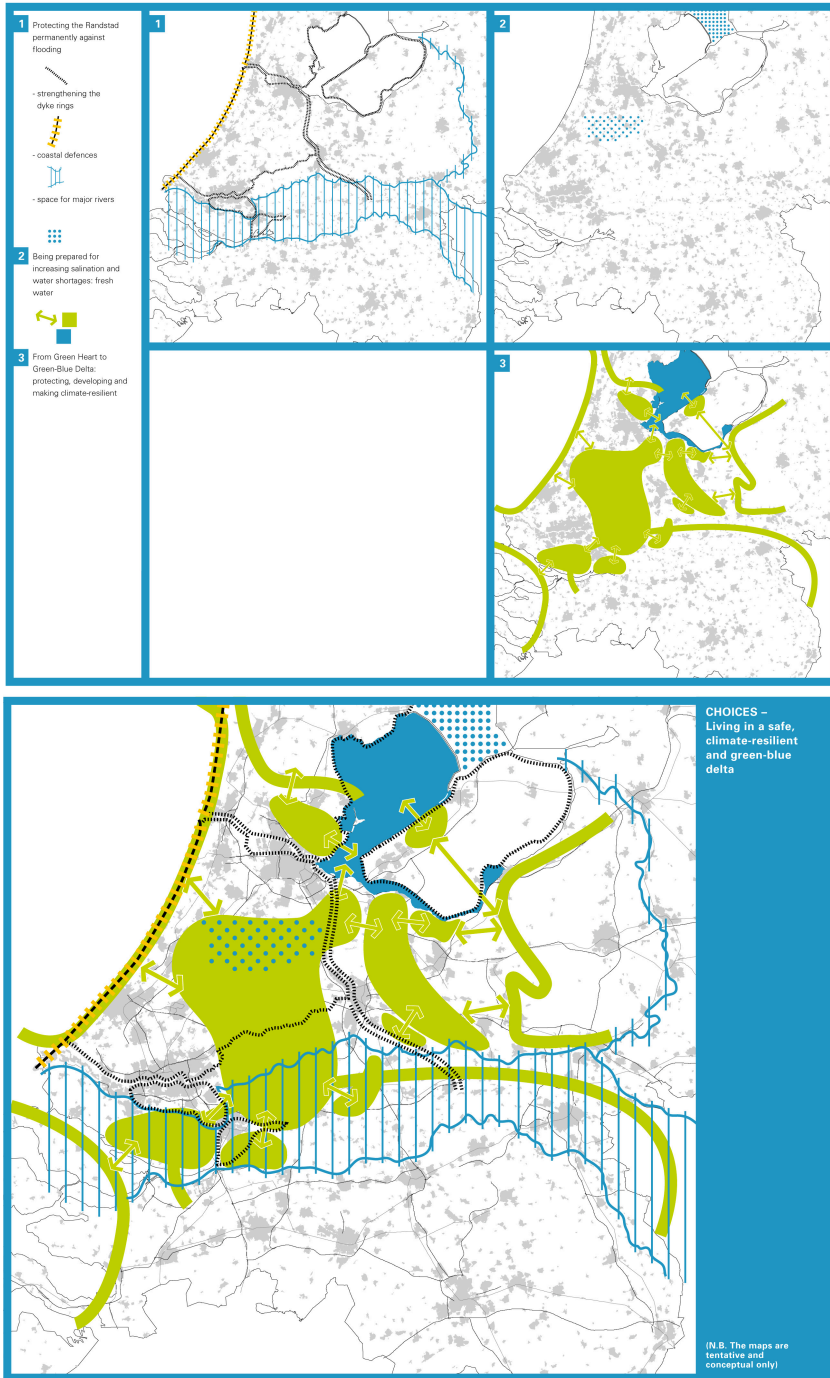
La visione strutturale si fonda su quattro principi: vivere in un ambiente sicuro; creare qualità attraverso una forte interconnessione tra il verde, blu e rosso (natura e agricoltura, acqua e utilizzo del suolo urbano); rafforzare ciò che è forte a livello internazionale; rendere le città forti e sostenibili e migliorare l'accessibilità regionale⁴⁹.

La nuova immagine a livello regionale viene, dunque, costruita partendo da due immagini che corrispondono alla struttura verde-blu e alla struttura urbana. Ci sono, quindi, due principali questioni alla scala regionale e locale: proteggere la differenziazione del paesaggio e offrire alle città qualità del verde, anche per sostenere l'intensificazione delle aree urbane. Le *buffer zones*, un lascito dal 1950, sono attualmente situate tra le grandi città e possono sempre più essere

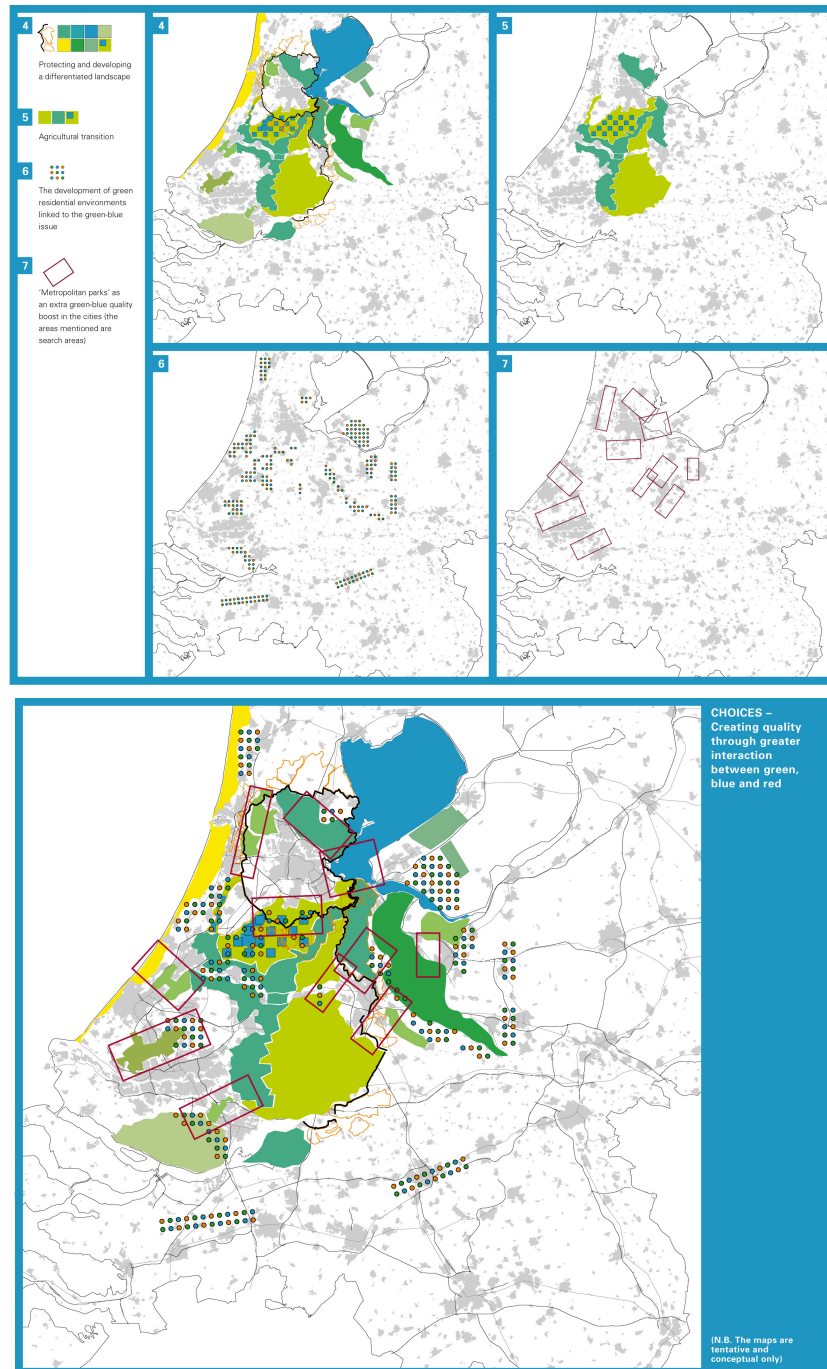
⁴⁹ Dopo la definizione di questi quattro principi, sotto la responsabilità del governo centrale, ciascuna delle Ali della Randstad ha elaborato la propria agenda attraverso una collaborazione tra il governo centrale e i livelli più bassi.

usate come aree per lo svago piuttosto che come una cintura verde per separare la città. Particolare attenzione, infatti, viene posta agli spazi verdi della Randstad, che attualmente offrono troppo poco in termini di qualità e quantità per essere considerato di grande *appeal* per scopi ricreativi, soprattutto perché non è più possibile utilizzare tutto il “cuore verde” per soli scopi agricoli. Questa zona offre opportunità per l'introduzione di funzioni ricreative e case sull'acqua. Inoltre, il Cuore verde deve non essere visto come una regione isolata, ma dovrebbe diventare parte di un sistema.

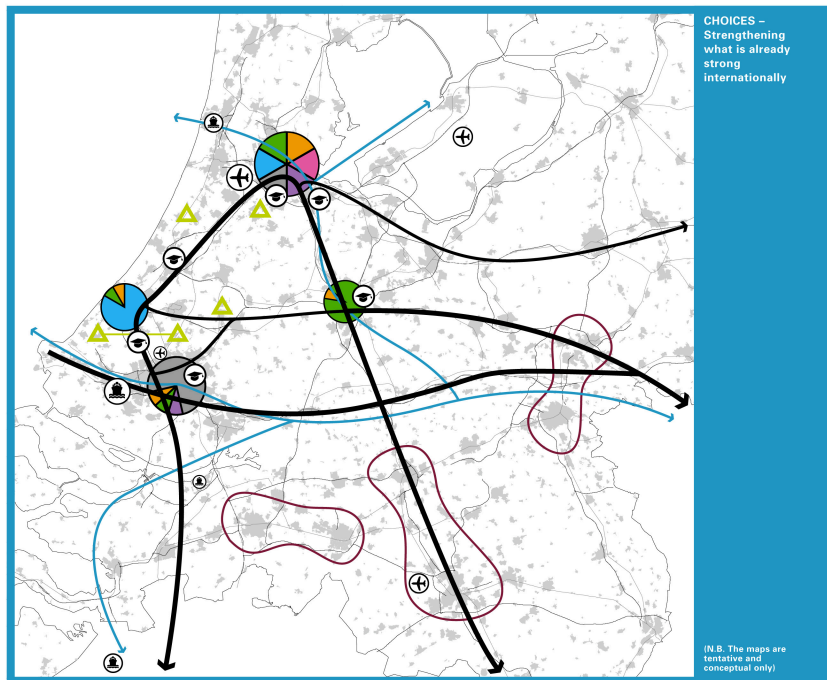
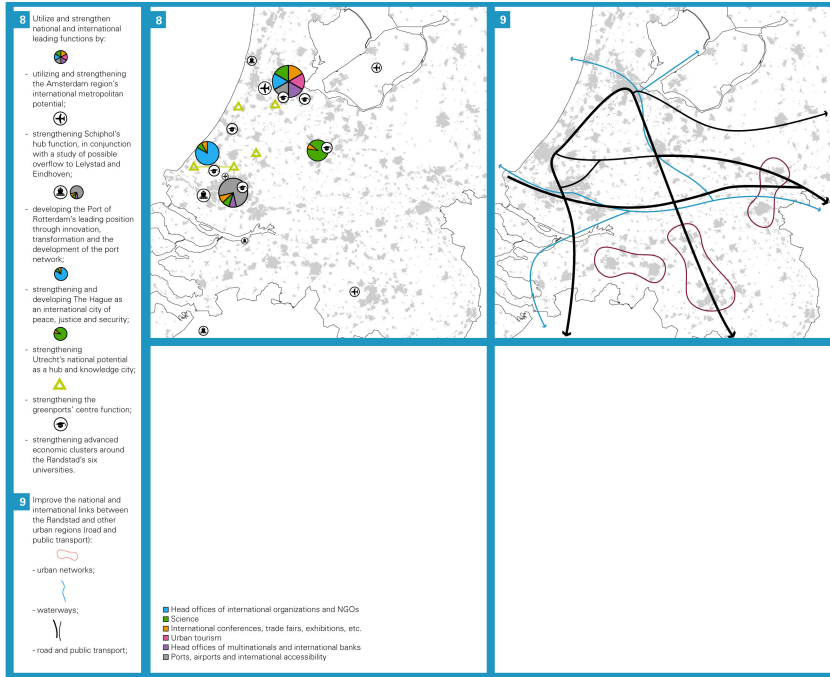
Per quanto riguarda la pressione urbana, risentita da tutte le aree, il governo intende agire riducendo tale pressione, soprattutto nelle aree con elevato valore paesaggistico, utilizzando tutti quei siti che si trovano in stato di abbandono a causa delle trasformazioni dell'economia del paese e dei suoi processi produttivi.



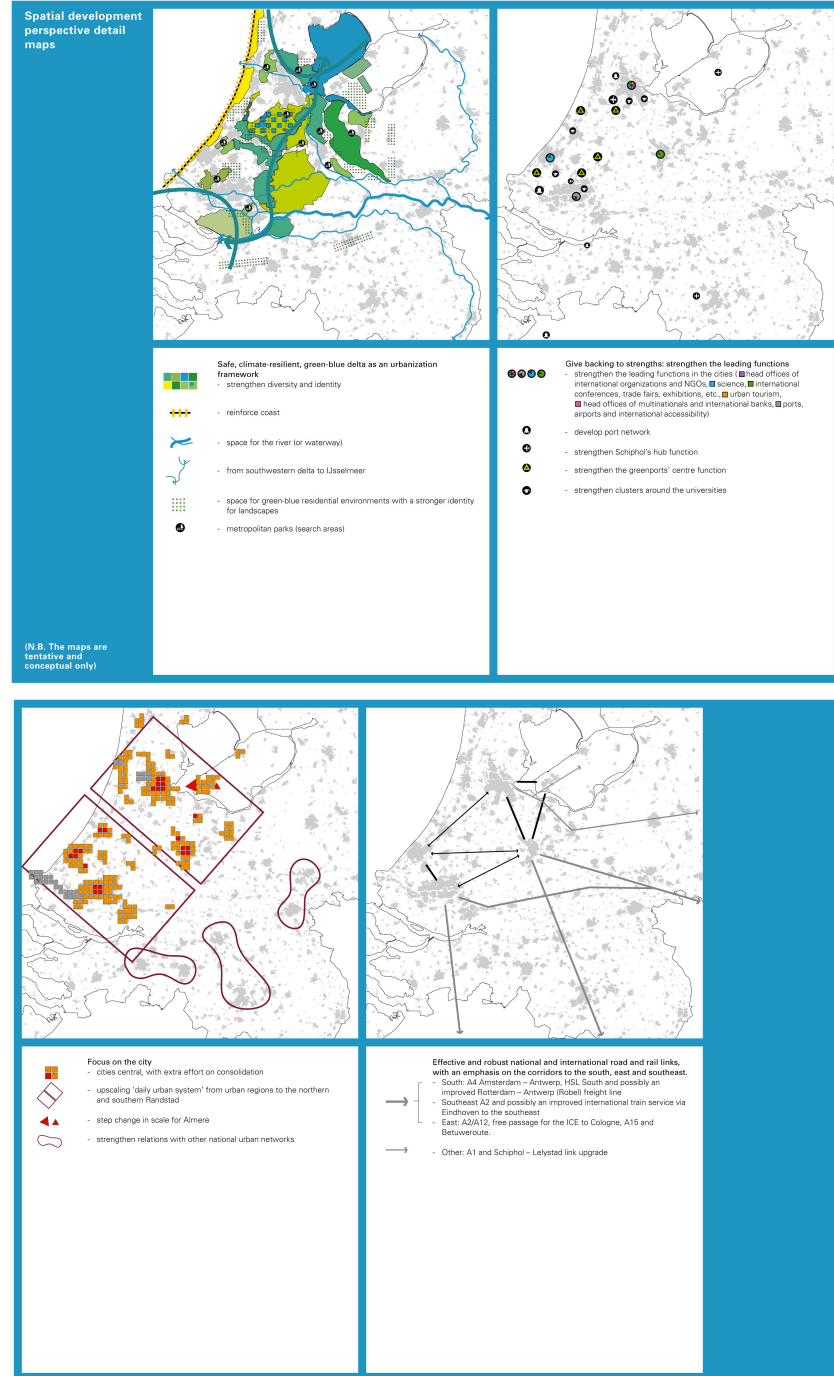
Structuurvisie Randstad 2040. Living in a safe, climate-resilient and green-blue delta.



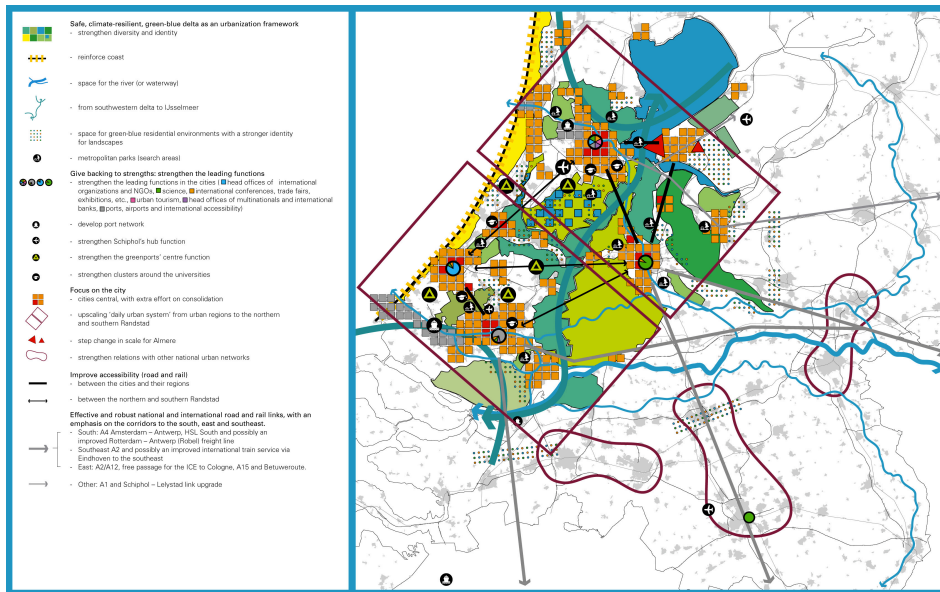
Structuurvisie Randstad 2040. Creating quality through greater interaction between green, blue and red.



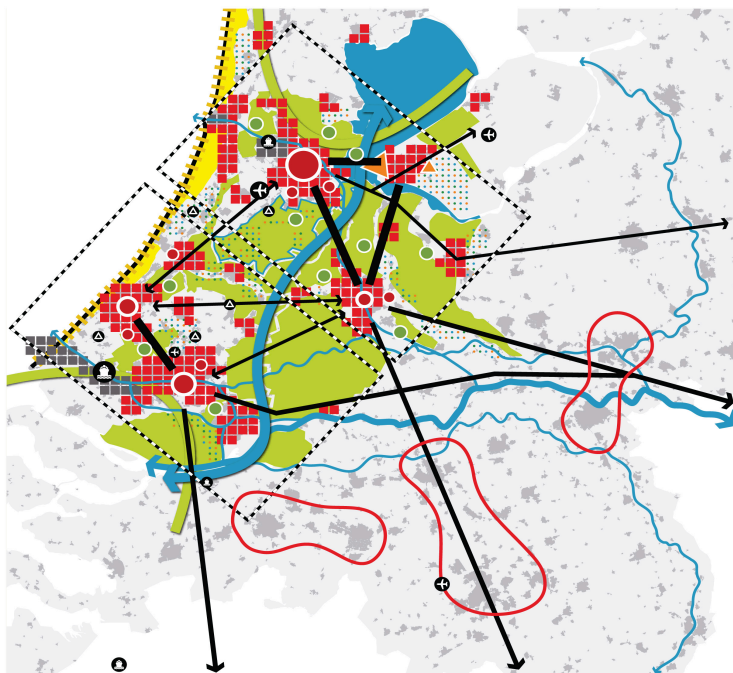
Structuurvisie Randstad 2040. Powerful, sustainable cities and regional accessibility.



Structuurvisie Randstad 2040. Spatial development perspective detail maps.



Structuurvisie Randstad 2040. Spatial development perspective.



Prospettiva di sviluppo spaziale della Randstad: esempio di strategie di sviluppo policentrico-reticolare a livello regionale.
Fonte: *Randstad 2040 Structuurvisie* (2008). p.5.

3.6. RELAZIONI TRA I SISTEMI POLICENTRICI E LE RETI DI CITTÀ

«Cities cannot be studied in isolation. Each human settlement is connected to other settlements in many different ways and through many different actors. These connections include flows of information, capital, goods and persons, which travel along such infrastructures as roads, railways, waterways, airlines and increasingly telecommunications» (Meijers, 2007, 3).

Tra le città che un tempo erano indipendenti le une dalle altre, si è instaurata una relazione di interdipendenza sia funzionale che morfologica a livello regionale. Accanto alla nozione di policentrismo (inteso nel senso inter-urbano), negli ultimi decenni si è affiancata la nozione di reti di città (Romein, 2004): entrambe queste nozioni pongono l'enfasi sulle relazioni che intercorrono fra più città, siano esse poste in vicinanza o geograficamente lontane.

«Interestingly, planning policy concepts referring to polycentric urban regions often make use of the network metaphor⁵⁰. This is by no means a coincidence. The metaphor of the network emphasises the complex and strong relationships between the cities and as such the coherence and unity of the region. Moreover, networks are associated with economies of scale, critical mass and synergy [...] Assuming that polycentric urban regions may be considered as a network in some sense, this may shed some light on how synergy within such regions can be achieved as the same network fundamentals and synergy principles are likely to apply» (Meijers, 2007, 24-25).

In tutta Europa, si stanno sviluppando politiche volte a favorire lo sviluppo territoriale, economico e sociale delle regioni urbane policentriche, ma la sola esistenza di una regione policentrica non è garanzia della sua competitività (discrepanza tra l'immagine spaziale di una regione e la sua organizzazione spazio-funzionale). Perché ciò accada, è necessario che evolva in una rete urbana integrata, caratterizzata da un uso ottimale della sua massa critica, dallo sfruttamento della complementarità e dall'interazione spaziale (Meijers *et al.*, 2008).

⁵⁰ Nello stesso testo da cui è tratta la citazione, l'autore definisce il significato che attribuisce alle reti di città: «The term 'city networks' is generally applied to: systems of distant cities linked to each other by some functional characteristic; and, a system of proximal cities more or less located within each others' functional hinterland. Polycentric urban regions are city networks in the latter meaning» (Meijers, 2007, 24).

Si prefigurano, di conseguenza, due diversi tipi di reti: una che è in stretta relazione con il modello policentrico (relazioni inter-urbane regionali), mentre l'altra che riguarda le relazioni a livello interregionale e/o internazionale. La differenza tra le reti di città e le PURs consiste nell'elemento base della città: nel caso delle PURs, le città che ne fanno parte sono tutte internamente policentriche, per cui le relazioni si instaurano fra i diversi poli specializzati delle diverse città appartenenti a questo sistema. Nel caso delle reti di città, invece, al momento il policentrismo inter-urbano non è una caratteristica sempre presente nelle città che appartengono a una rete, anche se si prefigura come una componente da cui trarre maggiori potenzialità di sviluppo. Ma la rete di città ha in più, rispetto a una PUR, l'abbattimento delle barriere spazio-temporali: una rete di città, infatti, può essere composta da città che sono geograficamente molto distanti fra loro, ma che abbattano tale distanza grazie allo sviluppo tecnologico nel campo delle comunicazioni e a un sistema logistico-infrastrutture avanzato. Inoltre, mentre una regione urbana policentrica può essere sostanzialmente identificata su base cartografica, una rete urbana è caratterizzata da complementarità, presenza di nodi, accessibilità orizzontale, flussi bidirezionali tra le città (Meijers *et al.*, 2008).

I due modelli, nonostante queste differenze, presentano dei punti di contatto che, nell'ottica dello sviluppo e delle connessioni a livello globale, possono essere intrecciati dando vita ad una combinazione da cui ognuno dei due può trarre vantaggio. Il modello del policentrismo può essere inteso come un modello spaziale di equilibrio tra la concentrazione urbana e l'organizzazione in rete delle città europee (Cremaschi, 2006a). Se da un lato si afferma che: «Due to their specific spatial structure, PURs would have the potential for superior economic performance, as they allegedly enjoy economies of scale, scope and complexity similar to their monocentric counterparts, without, however, incurring the same costs or agglomeration diseconomies that the latter entail. [...] the general idea presented is that, taken together, PURs are at least able to develop new sources of competitive advantage and market their city-regions better internationally» (Meijers, 2007, 5), dall'altro le reti di città possono agire mettendo in relazione le varie PURs per connetterle in maniera più strutturata, implementando le relazioni che avvengono a livello regionale e creando relazioni a livello interregionale. Inoltre, quando la nozione di policentrismo è associata alla nozione di complementarità, si fa riferimento a reti policentriche di

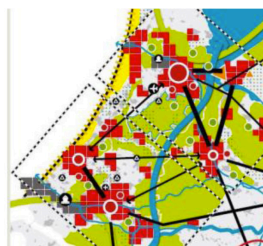
città, ognuna delle quali svolge un distinto ruolo e fornisce servizi specializzati anche agli abitanti e alle imprese delle altre città della rete (Meijers, 2006). Da questo si evince che la complementarità è un fattore determinante per far evolvere il policentrismo in una struttura policentrica reticolare, che deve essere promosso da politiche regionali che tendano a creare relazioni complementari tra città con specializzazioni diverse (Brunet, 1998; Capellin, Batey, 1995).

Intrecciando il modello policentrico con quello delle reti di città, si prova, di seguito, a leggere la struttura delle relazioni territoriali alla scala locale e regionale.

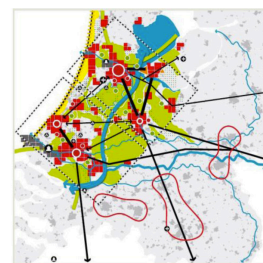
- A livello locale possiamo individuare due modelli di policentrismo:
 - un sistema policentrico composto da una città dominante e il suo *hinterland*, dove il carattere delle relazioni è di dipendenza funzionale intra e inter-urbana;
 - un sistema policentrico composto da più città policentriche, poste in prossimità geografica, connesse tra loro attraverso relazioni di interdipendenza funzionale inter-urbana;
- A livello regionale:
 - Un sistema policentrico composto da più città policentriche, poste tutte vicine e senza una struttura gerarchica interna, in cui fra i vari poli si è instaurata una relazione di interdipendenza funzionale a livello inter-urbano e il sistema infrastrutturale si è sviluppato secondo le direttrici che connettono i vari poli (Brunet, 1998).



Policentrismo intra-urbano
Integrazione e complementarità funzionale all'interno di una città e tra questa e il suo *hinterland*



Policentrismo inter-urbano
Integrazione e complementarità funzionale tra più città, caratterizzate da entità storica e politica diverse, geograficamente vicine



Policentrismo regionale
Regione con più di due città policentriche, spazialmente vicine e funzionalmente integrate

Quello che si nota, è che a differenza delle reti di città, il modello policentrico, così strutturato, genera una disparità in termini di potenzialità di sviluppo fra quelle aree che presentano una concentrazione di città poste tutte vicine fra loro e le aree poste più a distanza; inoltre, mancano spesso le relazioni fra i diversi sistemi regionali policentrici, quindi le relazioni interregionali e poi la struttura delle connessioni internazionali. Pertanto, se una PUR offre notevoli vantaggi perché la presenza di più poli dotati di elevata specializzazione permette la convergenza di più reti, quello che manca è un sistema organizzativo interno che orienti i flussi (sia in entrata che in uscita), che renda un sistema composto da più poli un'unità e non la semplice somma delle parti (Meijers, 2007). Da qui nasce la riflessione sulla necessità di configurare, all'interno dei modelli policentrici alle diverse scale territoriali, una figura dominante in termini di interfaccia, ovvero è necessario che ognuno di questi sistemi si doti di una *gateway city*, che svolga il ruolo di commutatore di flussi e servizi, di attivare relazioni con le altre *gateway* mettendo così in relazione le varie PURs, e svolgendo, infine, la funzione di far relazionare il sistema locale di riferimento con il contesto globale. Nei confronti della *gateway city*, l'intero sistema policentrico non dovrà porsi in termini di dipendenza, ma di interdipendenza: la *gateway city* esiste e può competere a livello internazionale con le *global city* solo perché ha relazioni di interdipendente con un sistema policentrico regionale, in cui le città sono interconnesse funzionalmente fra loro e possiedono elevate specializzazioni.

La posizione di una città all'interno di una rete internazionale è, oggi, un fattore più importante della dimensione demografica e geografica per valutarne la competitività, «the strength of urban networks is that 'cities in networks' do not duplicate each other, but exploit chances to complement each other and coordinate a certain division of labour [...] The support base or critical mass of the region would then be based on the entire network of cities rather than the individual constituting cities [...] the network model, on the contrary, emphasises nodality, size neutrality, a tendency towards complementarity, two-way flows, a variable number of spatial scales, variable sets of functions on the same scale and an uneven territorial distribution of urban population [...] In terms of intercity relationships, the network model stresses the presence of horizontal relationships, thus between relatively similar-sized cities, of a complementary

nature and resulting from the division in functions between cities, next to the hierarchical vertical-type of relationships» (Meijers, 2007, 6-9).

La caratteristica più innovativa del modello di rete è che descrive un rapporto non gerarchico tra le città poiché le relazioni sono basate sulla complementarità, sinergia e competizione spaziale (Camagni, 1991). Riferendosi alla situazione in cui diverse città hanno ruoli diversi, la complementarità rende questa diversificazione funzionale reciprocamente vantaggiosa per tutte le città appartenenti alla rete, e produce esternalità i cui vantaggi si riversano solo per quelle città che appartengono alla rete stessa. Questo fattore è sufficiente per motivare l'interesse per una città di sviluppare un'elevata specializzazione, che non è posseduta da altre città, per entrare a far parte di una rete e godere così delle esternalità prodotte dagli altri nodi, aumentando il potenziale competitivo sia a livello regionale che globale.

Anche un sistema di tipo reticolare manifesta la necessità di avere una leadership, proprio per la mancanza di una struttura formale gerarchica. La funzione di leadership deve essere intrapresa da una figura che assolva il ruolo di gestore e organizzatore della struttura integrata funzionale, al fine di orientare e coordinare le relazioni, sia verso il sistema insediativo interno alla rete stessa, che per gestire le esternalità prodotte dalla rete al fine di promuovere e regolare le relazioni esterne con il sistema globale.

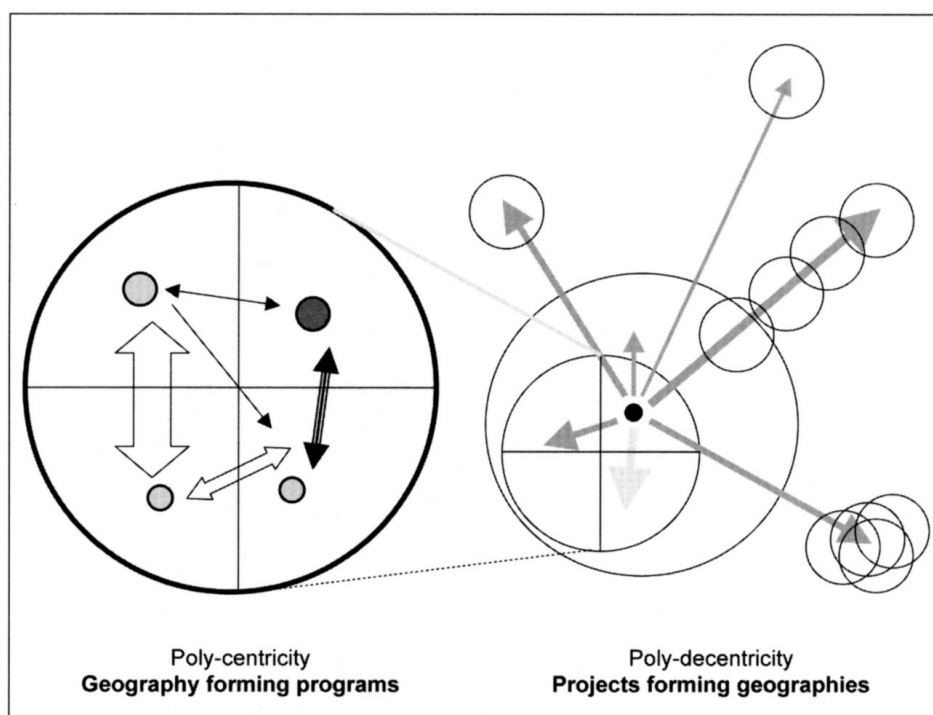
Anche per quanto riguarda le regioni urbane policentriche, poiché la loro sfida si rintraccia nelle capacità di organizzare le potenzialità intrinseche della loro struttura territoriale, la mancanza di un coordinamento regionale e di *policy-making*, non permette di utilizzarle al massimo, di riunire le risorse per condividere le strutture e i servizi e per ottenere una più consistente massa critica, di sviluppare la complementarità e di ottimizzare e valorizzare le diversità spaziali tra le varie città al fine di perseguire l'obiettivo del bilanciamento territoriale.

3.7.1 IL CONCETTO DI POLY-DECENTRICITY

Il policentrismo acquisisce sempre maggiore importanza nei modelli di sviluppo urbano, soprattutto alla scala regionale, considerando la complementarità fra le diverse funzioni una caratteristica che rafforza le potenzialità del sistema urbano. Inoltre, questo modello favorisce il

raggiungimento dell'obiettivo della coesione territoriale per migliorare lo sviluppo dei centri medi.

Le situazioni più frequenti che si ritrovano nel territorio europeo sono date dalla cooperazione fra città poste fra loro in una condizione di *prossimità geografica*. Questa, spesso favorita da strategie politiche di sviluppo locale, tende a creare una grande area policentrica di rango superiore. Ma questo tipo di strategia, sebbene serva a rafforzare i sistemi locali, in quanto lo sviluppo riparte dalle risorse endogene del luogo, non tiene conto di quelle relazioni di *connettività* con città poste geograficamente lontane o con altri sistemi policentrici della stessa regione.



Two perspectives on urban networking.
Fonte: Cattan N. (ed.) (2007), p.83.

Quest'ultimo fattore è, invece, sempre più spesso conseguenza delle azioni di attori territoriali che intendono promuovere relazioni con città, anche lontane, per collaborare con gli attori più importanti e più competenti di quella sfera del mercato che corrisponde ai loro obiettivi e progetti. In questa condizione, il

modello policentrico di un sistema territoriale esce fuori dai limiti della prossimità geografica creando un policentrismo reticolare, funzionale e decentrato, ovvero non più geograficamente circoscritto, ma articolato in diversi territori, connessi fra loro attraverso reti di relazioni funzionali. Intrecciando così il modello policentrico con la logica delle reti, le potenzialità dei territori possono aumentare esponenzialmente, indifferentemente dalla loro specifica posizione geografica, grazie all'attivazione di reti e alla pratica delle relazioni di connettività.

3.8 IPOTESI DI UN MODELLO POLICENTRICO RETICOLARE

Analizzando le fasi di evoluzione/transizione del capitalismo, nel passaggio dal fordismo al post-fordismo, particolare rilevanza assume in questa ricerca la variazione del soggetto posto alla base della competizione nell'economia globale. Se nel capitalismo molecolare la competizione era svolta dalle singole imprese, sparse sul territorio in maniera puntuale e diffusa, adesso i nuovi processi economici e, soprattutto, le nuove dinamiche che territorializzano i flussi globali, hanno riaccessato l'importanza dei territori stessi, trasferendo il ruolo di soggetto competitore dalle imprese ai territori, volgendo l'attenzione all'interazione tra questi e il capitale economico, culturale e sociale. Il modello fordista, e quindi il capitalismo molecolare, avevano difatti prodotto non solo una frammentazione del territorio dovuta alle specializzazioni produttive (non interrelate fra loro), ma anche una divisione territoriale del sistema sociale.

Questo passaggio ha fatto sì che nelle recenti strategie di sviluppo territoriale, le decisioni e le politiche di trasformazione sono state valutate e determinate guardando non più al territorio in esame circoscritto entro i suoi limiti amministrativi, ma guardandolo in ottica transcalare, sia nei confronti dei territori geograficamente prossimi, sia nei confronti dell'intero contesto globale.

I territori, o meglio, le configurazioni territoriali che emergono in questa fase sono rappresentate dalle regioni urbane policentriche, ritrovando in queste componenti ad elevato potenziale competitivo, in grado di saper rispondere meglio ai nuovi processi globali. L'elevato grado di interazione e specializzazione funzionale presente al loro interno e il consolidato sistema di relazioni intra-regionali (quindi, un sistema di relazioni orizzontali), conferisce a questi luoghi quella massa critica tale da potersi confrontare con le città globali. Inoltre, la stretta relazione esistente con il contesto culturale e le identità locali, permette ai nodi di questo sistema, una volta connessi con le reti globali, di passare dalla fase di ancoraggio del nodo alla fase di radicamento territoriale, poiché la capacità di aver attratto flussi e di averne generati di nuovi è strettamente connessa con le specificità del territorio, ovvero, la rete è stata attivata da processi di *networking* attivo.

Per promuovere l'evoluzione di un sistema policentrico verso un sistema policentrico reticolare, con riferimento all'organizzazione delle PURs, si prederanno in considerazione sia le caratteristiche dell'organizzazione interna,

che il processo di *poly-decentricity*, che permette di oltrepassare i limiti dei confini geografici di questi territori.

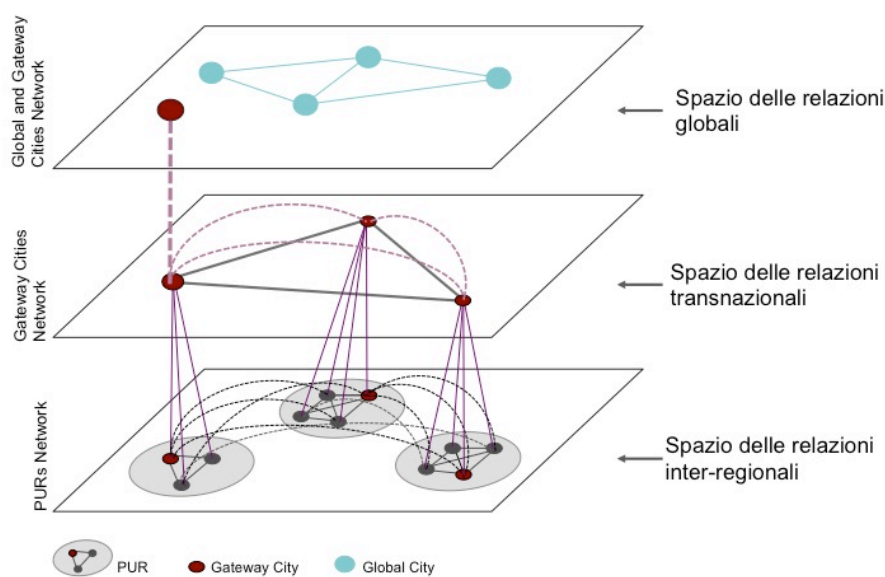
Per quanto riguarda l'organizzazione interna, le PURs sono caratterizzate dal fatto di essere prive di una gerarchia, dovuta al fatto che le strategie di sviluppo intervengono nella direzione dell'integrazione e cooperazione funzionale al fine di evitare fenomeni di competizione interna che annullerebbero i vantaggi di questo sistema. Questo sistema, però, presenta difficoltà nel momento in cui i flussi provenienti dall'esterno devono essere estesi a tutto il territorio, e nel momento in cui i flussi interni devono essere riversati nelle reti esterne, facendo in modo che i vantaggi non restino al solo nodo in questione, ma siano estesi all'intero sistema policentrico di appartenenza. Per queste ragioni, si evidenzia la necessità di configurare un nodo dominante in termini di interfaccia, una *gateway city* all'interno di ogni PUR, che svolga il ruolo di commutatore di flussi e servizi, di messa in rete con le altre *gateway cities* e di far relazionare il sistema locale con il contesto globale.

Nei confronti della *gateway city*, l'intero sistema policentrico, non dovrà porsi in termini di dipendenza, ma di interdipendenza: la *gateway city* esiste e può competere a livello internazionale con le *global cities* solo perché intrattiene relazioni con un sistema policentrico reticolare, in cui le città sono interconnesse funzionalmente fra loro e possiedono elevate specializzazioni.

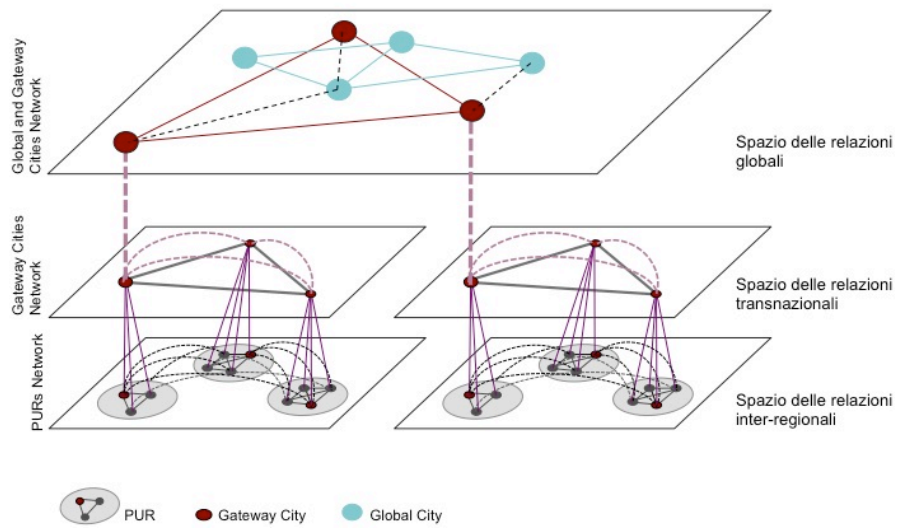
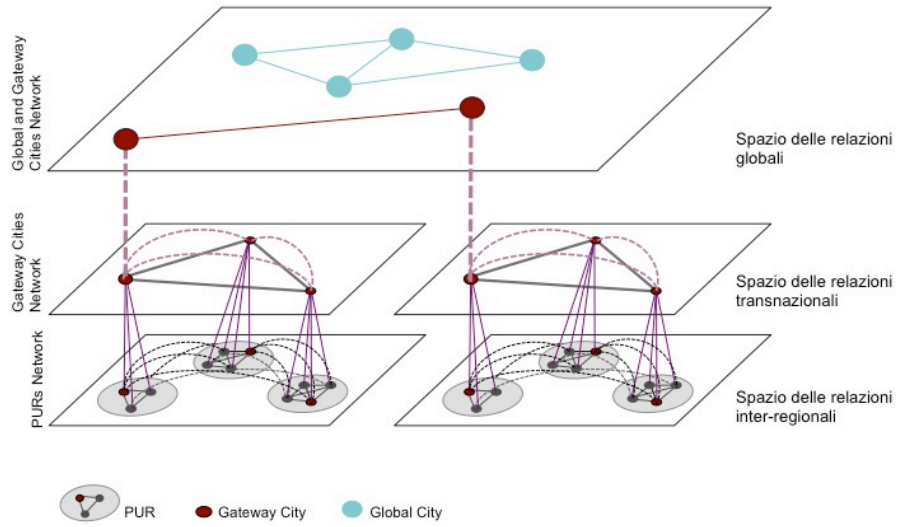
Per quanto riguarda il processo di *poly-decentricity*, questo comporta l'intreccio del capitalismo di territorio con il capitalismo delle reti, permettendo così di creare spazi competitivi multi-livello in cui i territori possono agire e relazionarsi. Quello che si propone in questa ricerca, pertanto, è di favorire, attraverso rinnovati processi di *governance* e politiche dedicate, la nascita di relazioni a livello inter-regionale fra le PURs, creando uno spazio competitivo che oltrepassi i limiti della distanza spaziale. Le relazioni potranno crearsi non solo fra le *gateway cities* di ogni PURs, ma anche fra le città dei diversi sistemi regionali policentrici, ma le finalità saranno diverse. Le relazioni fra i nodi appartenenti a sistemi differenti avranno lo scopo di implementare le capacità competitive, creando processi di cooperazione fra specializzazioni funzionali simili che aumentino così le reciproche potenzialità, nell'ottica di fornire esternalità che si avvantaggino le une dalle altre, e di trasformare la competizione regionale in motore dello sviluppo. Le relazioni fra le *gateway cities*, invece, dovranno occuparsi della gestione e regolamentazione dei flussi,

sia quelli provenienti dall'interno, che quelli provenienti dall'esterno. Il compito dovrà essere quello di intrecciare le relazioni orizzontali con le relazioni verticali, di commutare flussi e servizi sia verso il sistema territoriale di riferimento, sia verso gli altri sistemi regionali policentrici con cui è connessa. In questo modo si aumenterebbero le potenzialità di attrarre e generare flussi, e di distribuire le risorse per generare ulteriori vantaggi che implementino da un lato le potenzialità del territorio stesso, e dall'altro la possibilità di competere con maggiori risorse con le città globali.

La rete delle *gateway cities*⁵¹ che si creerà sarà un reticolo di flussi e relazioni fortemente competitivo in grado di confrontarsi con le città globali. Ma, anche in questo caso, è necessario che tutti i flussi, le potenzialità e le risorse che porta con sé ogni *gateway city* siano fatte convergere in un solo nodo, che raggiungerà così una dimensione potenziale tale da poter riversare nella dimensione dei flussi globali tutte le esternalità provenienti dai sistemi territoriali a cui è connesso. Trovandosi così allo stesso livello della rete delle *global cities*, si configurerà un nuovo nodo strategico nella scena globale, capace di interessare relazioni e determinare nuovi reticoli geografici di flussi di capitale.



⁵¹ La rete delle *gateway cities*, sarà approfondita nel capitolo successivo, a seguito delle analisi condotte sui processi di attivazione di un nodo e sulle caratteristiche che le *gateway cities* possiedono.



Dal punto di vista della territorializzazione dei flussi globali, le *gateway cities*, configurandosi come città di interfaccia, dovranno essere dotate di quelle infrastrutture logistiche necessarie per “l’atterraggio dei flussi”. Fondamentali saranno, dunque, le strategie di sviluppo territoriale in termini logistico-infrastrutturali, che permettano facili connessioni tra i vari nodi del sistema policentrico reticolare e tra le *gateway cities*. In quest’ottica, assume particolare importanza la nuova programmazione dei corridoi europei, e la pianificazione strategica di quei nodi che si troveranno geograficamente a intercettare più corridoi.

CAPITOLO 4

Nuove configurazioni territoriali

4.1. I PROCESSI DI ATTIVAZIONE DI UNA RETE: NETWORKING ATTIVO

Analizzando le fasi di transizione del capitalismo in relazione al passaggio dal modello fordista al modello post-fordista, la variazione del soggetto posto alla base della competizione pone nuovi processi di attivazione di una rete. Se prima erano le imprese a competere, i soggetti che potevano creare reti di cooperazione erano sostanzialmente i soggetti privati, proprietari o gestori delle imprese. Adesso, essendosi spostata la competizione fra i territori, i soggetti che possono creare reti sono i *decision-makers* dei processi di sviluppo territoriale, rappresentati sia dalle istituzioni pubbliche che dai soggetti privati attivi nella scena pubblica in qualità di portatori di interesse.

Analizzando le modalità con cui si attiva una struttura reticolare, si osserva che una rete può essere creata attraverso processi di *networking* passivo o *networking* attivo. Nel primo caso, le relazioni che si creano fra diversi territori o città nascono come conseguenza delle dinamiche globali, ovvero sono esito di scelte esogene al sistema. L'esempio più evidente è la delocalizzazione delle industrie produttive o delle sedi delle multinazionali in funzione della convenienza economica. In questo caso alcune città diventano nodi di una rete sovralocale per la decisione di un soggetto esogeno (spesso una città globale), subendone le decisioni in maniera passiva. Nel caso del *networking* attivo, invece, la rete è creata intenzionalmente e volontariamente da soggetti interni al sistema territoriale, che intendono istituire relazioni di cooperazione per disporre di conoscenze e risorse superiori rispetto a quelle a disposizione del singolo. In questo caso, pertanto, è il sistema locale stesso a generare una rete o ad agire per diventare nodo di una rete già esistente.

Questi due distinti processi di attivazione di una rete sono un'ulteriore espressione degli effetti dell'economia globale sui sistemi territoriali. Da un lato, alla delocalizzazione delle attività produttive corrisponde una localizzazione di nuovi vantaggi per il territorio destinatario, che sono però temporanei e labili se il territorio locale non riesce a trasformare questi vantaggi in una risorsa che sia strettamente connessa con le specificità del proprio sistema locale. Dall'altro, si trovano le potenzialità delle città medie e i primi tentativi di costruire reti organizzate di cooperazione e integrazione per fronteggiare le nuove dinamiche globali e la supremazia delle città globali, le uniche ad oggi che possiedono il potere di disegnare la geografia dei flussi globali.

In entrambe le tipologie di *networking*, è comunque fondamentale la capacità dei territori locali di mettere in rete le proprie risorse, le proprie identità locali, in quanto questo è il fattore decisivo che permette ad una rete di consolidare i propri nodi entro specifici sistemi territoriali, fuggendo così dalle decisioni di agenti esogeni (Dematteis, 1991a; Dematteis, Guarrasi, 1995; Bigli *et al.*, 2010). Ruolo decisivo, pertanto, sarà giocato dalle istituzioni locali, che dovranno dimostrare capacità di innovazione e di sviluppo in linea con le dinamiche globali, attraverso strategie flessibili ma strettamente connesse con le risorse territoriali, riconoscendo identità, valori unici e irripetibili, e utilizzando la rete come un potenziale per lo sviluppo stesso, per l'implementazione di vantaggi competitivi e per una maggiore circolazione della conoscenza.

4.1.1 POSSIBILI EVOLUZIONI DEL NODO DI UNA RETE: ANCORAGGIO, DISANCORAGGIO, RADICAMENTO TERRITORIALE

Avendo definito nei processi di *networking* attivo e *networking* passivo le due modalità con cui si genera una rete, o viene attivato il nodo di una rete, si approfondiranno adesso le fasi di un nodo in funzione di due possibili scenari: nel primo, una rete sovralocale decide di attivare un proprio nodo all'interno di un sistema locale; nel secondo, sono gli attori di un sistema locale che generano una rete sovralocale (Bigli *et al.*, 2010).

Nel primo caso, si tratta di un processo di natura e dipendenza esogena, ovvero, siamo nel caso di un processo di *networking* passivo, e quindi reversibile. Vi è una rete (esterna rispetto al sistema territoriale in considerazione) che decide di insediare un nodo in un sistema territoriale. Gli attori del sistema locale entrano comunque in gioco in questo processo, ma

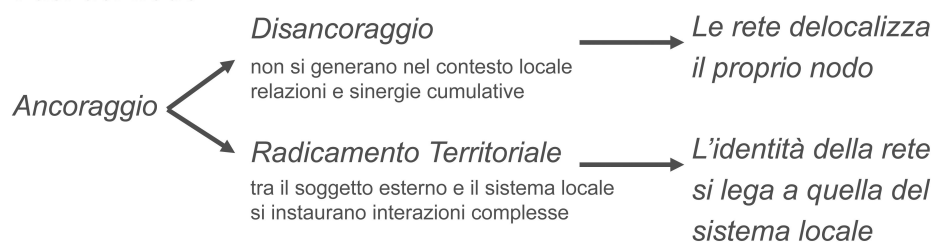
solo in forma passiva, subendo la decisione degli attori esterni. Determinante, per l'evoluzione del nodo, sarà lo sviluppo del tipo di relazioni tra gli attori esterni e quelli interni al sistema locale.

La prima fase del nodo viene pertanto definita di ancoraggio. Questa fase è reversibile nel tempo, perché al variare delle condizioni iniziali che avevano determinato la localizzazione del nodo stesso, la rete sovralocale può decidere di sostituire quel nodo con un altro, annullando ogni legame istituito: in questo caso si parla di disancoraggio del nodo. Nel disancoraggio un fattore molto importante è fornito dal tempo, ovvero, dalla durata della fase di ancoraggio del nodo, nel senso che maggiore è il tempo che un nodo permane nella rete, maggiori sono le possibilità che si possano istituire legami tra il sistema locale e la rete sovralocale.

Nel caso in cui iniziano a crearsi relazioni tra il nodo e la rete, sarà la natura di queste relazioni a determinare l'eventuale radicamento del nodo nella rete. Infatti, se il sistema locale del nodo riesce ad attivare relazioni che rendano il nodo strategico alla rete, si indeboliscono i fattori iniziali che l'avevano determinato, e ne nascono di nuovi, più efficaci e maggiormente vantaggiosi per la rete stessa. Se si verificano queste condizioni, allora l'ancoraggio può trasformarsi in radicamento territoriale, consolidando in forma stabile l'appartenenza del nodo alla rete. Il radicamento, pertanto, avviene quando, la società locale, attraverso l'azione condivisa dei soggetti territoriali, individua/riconosce nel nodo, nella dotazione, nella risorsa attraverso cui si realizza l'ancoraggio della rete, una risorsa specifica del territorio e concorda la sua valorizzazione (Corrado, 2005). È, quindi, un'azione che mette in opera una rete di soggetti che condividono un'identità territoriale, delle forme di organizzazione e delle istituzioni. La rete, quindi, beneficerà di esternalità incrementali che rendono strategica la localizzazione di un nodo in quello specifico sistema territoriale, e l'identità della rete si legherà a quella del sistema locale radicandola al territorio.

Avvenuto il radicamento territoriale, il nodo acquisisce ulteriori potenzialità per attivare nuove relazioni con altri nodi e diventare così nodo di più reti.

Fasi del nodo



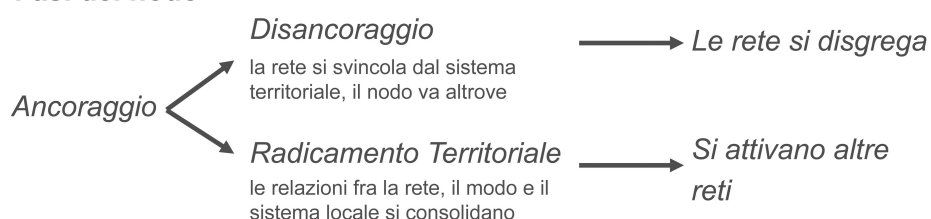
Nel secondo caso, quello in cui sono gli attori di un sistema locale a generare una rete sovralocale, si tratta di un processo di natura e dipendenza endogena: è il caso di un processo di *networking* attivo, risultato delle decisioni intraprese in forma collettiva da attori interni al sistema. La prima fase di ancoraggio può essere più o meno debole in funzione del coinvolgimento degli attori locali e dell'importanza del nodo in relazione allo sviluppo territoriale.

Anche nel caso di *networking* attivo, la fase di ancoraggio può evolvere in disancoraggio o in radicamento territoriale, in funzione del tipo di relazioni che si instaurano tra in nodo, la rete sovralocale e il sistema territoriale.

Il disancoraggio avviene nel caso in cui il nodo non riesce a creare relazioni sinergiche e vantaggiose con e per la rete sovralocale, oppure nel caso in la rete stessa si svincola dal sistema territoriale trasferendo il nodo e la rete precedentemente creata si disgrega.

Nel caso in cui, invece, si creano e si consolidano le relazioni tra la rete, il nodo e il sistema locale, allora l'ancoraggio evolve in radicamento territoriale. In questo caso, le risorse e i valori del sistema locale vengono riconosciute e valorizzate sia dalla rete che dagli attori locali, e si creano le potenzialità per attivare nuove reti.

Fasi del nodo



Tra ancoraggio e radicamento territoriale vi sono analogie e differenze sia in riferimento alla tipologia di attivazione dei processi, quanto alle dinamiche evolutive, al ruolo del nodo e alle logiche sottese. Un punto chiave riguarda il coinvolgimento di attori singoli o collettivi nell'attivazione delle relazioni tra nodo e sistema, in quanto da questo dipende la distinzione tra forme endogene e forme esogene di ancoraggio, mentre il radicamento si suppone che sia sempre l'esito di una relazione di origine endogena e di sistema.

PROCESSO	ANCORAGGIO		RADICAMENTO TERRITORIALE
ATTIVAZIONE	Non mediata	Mediata da attori del sistema	Endogena e di sistema
DINAMICHE EVOLUTIVE	Legame reversibile con perdita delle eventuali esternalità	Legame reversibile con perdita delle eventuali esternalità	Legame difficilmente reversibile con le esternalità che rimangono <i>Processo cumulativo</i>
NODO LOCALE	Nella fase iniziale: nodo non strategico per il sistema locale	Nodo strategico per il sistema locale	Nodo strategico sia per la rete che per il sistema locale
ESITO/LOGICHE	Logiche inizialmente puntuali, indipendenti e non sinergiche <i>Networking passivo</i>	Logiche condivise ma non propriamente sinergiche <i>Networking attivo e passivo</i>	Processo co-evolutivo con l'attivazione di sinergie <i>Networking attivo</i>

Un altro aspetto riguarda il ruolo che il nodo gioca nel sistema locale, nonché le logiche sottese a questi processi. Mentre il radicamento identifica la condizione di maggiore integrazione tra rete e sistema, l'ancoraggio presenta sfumature

diverse in funzione sia del ruolo strategico che il nodo può rivestire che delle forme di *networking* che si realizzano (Bigli, *et al.*, 2010).

4.1.2 LE IDENTITÀ LOCALI NEL PROCESSO DI ATTIVAZIONE DI UNA RETE

Come è stato dimostrato nel paragrafo precedente, la capacità di un territorio di far parte di una rete grazie alle esternalità positive prodotte dalle sue specificità locali, ovvero dalla valorizzazione delle sue identità e risorse, è un elemento fondamentale sia per produrre il radicamento territoriale del nodo, ma anche per costruire quei processi che portano all'attivazione di una rete.

Ogni nodo di un sistema urbano ed economico è inteso come espressione, nella sua individualità, di una struttura complessa, e di articolati legami con il contesto economico, in cui l'apertura verso l'esterno diventa elemento fondamentale per l'intercettazione dei flussi, interagendo sia con le condizioni ambientali specifiche che con la struttura sociale esistente, e favorendo una pluralità di variabili per attivare i processi di esternalizzazione dei valori.

Ciò che permette la connessione con l'esterno (ovvero con gli altri nodi del sistema nazionale e internazionale) sono proprio le specializzazioni e le caratteristiche specifiche di ogni territorio, tenuto conto del fatto che nel nuovo scenario competitivo, l'ingresso è strettamente connesso con la valorizzazione delle caratteristiche specifiche, mentre emargina gli spazi che non ne possiedono. Questi processi rivalutano il concetto di centralità dal punto di vista della logica della rete, come quella struttura logica che vede le risorse territoriali/territorializzate e le condizioni di valorizzazione socio-economiche come protagonisti.

In uno studio condotto da Sergio Conti (1995) sono state individuate tre componenti principali che rappresentano delle variabili nei processi che portano una città a entrare a far parte di una rete. La prima componente è rappresentata dalla presenza, nel sistema urbano, di relazioni sovranazionali (come i dati del traffico aereo, numero di lavoratori stranieri, presenza di sedi di multinazionali, ecc.) che può essere intesa come fattore di qualità in quanto è espressione di una struttura strategicamente orientata verso funzioni di apertura internazionale. La seconda componente riguarda la struttura sociale, ovvero la presenza di fattori che esprimono la capacità di attrazione dal punto di vista sociale, e la presenza di funzioni urbane socio-culturali. Queste componenti, aumentando la capacità di attrazione di un territorio, si trasformano in variabili che possono

aumentare la capacità di un territorio di entrare a far parte di una rete, non tanto per la produzione di esternalità economiche, ma, piuttosto, per il rafforzamento dell'identità sociale e, di conseguenza, della struttura sociale, generando flussi che aumentano il radicamento territoriale. Infine, l'ultima componente riguarda proprio l'ambiente urbano, generalmente carente per quanto concerne lo sviluppo specifico nei settori moderni e internazionalizzati. L'analisi di queste tre componenti permette di valutare quantitativamente e qualitativamente le potenzialità che un sistema locale ha di poter attivare una rete e fornisce indirizzi per lo sviluppo territoriale da promuovere al fine di rendere il territorio in esame più competitivo nei confronti delle attuali dinamiche globali.

Nelle reti policentriche la composizione dei singoli nodi non è predeterminata, ma si realizza come specializzazione a partire da determinate contingenze storiche locali che agiscono come incubatori. Una volta che in nodi entrano a far parte di una rete, al suo interno avviene uno sviluppo endogeno⁵² (Dematteis, 1991a), ovvero, si trasforma e si specializza in funzione della rete di cui fa parte. Ma lo sviluppo locale non è solo frutto delle componenti endogene, in quanto, essendo la rete che seleziona le specializzazioni del sistema locale, di fatto, condiziona fortemente le sue fasi di crescita attraverso un processo che può definirsi interattivo. Diversamente, se il nodo entra a far parte di una rete esclusivamente per contingenze esogene, la sua permanenza nella rete è molto labile, in quanto quelle contingenze, non correlate con l'ambiente urbano, possono essere sostituite da altre in altri nodi.

Da quanto esposto si deduce che l'identità locale è un elemento fondamentale da sviluppare e potenziare al fine di produrre una specificità, non riproducibile in altri luoghi, che rende il luogo generatore di flussi e, quindi, attraente per le reti. Un ruolo fondamentale, inoltre, è giocato dai soggetti decisori dei sistemi locali per la promozione dei valori locali, per l'attivazione di strategie, per la stipula di relazioni e di accordi di cooperazione, e per la definizione di politiche e azioni progettuali al fine di dotare il sistema stesso di tutto ciò che è necessario affinché possa diventare nodo di una rete.

⁵² «Il termine endogeno [...] è puramente evocativo di una situazione in cui lo sviluppo di un nodo si realizza a partire da certe sue specificità ambientali, secondo processi auto-organizzativi in cui i soggetti locali hanno parte attiva. Non bisogna però dimenticare che una volta avviati, questi processi (e le stesse condizioni ambientali che li hanno generati) seguono traiettorie che interagiscono con le dinamiche globali di rete» (Dematteis, 1991a, 37).

4.2. GATEWAY CITY

I processi dell'economia globalizzata e della liberalizzazione dei mercati incidono sugli sviluppi delle imprese (crescente processo di internazionalizzazione), soprattutto su quelle che riguardano la produzione di servizi, con effetti sull'economia e sulla struttura urbana delle aree urbane. Le città, in particolare, diventano i luoghi preferenziali per la localizzazione delle attività di servizio, poiché in esse si riscontra un più facile accesso a forme di lavoro qualificate, maggiore possibilità di instaurare relazioni con le altre imprese di servizi presenti e anche una più adeguata disponibilità di servizi pubblici. Le città, inoltre, svolgendo la funzione di incubatori di innovazione, sono i luoghi in cui si elaborano nuove tecnologie, si adattano e si sviluppano le innovazioni e le tecnologie acquisite dall'esterno, adattandole alle esigenze dell'ambiente regionale. Altra importante caratteristica delle città è il fatto che «rappresentano il 'ponte' o il 'porto' (*gateway*) tra l'economia regionale e nazionale, da un lato, e quella internazionale, dall'altro. Infatti, i centri urbani rappresentano i nodi della rete internazionale dei trasporti e delle comunicazioni. Essi sono inoltre la sede di molte grandi imprese tecnologicamente avanzate, le quali esercitano un ruolo cruciale nelle relazioni internazionali tra le diverse regioni e paesi» (Capellin, 1991, 81). Con queste parole, Capellin, attraverso lo studio dei processi di internazionalizzazione delle città, individua in questo fenomeno la trasformazione dei centri urbani da una funzione di centri di servizi alla popolazione locale ad una funzione di centri nodali delle reti di servizi alla produzione che sono scambiati a scala interregionale ed internazionale, e introduce un concetto che si trasformerà, negli anni successivi, in una politica di sviluppo che darà vita ad una nuova configurazione territoriale: la *gateway city*. Questa città è fortemente connessa con tutti i nodi della rete urbana di cui fa parte, ma è anche connessa con nodi esterni alla rete: in questo modo la *gateway city* permette ai nodi della rete di essere collegati (anche se indirettamente e solo tramite essa) a nodi esterni. La specifica funzione di questi centri urbani, come "porto d'entrata" delle relazioni di una regione con l'esterno, contribuisce sia a migliorare l'accesso dell'economia regionale alle informazioni tecnologiche e commerciali (e, in termini generali, alla conoscenza) che possono essere cruciali per il suo sviluppo, sia per differenziare la funzione della città rispetto a quella della sua regione. Poiché il processo di internazionalizzazione non coinvolge solo le

grandi imprese, ma anche quelle piccole e medie, i suoi effetti si riversano sull'intera economia dell'area urbana. La stipula di accordi fra le varie imprese crea *networks* complessi che connettono anche le città in cui queste sono localizzate, per mezzo di flussi di beni, di servizi, di fattori produttivi e di informazioni. Tra i centri urbani, di conseguenza, si sviluppano rapporti sia di competizione che di collaborazione a scala nazionale e internazionale.

Nel contesto territoriale europeo, già caratterizzato dal modello di sviluppo policentrico, a cui si sta sempre più affiancando il modello reticolare, alcune regioni territoriali e alcune città stanno assumendo un ruolo sempre più importante all'interno della struttura spaziale dell'economia globale, assumendo la funzione di *gateway regions* e di *gateway cities* internazionali (Andersson, Andersson, 2000). Questi sono i luoghi in cui la dimensione a-spaziale della logica dei flussi trova la sua dimensione fisica, quei luoghi dal cui rango, infrastrutturazione e competitività dipendono le connessioni del sistema territoriale di riferimento con il sistema globale.

«Ormai le relazioni tra le città sono quelle di nodi che appartengono a reti, tendenzialmente globali e a-spaziali. Nodi come centri, e quindi rapporti centro-centro, anziché centro-periferia. Il paradigma interpretativo è dunque quello della rete. Si è compiuto il passaggio dalla città-massa (quella dell'epoca fordista) alla città rete, proprio come quello tra fordismo e post-fordismo, tra uomo-massa e uomo flessibile. Ciò rende possibile studiare nuove forme di organizzazione territoriale» (Perulli, 2007, 86). La forza di una rete è data dall'integrazione e sinergia fra i suoi nodi, dove la competitività tra questi ultimi deve esistere come elemento atto a favorire l'innovazione creativa, e l'interdipendenza diviene fondamentale per evitare l'alternanza dei nodi, ovvero, l'entrata e/o uscita di un nodo (quindi una città) da una rete solo come conseguenza della mancanza di un tempestivo adeguamento alla progressiva evoluzione della rete stessa.

I nodi si configurano quindi come poli attrattori, capaci di esercitare potere gravitazionale e la loro pianificazione diviene elemento determinante per la realizzazione di una rete. Pertanto, nella nuova geografia delle reti, bisognerà attivare politiche attraverso un'ottica interscalare, definendo le nuove funzioni delle città non solo in funzione delle nuove dinamiche globali, ma anche in riferimento alle diverse scale a cui agiscono, e considerando che la globalizzazione è una rinegoziazione delle scale e delle relazioni spaziali della

società (Short, *et al.*, 2000) che comporta un continuo processo di adeguamento delle strutture spaziali dei sistemi urbani.

A scala globale dovrà essere garantita e sostenuta l'accessibilità ai sistemi lontani per favorire l'interscambio; mentre, a livello locale dovrà essere favorita la possibilità di partecipazione alle reti lunghe di cooperazione economica, scientifica e culturale. In quest'ottica assume fondamentale importanza la figura della «città-piattaforma che si configura come un potente snodo di grandi flussi e come una porta di interfaccia del locale che dialoga e interagisce con il globale senza passare dalla dimensione intermedia. Si tratta delle *gateway cities* che fungono da portali multifunzionali e che illuminano il territorio circostante della loro magnitudo» (Carta, 2010, 206).

A scala regionale agiranno, invece, le *città-nodo* in qualità di attrattori a livello metropolitano, assumendo ruoli di specializzazione, e l'intero territorio di riferimento dovrà essere organizzato in modo da promuovere le proprie risorse ed esplicitare le proprie potenzialità.

Infine, a scala locale, la città dovrà agire da commutatore tra risorse e bisogni, tra flussi materiali e immateriali, assumendo la funzione di servizio all'intero sistema territoriale attraverso servizi di qualità creativi e innovativi.

4.2.1 TIPOLOGIE DELLA GATEWAY CITY

Una città può diventare la *gateway city* di un sistema territoriale per il fatto di possedere due diverse caratteristiche, che possono o meno essere entrambe presenti: la prima è la presenza di una solida e tecnologicamente avanzata base infrastrutturale-logistica che la rende un nodo fortemente attrattivo e competitivo a livello globale; la seconda è quella di essere un luogo di concentrazione delle maggiori funzioni di comando, di coordinamento, di gestione di servizi e, inoltre, luoghi di produzione dei settori più avanzati nei settori terziario e quaternario.

Nel primo caso si tratta di città che fundamentalmente assumono il ruolo di base logistica non solo per il sistema territoriale di riferimento, ma per l'intero globo, grazie all'elevata concentrazione di infrastrutture multimodali, all'elevata specializzazione nel settore dell'*import-export* e alla competenza delle autorità doganali (e, talvolta, anche per le agevolazioni delle tasse doganali). Queste città diventano luoghi globali strategici, e da questa funzione l'intera città e l'intero sistema territoriale traggono vantaggi economici, trasformando il ruolo di

base logistica in una potenzialità territoriale che si esprime nella creazione di poli funzionali altamente specializzati e interconnessi fra loro, in modo da diffondere le esternalità positive all'intero sistema e di trarre vantaggio dalla collaborazione e dallo sviluppo integrato⁵³.

Negli ultimi tempi questi luoghi globali strategici, dal punto di vista logistico, hanno iniziato a sfruttare il vantaggio di essere territori già globalmente connessi, iniziando a inserirsi nei flussi globali non solo come nodi per lo scambio dei flussi, ma come luoghi da cui i flussi sono generati: sono in atto, in queste aree, processi di sviluppo volti a valorizzare le identità locali e a promuovere il dominio culturale, al fine rendere la città un luogo in cui avviene lo scambio dei flussi della conoscenza e dove si generano incubatori di innovazione e creatività.

Il secondo tipo di città *gateway* è paragonabile, per tipologia e per funzioni in essa svolte, alle città globali, ma presenta dati dimensionali e quantitativi inferiori rispetto alle ultime. Questo dato, però, non è sinonimo di un basso rango della città. Analisi effettuate sulle modalità per misurare il rango di una città globale (Taylor, 2005), dimostrano che il rango non dipende dalla dimensione della città o dalla quantità di funzioni o di strutture di comando in essa presenti, ma dipende dallo specifico indice che, di volta in volta, è preso in considerazione. Questo tipo di analisi mostra come il rango delle città non è unico per tutti i parametri di valutazione, ma oscilla, anche notevolmente, all'interno della graduatoria a dimostrazione del fatto che non esiste una città globale perfetta, ma che una città può essere eccellente in alcuni settori e non in altri. Pertanto, una città di medie dimensioni (come, ad esempio, Amsterdam, Francoforte e Bruxelles) può essere sede di molti centri direzionali che la rendono, di fatto, una città di interesse globale e globalmente interconnessa (Andersson, Andersson, 2000). Queste città, si adoperano molto a mantenere elevata l'immagine della città, sia dal punto di vista della qualità della vita (l'offerta di lavoro in queste città è solitamente elevata e, come conseguenza, il tasso di disoccupazione è molto basso), sia in termini di promozione dei

⁵³ Si parla, invece, di *hub*, quando il nodo logistico della città non entra in relazione con le dinamiche di sviluppo e trasformazione del sistema territoriale di riferimento, ma è solo un nodo in cui i flussi atterrano per ripartire, subito dopo, verso altre destinazioni (Andersson, Andersson, 2000). Pertanto la presenza di un *hub* non è condizione sufficiente per poter definire una città come *gateway*.

processi di sviluppo territoriale e di rigenerazione urbana, volti a compensare l'elevata internazionalità con una forte identità. Emblematico, in quest'ultimo caso, è la frequente associazione di uno *slogan* o di un nome che esprima la vocazione principale della città o della regione urbana di riferimento.

Le tipologie appena descritte, possono anche essere presenti entrambe in una stessa città. In questo caso, la città assume un ruolo gerarchico superiore rispetto alle altre *gateway cities*, in quanto, non avendo la necessità di essere connessa ad una base logistica per lo scambio dei flussi da essa prodotti, è la città favorita ad assumere il ruolo di "gateway delle *gateway cities*", ovvero il luogo in cui convergono i flussi generati dalle *gateways* di altri sistemi territoriali e da cui i flussi giungono alla dimensione globale.

4.2.2 IL RUOLO DELLA GATEWAY CITY IN UN SISTEMA TERRITORIALE POLICENTRICO

Un sistema territoriale policentrico, come quello delle PURs, è caratterizzato dall'essere privo di una gerarchia interna o di una città che assolva la funzione di centro di regolamentazione dell'intero sistema territoriale. L'assenza di una città che assuma questa funzione è interpretata in questa ricerca come l'elemento chiave per comprendere come un tale sistema può reggere il confronto con le città globali.

In questo studio si ritiene fondamentale che un sistema territoriale policentrico sia strutturato al suo interno attraverso una consolidata rete di relazioni orizzontali, per far sì che tutti i nodi siano agevolmente connessi fra loro (soprattutto dal punto di vista infrastrutturale), e che vi sia un'organizzazione interna di distribuzioni funzionali tale da individuare una città come nodo che assolva la funzione di città-porta, di interfaccia tra le dinamiche locali e quelle sovralocali. Questa città si configurerà come quel luogo in cui la dimensione spazio-temporale della logica dei flussi trova la sua dimensione fisica, luogo dalla cui importanza, infrastrutturazione e competitività dipendono le connessioni del sistema territoriale locale con il sistema globale.

È importante sottolineare che, nei confronti della *gateway city*, l'intero sistema policentrico non dovrà porsi in termini di dipendenza, ma di interdipendenza. Pertanto, la *gateway city* esisterà e potrà competere a livello internazionale con le *global cities* solo perché intrattiene relazioni di interdipendente, cooperazione e complementarità con il sistema policentrico regionale di cui è parte, in cui le città sono funzionalmente interconnesse e possiedono elevate specializzazioni.

Da questo punto di vista, una *gateway city* è espressione di tutte le altre città/nodi del sistema reticolare policentrico, della loro identità, delle risorse e dei valori. Questo fattore permette alla *gateway city* di essere rappresentante di una massa critica e di un'elevata specializzazione di funzioni tali da potersi confrontare con le dimensioni territoriali globali con maggiori potenzialità e maggiori possibilità di successo.

Un altro elemento importante in merito all'organizzazione delle funzioni interne al sistema e dell'individuazione di una città *gateway* è l'ottimizzazione delle risorse da impegnare nel campo delle infrastrutture: stabilita quale sarà la *gateway* del sistema territoriale, sarà solo in questa città che le infrastrutture logistiche saranno potenziate per renderle più competitive in termini globali, mentre nelle altre città saranno rafforzate le infrastrutture di connessione interna. Questo però non elude la possibilità di avere una distribuzione delle tipologie di infrastrutture logistiche all'interno di uno stesso sistema territoriale. Se, ad esempio, una regione urbana policentrica possiede già al suo interno un nodo con un sistema logistico aeroportuale fortemente sviluppato, un altro nodo con un importante sistema portuale (come, ad esempio, Amsterdam e Rotterdam nella Randstad), questi due nodi assumeranno un ruolo di rilievo all'interno di tutto il sistema per quanto riguarda le connessioni con l'esterno, per cui, in questo caso, le strategie di sviluppo dovranno provvedere a rinforzare in particolare la connessione di questi due nodi.

In definitiva, si può affermare che un sistema territoriale policentrico che vuole proporsi nell'ambito della scena globale per intercettare e generare nuovi flussi e raggiungere un livello di competizione pari a quello delle città globali, deve organizzarsi al suo interno e individuare una *gateway city* che assolva il ruolo di gestione l'intero sistema, di commutatore di servizi verso il territorio, e di mettere in rete le risorse del sistema a cui appartiene.

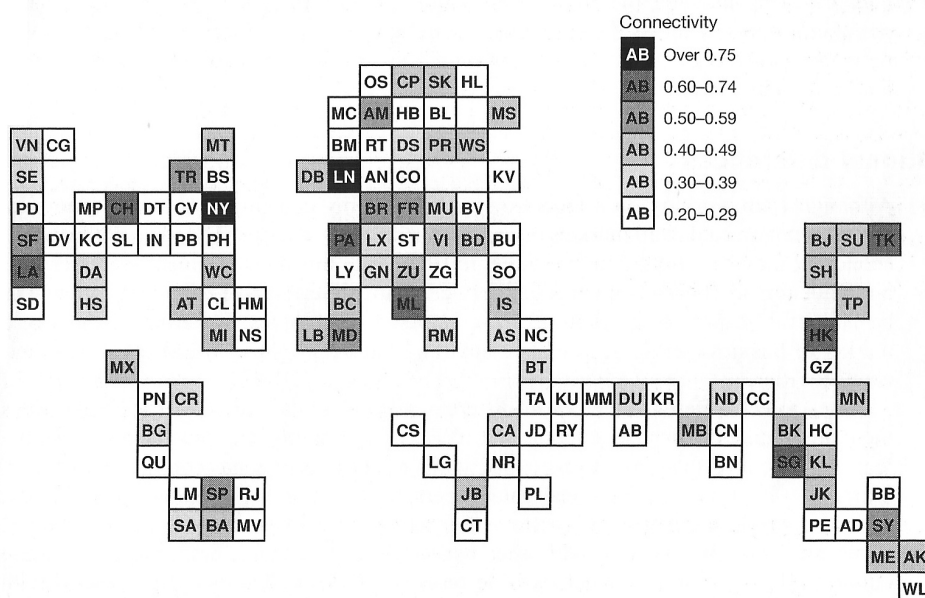
La *gateway city*, pertanto, si configura come quel luogo fisico in cui le relazioni orizzontali e le relazioni verticali si intrecciano, si convertono e si espandono.

4.2.3 AMSTERDAM EUROPEAN GATEWAY CITY

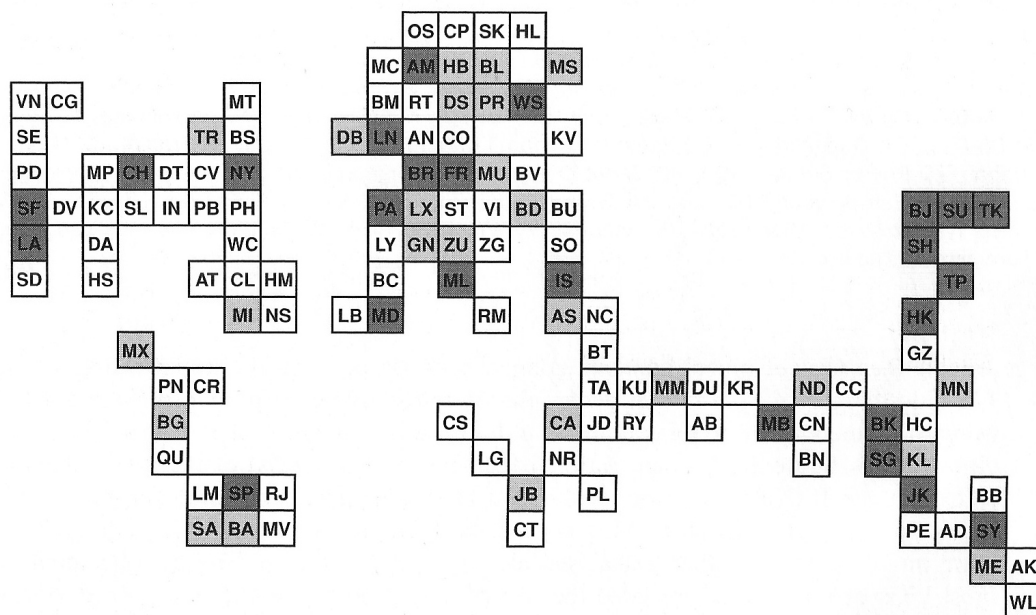
La città di Amsterdam, capitale dei Paesi Bassi, nel corso dei secoli si è sempre distinta per la sua competenza nel commercio internazionale e per l'eccellenza nel settore dei trasporti e della logistica, ed ancora oggi, attraverso le sue capacità innovative, dimostra le sue potenzialità assumendo il ruolo di *gateway* logistica all'interno del mercato europeo ed internazionale.

Città leader nel campo della finanza e del commercio (120.000 posti di lavoro nel settore dei servizi commerciali e finanziari), prestigioso centro d'affari internazionale, la sua elevata qualità ed esperienza nella logistica internazionale, l'estensione infrastrutturale e la posizione centrale nell'Europa occidentale, rendono la città di Amsterdam un punto di accesso ideale per il territorio europeo, una piattaforma per attori, servizi e imprese, una porta per l'Europa e un importante *hub* per il resto del mondo.

Sebbene il comune della città abbia una popolazione di circa 800.000 abitanti, dato che la posiziona fra le città medie europee, molti autori la considerano una *world city* proprio per il suo ruolo dominante nei mercati internazionali e per le sue connessioni con la rete globale (Taylor, 2002).



Global network connectivity.
Fonte: Taylor P.J. (2004), p.73.



Finance network connectivity.
Fonte: Taylor P.J. (2004), p.99.

Importante polo della Randstad Holland, le strategie di sviluppo che stanno guidando le trasformazioni di Amsterdam tendono a rinforzarne il ruolo di nodo logistico europeo, migliorando le connessioni sia verso l'interno che verso l'esterno. In particolare, negli ultimi anni, Amsterdam sta concentrando lo sviluppo delle sue potenzialità come *gateway city*, trasformando l'aeroporto di Schiphol in un *AirportCity*⁵⁴, prevedendo non solo il potenziamento dei terminal e l'implementazione dei voli, ma la costruzione, nelle aree intorno all'aeroporto,

⁵⁴ Il masterplan per Schiphol AirportCity, organizzato in tre fasi temporali, 2015/2025/2040, prevede non solo l'ampliamento dello Schiphol Airport, ma anche una strategia di sviluppo integrale per lo Schiphol Center, e la supervisione di tutti gli sviluppi architettonici e urbanistici nelle aree intorno all'aeroporto. Il Masterplan, pertanto, come strategia di sviluppo, valuta diverse direzioni volte a formare una visione per il futuro, al fine di creare un quadro di riferimento utile per *decision and policy making*. Per raggiungere questo obiettivo, il masterplan tende a risolvere i problemi infrastrutturali di funzionamento e la possibile espansione dell'aeroporto, propone strumenti per integrare l'aeroporto con i suoi dintorni generando tensioni propulsive che mirano alla formazione di una città-aeroporto con una *mixité* di usi e una migliore integrazione complessiva delle diverse parti, affiancando lo sviluppo delle aree strettamente di pertinenza dell'aeroporto e delle attività ad esso connesse allo studio delle possibili localizzazioni di nuove aree residenziali.

di una serie di centri multifunzionali, sale congressi e sedi operative per le più importanti multinazionali. Il *concept* dell'*AirportCity* è quello di creare un ambiente dinamico, integrare e valorizzare le persone e le imprese, logistica e commercio, informazione e intrattenimento, offrendo ai visitatori e alle imprese nazionali e internazionali tutti i servizi di cui hanno bisogno 24 ore al giorno, come banche, negozi, ristoranti, sale conferenze, aree giochi per bambini, biblioteca, hotel, casinò e speciali collezioni di arte moderna. È la creazione di un efficiente *hub* multi-modale, dove il trasporto aereo, ferroviario e su strada è un collegamento senza soluzione di continuità.

Lo Schiphol Airport, ottimamente situato a circa tre ore di volo da tutti i punti in Europa, è al terzo posto tra gli aeroporti cargo europei, ed è il quarto in termini di passeggeri. Inoltre, la vicinanza di Schiphol con il porto di Rotterdam (distante soli 60 km), primo porto container in Europa, aumenta le potenzialità dell'intera regione urbana, rendendola l'unica in tutta Europa in grado di offrire una combinazione così conveniente e strutturata di porti, aeroporti ed efficienti collegamenti multimodali nell'entroterra, oltre al fatto che le imposte olandesi e le autorità doganali sono tra le più efficienti *business-oriented* in tutto il mondo, il cui approccio pratico e proattivo facilita il commercio internazionale e le procedure doganali. Inoltre, l'aeroporto di Schiphol, che nel 2010 è stato scelto come luogo strategico per la localizzazione delle sedi principali di 14 nuove società internazionali, ha più di 1 milione di mq di terreno dedicato a quartieri generali d'affari internazionali, parchi commerciali, uffici, magazzini e strutture di trattamento merci, con 120.000 persone impiegate. Fondamentale, per questo aeroporto, sono la presenza del World Trade Center Schiphol Airport, del CargoWorld Schiphol e della Real Estate.

L'aeroporto di Schiphol, come conseguenza logica, ha il potenziale di espandere la propria attività e la propria aria di terra e di fornire un ambiente che attrae le imprese. La strategia complessiva si basa sulla considerazione che l'integrazione con la regione circostante è la chiave per costruire un aeroporto che sia sostenibile ed economicamente di successo, ma anche per realizzare una nuova area di sviluppo urbano che può usufruire di servizi di alto rango localizzati nell'*AirportCity*, implementandone, così, il valore. Il piano, pertanto, include sia strategie di sviluppo aeroportuali che una visione generale per il futuro di Haarlemmermeer, mettendo insieme strategie di business e marketing, criteri che riguardano la qualità dello sviluppo urbano e il controllo

della qualità, attraverso una stretta collaborazione, nelle fasi di pianificazione e definizione delle politiche, tra le autorità dell'aeroporto e il comune.

Tenendo conto che nell'area metropolitana di Amsterdam si trovano più di 1800 compagnie internazionali, che utilizzano la città come *location* per le loro attività europee della *supply chain*, come punto di ingresso nel mercato dell'UE per il trasporto di merci intercontinentali via mare e aria, come *location* per le sedi centrali dei centri di distribuzione di massa, e che intorno all'aeroporto vi sono le più rinomate compagnie cargo e società di servizi logistici globali, si può affermare che la città assolve pienamente la funzione di *gateway* a livello internazionale. Questa funzione è assunta anche a livello regionale, infatti, le quattro città più grandi della Randstad hanno tutte specializzazioni funzionali diverse e di alto livello (fattore che contribuisce ad attrarre l'interesse internazionale) che traggono vantaggio dall'immagine internazionale di Amsterdam e che producono esternalità che portano vantaggi a tutte le altre città della regione urbana. Inoltre, la strategia regionale prevede che Amsterdam rafforzi il suo ruolo di *gateway*, aumentando, così, il potenziale dell'intera regione anche attraverso l'implementazione dei collegamenti interni.

4.2.4 LA RETE DELLE GATEWAY CITIES: LA DIMENSIONE MULTI-LIVELLO

Una *gateway city*, come descritta nel paragrafo precedente, genera un nuovo livello dimensionale di relazioni nel sistema delle connessioni verticali, assolvendo diversi ruoli in riferimento alla dimensione spaziale in cui agisce. Ma una *gateway city*, oltre a far parte del reticolo di relazioni orizzontali con il sistema territoriale, può far parte anche di altri sistemi reticolari.

Nel capitolo precedente si è parlato dei limiti delle PURs, facendo emergere la necessità di abbattere i confini territoriali di ogni sistema urbano policentrico riconosciuto, e di creare relazioni con altri sistemi policentrici. In questo modo si ha un sistema di relazioni orizzontali fra due o più sistemi policentrici o PURs in cui vi sono: relazioni fra alcuni nodi appartenenti ai differenti sistemi policentrici, e forti relazioni fra le *gateway cities* di ogni sistema policentrico.

Le relazioni che si instaurano fra le *gateway cities* creano una dimensione spaziale, intermedia fra quella inter-regionale e quella globale, in cui si intrecciano due tipi di relazioni: relazioni orizzontali e relazioni verticali. Le prime si instaurano fra le varie *gateway cities* di ogni regione urbana policentrica, e hanno lo scopo di: mettere in rete le risorse, i valori e le conoscenze di ogni

territorio, al fine di favorire lo scambio delle conoscenze e aumentare le possibilità di innovazione; favorire l'integrazione e la cooperazione fra le varie specializzazioni funzionali; creare una rete integrata e pluri-specializzata di funzioni e risorse. Anche al suo interno questo sistema relazionale orizzontale dovrà organizzarsi gerarchicamente e dovrà essere individuato il nodo principale della rete, che assolverà il ruolo di raccogliere tutti i flussi provenienti dalle altre *gateway cities* per riversarli nel sistema globale e, viceversa, diffondere alle altre città della rete i flussi provenienti dal sistema globale. In questo nodo, nella città *gateway* della rete delle *gateway cities*, avrà luogo la congiunzione tra le relazioni orizzontali e le relazioni verticali appena descritte.

Da questa città, pertanto, partiranno le relazioni verticali che convergeranno nella dimensione dei flussi globali, ovvero in quella dimensione in cui si trovano le *global cities*, e grazie ad essa tutte le *gateway cities*, e di conseguenza, tutti i sistemi policentrici a esse relazionati, saranno parte attiva delle relazioni globali. La *gateway city* appena descritta, sarà in grado di confrontarsi con le città globali in quanto portatrice di massa critica, valori, risorse, esternalità e potenzialità che appartengono a vasti territori regionali funzionalmente integrati. Sarà quindi espressione di forti identità locali, di un elevato numero di specializzazioni funzionali, e di un alto grado di potenzialità in termini di sviluppo e innovazione, elementi che la rendono capace di: attrarre flussi globali, che saranno poi distribuiti a cascata a tutte le altre *gateway cities* del reticolo e, di conseguenza, alle varie regioni policentriche; di generare nuovi flussi, provenienti dai diversi sistemi territoriali policentrici, che potranno seguire due distinte traiettorie: da un lato diventare un flusso globale grazie alla *gateway city* connessa con tale dimensione; dall'altro, passando dalla rete delle *gateway cities*, le risorse che viaggeranno su questo flusso saranno rese disponibili a tutti i sistemi territoriali connessi alla dimensione spazio-relazionale inferiore.

La rete delle *gateway cities*, pertanto, si configura come quella dimensione intermedia tra i sistemi territoriali regionali (quindi, anche i sistemi locali) e la dimensione delle relazioni globali, e assume il compito di far convergere in essa tutte le potenzialità che derivano dai vari nodi dei sistemi reticolari regionali, per poterli poi immettere in maniera organizzata nel sistema delle relazioni globali. Assolverà, quindi, anche la funzione di organizzazione delle relazioni: dovrà gestire l'organizzazione delle relazioni orizzontali tra le città del suo sistema territoriale, e dovrà anche gestire l'organizzazione delle relazioni verticali con le

diverse dimensioni relazionali con cui si confronta.

Nel modello policentrico reticolare che si propone in questa tesi, le *gateway cities* agiranno contemporaneamente su diversi livelli dimensionali e relazionali. Tutte le *gateway cities* agiranno nella dimensione delle relazioni inter-regionali con relazioni orizzontali, e si conetteranno con la rete delle *gateway cities*, rete delle relazioni transnazionali, attraverso relazioni verticali. Queste città, quindi agiranno contemporaneamente su due livelli dimensionali e relazionali, e avranno il compito di commutatore di flussi da e verso il sistema locale.

Alcune di queste *gateway cities*, inoltre, agiranno su una terza dimensione relazionale, quella dei flussi globali, confrontandosi direttamente con le città globali. Queste città, svolgono un ruolo molto importante nell'essere punto di intersezione tra i flussi che derivano dalle altre *gateway cities* e i flussi che provengono dalla dimensione globale. La sua strutturazione e la sua capacità organizzativa nel gestire i flussi sarà determinante per l'efficienza della rete stessa e per la competizione sulla scena globale. Queste città vedono aumentare gerarchicamente il proprio ruolo e la propria dimensione rappresentativa a ogni passaggio di livello, ovvero a ogni passaggio di dimensione relazionale in cui si trovano ad agire, fino a raggiungere la dimensione delle città globali all'ultimo livello di relazioni.

In questa ipotesi di modello di sviluppo, al livello delle relazioni globali, non ci dovrebbe essere più il predominio delle città globali, ma, al contrario, si auspica un'inversione di tendenza e di vedere la rete delle città medie superare gli attuali *gap*, e proporsi sulla scena globale come un'alternativa alle città globali, che oltre ad offrire servizi e risorse, offre un livello di qualità della vita superiore.

4.3. PIATTAFORME TERRITORIALI E TERRITORI SNODO

Riprendendo le riflessioni di Aldo Bonomi in merito al capitalismo delle reti (affrontate nel par. 2.3), e al nuovo ruolo che assumono i territori in relazione ai flussi che li attraversano, o che da essi si generano, emerge la necessità di ripensare lo sviluppo dei territori alla dimensione dell'area vasta, dove le piattaforme territoriali sono intese come entità territoriali che, oltrepassando i confini dei tradizionali distretti industriali e dei sistemi produttivi locali, sviluppano le loro reti di relazioni in una scala più ampia, grazie al concorso di una pluralità di attori, sia locali che non (Bonomi, 2003). Pertanto, accanto alle *gateway cities*, la territorializzazione dei flussi globali può essere analizzata anche nelle piattaforme territoriali, che si diversificano dalle prime per una maggiore estensione territoriale, per la compresenza di più città all'interno di una stessa piattaforma, e per la molteplicità scalare con cui possono articolarsi. Le piattaforme territoriali possono essere definite come quegli spazi fisici in cui si riscontra un'elevata tensione al mutamento, allo sviluppo e alla transcalarità. Sono masse critiche territoriali che presentano caratteristiche endogene e relazionali che rafforzano la produzione economica interna e facilitano l'intercettazione delle economie esterne. Queste introducono un'altra figura territoriale, quella dei territori-snodo, territori che sono espressione dei flussi multilivello, luoghi che più di altri hanno la capacità di fungere da commutatori tra i grandi flussi globali e i territori locali.

Queste due figure territoriali, così come le *gateway cities*, assumono particolare rilievo nella nuova consapevolezza, acquisita a seguito degli effetti della globalizzazione dell'economia e delle dinamiche territoriali che si stanno susseguendo, sull'importanza del tema delle infrastrutture di trasporto e delle relazioni che intercorrono tra l'accessibilità di un territorio e la possibilità reale di una sua crescita economica e sociale, e che lo sviluppo territoriale è possibile solo all'interno di un sistema di reti esterne, dinamiche e vitali. Le infrastrutture dei trasporti si pongono, quindi, come i poli di sviluppo delle nuove funzioni economiche legate ai flussi globalizzati e alle dinamiche territoriali che si innescano.

In quest'ottica, e tenendo conto della previsione di sviluppo del territorio europeo attraverso l'implementazione della sua infrastrutturazione (le Reti TEN-T e le Autostrade del Mare) per migliorare le connessioni interne e riequilibrare l'intero territorio, il Ministero delle Infrastrutture, attraverso il Dicoter, nella

programmazione nazionale 2007-2013 ha proposto una nuova immagine del territorio italiano che intende superare la tradizionale articolazione in locale e globale, livelli territoriali e contesti amministrativi, presentando una nuova visione capace di integrare livelli istituzionali, settori, attori ed interventi, e alimentare una *governance* multilivello (MIITT-Dicoter, 2007a; 2007b). Interpretando i mutamenti dello spazio fisico come un importante fattore costitutivo della capacità competitiva di un paese, lo spazio fisico è stato integrato nella competitività, pervenendo ad una nuova definizione secondo cui l'eccellenza competitiva diviene eccellenza territoriale.

Considerando, inoltre, che all'interno di una piattaforma territoriale si possono individuare più territori-snodo, in un territorio composto da diverse piattaforme territoriali, la rete dei vari territori-snodo presenti potrebbe rappresentare l'armatura delle connessioni dell'intero territorio, con i flussi interni (locali) ed esterni (globali).

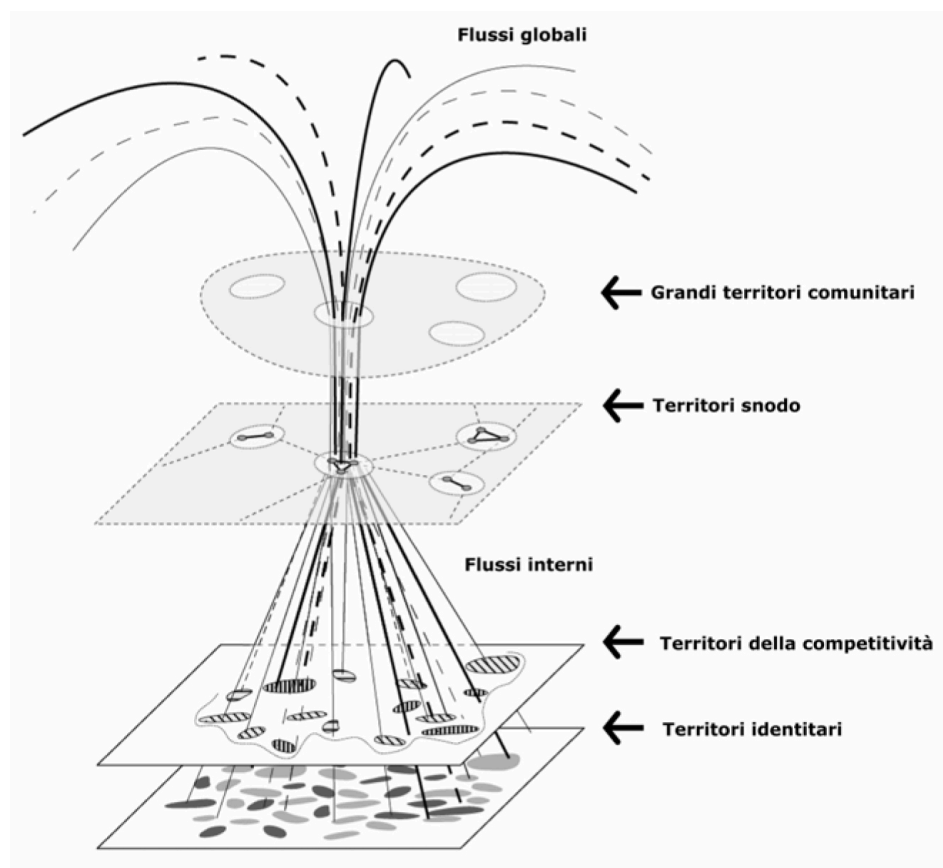
Nella politica nazionale il territorio è al centro delle strategie finalizzate a elevare la competitività e l'attrattività economica del Paese, e l'obiettivo principale è di mettere in connessione i bisogni locali, orizzontali, con il sistema delle risorse attivabili lungo l'intera verticale del territorio-strato.

4.3.1 UN TERRITORIO-RETE MULTISTRATO

Le Piattaforme territoriali strategiche e i territori-snodo, pertanto, sono le nuove immagini territoriali del nostro Paese, che nell'immagine di un territorio multistrato, intercettato da flussi interni ed esterni, evolve interagendo con i diversi strati e con i diversi flussi.

Nel costruire gli scenari futuri, Alberto Clementi (2006; 2007) propone una visione innovativa dello spazio, concepito come esito dell'incontro-scontro tra i territori-area, sedimentati localmente, e i territori-rete, espressione dei flussi multilivello che connettono materialmente e immaterialmente le diverse località. In questa prospettiva, lo spazio non è più interpretato come un insieme di contesti locali collegati tra loro dalle reti delle infrastrutture, ma è l'espressione di un insieme di territori-rete, dove ciascun polo si definisce come punto di incrocio e di commutazione di reti multiple, nodo di densità dentro una gigantesca intersezione di flussi. Pertanto, l'immagine del territorio proposta è composta da più strati che si sovrappongono, attraversati da una molteplicità di flussi che li connettono alle reti di scambio esterne. Ogni strato è caratterizzato

da diverse tipologie di territorio, che sono: i *territori identitari* (che rappresentano anche i possibili territori della coesione); i *territori della competitività* (dove si combinano le logiche delle imprese e quelle delle dotazioni di risorse locali); i *territori snodo* (attraverso cui i flussi più significativi atterrano localmente e al tempo stesso risalgono per immettersi nelle grandi reti); i *grandi territori comunitari* (sistemi macroregionali che sono riconoscibili come articolazioni dello spazio geoeconomico e geopolitico europeo e mediterraneo).



Una rappresentazione del modello di territorio-rete multistrato.
Fonte: Clementi A. (2007), p.13.

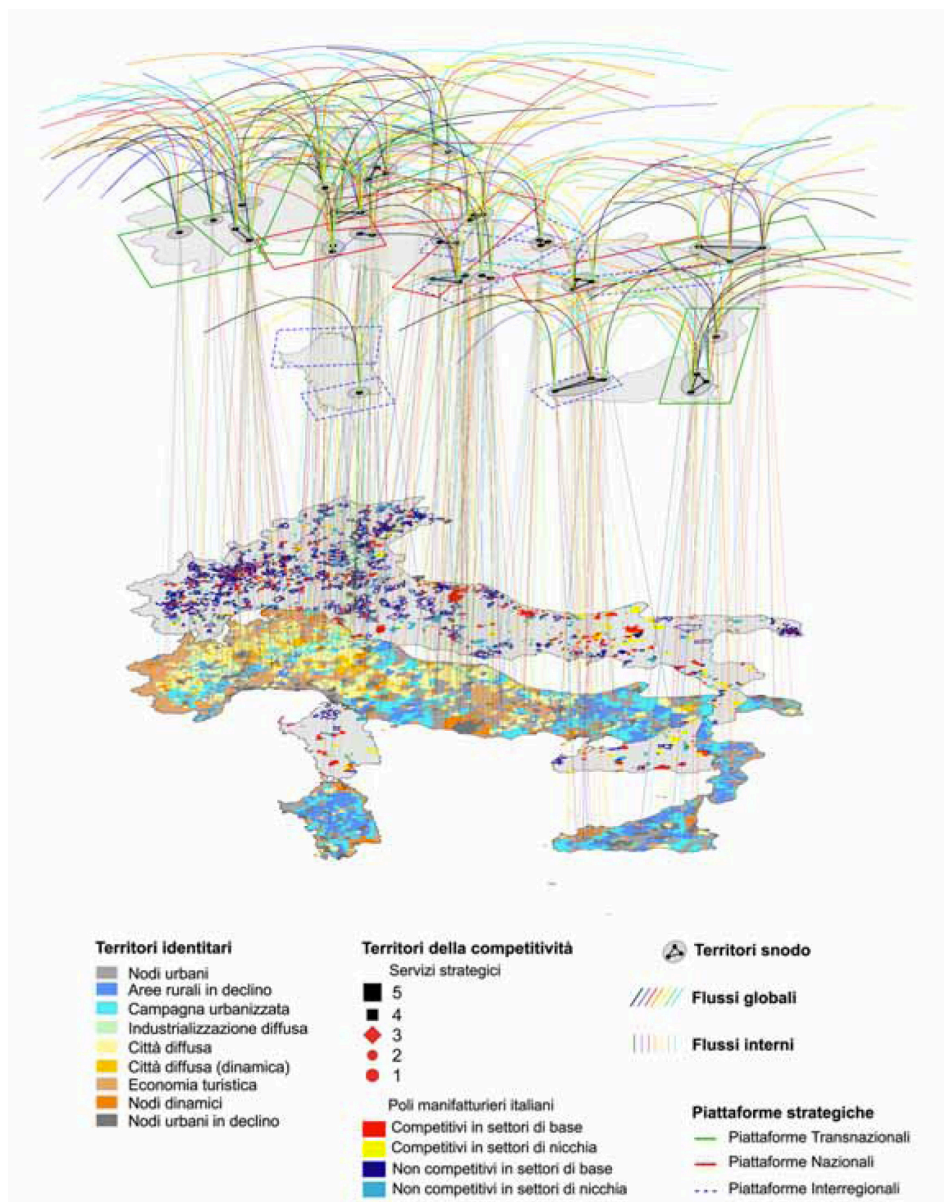
Nel modello proposto gli strati sono tenuti insieme da fasci infrastrutturali di connessione, sia interni che esterni al territorio, e sono costituiti da una combinazione delle diverse reti di flusso che devono garantire facilità delle comunicazioni di beni e persone, e propagazione delle conoscenze, fattore

quest'ultimo che rappresenta il vero valore aggiunto dell'economia contemporanea, nonché lo scambio di capitali, innovazioni tecnologiche e idee. Pertanto, per fasci infrastrutturali non si intende solo la rete dei trasporti (collegamenti aerei, marittimi, ferroviari e stradali), ma anche reti finanziarie, culturali e reti digitali a banda larga integrate con centri di eccellenza della ricerca scientifica e tecnologica.

Questa visione di un territorio multistrato e multidimensionale ha permesso di mettere in evidenza quei contesti infranazionali che si sono ritenuti strategici per lo sviluppo dell'intero territorio italiano in una prospettiva europea. Inoltre, questa visione, richiede uno sforzo in termini di *governance*, per attivare politiche di coesione e di competitività, che coinvolge tutti i livelli istituzionali pertinenti, sia a livello centrale che locale. Le strutture locali sono, infatti, troppo deboli per reggere da sole la complessità delle interdipendenze da attivare per il governo dello sviluppo, mentre le strutture centrali sono abitualmente orientate a far prevalere le logiche di utilità delle reti, trascurando gli effetti locali delle proprie scelte. Da queste osservazioni nasce l'esigenza di integrare le politiche di sviluppo regionale con quelle nazionali, e la visione a strati e interconnessioni del modello individua le diverse tipologie di politiche da attivare ai diversi livelli.

Lo strato base, quello dei territori identitari, si accompagna alle politiche della coesione territoriale, che dovrebbero rafforzare i capitali di risorse locali esistenti e migliorare la qualità della vita. Lo strato intermedio rimanda, invece, alle politiche della competitività, considerate in modo innovativo nel loro intreccio tra le logiche d'impresa e le opportunità connesse all'offerta territoriale. Lo strato dei territori-snodo allude alle politiche d'eccellenza e della connettività, che mira all'intercettazione e commutazione dei flussi, considerati nella loro proiezione territoriale. Infine, lo strato dei grandi spazi comunitari, individua le aggregazioni territoriali che possiedono quella massa critica tale da poter competere a livello internazionale, e assume come determinanti gli obiettivi della cooperazione transnazionale e transregionale.

Il modello proposto e le politiche da attivare che sono individuate per ogni strato possono essere adottate dalle piattaforme territoriali strategiche, articolate in tre livelli spaziali: transnazionale, nazionale e interregionale.



Una visione d'insieme del territorio italiano come spazio multistrato articolato in piattaforma strategiche.

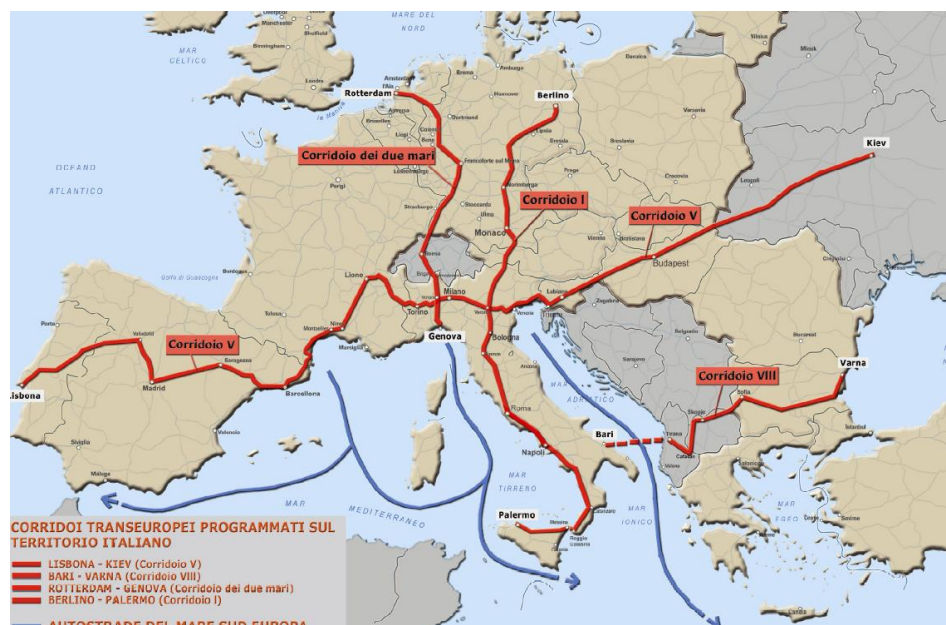
Fonte: Clementi A. (2007), p.13.

4.3.2 LE PIATTAFORME TERRITORIALI NELLA PROGRAMMAZIONE NAZIONALE ITALIANA

Con lo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (CE, 1999a), l'Europa da una visione di futuro focalizzando l'attenzione sull'importanza delle relazioni tra le città e i territori rurali, tra i nodi di sviluppo e i luoghi di produzione (alimentatori di flussi), definendo lo sviluppo policentrico il principio guida ai fini della cooperazione e della competitività. L'importanza dell'infrastrutturazione del territorio (sia in termini di reti plurimodali che di nodi logistici) diventa un altro punto fondamentale, in quanto da questa dipendono sia la diffusione degli scambi che la loro intensificazione, da cui deriva l'obiettivo, necessario ma non sufficiente, di ridurre le distanze e di sviluppare le politiche di prossimità. Quest'ultimo obiettivo comporta un'accurata attenzione per evitare sia un ulteriore congestionamento dei nodi ad elevata centralità, sia per evitare nuove marginalizzazioni, cercando di tendere a un equilibrio territoriale, dove le infrastrutture devono essere interpretate come strumenti per facilitare gli scambi, ma anche per sostenere il policentrismo, condizione necessaria per una coesa costruzione della competitività, includendo città medie e sistemi territoriali di secondo livello (Carta, 2009).

Come conseguenza della globalizzazione dell'economia e delle dinamiche territoriali che ne conseguono, il tema delle infrastrutture di trasporto è sempre più al centro dell'attenzione, sia quelle di primo che di secondo livello. Si acquisisce maggiore consapevolezza delle relazioni che intercorrono tra accessibilità di un territorio e la possibilità reale di una sua crescita economica e sociale, riconoscendo che lo sviluppo territoriale è possibile solo all'interno di un sistema di reti esterne, dinamiche e vitali. In particolare, il potenziamento dell'infrastruttura trans-europea nel suo complesso, strategica per gli obiettivi di sviluppo, competitività e coesione, è riconosciuta ufficialmente sin dal 1992 con il Trattato di Maastricht che definisce le Reti TEN - Trans-European Network (CE, 1992a; 1992b).

Le infrastrutture dei trasporti si costituiscono come poli di sviluppo delle nuove funzioni economiche legate ai flussi globalizzati e alle dinamiche territoriali che si innescano, sono gli strumenti dello sviluppo, parte della trama in continuo mutamento di un territorio. Il territorio stesso diviene una grande infrastruttura di contesto al servizio della crescita sociale, economica e civile, in cui diviene fondamentale la cooperazione interregionale e transfrontaliera.



I Corridoi Paneuropei multimodali di trasporto.

Fonte: MIITT – DICOTER (2007a), p.139.

Ma le infrastrutture non sono sufficienti ai fini dell'attrattività e della competitività di un territorio, ma queste si declinano individuando i territori urbani che sono sede degli elementi che le generano. Questi territori, non necessariamente individuabili attraverso i confini amministrativi, sono i luoghi dove l'azione economica è strettamente connessa alle infrastrutture, ma guardando a queste non solo in termini di materialità, ma ponendo l'attenzione al possibile campo di esternalità che possono generarsi (MIITT-Dicoter, 2007a). Un progetto di infrastruttura non trasforma solo lo spazio fisico di un territorio, ma anche, se non soprattutto, i suoi usi, dà forma alle relazioni di chi vive e agli attori che agiscono ai diversi livelli, quindi, ne ridisegna le morfologie fisiche, sociali ed economiche.

Sulla base degli obiettivi promossi dall'Unione Europea, l'Italia, attraverso il Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio (Dicoter) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stata promotrice di programmi di trasformazione e riqualificazione urbana e territoriale (Urban I, Urban II, PRU, Prusst, SISTeMA, ecc.) che miravano a valorizzare le risorse endogene territorializzando lo sviluppo, attraverso pratiche innovative e sperimentali,

promuovendo la cooperazione, la partecipazione e il partenariato pubblico-privato.

L'esperienza messa in atto dal Dicoter negli ultimi anni «ha consentito di diffondere la consapevole interpretazione dello sviluppo come “progetto territoriale”, come produzione di territorio, di sistemi locali e di nodi insediativi. Una visione che [...] ha consentito al Dicoter di dare un contributo robusto ed efficace alla configurazione del Quadro Strategico Nazionale per la programmazione 2007-2013» (Carta, 2009, 217).

Il Dicoter ha proposto una nuova immagine del territorio italiano che intende superare le tradizionali articolazioni locale/globale, livelli territoriali/contesti amministrativi, proponendo una visione che riesca a integrare livelli istituzionali, settori, attori e interventi, alimentando una *governance* multilivello. Interpretando i mutamenti dello spazio fisico come un importante fattore costitutivo della capacità competitiva di un paese, si è integrato lo spazio fisico nella competitività, pervenendo a una nuova definizione: l'eccellenza competitiva diviene eccellenza territoriale.

Le reti tra le città e l'accessibilità connotano i territori e ne promuovono i rispettivi fattori di competitività e attrattività. In quest'ottica, il capitale territoriale delle città è un patrimonio da mettere in valore attraverso diverse strategie d'azione, facendo emergere il potenziale endogeno specifico per ogni contesto territoriale, tutelando i caratteri storici e culturali, promuovendo l'integrazione e la connessione tra contesti e livelli territoriali diversi, e realizzando forme di *governance* efficaci.

Il territorio italiano è caratterizzato dalla presenza di filiere produttive, spesso di tipo micro economico, che di fronte alla nuova competizione internazionale entrano in crisi a causa di una struttura non più adeguata alle nuove esigenze di mercato. Questa struttura, radicata nel territorio, ha bisogno di essere supportata e sostenuta affinché le concentrazioni di attività produttive possano raggiungere quella massa critica indispensabile per la competizione. Tale problema esprime la nuova importanza che viene data alla dimensione di scala: raggiungere la soglia critica necessaria ai mercati globali significa mettere in comune risorse, superare la logica del locale, ritrovare le economie di scala attraverso forme organizzative e dispositivi di intervento di nuova concezione, inserendo tutto ciò in un contesto in cui le peculiarità che definiscono l'unicità e la qualità dei territori siano valorizzate.

Viene, allora, rinnovato il modo di intendere il territorio: dai 'territori-area' dettati dal principio di prossimità, si passa ai 'territori-snodo' tra le reti di flussi transnazionali e spazi sedimentati localmente, e la città non è più semplicemente una struttura fisica e funzionale, ma diventa un luogo di relazioni urbane, un insieme di attività che coesistono

Raggiungere tali obiettivi non è semplice, ma è necessario che vi sia una formulazione di strategie a livello nazionale, di una visione coerente in merito alle linee di assetto del territorio per quanto riguarda la definizione del quadro di integrazione spaziale tra politiche territoriali, economiche e politiche settoriali. Vengono quindi definiti a livello nazionale gli obiettivi comuni e le decisioni di portata generale, una visione prospettica dei grandi mutamenti in corso e delle azioni di sistema che è necessario intraprendere.

In quest'ottica il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 declina il territorio italiano in: piattaforme produttive territoriali, territori urbani di snodo e fasci infrastrutturali di connessione (MIIT-Dicoter, 2007a).

Le piattaforme produttive territoriali sono formate da quei territori distrettuali emergenti che hanno saputo riconvertirsi e accedere ai grandi circuiti internazionali, dando vita a sistemi produttivi in grado di reggere con successo alla competizione, ma che hanno ancora bisogno di essere accompagnati da politiche pubbliche mirate ad accrescere l'accessibilità alle grandi reti e a potenziare la connettività tra locale e globale.

I territori urbani di snodo sono, in particolare, quelle realtà che più di altre hanno la capacità di fungere da commutatori tra i grandi flussi europei e internazionali e i territori locali, per loro natura predisposti a fungere da ambienti innovatori suscettibili di riverberare all'intorno gli impulsi al cambiamento delle strutture produttive e sociali esistenti. I territori-snodo, insieme alla rete delle città medie, che hanno il compito di favorire la coesione fra traiettorie di sviluppo a diverse velocità, rappresentano la trama portante degli assetti del territorio nazionale, ovvero, sono i luoghi dove delle trasformazioni verso la nuova economia e dove devono concentrarsi gli investimenti pubblici a favore della competitività.

Infine, i fasci infrastrutturali di connessione sono una combinazione efficace delle diverse reti di flusso e devono garantire sia la facilità delle comunicazioni di beni e persone, ma anche un'agevole diffusione delle conoscenze, che rappresentano il vero valore aggiunto dell'economia contemporanea.

Questa visione mette in evidenza soprattutto i contesti infra-nazionali ritenuti

strategici per lo sviluppo del territorio italiano in una prospettiva europea. È chiaramente una rappresentazione selettiva, che concentra la sua attenzione sulle situazioni in movimento che per essere governate richiedono una cooperazione multilivello tra i diversi attori istituzionali, e per le quali viene richiesta allo Stato, di concerto con le Regioni, l'assunzione di maggiori responsabilità in vista della complessità delle questioni da affrontare e della varietà di politiche da far convergere sul territorio. È una rappresentazione che evoca la presenza di territori-rete, espressione dei flussi, dove ciascun polo è il punto di incrocio e di commutazione di reti multiple.

Il contributo del MIIT-Dicoter alla definizione degli scenari prospettici a cui riferire la programmazione 2007-2013 si fonda, quindi, sulla combinazione di tre sistemi: i contesti insediativi ad elevato valore aggiunto ai fini della coesione e della competitività del territorio, individuati dalle piattaforme strategiche transnazionali e nazionali; le reti relazionali strategiche, non solo quelle infrastrutturali, ma anche quelle formate da interdipendenze funzionali e organizzative tra i territori urbani; i poli di commutazione di rilevanza strategica per l'armatura spaziale e funzionale delle città metropolitane e dei territori urbani di secondo livello.

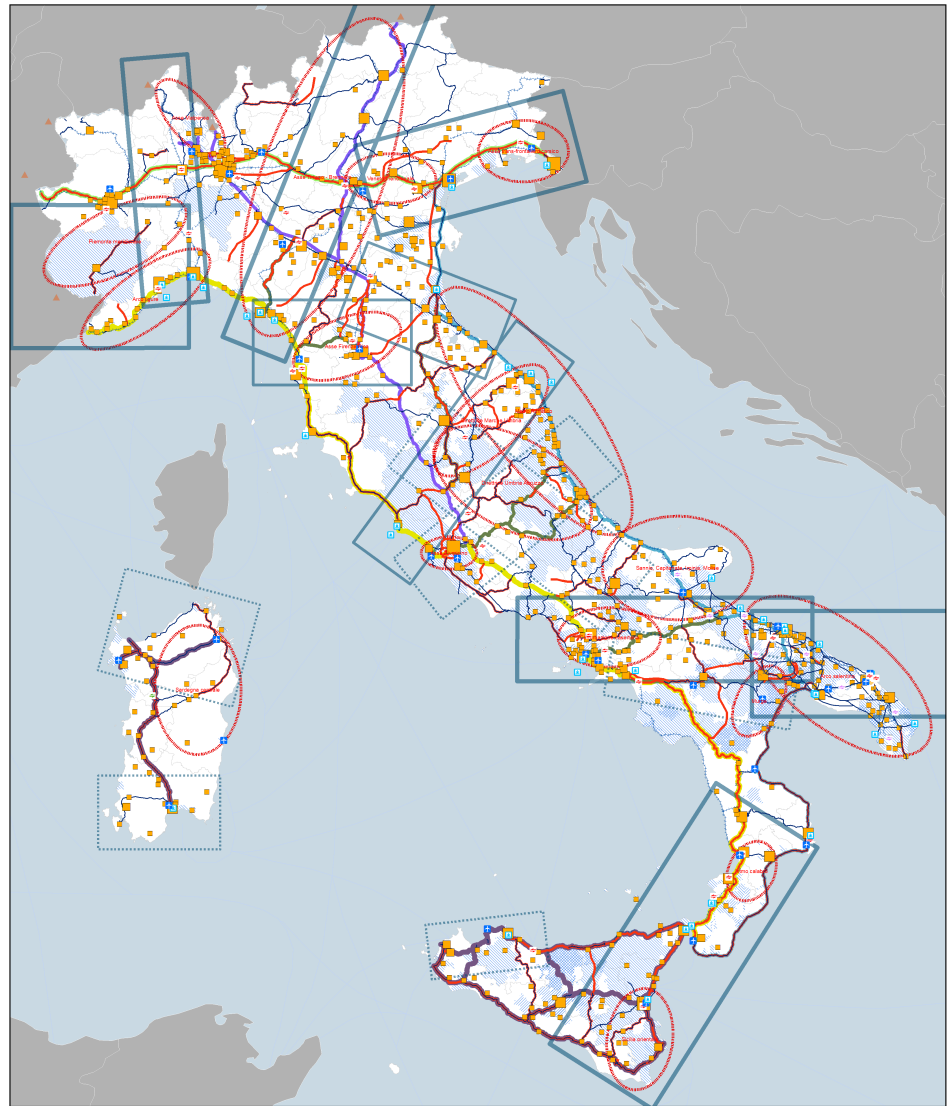
La questione centrale delle politiche di sviluppo integrato regionale-nazionale-internazionale sarà orientata, quindi, ad agire in termini di messa a sistema per garantire il rafforzamento di reti e armature territoriali, a partire da piattaforme attualmente esistenti sulle quali sono già state attivate politiche di valorizzazione e che necessitano di rafforzare le proprie reti di relazione locale e sovralocale, intercettando e rafforzando le filiere produttive, le filiere turistiche, i sistemi formativi e le reti di trasporto in un'ottica di distretto.

Questa visione, portata avanti per piattaforme territoriali connesse da fasci infrastrutturali e animata da territori urbani, ha richiesto un'analisi territoriale volta alla selezione di precisi *assets* di sviluppo e competitività da offrire come fattori di eccellenza al sistema nazionale e da trasformare in componenti dell'attrattività intorno a cui tessere l'armatura delle decisioni del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013.

La connessione tra le componenti territoriali individuate avviene nelle "piattaforme territoriali strategiche", che sono articolate in tre categorie:

- Piattaforme Transnazionali, attestata sui corridoi transeuropei, che rappresentano gli spazi di saldatura del territorio italiano con il sistema

- europeo a nord, al sistema baltico a est, e al sistema nordafricano a sud;
- Piattaforme Nazionali, individuate sulle trasversali Tirreno-Adriatico, che rappresentano le connessioni tra i corridoi transeuropei, i nodi portuali e l'armatura territoriale di livello nazionale;
 - Piattaforme Interregionali, che integrano e completano le piattaforme nazionali, le quali agiscono a sostegno dello sviluppo policentrico per un riequilibrio territoriale e per il trasferimento sul territorio locale degli effetti della connessione alle reti lunghe.

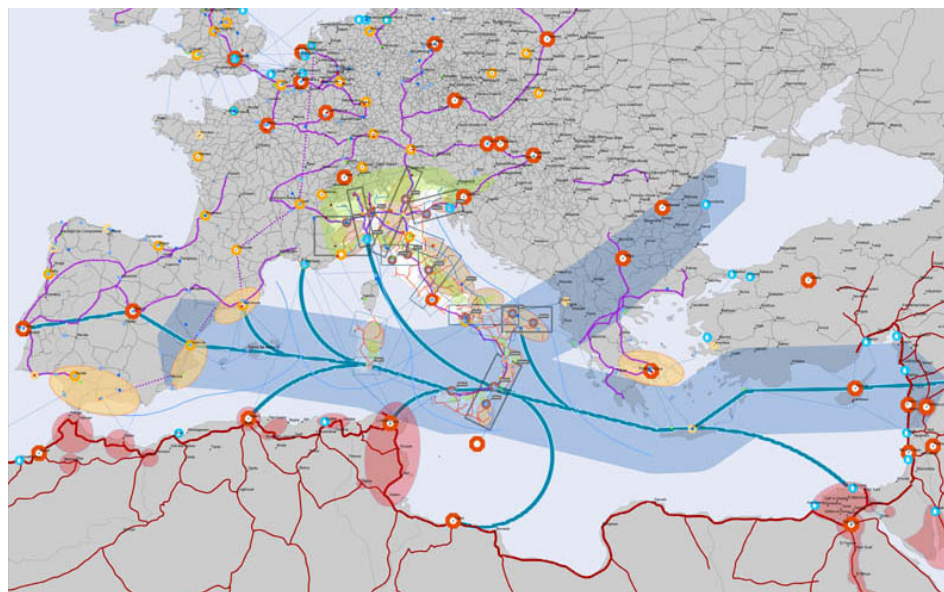


Le piattaforme territoriali strategiche.

Fonte: MIITT – DICOTER (2007b), p.94.

4.3.2.1 LA PIATTAFORMA INTERREGIONALE DELLA SICILIA OCCIDENTALE

Nell'ambito della redazione del Quadro strategico Nazionale 2007-2013, il Mezzogiorno è stato considerato, strategicamente, come un'area su cui concentrare alcune scelte per la competitività del territorio nazionale. Ciò ha prodotto la redazione di uno Studio di fattibilità per l'attivazione di un'armatura infrastrutturale mediterranea intermodale est-ovest denominata Corridoio Meridiano (Carta, 2009).



Schema delle principali risorse e relazioni attuali intercettate dal Corridoio Meridiano.
Fonte: Carta M. (2009), p.233.

Il fascio infrastrutturale che disegna il corridoio dovrà assolvere le funzioni di redistributore dei flussi, attivatore di nuove reti e potenziatore di sistemi locali, contribuendo così a riportare il Mediterraneo in una posizione centrale, nell'ottica del riequilibrio competitivo del sistema dell'euromediterraneo.

Il nuovo scenario di competitività prodotto dal corridoio sarà fondamentale per le strategie dei territori del Mezzogiorno e, in particolare, per quelle piattaforme territoriali che vengono intercettate da questo fascio infrastrutturale. Il corridoio Meridiano, intercettando trasversalmente i corridoi transeuropei, riequilibrerà il sistema infrastrutturale complessivo, ponendosi come una nuova rete di flussi che possono essere intercettati e redistribuiti da quei nodi che nei corridoi

transeuropei rappresentano punti terminali, aumentando così la competitività dell'intero sistema europeo.

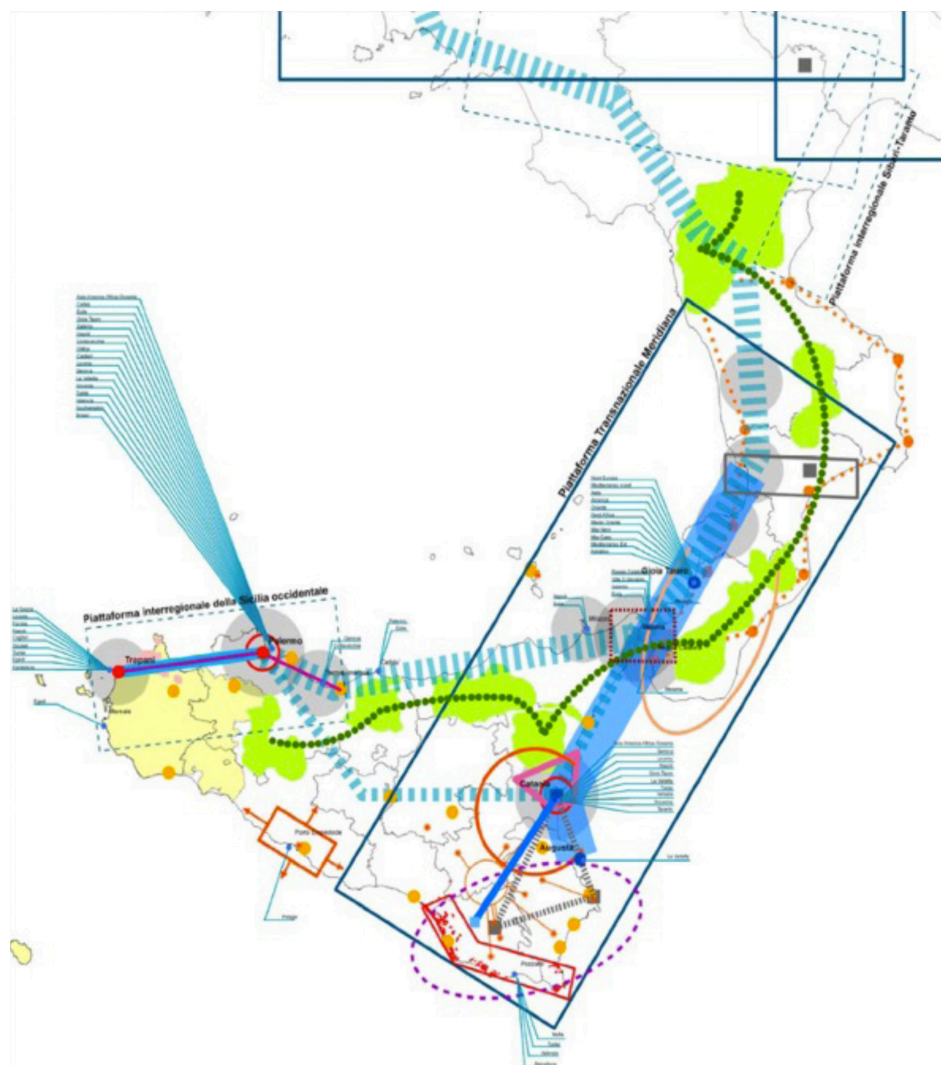
Guardando al territorio nell'ottica delle potenzialità offerte dall'intercettazione dei flussi del corridoio Meridiano, le strategie di sviluppo urbano vedono l'assegnazione ad alcune città della funzione di poli di commutazione del sistema euromediterraneo.

In questo contesto si inserisce la Piattaforma Interregionale della Sicilia Occidentale, caratterizzata dal sistema territoriale formato dai nodi urbani di Palermo, Trapani e Termini Imerese⁵⁵, che sono interconnessi in un'ottica di sistema di trasporto intermodale di specializzazione.

Rappresentando il punto di arrivo del Corridoio 1 e costituendo uno dei nodi di primo livello del Corridoio Meridiano per l'intercettazione dei flussi verso il Mediterraneo settentrionale e occidentale, assolverà la funzione primaria di snodo e di redistribuzione dei flussi che intercetta, alimentando i sistemi locali con le esternalità che provengono dalle reti lunghe. Inoltre, questa piattaforma possiede il vantaggio di trovarsi in prossimità della Piattaforma Meridiana, formata dalla macro area Sicilia-Calabria, che le permetterà di fungere da connettore tra le armature globali e le reti locali.

I territori urbani che la compongono offrono un sistema metropolitano multipolare e rappresentano importanti terminali del sistema delle autostrade del mare grazie alle rilevanti infrastrutture destinate alla movimentazione di persone e merci che le caratterizzano e che vivacizzano i contesti economici dei sistemi territoriali locali.

⁵⁵ Nella prima fase di studio condotta dal MITT-Dicoter, la Piattaforma della Sicilia Occidentale era caratterizzata dai nodi urbani di Palermo, Trapani e Termini Imerese. Solo in un secondo momento, durante le fasi di elaborazione del progetto di ricerca "Territorio Snodo 2", le analisi condotte hanno condotto all'ampliamento del sistema della piattaforma al nodo urbano di Marsala. Pertanto, nella prima parte della trattazione di questo paragrafo, si farà riferimento alla piattaforma nella sua prima articolazione. Nella seconda parte, saranno trattati gli esiti del progetto di ricerca "Territorio Snodo 2".



La Piattaforma Meridiana e i "territori-risorsa" strategici.
Fonte: MITT-Dicoter (2007b), p.232.

Il sistema urbano di Palermo rappresenta un nodo metropolitano di rilievo nazionale, configurandosi potenzialmente, nel nuovo scenario euromediterraneo, come *gateway city* di bacino. Le principali relazioni funzionali che la città sviluppa sono legate alla costituzione dell'area metropolitana, in cui si rileva la forte gravitazione sul luogo da parte dei nodi di prima cintura. Bisogna, però, osservare che il suo ruolo non privilegia i centri più vicini, infatti, per alcune sue funzioni del terziario superiore e per i movimenti migratori il suo

potere gravitazionale abbraccia l'intera isola, mentre la sua posizione, soprattutto nel settore terziario commerciale, influenza gran parte della Sicilia occidentale.

Il territorio del trapanese presenta cinque aree di coesione rappresentati dai territori di Trapani/Erice, Marsala, Mazara del Vallo, Castelvetro e Alcamo, che costituiscono specifico riferimento per altrettanti comprensori territoriali. Questo sistema territoriale ha storicamente sofferto della sua posizione periferica rispetto ai principali centri politico-economici europei e di una conseguente marginalità economica. Tale fattore, nel nuovo scenario dell'euromediterraneo, può diventare occasione di sviluppo, sia per quanto riguarda l'incremento dei flussi marittimi e aeroportuali, sia per la valorizzazione delle importanti risorse locali presenti, che nell'ottica della cooperazione e interazione promossa dalla piattaforma, possono aumentare il oro potenziale e trasformarsi in motori di sviluppo culturale ed economico.

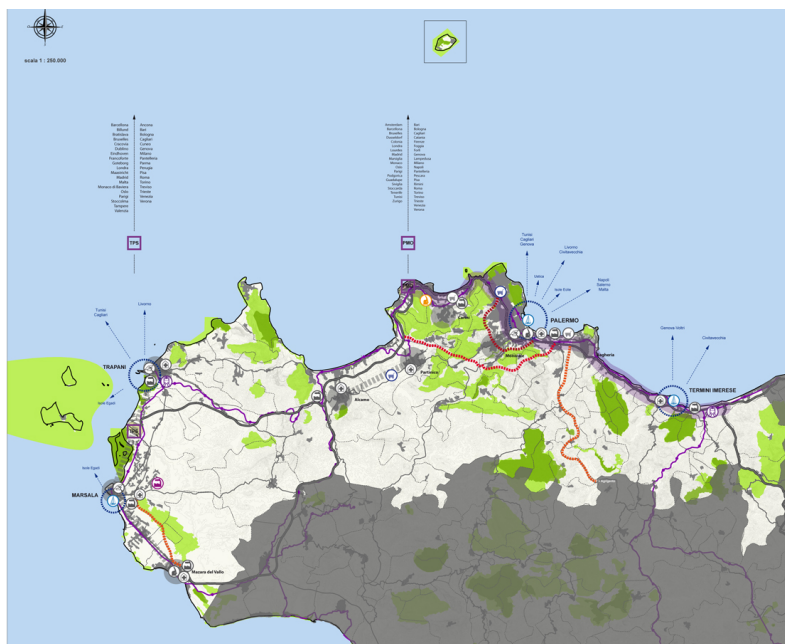
La fascia costiera lungo il litorale tirrenico, che connette Palermo a Termini Imerese, è caratterizzata da una conduzione agricola basata sulla piccola proprietà fondiaria, con colture intensive e irrigue. La costruzione di nuovi sistemi di irrigazione, la disordinata proliferazione di residenze stagionali, la presenza del sistema autostradale dell'A19 e dell'agglomerato industriale di Termini Imerese, hanno operato un'irreversibile trasformazione del paesaggio storico e dell'ambiente preesistente. Nonostante ciò, è stato riconosciuto, dal Piano Regionale dei Trasporti, l'Asse della Logistica Occidentale, ovvero un collegamento tra gli agglomerati industriali di Lercara Friddi e Termini Imerese come occasione per una migliore integrazione tra gli agglomerati produttivi e commerciali presenti nell'area della Sicilia Occidentale, e il Porto il previsto Interporto di Termini Imerese come infrastrutture a supporto dello sviluppo socio-economico delle aree interne della Sicilia centro-occidentale.

Lo scenario tendenziale di questa piattaforma, la definizione delle strategie, degli obiettivi e un cronoprogramma del piano d'azione per sviluppare il territorio in ottica euromediterraneo, è stato definito dai progetti di ricerca, promossi dal Ministero delle Infrastrutture, "Territorio snodo 1" e "Territorio snodo 2", che nella seconda fase ha visto l'inserimento del nodo urbano di Marsala.

4.3.2.2 IL PROGETTO “TERRITORIO SNODO 2”: IL SISTEMA TERRITORIALE PALERMO, TRAPANI, TERMINI IMERESE, MARSALA

Il Progetto “Territorio Snodo 2” del sistema territoriale Palermo, Trapani, Termini Imerese, Marsala, è finalizzato allo sviluppo urbano e di area vasta, e individua e promuove le strategie di sviluppo locale in un’ottica di sistema, creando reti di alleanze e mobilitazione di risorse, pubbliche e private, intorno ad obiettivi strategici consapevolmente valutati e condivisi.

Palermo, Trapani e Termini Imerese si trovano in posizione strategica all’interno del quadro di sviluppo infrastrutturale regionale del Mediterraneo occidentale e all’interno della piattaforma. L’area si presenta, pertanto, come “porta del sistema regionale” per i traffici marittimi e terrestri e nodo di scambio intermodale. Tuttavia, il posizionamento strategico dell’area rispetto agli assi viari stradali e ferroviari, e il suo ruolo centrale nel progetto di sviluppo strategico regionale, non sono pienamente valorizzati a causa di una parziale connessione dei nodi urbani e dei poli produttivi alle reti intermodali, sia regionali che nazionali, infatti, l’attuale rete di collegamento del territorio è solo parzialmente adeguata alle esigenze e agli obiettivi di sviluppo commerciale e logistico-intermodale dell’area.



Il territorio della Piattaforma Interregionale della Sicilia Occidentale.
Fonte: PWC (2012).

Il percorso di pianificazione strategica associato allo studio sulla Piattaforma è stato attivato con l'obiettivo di integrare livelli istituzionali, settori di intervento e differenti interlocutori, agendo all'interno della piattaforma strategica della Sicilia Occidentale ed alimentando fasce infrastrutturali di connessione su tutta l'area, nonché supportare nuovi modelli insediativi sostenibili. Pertanto, le prime fasi del progetto sono state caratterizzate da:

- definizione di un accordo sovra comunale e stesura di un Protocollo di Intesa che vede il coinvolgimento diretto del Comune di Palermo (Ente promotore del progetto nel suo complesso) e delle Province Regionali di Palermo e di Trapani, e che prevede non solo una *governance* comune per gli interventi di area vasta, ma anche l'istituzione un tavolo scientifico di indirizzo e controllo legato al Progetto di "Territorio Snodo 2", che funga da organo tecnico in grado di attuare una vera e propria co-pianificazione del territorio compreso nella Piattaforma;
- partecipazione dei principali Comuni interessati dal progetto, della Regione Siciliana, della Camera di Commercio di Trapani, Confindustria Palermo, della Autorità Portuale di Palermo e Termini Imerese, delle società di gestione degli aeroporti di Palermo e Trapani Birgi;
- adesione al progetto del Comune di Marsala.

L'obiettivo principale è la costruzione di un Progetto di territorio, inteso come un programma integrato, a forte valenza operativa, di interventi ed azioni, di sviluppo territoriale, urbano e infrastrutturale, capaci di arricchire l'impalcatura del sistema dell'accessibilità con progetti che valorizzino gli *assets* locali. L'idea di fondo è che l'area in oggetto sia intesa come un'unitaria *area programma* o *area metropolitana*, alla quale dare un progetto di assetto sinergico, un territorio coeso ed integrato dal punto di vista sociale ed economico, che denoti un equilibrio nelle opportunità che offre unitariamente teso ad elevare la sua attrattività e competitività (PWC, 2012).

Per quanto riguarda il sistema territoriale formato da Palermo, Trapani e Termini Imerese, gli obiettivi generali perseguiti sono stati:

- individuazione dell'area di interesse come Territorio Piattaforma, in grado di potenziare la posizione strategica dell'Italia nella rimodulazione della geoeconomia mediterranea, potenziando, riqualificando ed ampliando la competitività del territorio nel contesto globale;

- individuazione dell'area di interesse come Territorio Porta del sistema regionale nordoccidentale, soprattutto grazie alla presenza dei tre sistemi portuali integrati di Palermo, Termini Imerese e Trapani;
- individuazione dell'area di interesse come Territorio Policentrico, in cui Palermo, Termini Imerese e Trapani si configurano come poli di un sistema insediativo macro-metropolitano e della piattaforma territoriale.

Gli obiettivi specifici, invece, sono stati così declinati:

- rafforzamento dei nodi e delle reti infrastrutturali, attraverso l'identificazione di nuove direttrici di mobilità e di operazioni di interconnessione multimodale;
- rafforzamento delle centralità culturali, turistiche ed economico-produttive;
- identificazione dei possibili spazi di integrazione funzionale a livello territoriale;
- sostegno di prospettive di sviluppo policentriche e di specializzazione selettiva nei processi territoriali;
- miglioramento delle interconnessioni intermodali presenti nel territorio e rafforzamento della componente logistica;
- coordinamento di obiettivi di sviluppo economico-territoriale con obiettivi di sostenibilità e tutela ambientale.

Le analisi sul territorio per definire il programma operativo di interventi, sono state condotte sul sistema trasportistico, quello territoriale e quello economico-sociale. A seguito di un'analisi del quadro conoscitivo del territorio, elaborazione che ha permesso la definizione degli scenari attuali, tendenziali e programmatici della macro-area e del territorio di riferimento in relazione all'attivazione del "Territorio Snodo", è stata redatta, per ogni sistema analizzato, una matrice SWOT, da cui discendono le linee strategiche di intervento, le linee di azione prioritarie da intraprendere per lo sviluppo del territorio, una lista degli interventi che costituiscono l'armatura di mobilità, connessione e competitività della Piattaforma (sono stati individuati circa 60 progetti sul territorio), ed è stata definita una lista ristretta di interventi prioritari da inserire nel Programma Operativo di Interventi.

L'analisi del quadro conoscitivo del territorio ha evidenziato una propensione a una strategia di recupero e di trasformazione, caratterizzata dal tema fondamentale dell'accessibilità ai centri urbani, dello sviluppo dei collegamenti tra l'area occidentale e quella orientale del territorio snodo, e dal potenziamento

dell'accessibilità, soprattutto ferroviaria, ai nodi di trasporto principali (soprattutto aeroportuali). Attraverso una razionalizzazione dei flussi di traffico merci e passeggeri, principalmente con riferimento all'infrastruttura portuale, sono stati identificati a quali territori, produzioni e centri economici tali infrastrutture vanno a servire. Ulteriore elemento prioritario di intervento, è caratterizzato dalla riqualificazione delle aree urbane attraverso la valorizzazione dei poli di attrazione culturale, soprattutto per i flussi turistici.

Questi indirizzi di politica del territorio hanno portato all'individuazione di 7 linee prioritarie di intervento e 15 azioni di sviluppo, che includono, completano e organizzano, secondo un sistema coordinato, gli interventi e i progetti prioritari del quadro progettuale in essere.

Sia le linee di intervento che le azioni di sviluppo sono state identificate, secondo tre ambiti articolati in base alle diverse scale dimensionali e interpretative del territorio:

TERRITORIO PIATTAFORMA. Sviluppo interregionale e apertura internazionale, che identifica tutte quelle azioni in grado di incidere in termini immediati sulla condizione di marginalità in cui versa il territorio e, di conseguenza, sulla competitività a scala nazionale.

TERRITORIO PORTA. Sviluppo e coesione regionale, che si riferisce agli interventi in grado di fare incidere positivamente il territorio snodo sullo sviluppo e sulla coesione regionale. In questo caso sono stati messi in risalto tutti questi interventi di sviluppo in grado di dare immediata risposta alle gravi criticità di accessibilità e congestione del traffico veicolare.

TERRITORIO POLICENTRICO. Sviluppo urbano e locale, a cui fanno capo una serie di interventi rivolti al miglioramento della qualità della vita, attraverso il potenziamento dei servizi pubblici, e a creare le condizioni idonee per la valorizzazione delle potenzialità culturali, turistiche e attrattive dei centri urbani. Le sette linee di intervento prioritario e le azioni di sviluppo individuate per ognuna di esse, sono:

LINEA 1. Potenziamento dell'accessibilità con l'obiettivo di rafforzare i nodi, le reti infrastrutturali e la componente logistica; favorire l'ampliamento dei bacini di utenza passeggeri e merci, nonché lo sviluppo delle sinergie tra di essi.

Azioni progetto:

- Sviluppo intermodalità e interporti: tali azioni consentiranno di

razionalizzare i processi di raccolta e distribuzione delle merci, con l'utilizzo di tecniche intermodali, fornire una vasta gamma di servizi con elevati standard di qualità, orientati al cliente e al prodotto, capaci di generare valore aggiunto derivante dall'introduzione dell'intermodalità nell'intera catena logistica e infine realizzare un'infrastruttura a servizio delle aree di produzione e di consumo della Sicilia (specie quella occidentale), servite dalle principali infrastrutture stradali, ferroviarie e portuali e strettamente integrate con le Aree di Sviluppo Industriale (ASI);

- Opere di adeguamento del porto di Palermo e porto Termini Imerese (previste dal PRP): l'obiettivo è di favorire la crescita del traffico Ro-Ro come alternativa sostenibile al trasporto su strada, accompagnando alle opere infrastrutturali politiche di incentivazione del Ro-Ro e disincentivazione del trasporto su strada. Il tutto nell'ottica di realizzazione del futuro interporto di Termini Imerese e del collegamento tra i due nodi;
- Completamento accessibilità ai poli aeroportuali: gli interventi per il potenziamento dell'accessibilità dei nodi aeroportuali consentiranno di allargare il bacino di utenza dei due aeroporti di Trapani e Palermo nonché di renderne più rapido l'accesso.

LINEA 2. Intercettazione dei flussi merci e passeggeri, con l'obiettivo di razionalizzare i flussi di traffico merci (soprattutto Ro-Ro) sul nodo di Termini Imerese, anche attraverso le sinergie con il nuovo interporto, potenziare i flussi traffico turistico con sinergie porto- aeroporto.

Azioni progetto:

- Potenziamento flussi traffico turistico attraverso sinergie porto- aeroporto di Palermo: azioni volte al miglioramento dei collegamenti tra il nuovo Terminal Crociere di Palermo e il Terminal Aeroportuale di Punta Raisi al fine di garantire un servizio di trasporto (anche alternativo al servizio su gomma), veloce, efficace ed efficiente, destinato principalmente al traffico passeggeri crocieristi internazionali;
- Sviluppo di azioni volte al potenziamento del traffico ro-ro sul nodo di Termini Imerese anche attraverso l'attivazione delle sinergie con il futuro interporto: lo sviluppo dei traffici Ro-Ro rappresenta un'opportunità per il decongestionamento della rete autostradale e l'abbattimento delle esternalità negative tipiche del trasporto su strada (inquinamento,

incidentalità, ecc.). Il cabotaggio alternativo mostra inoltre, per gli autotrasportatori, indubbi vantaggi in termini di costi e tempi rispetto al trasporto su strada per relazioni a lunga percorrenza.

L'obiettivo di questa linea è di creare infrastrutture portuali e di collegamento con le aree retro-portuali e i centri logistici atte a soddisfare le esigenze operative di questa modalità di trasporto. A tal fine le azioni infrastrutturali dovranno essere accompagnate da accordi commerciali con i più importanti armatori, finalizzata alla realizzazione di una vera e propria rete di porti tra cui realizzare gli scambi.

LINEA 3. Internazionalizzazione dei mercati, con l'obiettivo di rivitalizzare l'economia, rafforzare le centralità economico-produttive e dare impulso agli scambi commerciali su tutto il territorio snodo, già caratterizzato da una forte connotazione culturale e terziaria soprattutto del nodo di Palermo (città degli scambi e dell'innovazione e città internazionale della cultura).

Azioni progetto:

- Sviluppo di centri e poli di eccellenza a livello internazionale e nazionale, riqualificazione delle aree industriali produttive. L'azione prevede la realizzazione dei centri produttivi, industriali e tecnologici da collocare in aree strategiche dal punto di vista dell'accessibilità (vicinanza alle porte di accesso di rango internazionale – porti aeroporti) e delle caratteristiche economiche e produttive cui si rivolgono.

LINEA 4. Risoluzione dei problemi di accessibilità ai centri urbani e coesione interna del sistema territoriale, con l'obiettivo di potenziare la mobilità attraverso l'identificazione di nuove direttrici di mobilità e con modalità di trasporto differenti. Gli scambi legati al sistema palermitano interessano un'ampia area che va dal territorio di Termini Imerese a Partinico, coinvolgendo anche i comuni più interni; le attività prevalenti sono concentrate nelle due aree industriali abbastanza consolidate di Carini e Termini Imerese, quasi agli estremi dei territori dell'Area Metropolitana. Queste due localizzazioni sono interessate da quotidiani spostamenti di lavoro, erogazione di servizi, ormai di notevole entità che richiedono ad oggi adeguate soluzioni sotto il profilo dell'adeguamento dell'infrastruttura e del miglioramento del livello di servizio.

Azioni progetto:

- Realizzazione di un bypass della città di Palermo: la realizzazione di un

“ponte” che sia in grado di superare il nodo di Palermo, garantirebbe non solo di collegare le due autostrade (A19/A20 e A29), permettendo anche di ampliare il bacino di utenza di porti e aeroporti, ma anche di contribuire a decongestionare il traffico urbano della città generato dal traffico pendolare.

- Velocizzazione/raddoppio tracciato ferroviario Termini Imerese-Palermo-Trapani-Birgi-Marsala: consentirà di raggiungere il sistema metropolitano di Palermo decongestionando notevolmente le arterie stradali; questa soluzione, inoltre, rappresenterebbe un veloce collegamento per coloro che devono attraversare la città per raggiungere importanti centri urbani, produttivi o nodi di trasporto presenti all’altro capo. In particolare, attraverso la realizzazione di questo importante collegamento, sarebbe notevolmente ampliato il bacino di utenza degli aeroporti di Palermo e Trapani-Birgi: la quota di residenti dell’agglomerato della Sicilia nord orientale, che attualmente preferisce usufruire dell’aeroporto di Catania per problemi di accessibilità, potrebbe essere catturata nella *catchment area* degli aeroporti della Sicilia nord occidentale.

La realizzazione dell’intera infrastruttura può essere suddivisa in tre tipologie di intervento:

- a) tratta da Cefalù a Palermo, dove i lavori per il raddoppio della tratta sono già attivi;
 - b) passante ferroviario di Palermo (da Brancaccio a Punta Raisi), in fase di esecuzione (associabile ad una metropolitana);
 - c) tratta da Punta Raisi a Trapani-Birgi-Marsala, attualmente a binario unico non elettrificata e dunque per ora rappresenta una idea progetto.
- Miglioramento della fluidità del traffico tra i principali nodi di trasporto: azione volta al potenziamento dei collegamenti viari e ferroviari tra i principali agglomerati urbani e produttivi, tra i principali nodi di trasporto (porti, aeroporti) e tra questi ultimi e i centri urbani e produttivi.

LINEA 5. Miglioramento della qualità della vita, anche attraverso il potenziamento della mobilità urbana, favorendo il potenziamento di mezzi alternativi all’auto e rilanciando il trasporto pubblico locale con l’obiettivo di combattere i fenomeni di congestionamento nelle aree urbane, soprattutto nell’area metropolitana di Palermo. A livello territoriale, la prospettiva è legata

all'intensificazione degli scambi e dei flussi di mobilità all'interno delle città, tra aree metropolitane e rispettive cinture urbane e, in generale, tra le aree urbane e le periferie.

Azioni progetto:

- Sviluppo di modalità di trasporto pubblico sostenibili: lo sviluppo di tali modalità di trasporto (in superficie e non), gioca un ruolo essenziale per il decongestionamento del traffico privato; il trasporto pubblico di massa costituisce l'unica alternativa possibile anche in considerazione della morfologia della struttura urbana comprendendo stazioni che punteggiano tutto lo sviluppo longitudinale del consolidato urbano; il sistema prevede una infrastruttura integrata tra la metropolitana leggera e le linee di tram;
- Completamento dell'infrastruttura ferroviaria a supporto degli spostamenti urbani: il completamento di tale infrastruttura permetterebbe di fluidificare il traffico urbano offrendo la possibilità a chi deve accedere al centro cittadino dal Porto o dalla Stazione Notarbartolo di farlo con i mezzi pubblici; inoltre, il raddoppio della linea nel tratto relativo al passante ferroviario che collega la stazione con l'aeroporto consentirà una maggiore frequenza degli spostamenti tra i due nodi;
- Riqualificazione e ri-funzionalizzazione delle aree ferroviarie.

LINEA 6. Riqualificazione delle aree urbane attraverso la costruzione del partenariato pubblico-privato, e la valorizzazione dei poli di attrazione culturale, della vocazione dei luoghi, degli elementi storici e delle potenzialità del territorio soprattutto ai fini turistici. Promozione dei servizi turistici e culturali di fruizione dei beni e delle tradizioni della cultura locali (gastronomia, fiere, eventi, musei e biblioteche comunali, etc.) che fungano da attrattori di flussi turistici a beneficio del territorio anche in vista della costante crescita del traffico crocieristico nel Porto di Palermo.

Azioni progetto:

- Realizzazione di centri culturali di servizi e turistici sul territorio: la riqualificazione e la realizzazione di tali centralità urbane contribuirebbe al miglioramento della qualità della vita nei centri urbani del territorio snodo; a tal proposito gli interventi di realizzazione di nuove centralità dovrebbero essere ordinati secondo opportuni criteri di localizzazione al fine di evitare il congestionamento ulteriore dei centri urbani;

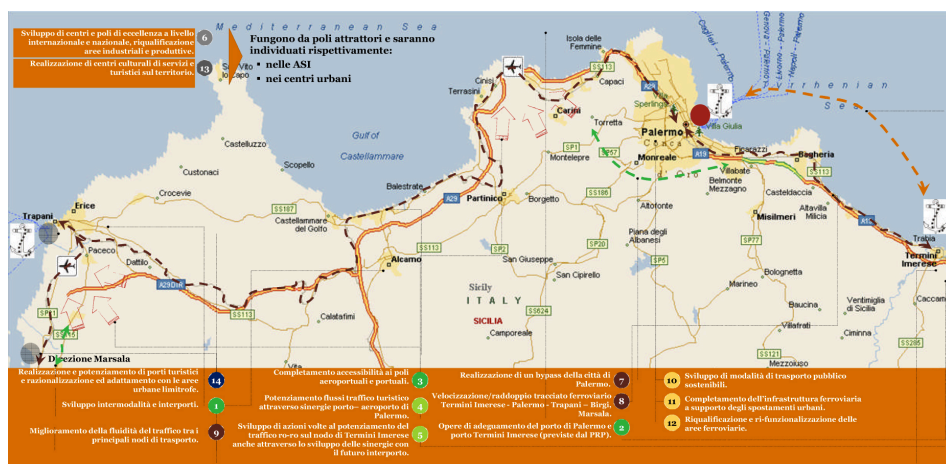
- Studio di fattibilità finalizzato all'individuazione di quattro Società di Trasformazione Urbana o forme di corresponsabilità pubblico-privata analoghe in altrettante aree fortemente degradate situate nel Centro Storico di Palermo: lo sviluppo e la riqualificazione del centro storico della città di Palermo sono state individuate 4 aree, ciascuna delle quali con un patrimonio edilizio monumentale pubblico ed un patrimonio residenziale potenziale, ma anche alcune criticità edilizie e socio-economiche che rendono lo strumento della STU una modalità di recupero urbano con elevate prestazioni, capace sia di attivare la messa in sicurezza e il recupero edilizio dei Mandamenti Palazzo Reale e Monte di Pietà sia di completare la dotazione di servizi e la qualità degli spazi pubblici nei Mandamenti Tribunali e Castello a mare, dove sono stati realizzati importanti interventi sul patrimonio monumentale.

LINEA 7. Diversificare il sistema della portualità turistica in un'ottica di specializzazione e complementarità con l'ambito urbano, con l'obiettivo di riorganizzare il sistema della portualità e migliorare la qualità paesaggistica delle fasce costiere, rendendole più accessibili e fruibili da parte dei turisti, preservando le caratteristiche di naturalità.

Azioni progetto:

- Realizzazione e potenziamento di porti turistici e razionalizzazione ed adattamento con le aree urbane limitrofe: in questo senso si pensa ad azioni che dovranno tendere al potenziamento dell'offerta della portualità turistica e al miglioramento della qualità paesaggistica ed ambientale della fascia costiera, favorendo le iniziative capaci di destare effetti sinergici tali da contribuire alla crescita economica del territorio. Tale azione ha come obiettivo anche di offrire al turista nautico la possibilità di fruire dell'offerta turistica immediatamente retrostante la costa.

AMBITO	LINEA D'INTERVENTO	AZIONI DI SVILUPPO
TERRITORIO PIATTAFORMA. Sviluppo interregionale e apertura interregionale	1. Potenziamento accessibilità nodi di trasporto e sviluppo logistica	Sviluppo dell'intermodalità e degli interporti Opere di collegamento del porto di Palermo e di Termini Imerese Completamento dell'accessibilità ai poli aeroportuali e portuali
	2. intercettazione dei flussi merci e passeggeri	Potenziamento dei flussi di traffico turistico attraverso le reti lunghe Azioni per il potenziamento del traffico ro-ro su Termini Imerese, anche attraverso l'attivazione delle sinergie con il futuro interporto
	3. Internazionalizzazione dei mercati	Sviluppo di centri e poli di eccellenza a livello internazionale e nazionale, e riqualificazione delle aree industriali e produttive
TERRITORIO PORTA. Sviluppo e coesione regionale	4. Risoluzione dei problemi di accessibilità ai centri	Sistema di collegamento <i>point-to-point</i> (porto-stazione) Velocizzazione/raddoppio del tracciato ferroviario Termini Imerese-Palermo-Trapani-Birgi-Marsala Miglioramento della fluidità del traffico tra i principali modi di trasporto
	Miglioramento della qualità della vita, anche attraverso il potenziamento della mobilità urbana	Sviluppo di modalità di trasporto pubblico sostenibili Completamento dell'infrastruttura ferroviaria Riqualificazione e ri-funzionalizzazione delle aree ferroviarie
TERRITORIO POLICENTRICO. Sviluppo urbano e locale	Riqualificazione delle aree urbane attraverso la valorizzazione dei poli di attrazione culturale	Realizzazione di centri culturali di servizi e turistici sul territorio Riqualificazione delle aree nel centro storico di Palermo
	Diversificare il sistema della portualità turistica in un'ottica di specializzazione e complementarietà	Realizzazione e potenziamento dei porti turistici e razionalizzazione e adattamento con le aree urbane limitrofe



Rappresentazione delle azioni di sviluppo.

Fonte: PwC (2012), p.187.

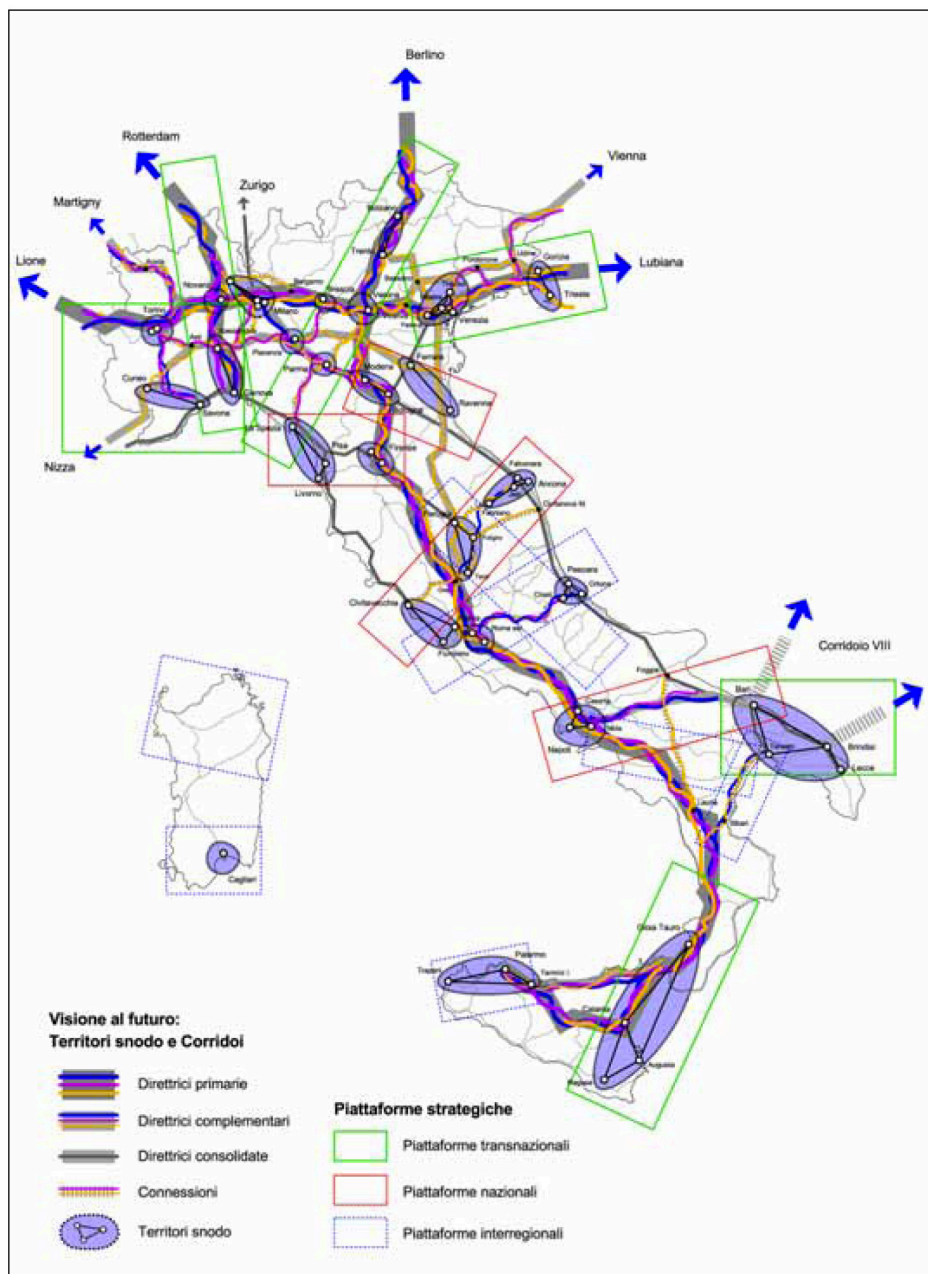
4.3.3 IL RUOLO DEI TERRITORI-SNODO NELLO SCENARIO DELLE PIATTAFORME TERRITORIALI: VERSO UN POLICENTRISMO RETICOLARE

Il Dicoter, ha introdotto la nozione di territori-snodo considerandoli come le “chiodature funzionali” del territorio italiano, ovvero come dei grandi *hubs* di relazioni intersettoriali e multidimensionali (MITT-Dicoter, 2007b). Essi contribuiscono, in maniera determinante, a commutare i flussi esterni in flussi locali e viceversa, assicurando le connessioni tra i diversi strati. Sono loro i nuclei fondamentali di strutturazione delle piattaforme strategiche, che in vario modo declinano le interdipendenze tra reti infrastrutturali e assetti insediativi ai fini dello sviluppo competitivo e coeso del territorio italiano.

La nozione stessa di territorio-snodo restituisce la doppia ambivalenza che si intende fornire in termini di funzionalità strategica, in quanto, con il termine “territorio” si fa riferimento alla dimensione areale del territorio, mentre con il termine “snodo” si intende evocare la dimensione della funzionalità nel dominio dello scambio dei flussi e la visione di un territorio reticolare. Pertanto, tale nozione, permette di superare la tendenziale separazione nei modi di descrivere e di intervenire su un territorio, facendoli interagire in maniera reciprocamente vantaggiosa.

La ricostruzione dei territori-snodo (che non sono definiti solo dalle relazioni di prossimità spaziale, ma piuttosto dalla reciproca interdipendenza al fine di commutare i differenti flussi) porta ad individuare le polarità più significative in Italia, diverse tra loro per importanza, per volume dei flussi intercettati, per capacità di istaurare relazioni con i territori locali di pertinenza, ma analoghe nel ruolo di attivatori di contesto per lo sviluppo.

Le polarità selezionate hanno in comune, generalmente, la presenza di attrattori di flusso per la mobilità di persone e merci (aeroporti, porti, interporti e centri logistici, stazioni ferroviarie, accessi autostradali), combinati variamente con la presenza di funzioni avanzate per: le innovazioni tecnologiche e scientifiche (parchi tecnologici e centri di ricerca avanzata), la trasmissione delle conoscenze e la formazione di competenze avanzate (università), le intermediazioni finanziarie e altri servizi rari alle imprese, gli apparati della comunicazione (editoria, pubblicistica, produzioni di audiovisivi).



Visione al futuro: Territori snodo e Corridoi.
 Fonte: Clementi A. (a cura di) (2006), p.46.

Per un corretto funzionamento di un territori-snodo e per l'attivazione del ruolo di commutatore, risulta essere prioritaria un'azione di sistema finalizzata al miglioramento dell'accessibilità e delle interconnessioni. Pertanto, se il dato dell'accessibilità risulta imprescindibile, i territori-snodo devono caratterizzarsi per funzionalità capaci di combinare al meglio i differenti fattori di produzione e per adattarli alle nuove leggi dello scambio, in quanto la prerogativa fondamentale alla base della loro esistenza è la capacità di catturare i flussi e di radicarne gli effetti nel territorio.

Indipendentemente dalla fisionomia di ogni singolo territorio-snodo, la tentazione di stabilizzare la posizione gerarchica e di mercato nella competizione globale attraverso meccanismi di chiusura è controbilanciata da meccanismi di apertura e di inclusione, con la messa in movimento di intermediazioni interne tra reti sociali, economiche e politiche. Inoltre, l'implementazione dell'impalcatura territoriale principale invita alla creazione di sinergie tra i territori-snodo, interessati dalle medesime infrastrutture, che condividono un comune percorso di sviluppo. Dalla necessità di sinergie e interazioni ne consegue che, sul piano del governo dei processi, i territori-snodo devono essere in grado di esercitare forme di regolamentazione che rinviano a modelli di *governance* flessibili ed efficaci.

Sotto il profilo organizzativo, è necessario sottolineare che i territori-snodo individuati, presentano situazioni estremamente diversificate, riconducibili a "cluster di polarità", coordinate dalla presenza di un indiscusso polo attrattore, ovvero, organizzati in rete secondo una sorta di principio di divisione del lavoro in chiave di complementarità. In definitiva, sono state individuate quattro diverse tipologie di strutture organizzative:

- strutture storicamente policentriche già in cluster tra di loro con centri specializzati e complementari, a carattere prevalentemente orizzontale e non gerarchico, e una divisione interurbana del lavoro che assicura l'esistenza di un mercato sufficientemente vasto ed economie di scala e di agglomerazione;
- strutture potenzialmente policentriche mediante politiche di rafforzamento dei rispettivi ruoli e delle connessioni;
- aree metropolitane di tipo tradizionale, dove il dominio generalista del comune principale è contrastato da una specializzazione selettiva dei centri affiliati;

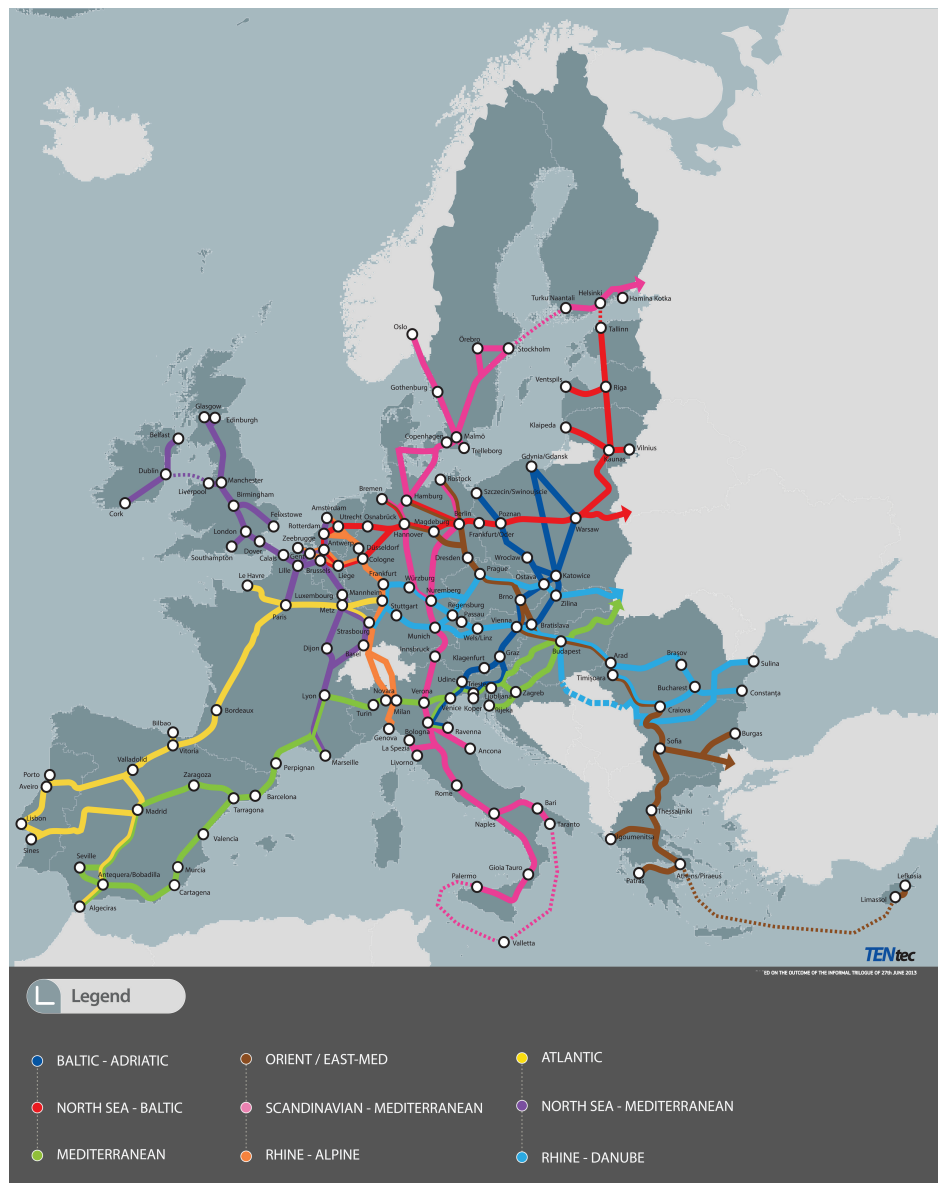
- strutture accentrate, ma geograficamente isolate, con forti potenzialità di sviluppo se agganciate alle reti lunghe.

Da questa classificazione si evince quanto sia importante la specificità di ogni singolo territorio, sia per valutare le capacità e le potenzialità di attrarre flussi, sia per l'individuazione delle politiche da attivare. Sebbene la dotazione infrastrutturale sia una componente prevalente per la funzione dei territori-snodo nella strutturazione delle piattaforme territoriali, il ruolo di commutatore di flussi non deve limitarsi a quello di un semplice *hub*, ma deve cercare di far interagire le vocazioni e le potenzialità presenti nel sistema locale con i flussi, in modo aumentare le capacità di attrarre anche quei flussi che non necessitano di infrastrutture logistiche, e di diventare generatore di flussi immettendo nella rete quelle specificità uniche e identitarie del sistema che permettono il radicamento del nodo nella rete.

Pertanto, il territorio-snodo può essere visto come il sistema più fertile per sviluppare un policentrismo reticolare, articolato al suo interno da interazioni funzionali interdipendenti e complementari, e connesso in rete con gli altri territori-snodo della piattaforma. Inoltre, il territorio-snodo, definendo al suo interno il nodo che assolverà la funzione di *gateway* per l'intero sistema, diventa il motore per lo sviluppo dell'intera regione.

4.4 LA NUOVA CONFIGURAZIONE DEI CORRIDOI EUROPEI

Il nuovo progetto dei corridoi europei assume particolare importanza nell'ottica di creare un'Europa competitiva, dove le regioni sono tutte interconnesse fra loro e le distanze, in termini temporali, sono ridotte.



Trans-European Transport Network. Ten-T Core Network Corridors.
Fonte: European Commission - Mobility & Transport (2013).

I progetti previsti per il miglioramento delle connessioni interne al territorio europeo mirano, infatti, a ridurre lo squilibrio esistente fra le regioni centrali e quelle più periferiche, a favorire le relazioni orizzontali di cooperazione e interazione tra le città, e a realizzare un sistema infrastrutturale multimodale esteso all'intero territorio, che apporterà miglioramenti non solo alla scala nazionale e regionale, ma soprattutto alla scala internazionale, rendendo l'intero territorio più compatto e, di conseguenza, più competitivo.

La nuova *Core Network* per il territorio europeo prevede: 94 principali porti europei con collegamenti ferroviari e stradali; 38 aeroporti principali con collegamenti ferroviari nelle grandi città; 15.000 km di linea ferroviaria ad alta velocità aggiornati; 35 progetti transfrontalieri. Mentre, per quanto riguarda i corridoi, ne sono previsti 9, ognuno dei quali deve includere almeno tre modi di trasporto, tre Stati membri e due sezioni transfrontaliere. I nove corridoi previsti sono:

- Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, asse nord-sud cruciale per l'economia europea, attraversando il Mar Baltico, dalla Finlandia alla Svezia, passando per la Germania, le Alpi e l'Italia, collega i principali centri urbani e i porti della Scandinavia e della Germania settentrionale, per continuare verso i centri industrializzati ad alta produzione della Germania meridionale, Austria e Nord Italia ulteriormente ai porti italiani e Valletta;
- Il Corridoio Mare del Nord-Baltico, collega i porti della sponda orientale del Mar Baltico con i porti del Mare del Nord, la Finlandia con l'Estonia tramite traghetto, fornendo moderni collegamenti di trasporto stradale e ferroviario tra i tre Stati baltici da un lato e la Polonia, la Germania, i Paesi Bassi e il Belgio dall'altro. Tra il fiume Oder e i porti olandesi, fiamminghi e tedeschi, include anche le vie navigabili interne, come il Mittelland-Kanal;
- Il Corridoio Mar del Nord-Mediterraneo, corridoio multimodale che si estende dall'Irlanda e il nord del Regno Unito attraverso i Paesi Bassi, il Belgio e il Lussemburgo al Mar Mediterraneo nel sud della Francia, comprendente vie navigabili interne nel Benelux e in Francia, si propone non solo di offrire migliori servizi multimodali tra i porti del Mare del Nord, i bacini idrografici Maas, Reno, Schelda, Senna, Saona e Rodano e i porti di Fos-sur-Mer e Marsiglia, ma anche una migliore interconnessione delle isole britanniche con l'Europa continentale;
- Il Corridoio Baltico-Adriatico, uno dei più importanti assi stradali e ferroviari

- transeuropei, che collega il Mar Baltico con il Mare Adriatico, attraverso le aree industrializzate tra la Polonia meridionale, Vienna e Bratislava, la regione Alpina orientale e il Nord Italia;
- Il corridoio Orient/East-Med, che collega le interfacce marittime del Mare del Nord, Mar Baltico, Mar Nero e Mar Mediterraneo, consente di ottimizzare l'uso dei porti interessati e le relative autostrade del mare;
 - Il Corridoio Rhine-Alpine, costituisce una delle più trafficate vie di trasporto merci in Europa, collegando i porti del Mare del Nord di Rotterdam e Anversa al bacino del Mediterraneo a Genova, passando per la Svizzera e alcuni dei principali centri economici quali Rhein-Ruhr e Rhein-Main-Neckar, le regioni e l'agglomerato di Milano nel Nord Italia. Questo corridoio multimodale include il Reno come via navigabile;
 - Il Corridoio Atlantico, collega la parte occidentale della Penisola Iberica e porti di Le Havre e Rouen a Parigi, e in seguito a Mannheim/Strasburgo, con linee ferroviarie ad alta velocità e quelle convenzionali parallele, tra cui anche la Senna come via navigabile. La dimensione marittima svolge un ruolo cruciale in questo corridoio;
 - Il Corridoio Reno-Danubio, con il corso d'acqua principale e il Danubio come sua spina dorsale, collega le regioni centrali vicino a Strasburgo e Francoforte, attraverso la Germania meridionale, a Vienna, Bratislava, Budapest e, infine, il Mar Nero, con un ramo importante da Monaco di Baviera a Praga, Zilina, Kosice e il confine con l'Ucraina;
 - Il Corridoio Mediterraneo, collega la Penisola Iberica con il confine ungherese-ucraino seguendo le coste mediterranee della Spagna e della Francia, attraversa le Alpi verso est attraverso il nord Italia, lasciando la costa adriatica in Slovenia e Croazia verso l'Ungheria. Oltre al fiume Po e alcuni altri canali nel Nord Italia, si compone di strada e ferrovia.



Ten-T Core Network.

Fonte: European Commission - Directorate General for Mobility and Transport (2011), pp.22-23.

Nella nuova rete dei corridoi europei, alcune città (rappresentate come se fossero le fermate di una rete metropolitana), si configurano non solo come nodi di un corridoio, ma soprattutto come nodi di scambio fra più corridoi. Questa visione sarà fondamentale per la definizione delle strategie di sviluppo di queste città, in quanto, il semplice ruolo infrastrutturale attribuitogli dai corridoi, può far sì che siano proprio loro ad assolvere il ruolo di città *gateway* del proprio sistema territoriale. Queste città, pertanto, dovranno attivare forme relazionali e cooperative con gli altri nodi dei corridoi che intercetta, al fine di rendere il corridoio efficiente e di generare, intorno ad esso, sistemi policentrici reticolari che possono cooperare e condividere strategie di sviluppo, al fine di creare una varietà funzionale specializzata e complementare.

PARTE TREZA
Verso una governance reticolare

CAPITOLO 5

Quale governance per il policentrismo reticolare

Nei precedenti capitoli, le analisi che sono state condotte sui sistemi policentrici e sulle reti di città, hanno permesso di individuare nel policentrismo reticolare un modello per l'evoluzione dei sistemi territoriali in funzione delle nuove dinamiche globali. Sia le regioni urbane policentriche presenti nel territorio europeo, che i territori-snodo del sistema italiano diventano, in questa ricerca, i punti di partenza per comprendere le dinamiche interne di organizzazione e gestione di questo complesso sistema di relazioni, che riguarda il sistema logistico-infrastrutturale, economie di scala, massa critica, sinergie, nonché intermediazioni tra reti sociali, culturali, economiche e politiche. Nella sfida per la riuscita di questo processo, fondamentale sarà la capacità di organizzare le potenzialità intrinseche dei sistemi territoriali e un coordinamento regionale e di *policy-making*. Pertanto, è necessario avviare delle riflessioni in merito alla governance di questi territori, per comprendere quale possa essere la procedura più adatta per gestire le relazioni e coordinare i processi di trasformazione e sviluppo.

In questo capitolo si propone, quindi, una riflessione critica sulle diverse declinazioni della governance territoriale nell'ottica di individuare quali elementi potrebbero meglio gestire un territorio policentrico reticolare, tenendo conto dei problemi derivanti dall'attuale processo di *re-scaling*, delle interazioni fra i diversi livelli spaziali e istituzionali, della coesione territoriale e della sussidiarietà come obiettivi comunitari, e delle procedure di partecipazione e negoziazione come pratiche ormai consolidate nei processi di governance territoriale, con l'obiettivo di proporre delle linee guida per la governance dei

sistemi policentrici reticolari, capaci di garantire democrazia, flessibilità, e regolamentazione delle pratiche.

5.1 IL PROCESSO DI RE-SCALING

Sul sistema delle organizzazioni territoriali gli effetti della globalizzazione e dell'economia mondiale si evidenziano nel significativo decentramento del ruolo del livello nazionale e nell'intensificarsi dell'importanza di forme di organizzazione territoriale, sub e sovranazionali. Il recente consolidamento di una nuova divisione internazionale del lavoro, infatti, si intreccia con la ri-territorializzazione alle differenti scale spaziali, ovvero, ha implicato (e sta implicando) una riorganizzazione territoriale dei processi di urbanizzazione a tutte le scale spaziali (Brenner, 1999). Le città-regioni e le regioni urbane policentriche sono espressione di questa nuova riconfigurazione spaziale (Brenner, 2004), che rappresenta da un lato, un nuovo livello territoriale, dall'altro il luogo in cui i diversi livelli spaziali si intrecciano, dal locale al globale. Questa riorganizzazione delle scale territoriali comporta delle criticità in merito al governo del territorio, soprattutto per quanto riguarda il coordinamento transcalare e multilivello. «A formally identical methodological strategy can be deployed to characterise the reconfigured spatial form of territorial states in the current era [...] the spatial form of territorial states in the age of global capitalism is being 'glocalised' [...] the 'glocal state' is a polymorphic geometrical configuration that is likewise being turned simultaneously inside-out and outside-in *inside out* insofar as it attempts to promote the global competitiveness of its cities and regions; and *outside in* insofar as supranational agencies such as the EU, the IMF and the World Bank have come to play ever more direct roles in the regulation and restructuring of its internal territorial spaces» (Brenner, 1999, 439-440).

Questo processo di ri-organizzazione, ri-articolazione e ri-definizione delle scale territoriali e dei corrispondenti livelli di governo, definito con il termine *re-scaling* (Brenner, 1999), esprime le due diverse forme della riterritorializzazione conseguenti ai fenomeni globali.

Se dal punto di vista territoriale il *re-scaling* si manifesta nell'emergere di regioni urbane policentriche, dal punto di vista del governo del territorio evidenzia la necessità di definire una nuova geometria dei poteri, per mediare i conflitti tra visioni opposte di sviluppo territoriale, per organizzare le forme di cooperazione

fra i territori e per orientare lo sviluppo in un'ottica transcalare, considerando i sistemi regionali il nuovo motore di sviluppo dell'intero sistema nazionale. In sostanza, è necessario definire una nuova governance per queste nuove configurazioni territoriali, che non hanno confini definiti, ma sono caratterizzati da una geometria variabile, che spesso interseca diversi sistemi amministrativi. Inoltre, tenendo conto che questi territori si confrontano sia con la dimensione locale che con quella sovralocale, è necessario definire i rapporti con i livelli superiori, ai fini della coesione territoriale e della valorizzazione locale come strategia di sviluppo.

Attualmente in tutta Europa si stanno verificando sistemi di pianificazione a livello regionale, supportati dall'Unione Europea che, perseguendo l'obiettivo della coesione territoriale, attraverso la programmazione dei fondi strutturali promuove politiche di sviluppo regionale per valorizzare le potenzialità endogene di questi territori e implementarne le capacità competitive. Anche i sistemi statali stanno sempre più comprendendo l'importanza di questa nuova dimensione territoriale, sperimentando nuove forme di governo del territorio e ponendola al centro dei programmi di sviluppo nazionale, orientati alla cooperazione e integrazione sub-regionale e inter-regionale, ma anche alla interazione con la scala globale, considerandoli nodi di commutazione tra le reti lunghe e le reti corte.

Resta, comunque, un campo ancora denso di problematicità quello della governance di queste nuove configurazioni territoriali, che necessita di essere approfondito e sperimentato al fine di fornire indirizzi organizzativi e procedurali per gestire e organizzare questi luoghi di intreccio e sovrapposizioni spaziali, orientando la visione territoriale nell'ottica della reticolarità.

5.2. LA GOVERNANCE TERRITORIALE DEI SISTEMI POLICENTRICI RETICOLARI

La governance territoriale, intesa come modalità di costruzione delle relazioni, di organizzazione delle interazioni, sia degli attori pubblici e privati, che delle istituzioni formali, al fine di raggiungere obiettivi specifici e condivisi, definiti attraverso modalità di partecipazione e negoziazione regolate (Davoudi *et al.*, 2009), è oggetto di continue sperimentazioni per adeguarsi al processo di *re-scaling* in atto. Essa, pertanto, è ambigua nelle sue definizioni, sia in merito all'aspetto della sovranità territoriale all'interno della quale la governance è esercitata (sovranità assoluta dello Stato su persone e cose localizzate all'interno dei propri confini amministrativi), sia alla dimensione territoriale delle politiche prese in esame, che include tutte le relazioni formali e informali, verticali e orizzontali, che concorrono al perseguimento dell'obiettivo della promozione dello sviluppo.

Focalizzando l'attenzione sulla dimensione dei sistemi territoriali policentrici reticolari, territori in fase evolutiva da spazio statico a spazio dinamico (Cox, 1997), dimensione intermedia tra il livello locale e quello nazionale, nonché, luogo in cui si materializza l'intersezione tra questi due livelli, in cui l'azione di una molteplicità di attori crea un intreccio tra le relazioni orizzontali e quelle verticali⁵⁶, si cercherà di trovare risposta alla tipologia di governance più adatta per questi sistemi analizzando criticamente la governance intesa come coordinamento verticale e la governance intesa come coordinamento orizzontale.

L'obiettivo ultimo di queste analisi è una maggiore definizione della *governance reticolare*⁵⁷, intendendo con questa nozione una modalità di organizzazione dell'azione collettiva costruita attraverso la variabile composizione delle reti, viste come forme di coordinamento e di organizzazione dei soggetti e delle loro

⁵⁶ Secondo Stoker (1998), la governance è caratterizzata da: il coinvolgimento di un elevato numero di attori, la compenetrazione di ruoli e responsabilità fra il settore pubblico e quello privato, l'esistenza di relazioni di potere tra le diverse organizzazioni coinvolte in azioni collettive, l'emergere di reti ad alta capacità di autogoverno e lo sviluppo di nuovi compiti e strumenti di governo.

⁵⁷ Rhodes (2000), sottolineando che il termine governance può essere definito e analizzato da diversi punti di vista in relazione alle differenti modalità di governo, individua sette campi di elaborazione e attuazione di azioni di governo ai quali corrispondono sette diverse, ma interrelate, definizioni del termine come: *minimal state*, *corporate governance*, *new public management*, *good governance*, sistema sociocibernetico, *new political economy*, *governance reticolare*. Quest'ultima definizione è quella che si assume in questa ricerca.

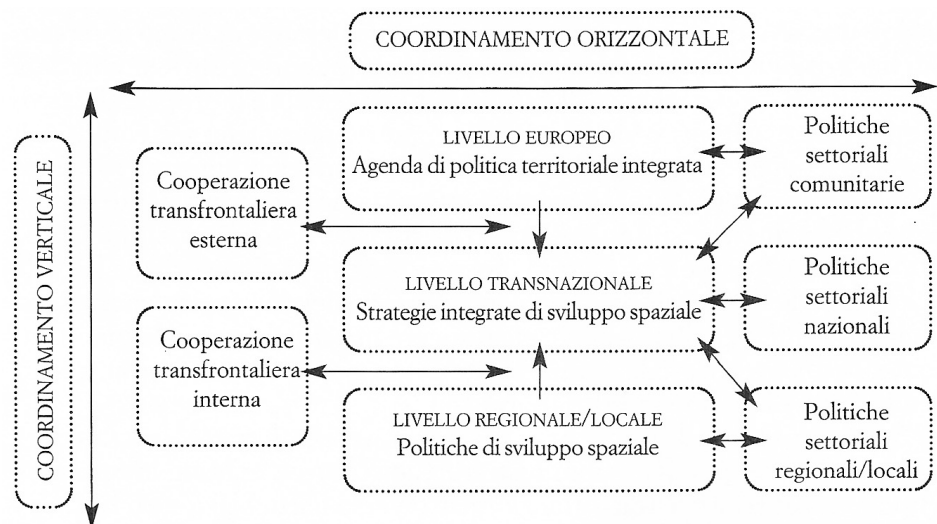
azioni (Rhodes, 2000), che agiscono in maniera trasversale alle scale territoriali. Questa nozione sottolinea la presenza di dispositivi di azione quali la negoziazione, la cooperazione e l'accordo, e le capacità auto-organizzative degli attori che promuovono le reti come fattori basilari per l'attivazione di processi di *networking* attivo e per il radicamento territoriale dei nodi nelle reti. Infatti, per affermare che una rete esista, non è sufficiente dimostrare l'esistenza di flussi di diverso tipo tra i diversi nodi, ma è necessario che vi siano rapporti di collaborazione che legano tra loro i diversi attori, e quindi le diverse città, e che siano esplicitati gli obiettivi comuni che giustificano i diversi flussi tra i nodi (Capellin, 1991).

La governance come coordinamento verticale, o governance multilivello, è espressione di una continua negoziazione tra i governi posti ai diversi livelli territoriali, che comporta lo spostamento di funzioni tradizionalmente di competenza statale verso il livello sovranazionale e verso il livello regionale/locale (Marks, 1993), mentre lo Stato si trova a svolgere il ruolo di mediatore fra le dinamiche globali e quelle locali, fra i processi di de-territorializzazione e ri-territorializzazione selettiva. Contestualmente, anche il livello locale ridefinisce il suo ruolo e i limiti entro cui può agire in forma autonoma, diventando soggetto decisivo e decisore nei complessi rapporti locale-globale, in cui dovrà manifestare la propria capacità di autorappresentarsi ed esprimere capacità di relazionarsi con gli altri sistemi locali e con i sistemi sovralocali.

La governance, in questo contesto, deve intendersi come la capacità dello Stato di adattarsi ai nuovi cambiamenti che provengono dall'esterno, come la risposta delle istituzioni nel ridefinire i ruoli ai vari livelli, dove fondamentale è il coordinamento delle relazioni e delle interconnessioni. Diventa, quindi, un'azione multilivello proprio perché deve confrontarsi con le relazioni e il coordinamento tra attori e livelli territoriali diversi, con la ridefinizione del ruolo dello Stato-nazione e con il ruolo di soggetti e istituzioni sovranazionali. Inoltre, riconoscendo che le interconnessioni che si instaurano fra i diversi livelli territoriali sono mutevoli e le relazioni sono di tipo orizzontale, verticale e diagonale, allora l'indeterminatezza e la non linearità dei processi, l'auto-organizzazione delle reti e le relazioni non gerarchiche fra gli attori coinvolti, diventano le caratteristiche specifiche della governance multilivello (Davoudi *et al.*, 2009). Pertanto, l'azione di coordinamento deve essere svolta attraverso

due modalità: da un lato, attraverso progressivi e regolati processi di decentramento, con la definizione delle competenze; dall'altro, attraverso procedure contrattuali e processi autoregolativi, flessibili e adattabili, andando così incontro alle capacità delle autorità locali e regionali.

La governance come coordinamento orizzontale, o come azione multiattoriale e trans-settoriale, è espressione dell'interazione e della negoziazione tra una molteplicità di soggetti e di interessi che entrano in relazione tra loro, con fini diversi, attuando molteplici azioni. In questo modello, le istituzioni governative formali assumono la funzione di promuovere e guidare le diverse forme di azione che emergono dall'interazione sociale, nella definizione delle opzioni di politiche al fine di costruire e gestire processi partecipativi, dove i soggetti coinvolti definiscono in forma condivisa obiettivi e azioni in funzione degli interessi manifestati e della visione di sviluppo del territorio. Il processo di governance, pertanto, deve garantire che le decisioni siano coerenti, le politiche da sviluppare efficaci, i programmi da attuare condivisi, deve regolamentare le modalità con i cui i vari soggetti interagiscono e definire le regole di negoziazione.



Modalità di coordinamento per lo sviluppo spaziale.
 Fonte: Davoudi et al. (2009), p.55

Riportando queste due tipologie di governance ai sistemi policentrici reticolari, e osservando che questi ultimi sono caratterizzati sia dalla presenza di una molteplicità di attori che dalla trasversalità alle diverse scale territoriali, si evince come il nodo centrale per costruire un'azione di governance reticolare efficace, sia quello di definire forme di coordinamento verticale e orizzontale, ovvero, sia tra i diversi livelli di governo che tra i diversi attori che si affacciano sulla scena pubblica, al fine di coordinare le strategie per costruire il consenso in merito allo sviluppo del territorio, definendo le politiche da attuare.

Considerando che la costruzione di una governance reticolare, implica la creazione di forme di cooperazione e coordinamento tra i diversi enti amministrativi che governano i diversi nodi urbani di un sistema policentrico reticolare, lo strumento della pianificazione urbana e territoriale rappresenta l'elemento cruciale nella governance reticolare, in quanto capace di far convergere sia il coordinamento tra i diversi livelli di governo, che tra gli attori coinvolti nel processo di sviluppo del territorio attraverso la costruzione di relazioni, e rappresenta anche lo strumento attraverso cui si concretizza il processo della governance e si trasferisce sul territorio con azioni materiali e immateriali. Pertanto, per attivare un processo di governance reticolare è necessario definire i soggetti che devono essere coinvolti nel processo e con quale ruolo, le modalità di partecipazione e di negoziazione e gli strumenti operativi da redigere come risultato atteso del processo.

5.2.1 ORIENTAMENTI DELL'UNIONE EUROPEA PER LA GOVERNANCE TERRITORIALE

L'Unione Europea, negli ultimi anni, è stata molto attiva nell'alimentare iniziative e processi di politica territoriale di interesse comunitario che, a causa della sua stessa natura istituzionale, priva di un sistema di pianificazione, devono passare attraverso i sistemi di pianificazione istituiti dagli Stati (Janin Rivolin, 2009, 67). Questo elemento ha dato luogo a dibattiti politici e disciplinari in merito alla necessità di riformare i propri sistemi di pianificazione in funzione degli orientamenti forniti dall'Unione Europea nei diversi trattati e nei documenti ufficiali, dove la nozione di *governance* è utilizzata per garantire la partecipazione della società civile alle scelte istituzionali e per assicurare un elevato livello di cooperazione internazionale. In particolare, la Commissione Europea in *La Governance Europea. Un Libro Bianco* (CE, 2001a, 10-11) identifica cinque principi che «costituiscono il fondamento della democrazia e del principio di legalità negli Stati membri, ma si applicano a tutti i livelli di governo: globale, europeo, nazionale, regionale e locale» (CE, 2001a, 10):

1. Apertura. Le istituzioni devono operare in modo più aperto: assieme agli Stati membri, devono adoperarsi attivamente per spiegare meglio, con un linguaggio accessibile e comprensibile al grande pubblico, che cosa fa l'Unione europea e in che consistono le decisioni che essa adotta.
2. Partecipazione. La qualità, la pertinenza e l'efficacia delle politiche dell'Unione dipendono dall'ampia partecipazione che si saprà assicurare lungo tutto il loro percorso, dalla prima elaborazione all'esecuzione. Con una maggiore partecipazione sarà possibile aumentare la fiducia nel risultato finale e nelle istituzioni da cui emanano tali politiche. Perché ci sia una maggiore partecipazione, è indispensabile che le amministrazioni centrali cerchino di interessare i cittadini all'elaborazione e all'attuazione delle politiche dell'Unione.
3. Responsabilità. I ruoli all'interno dei processi legislativi ed esecutivi vanno definiti con maggiore chiarezza. Ogni istituzione dell'UE deve spiegare qual è il suo ruolo in Europa e deve assumerne la responsabilità. Ma vi è esigenza di maggiore chiarezza e maggiore responsabilità anche da parte degli Stati membri e di tutti coloro che partecipano, a qualsiasi livello, all'elaborazione e all'attuazione delle politiche dell'Unione.
4. Efficacia. Le politiche dell'UE devono essere efficaci e tempestive, producendo i risultati richiesti in base a obiettivi chiari, alla valutazione del

loro impatto futuro e, ove possibile, delle esperienze acquisite in passato. Per la loro efficacia, è necessario inoltre che le politiche siano attuate secondo proporzionalità e le decisioni siano adottate al livello più opportuno.

5. Coerenza. Le politiche e gli interventi dell'Unione devono essere coerenti e di facile comprensione. Si avverte una crescente esigenza di coerenza: la gamma dei compiti da assolvere è andata ampliandosi; l'allargamento dell'Unione accentuerà le differenze; sfide quali il cambiamento climatico e il calo demografico superano i confini delle politiche settoriali sulle quali si è costruita l'Unione; le autorità regionali e locali sono sempre più coinvolte nelle politiche dell'UE. La coerenza richiede una leadership politica e una decisa assunzione di responsabilità da parte delle istituzioni, così da assicurare un'impostazione coerente all'interno di un sistema complesso.

Accanto al Libro Bianco, vi sono i rapporti sulla coesione economica e sociale (CE, 1996; CE, 2001b; CE, 2004; CE, 2007), che incentivano a rafforzare la sussidiarietà, a estendere la partecipazione ai livelli sub-nazionali, a coinvolgere il partenariato sociale, a migliorare le strutture amministrative e istituzionali soprattutto in ambito regionale, e a promuovere partenariati pubblico-privato come elemento fondamentale per una buona governance. Inoltre, i tre obiettivi della politica di coesione per il periodo 2007-2013 (UE, 2007), convergenza, competitività regionale e occupazione, cooperazione territoriale europea, nelle loro articolazioni tendono a realizzare, in maniera più diretta attraverso la destinazione dei fondi comunitari, obiettivi già più volte ribaditi, quali quello della partecipazione, e apportano un'innovazione attraverso la promozione di uno sviluppo territoriale integrato e sostenibile nelle dimensioni transfrontaliera⁵⁸, transnazionale e interregionale (Rossignolo, 2002). La nozione di governance, pertanto, è trattata dall'Unione Europea in relazione agli obiettivi di coesione economica, sociale e territoriale, e attraverso trattati, documenti ufficiali, promozione di programmi e distribuzione dei fondi strutturali, vengono forniti orientamenti organizzativi e procedurali.

⁵⁸ In merito alla cooperazione transfrontaliera, Faludi (2005) sostiene che la mancanza di piani di azione sulla coesione territoriale di ogni Stato membro, fa sì che manchi un quadro generale delle tendenze del territorio europeo e, di conseguenza, manca un'azione di coordinamento delle politiche di sviluppo dell'intero territorio da parte della Commissione, ai fini della creazione di zone globali di integrazione economica

5.4 IL CASO DELLA RANDSTAD: ESEMPIO DI GOVERNANCE NEL TERRITORIO EUROPEO

La Randstad, i cui tentativi di rafforzare le sue capacità e istituzioni sono stati messi in atto molto prima che fosse redatta la strategia di Lisbona, alla fine degli anni 1990, e con il supporto delle indicazioni dell'Unione Europea⁵⁹, sembrava aver raggiunto le condizioni ideali per insediarsi come attore regionale nella scena pubblica e diventare l'esempio di come le regioni urbane possono contribuire a sviluppare le strategie di Lisbona. Ma nonostante i continui sforzi, la Randstad non è ancora rappresentata istituzionalmente e il percorso verso una governance regionale efficace sembra ancora lontana.

La struttura amministrativa olandese, infatti, è costituita da tre livelli: il livello nazionale, quello provinciale e quello comunale⁶⁰. Per quanto riguarda la pianificazione territoriale, il governo nazionale fornisce il quadro politico generale (obiettivi a lungo termine, strategie generali), mentre la pianificazione esecutiva è operata dai comuni. Una responsabilità fondamentale delle province (12 in totale) è quella di garantire un livello minimo di coordinamento tra le iniziative di sviluppo locale e di verificare la loro coerenza con le direttive nazionali. Questa struttura è in vigore da più di 150 anni, con compiti e responsabilità che nel campo della pianificazione territoriale subiscono talvolta alcune variazioni tra i vari livelli⁶¹. Ad esempio, in alcuni comuni di grandi dimensioni è stato aggiunto un quarto livello di governo, il distretto municipale (sia Amsterdam⁶² che Rotterdam hanno eletto direttamente distretti municipali).

⁵⁹ Dal 1990 in poi, la competitività regionale e la cooperazione territoriale sono emersi come obiettivi principali dell'Unione Europea, in particolare con l'adozione dell'Agenda di Lisbona nel 2000, il terzo rapporto sulla Coesione Economica e Sociale (2004) e il ruolo di rilievo che occupano nella programmazione 2007-2013, con gli obiettivi "Competitività regionale e occupazione" e "Cooperazione territoriale europea". In particolare l'obiettivo della competitività ha generato un crescente interesse per l'utilizzo dei potenziali di sviluppo endogeno delle regioni, e la generazione di nuove risorse è diventata importante come la redistribuzione di quelle esistenti (Lambregts *et al.*, 2008).

⁶⁰ Tra gli anni settanta e ottanta ci sono state diverse proposte per riformare i livelli, con la proposta dell'aggiunta di un quarto livello costituito dalla regione. Queste proposte sono state respinte in Parlamento perché si temeva che questo ulteriore livello avrebbe ridotto l'autonomia statale.

⁶¹ Gli ultimi anni sono stati caratterizzati da processi di decentramento che hanno dato maggior potere al livello locale, in particolare per quanto riguarda la pianificazione territoriale e l'ambiente.

⁶² I 14 municipi di cui è composto il distretto municipale di Amsterdam hanno compiti e responsabilità specifiche: sono responsabili per la costruzione e il mantenimento dell'edilizia residenziale pubblica, il mantenimento degli spazi pubblici, nel fornire la maggior parte dei servizi comunali per i loro abitanti e per altri compiti nell'ambito dei

Le province coordinano alcune politiche pubbliche (pianificazione, trasporti, cultura, affari sociali) e hanno anche il controllo legale sui comuni, in particolare nel campo della pianificazione di cui approvano il piano comunale di uso del suolo. Inoltre, le province corrispondono al livello territoriale decentrato di alcuni ministeri, come quelli per l'amministrazione dei lavori pubblici, la gestione delle acque e l'agricoltura.

I comuni, invece, sono responsabili di una vasta gamma di settori strategici quali: strade, trasporti pubblici, alloggi, pianificazione locale, ambiente, affari sociali, sviluppo economico, istruzione, assistenza sanitaria, ecc. I comuni condividono molte delle loro responsabilità con il governo centrale, ma sono relativamente indipendenti. Il governo centrale, infatti, è onnipotente nelle decisioni politiche, in quanto stabilisce il quadro generale, le regole e le norme che le autorità locali devono seguire, e controlla le politiche e il finanziamento della maggior parte dei settori di intervento delle politiche.

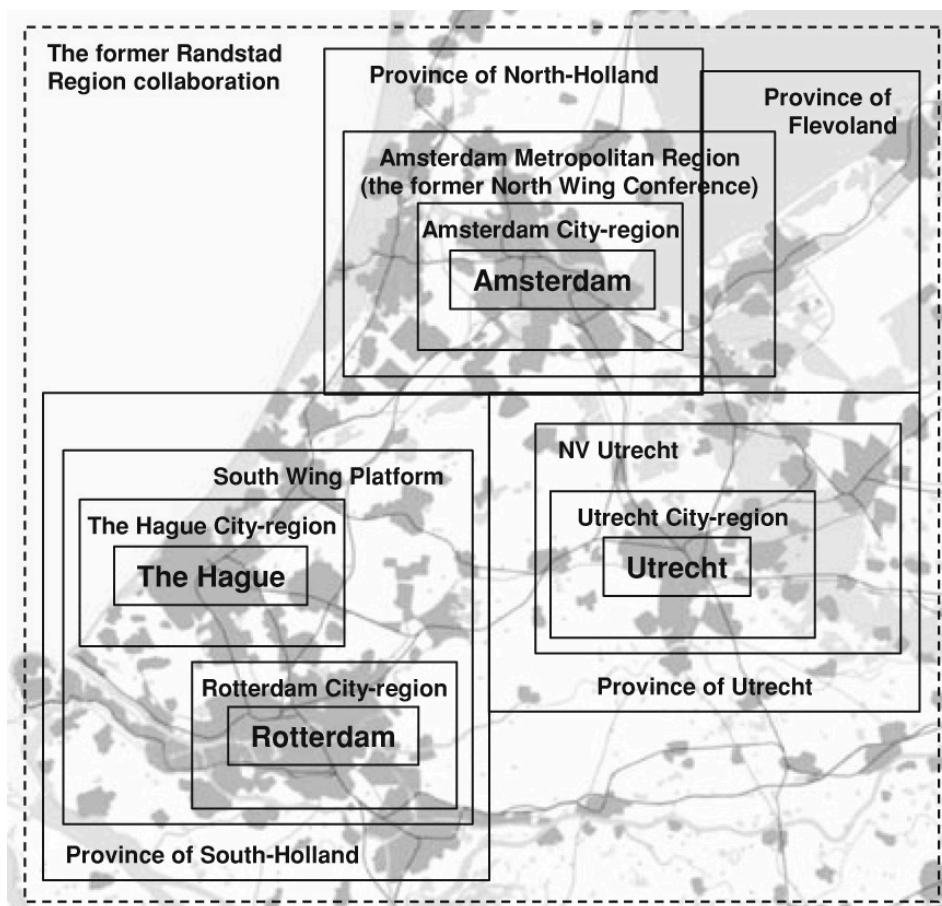
Nonostante le loro ampie responsabilità, i comuni olandesi hanno limitate possibilità di imporre tasse locali, infatti, solo una percentuale relativamente piccola di ricavi comunali provengono dalle tasse locali (percentuale inferiore al 5% a seguito dell'abolizione, nel 2006, dell'imposta sugli immobili). Il governo olandese di sembra porre un accento particolare sul capitale regionale, al punto che la ridotta quota che le entrate fiscali locali svolgono nel totale delle spese è stata vista come una garanzia per evitare che le differenze di dotazione dei servizi locali tra le regioni diventi troppo grande (OECD, 2007). Pertanto, le risorse ai livelli locali sono fornite dal governo centrale per mezzo di sovvenzioni, e sono quantificate in modo tale da mantenere un grado dell'offerta dei servizi pubblici locali simile in tutto il territorio⁶³.

In questo contesto istituzionale, in cui il livello regionale non è riconosciuto, la Randstad rappresenta una vasta area policentrica, dai confini non

settori del benessere, dello sport, dell'istruzione e della cultura. Sono finanziate direttamente dal comune di Amsterdam, ma hanno anche risorse proprie in quanto possono imporre delle tasse (OECD, 2007, 166).

⁶³ Questa limitazione delle entrate fiscali dei comuni, ai fini dell'autonomia, viene bilanciata con altre forme di entrate, la cui principale è la rendita fondiaria. Amsterdam, in particolare ha creato sulla vendita e sulla locazione dei terreni, una notevole fonte di ricavi che gli garantisce maggiore autonomia nelle scelte di sviluppo. Del resto, l'attuale basso livello di autonomia fiscale non permetterebbe alla Randstad di affrontare le sfide prefisse (OECD, 2007).

formalizzati, al cui interno, informalmente, vi sono circa 147 comuni e quattro province di cui, però, non ricopre le intere aree (Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht e Flevoland a Bruxelles). Non trovando risposta alle richieste di riconoscimento istituzionale, sono state prese soluzioni alternative attraverso il progressivo aumento dei poteri e delle competenze a livello locale, la promozione di cooperazioni inter-comunali e inter-provinciali, la fusioni tra comuni, e la fondazione di città-regioni attorno ai principali centri urbani (Evers, de Vries, 2008).



Partial and schematic overview of administrative actors in the Randstad area.
 Fonte: Lambregts et al. (2008), p.52.

Nel 1998 è stata presentata la Dichiarazione della Metropoli Delta (*Deltametropool*), in cui è stata manifestata la visione del futuro sviluppo

territoriale della regione Randstad. Questa dichiarazione evidenzia che le sfere di influenza delle quattro città hanno iniziato a sovrapporsi, che un numero crescente di questioni legate alla pianificazione della Randstad trascendono non solo la scala comunale, ma anche quella provinciale, era giunto il momento di sviluppare una visione comune (ovvero, della *Deltametropool*) ai fini della cooperazione interregionale. Questa iniziativa ha portato alla fondazione del *Vereniging Deltametropool* (Associazione della Metropoli Delta), organo informale con lo scopo di migliorare le trasformazioni di una Randstad frammentata in una visione più coerente, attraverso l'avvio di attività di ricerca e progettazione e stimolando lo scambio professionale tra attori.

Nel frattempo è stata istituita, formalmente, una piattaforma cooperativa denominata Regio Randstad⁶⁴. Questa piattaforma amministrativa ha ottenuto, nel 1993, un ufficio di rappresentanza a Bruxelles, con l'obiettivo di influenzare la politica dell'Unione europea, di stabilire forme di cooperazione con altre regioni europee e per garantirsi i sussidi europei. Dal 2000, la Rappresentanza della Randstad è stata localizzata nella Casa delle Province Olandesi, insieme agli uffici di rappresentanza delle altre province dei Paesi Bassi e l'Associazione delle Autorità Provinciali. Dal 2002 ha un organo deliberativo composto da rappresentanti del governo (le quattro province, la quattro città principali e le quattro città-regioni) ed è amministrato da un consiglio di 12 membri, che nomina un comitato esecutivo di cinque persone. Questo comitato si riunisce ogni mese. Tuttavia, la Regio Randstad non è un livello di governo con responsabilità ufficiali.

La *mission* della Regio Randstad è quella di rafforzare la propria posizione competitiva in un'Europa sempre più orientata all'integrazione e migliorare la qualità della vita. Per raggiungere questi obiettivi, la Regio Randstad focalizza i suoi obiettivi su:

- Influenzare la politica e la normativa europea;
- Cercare di utilizzare i futuri finanziamenti europei;
- Aumentare il profilo della Randstad in Europa;
- Condividere le conoscenze e le competenze attraverso la cooperazione internazionale.

⁶⁴ Le informazioni sulla Regio Randstad sono state tratte dal sito ufficiale: <http://www.randstadregion.eu>

La responsabilità delle province per la politica economica regionale spaziale è in costante crescita, anche al fine di sostenere e ampliare la posizione competitiva della regione in una prospettiva internazionale. Questa responsabilità, legata alla strategia Europa 2020, tende al perseguimento dell'obiettivo di realizzare un'Europa sostenibile, intelligente e competitiva entro il 2020, e per far ciò la Randstad si concentra su quattro settori prioritari: la futura politica regionale (al fine di realizzare le strategie di Europa 2020), conoscenza e innovazione (perseguendo gli obiettivi di Horizon 2020), ambienti di vita sostenibile e aree rurali sottoposte alla pressione urbana (affiancando la European Common Agricultural Policy e promuovendo vitalità nelle zone rurali in ambienti urbani, e proteggendo la diversità delle aree periurbane e all'interno). Pertanto, le quattro province della Randstad, le quattro città più grandi (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag e Utrecht) e le loro rispettive regioni, intraprendono attività comuni che sono nell'interesse della posizione competitiva (internazionale) e della qualità della vita degli abitanti. Questa piattaforma è anche un interlocutore del governo nazionale per quanto riguarda le questioni relative allo sviluppo territoriale. Accanto a questa, nella regione vi sono molte altre piattaforme, più piccole e più informali, per la promozione della cooperazione.

La Metropoli Delta, però, non avrà vita a causa della caduta del governo che aveva supportato tale progetto nel Quinto Rapporto sullo Sviluppo Territoriale. Il nuovo governo, infatti, trasforma alcune parti del documento e abbandona l'idea della Metropoli Delta riportando l'attenzione sul vecchio concetto della Randstad, ma senza la necessità di metterla al centro della scena. Nel nuovo documento, la Randstad è divisa in quattro aree di programma: Ala Nord, Ala sud, l'area di Utrecht e il Cuore Verde, e le politiche e le strategie di investimento sono coordinate dalle autorità di ciascuna di queste aree (piuttosto che dal Comitato Amministrativo della Randstad).

Di fronte a questa nuova realtà, gli attori locali e regionali hanno cercato un nuovo equilibrio negli interessi dell'intero territorio regionale, attraverso l'intensificazione delle attività di collaborazione informali tra il livello locale e quello sovra-locale delle Ali. Intorno al 2000 vengono, infatti, creati grandi organismi di cooperazione al livello delle Ali: uno è l'Ala Nord, inizialmente chiamata Cooperazione Regionale di Amsterdam (*Regionale Samenwerking Amsterdam*); nel 2004 viene istituita l'Ala Nord di Utrecht (NV Utrecht), i cui

membri sono composti dalla provincia di Utrecht, dai tre comuni di Utrecht, Amersfoort e Hilversum e dalle tre regioni della WGR-plus di Utrecht, dall'organo di cooperazione Amersfoort e dalla zona Gooi e Vecht (che è anche parte dell'Area Metropolitana di Amsterdam).

La Piattaforma amministrativa dell'Ala Sud (BPZ: Bestuurlijk Platform Zuidvleugel) è stata istituita nel 2000, ed è composta da otto partner: la provincia di Zuid-Holland; cinque organismi di cooperazione regionale tra cui la Regione Urbana di Rotterdam (Stadsregio Rotterdam, una WGR-plus⁶⁵), la Regione Urbana di Haaglanden (Den Haag e i suoi comuni limitrofi, WGR-plus); la Holland Rijnland (la parte settentrionale della provincia di Leiden); le Città di Drecht (Dordrecht e comuni limitrofi), Midden-Holland (Gouda e dintorni), i comuni di Rotterdam e Den Haag. Come l'Ala Nord, anche la BPZ non era destinata a diventare un nuovo livello decisionale del governo, ma è stata pensata come una piattaforma per raggiungere accordi su progetti e investimenti, senza un trasferimento di competenze. È interessante notare che una nuova struttura di cooperazione sta emergendo nell'Ala Sud: la Regione Metropolitana Rotterdam-Den Haag.

Nonostante ciò, gli attori locali non rinunciano all'idea di rafforzare le capacità al livello della Randstad. Così, nel 2006, la Holland 8 (associazione formata dai sindaci di Amsterdam, Rotterdam, Den Haag e Utrecht, e i commissari delle quattro province), ha chiesto la creazione di un'autorità centrale della Randstad che avesse responsabilità sul coordinamento e la realizzazione delle politiche territoriali alla scala della regione. L'allora Ministro degli Affari Interni nomina una commissione specifica per valutare tale proposta (Commissione Kok), che si dichiarerà favorevole con quanto richiesto dalla Holland 8, dando la sua disponibilità a introdurre alcune riforme istituzionali al fine di poter creare un unico governo per l'intera Randstad, che avrebbe così assunto le responsabilità delle province e dalle città-regioni esistenti.

⁶⁵ Nel 2007 entra in vigore una nuova legge che ha creato otto regioni, in cui la cooperazione è stata applicata tra comuni nel campo della pianificazione territoriale, degli alloggi, del traffico e dei trasporti, degli affari economici e dell'ambiente. WGR (Wet Gemeenschappelijke Regelingen) è l'acronimo di questa legge sulla cooperazione comunale. Il termine "Plus" si distingue per una serie di competenze, definite in modo esplicito, che i WGR normali non possono avere. La disposizione WGR-plus non è un livello governativo, e i consigli sono formati da amministratori comunali. Accanto a queste regioni WGR-plus c'è una fitta rete di aree WGR normali.

Ma, nella primavera del 2007, il governo nazionale decide di non adottare il parere della Commissione Kok, ritenendo che le relazioni funzionali alla scala della Randstad sono ancora molto più deboli rispetto a quelle presenti alla scala delle singole città-regioni e delle Ali.

A tutto ciò è seguita un'intensificazione della cooperazione a livello delle Ali (in particolare nell'Ala nord) che ha provocato la riduzione delle forme collaborative all'interno della Randstad. In particolare, gli attori dell'Ala nord sembrano perdere interesse per il progetto della Randstad, al punto che, alla fine del 2007, è stato cambiato il nome della regione da Ala Nord a Regione Metropolitana di Amsterdam⁶⁶ (MRA: Metropoolregio Amsterdam). Questo passaggio ha reso le prospettive di rafforzare le capacità istituzionali e di governance della Randstad ancora più difficili.

Ancora una volta è il governo nazionale, con la delega di uno dei suoi ministri a responsabile per il coordinamento e la realizzazione di progetti all'interno dell'area Randstad, a redigere una strategia di sviluppo a lungo termine per questo territorio in collaborazione con gli attori locali e regionali.

In termini di contenuto, le attuali politiche spaziali, economiche e infrastrutturali, ai diversi livelli, sembrano essere basate su una solida conoscenza delle condizioni e delle dinamiche del territorio. Naturalmente, le interpretazioni e gli interessi tra i diversi settori e i livelli amministrativi differiscono, e anche le soluzioni e le strategie che vengono proposte non sono sempre compatibili. La differenza più interessante è quella tra il punto di vista del governo nazionale e quello della Randstad: sebbene entrambi condividano l'opinione che alla Randstad - motore dell'economia olandese - dovrebbe essere permesso di rafforzare la propria posizione competitiva internazionale, di fatto sostengono strategie diverse per lo sviluppo territoriale della regione. Il governo nazionale, infatti, presuppone che sia necessario rafforzare le parti costituenti della Randstad, mentre le autorità della Randstad preferiscono assicurarsi che gli elementi costitutivi funzionino come un'unità, in modo da fare un uso migliore del potenziale metropolitano, che ritengono essere insito nella regione.

⁶⁶ Sono membri della MRA: 36 comuni, le province del Nord-Holland e del Flevoland e il WGR-plus di Amsterdam. La zona è più di due volte più grande di NV Utrecht e la sua appartenenza in parte si sovrappone.

5.4.1 FORME DI COOPERAZIONE ORIZZONTALE

La cooperazione orizzontale tra i governi locali nei Paesi Bassi, che coinvolgono sia le province che i comuni, è molto frequente. Nella Randstad la cooperazione tra comuni avviene a tre diversi livelli: a livello della città-regione⁶⁷, a livello delle Ali e a livello della Randstad nel suo complesso. La cooperazione a livello della città-regione è la più sviluppata, mentre la cooperazione a livello della Randstad resta la più problematica.

La cooperazione tra comuni e a livello della città-regione avviene per mezzo di accordi di diritto pubblico o privato (circa il 40%) che, una volta realizzati, sono giuridicamente vincolanti. Questi accordi vengono controllati dal consiglio comunale, che deve anche nominare un consiglio di gestione specifico per l'accordo di cooperazione.

Sebbene queste forme di cooperazione siano ormai entrate nella prassi dei comuni, la cooperazione a livello della città-regione presenta una particolare limitazione, dovuta al fatto che è la provincia che determina ufficialmente il territorio della città-regione ed è la sola che può invitare i comuni a farne parte (OECD, 2007).

Le città-regioni hanno diverse responsabilità nel campo dei trasporti, abitazioni, ambiente ed economia regionale, e sono particolarmente importanti in merito alle questioni del traffico e dei trasporti. Una delle principali responsabilità di una città-regione è quella di decidere sull'offerta per l'esecuzione delle concessioni per il sistema del trasporto pubblico regionale.

I bilanci delle città-regioni sono notevoli e sono finanziate, in parte da contributi stanziati dal governo centrale e, in misura limitata, dai comuni cooperanti nell'accordo. La loro efficacia rimane largamente dipendente dalla cooperazione comunale (cooperazione orizzontale), che funziona bene fino a quando gli interessi dei comuni partecipanti sono gli stessi. Quando non vi è coincidenza di interessi fra tutti i comuni coinvolti e nascono conflitti di interessi, è compito della provincia approvare o meno una decisione.

La cooperazione a livello delle Ali, coinvolge sia le città-regioni che i comuni. Nella Randstad questo livello è indicato con riferimento all'Ala Nord e all'Ala Sud. Questa forma di cooperazione è un intreccio tra la cooperazione

⁶⁷ Le città-regione sono costituite da una grande città e dai comuni circostanti che fanno parte dello stesso *daily urban system*. Nella Randstad le *city-regions* sono quelle di Amsterdam, Rotterdam, Den Haag e Utrecht.

orizzontale e quella verticale, in quanto sono coinvolte sia le città-regioni che le province, attraversando diversi confini amministrativi.

Questo livello di cooperazione, che spesso riguarda progetti di infrastrutture, nell'Ala Sud, ad esempio, ha impiegato molti anni per raggiungere buoni risultati, a causa di motivi conflittuali tra le priorità che ogni comune esprimeva. Inoltre, un altro problema, è stato la mancanza di riconoscimento di appartenenza da parte dei cittadini all'Ala in questione.

A differenza dell'Ala Sud, la cooperazione dell'Ala Nord, limitata alla città-regione di Amsterdam, si può considerare costruttiva. Dopo la ristrutturazione dell'economia nazionale, nel 1990, quando l'ordine del giorno dell'Ala Nord è stato dominato da problemi di redistribuzione delle risorse (tra la città di Amsterdam e i comuni limitrofi), l'attenzione si è spostata sulla cooperazione per lo sviluppo del territorio. Il consenso è stato cercato e trovato per dare priorità ai progetti di infrastrutture e ai siti per nuove costruzioni, che sono stati necessari per soddisfare le raccomandazioni politiche presenti nei rapporti nazionali in merito alla pianificazione territoriale e alle infrastrutture.

La cooperazione del Cuore Verde è nata dalla creazione di una piattaforma che mirasse alla cooperazione inter-provinciale. Inizialmente, dal 1996, la cooperazione ha coinvolto una gamma molto ampia di organizzazioni, ma dopo una valutazione negativa del funzionamento e dei risultati ottenuti, le tre province interessate e il governo centrale hanno convenuto, nel 2004, che fosse necessario un ruolo più importante della provincia e la piattaforma fu abolita. Una nuova serie di accordi di cooperazione sono stati stabiliti, in cui sono state separate le responsabilità pubbliche da quelle private: i comuni del Cuore Verde si sono uniti in un unico gruppo (Woerdense Beraad); i gruppi non governativi si sono riuniti nel Patto del Cuore Verde; mentre, il ruolo provinciale è garantito dal Gruppo Direttivo del Cuore Verde, in cui sono rappresentate le tre province.

La cooperazione a livello di Randstad finora non ha avuto molto successo. La Randstad ha sviluppato accordi di governance *soft*, come le iniziative *bottom-up* provenienti dai comuni, spesso con partner del settore privato che non hanno poteri decisionali. Tale cooperazione è relativamente recente, risale, infatti, al 1998 con la fondazione della Delta Metropolis Association⁶⁸, che si

⁶⁸ La Delta Metropolis Association è una fondazione pubblico-privata. È stata creata nel 1998 da un professore dell'Università di Delft e dai quattro assessori in materia di pianificazione urbanistica delle quattro principali città della Randstad. Ricopre tutta la

proponeva come una piattaforma per lo sviluppo di nuove idee con una partnership privata e pubblica (Lambregts *at al.*, 2008). Inoltre, nel 2002 le quattro province della Randstad, le quattro principali regioni urbane più i loro comuni fondamentali, hanno istituito la Regio Randstad come una negoziazione e una piattaforma di cooperazione, che collaborava con l'Associazione della Metropoli Delta. La sua base formale era legale: la legge sulla cooperazione amministrativa (WGR).

Una valutazione del funzionamento della Regio Randstad, condotto nel 2005, ne ha indicato alcuni punti deboli: è stato osservato che non c'era un'agenda comune, che molti membri del consiglio combinavano più funzioni e difendevano interessi diversi da quelli della Randstad e che le questioni spaziali sono state le uniche che hanno ricevuto sufficiente attenzione. Così, anche come conseguenza del rifiuto, da parte del governo, di istituire questa piattaforma, la Regio Randstad come piattaforma politica cessa la sua attività dal gennaio del 2008. Nonostante ciò, la cooperazione non è finita del tutto. Anche se non esiste più una piattaforma politica per discutere delle questioni relative alla Randstad, le quattro province Randstad (senza le quattro città principali) continuano a cooperare per promuovere i loro interessi a livello europeo. Un piccolo gruppo di rappresentanti provinciali lavora insieme su questo, con la sede a Bruxelles nella Casa delle Province Olandesi. Paradossalmente, l'unica cooperazione politica esistente a livello di Randstad è esterna, anche se a vocazione internazionale. Inoltre, l'Associazione della Metropoli Delta è ancora attiva, anche se manca la controparte politica.

L'attuale governo di coalizione - in carica dal settembre 2010 - vede la riorganizzazione e semplificazione della struttura amministrativa della Randstad come una priorità, ritenendo che nessuna questione dovrebbe essere trattata da più di due livelli amministrativi. Inoltre, è stata dichiarata la soppressione

parte occidentale dei Paesi Bassi ed è più grande della Randstad in quanto segue i confini ecologici del Delta. Si è sviluppata in una struttura più grande, con il coinvolgimento di: camere di commercio, province, consiglio delle acque, società di edilizia popolare, aziende di trasporto pubblico, associazioni di agricoltori e alcune associazioni di categoria. Oggi conta circa 36 membri. Si tratta di un gruppo di pressione il cui scopo è quello di essere un luogo di scambio di idee per migliorare le sinergie nel sistema metropolitano. Questa coalizione manifesta idee avanzate sull'ecologica e, in particolare, per una *water agenda* per la regione, e propone un sistema interconnesso di infrastrutture, unendo ferrovie, autostrade e altri aspetti del sistema di trasporto a livello della Randstad.

delle WGR-plus, ma ancora non è stata resa effettiva. Una valutazione da parte del Ministero degli Affari Interni del 2010, dichiara che le regioni sono ben posizionate nella realizzazione della politica regionale coerente e sostiene che una forma di autorità della Randstad, composta dalle quattro province, dovrebbe essere creata. Ma anche questa volta l'idea viene abbandonata. Nel 2011 viene annunciata l'intenzione della fusione delle tre province del nord della Randstad (North-Holland, Flevoland, Utrecht), ma non viene dato il consenso. Tutto ciò dimostra che la governance regionale in Olanda, almeno nella Randstad, è in costante riorganizzazione e sperimentazione (ESPON, 2012).

In conclusione si può affermare che oltre ai tre livelli di governo ufficiali (governo centrale, provincia e comune), esistono diversi altri livelli sotto forma di accordi di cooperazione orizzontale. Questi esistono a livello delle città-regioni, a livello sovra-città-regione, a livello comunale e a livello della Randstad nel suo complesso. Alcuni degli accordi di cooperazione, come ad esempio il WGR plus-region (le città-regioni), funzionano abbastanza bene e ottengono risultati positivi (Evers, de Vries, 2008). Pertanto, nonostante la mancata riforma della struttura del governo, sono state trovate altre soluzioni per migliorare la governance nella Randstad. Si osserva, però, che poiché alcune grandi città hanno anche distretti comunali, questo porta il numero totale dei livelli di governo fino a sette in alcune zone: distretto comunale, comune, città-regione, provincia, ali, Randstad e governo nazionale.

5.4.1 FORME DI COORDINAMENTO VERTICALE

I sette livelli di governo individuati, formali e informali, condividono molte delle responsabilità di governo che richiedono un coordinamento verticale. I problemi relativi al coordinamento verticale sono un fenomeno comune in molti paesi e possono variare da sovrapposizioni di competenze a conflitti di interesse, ma, soprattutto, dipendono dal livello di governo in cui si verificano.

A livello distrettuale, i comuni hanno generalmente dimostrato di essere capaci di rispondere alle esigenze locali, ma solitamente non sono il motore primo delle iniziative. Si riscontrano problemi in merito alla ripartizione dei compiti tra il comune centrale e i distretti, sulle poco chiare strutture decisionali e la limitata cooperazione tra i comuni. Inoltre, vi sono considerevoli differenze tra i distretti di uno stesso comune in relazione ai servizi standard che sono

forniti agli abitanti a causa della mancanza di una visione che va oltre il livello del distretto.

A livello comunale, i comuni coordinano le loro attività con diversi livelli di governo. Essi sono di solito parte di città-regioni, sono controllati dalla loro provincia e possono essere impegnati in contatto diretto con il governo centrale, anche se questo di solito avviene attraverso l'Associazione dei Comuni (VNG). La VNG rappresenta gli interessi di tutti i comuni dei Paesi Bassi, ha incontri regolari e ufficiali con i ministri, in particolare il Ministro degli Interni, ed è in grado di influenzare la politica del governo in misura sostanziale. Tuttavia, essendo un'associazione, non può dettare ai comuni ciò che dovrebbero fare, ma ha sviluppato diversi strumenti giuridici, come i regolamenti comunali, che tutti i comuni possono utilizzare, ma senza alcun obbligo. Questo crea una certa uniformità nelle pratiche comunali.

Le questioni più pressanti di coordinamento hanno luogo tra il comune e la città-regione, e tra il comune e il governo centrale. I quattro grandi comuni hanno i loro collegamenti direttamente con il governo centrale. Le autorità locali olandesi delle grandi città hanno investito molto per garantire l'accesso ai burocrati del governo centrale, al punto che lo scambio di funzionari e burocrati fra il livello nazionale e quello locale è una pratica molto diffusa (la maggior parte dei recenti sindaci di Amsterdam sono stati gli ex membri del governo). Questo legame tra il governo centrale e le grandi città ha diverse conseguenze, in quanto introduce elementi di discrezionalità nel sistema delle finanze: le spese delle quattro grandi città, infatti, non sono mai prese in considerazione nella valutazione dei criteri di assegnazione delle sovvenzioni, e ciò significa che non è chiaro se questa presenti una reale relazione con i costi che la città deve soddisfare.

A livello provinciale e della città-regione si riscontrano significativi conflitti di interesse, soprattutto quando devono essere coordinati i finanziamenti e le responsabilità in una stessa zona⁶⁹. Molte delle province della Randstad hanno

⁶⁹ Un esempio di conflitto è quello che ha avuto luogo tra la città-regione di Amsterdam (ROA) e la provincia di Noord-Holland in merito al funzionamento del sistema del trasporto pubblico. La provincia e il ROA sono dipendenti l'uno dall'altro in quanto entrambi hanno le risorse per il trasporto pubblico, e insieme hanno lo scopo di prevedere le aree di intervento. La provincia ha voluto una scheda, con una concessione e un'autorità operativa. Questo avrebbe significato la creazione di un'autorità regionale di trasporto che avrebbe preparato le decisioni da prendere da parte dei governi coinvolti e

rapporti insoddisfacenti con le città-regioni, con il risultato di avere problemi a svolgere in modo efficace il loro ruolo. La dimensione della città-regione spesso si traduce nell'incapacità da parte delle province di affermare se stesse in relazione alle città-regioni poste all'interno dei loro confini, nonostante l'esistenza di poteri giuridici che consentano loro di farlo⁷⁰.

Per quanto riguarda i collegamenti tra province e governo centrale, questi sono numerosi, ma, come per i Comuni, l'intermediario principale è l'Associazione delle Province (IPO).

A livello delle Ali si è osservato che l'esistenza di coalizioni locali può ostacolare lo sviluppo della cooperazione regionale. Si sono verificati, infatti, rallentamenti o il non raggiungimento degli obiettivi a causa di contrasti interni e conflitti di interesse. I molteplici ruoli delle agenzie pubbliche coinvolte, che si traducono in una frequente partecipazione in contesti diversi e con strategie chiaramente contrastanti, ha condotto a variazioni nell'organizzazione. La responsabilità di sovrintendere gli sviluppi in ogni ala è ora assegnata a un ministro diverso e questo ha migliorato il coordinamento del governo centrale sulle questioni di questo livello. Dal 2002, diversi ministri sono stati resi responsabili delle diverse ali: il Ministro dei Trasporti per l'Ala Nord, il Ministro della Pianificazione Territoriale, Alloggi e Ambiente per l'Ala Sud e il Ministro delle Politiche Agricole per il Cuore Verde.

L'assegnazione di ogni Ala ad un ministro diverso ha aumentato il coordinamento all'interno del governo centrale, ma non ha creato un chiaro collegamento e un meccanismo di coordinamento per le questioni che devono essere affrontate a livello di Randstad.

A livello di Randstad il coordinamento con il governo nazionale è moderato. La BCR (Commissione Amministrativa della Randstad) è la piattaforma politica di coordinamento tra il governo centrale e i governi regionali. È stata creata nel 1998, si riunisce tre volte l'anno, ed ha lo scopo di contribuire al coordinamento

che sarebbe stata responsabile delle tariffe, comunicazione, manutenzione, informazioni di viaggio e servizi di autobus, tram, treno, ecc. Il ROA, però, ha preferito concentrarsi sul trasporto solo a livello della città-regione, che è diviso tra quattro concessioni che coprono aree separate. Questa mancanza di cooperazione ha reso impossibile realizzare una rete coordinata di trasporto pubblico in tutta l'Ala Nord ed ha portato alla continua frammentazione della fornitura di trasporto pubblico.

⁷⁰ Un esempio è la città-regione di Utrecht i cui confini sono quasi identici a quelli del territorio della provincia di Utrecht, rendendola dominante nella gestione della provincia.

tra i diversi livelli di governo, tra i membri della Regio Randstad e i rappresentanti del governo centrale. L'ufficio di presidenza della Regio Randstad funge da segretariato della BCR.

A livello nazionale si osserva come negli ultimi decenni il governo non ha contribuito a migliorare la politica di cooperazione tra i comuni e le città-regione. Secondo alcuni osservatori, è proprio il ruolo dominante dello stato centrale che ha reso i funzionari locali riluttanti alle coalizioni regionali. Questo dominio ha portato il governo centrale a guardarsi intorno in modo selettivo per le alleanze sub-nazionali che sono nel suo interesse. Questo comportamento, però, spreca risorse in quanto richiede un maggiore coordinamento orizzontale all'interno del governo centrale stesso. Un altro svantaggio significativo di questo comportamento è che questi rapporti verticali possono rendere più facile per il governo centrale limitare la cooperazione regionale orizzontale, qualora venga vista come una minaccia al suo potere. Questo perché la cooperazione tra le amministrazioni regionali possono limitare il potere dei servizi centrali per attuare le loro politiche preferenziali.

Lo studio delle forme di coordinamento nel sistema olandese e, in particolare, all'interno della Randstad, riassume tutte le problematiche che si possono riscontrare in un approccio che integri la dimensione verticale della cooperazione con quella orizzontale. La presenza di livelli territoriali non corrispondenti ad altrettanti livelli istituzionali, e la presenza di attori attivi nella scena pubblica, senza un corretto e adeguato processo di governance reticolare, non raggiungono tutti gli obiettivi prefissi, a causa della mancanza di una visione comune e condivisa.

Questo dimostra l'importanza di attivare processi di partecipazione e condivisione fra i soggetti pubblici e gli attori privati, ma dimostra anche la fondamentale importanza di un'adeguata riarticolazione dei poteri e ridefinizione dei ruoli, senza risulta denso di ostacoli e più lento il processo di sviluppo di un territorio policentrico reticolare in chiave di cooperazione interna e competitività verso l'esterno.

Le schede delle pagine seguenti sono una rielaborazione dell'autore a partire dalle analisi pubblicate in: Burdett R. *et al.* (2011).

GOVERNANCE before 2008 DECENTRALISED DECISION MAKING

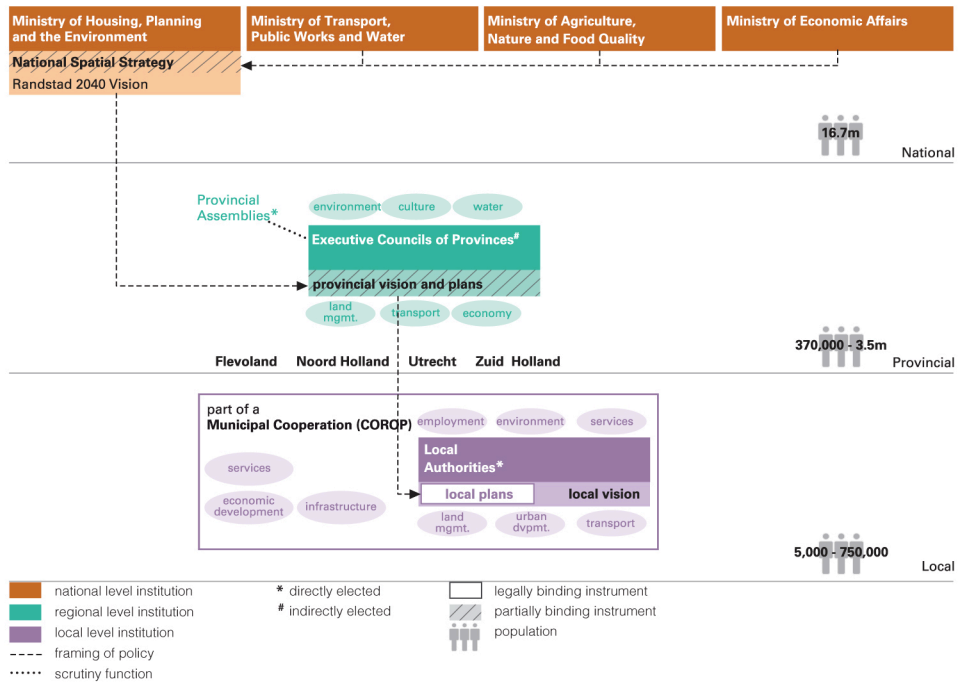
The Randstad region is governed by a range of separate governmental entities of varying scales. The governance system is based on the principle of subsidiarity, which calls for decentralised decision making. Local authorities, or municipalities, called *gemeenten*, are the smallest administrative units, and are fully responsible for managing their land-use planning. The municipalities are governed by a mayor, who is appointed by the national government. Coordination of these local governments is the responsibility of the national government and the four provinces of Flevoland, North Holland, Utrecht and South Holland. Each province has its own directly elected assembly, the *Provincial States*, which enjoys strong autonomy in planning and regional development.



TOP-DOWN STRATEGIC PLANNING

The subsidiarity principle extends to the governance structure of Dutch spatial planning. Focusing on different geographical scales, the relevant governmental tier prepares a strategic spatial plan, derived from their interests and spatial vision. The national government identifies areas of national focus, which are framed by national spatial policy; this involves large sections of the Randstad. Until the reform of the planning

system in 2008, land-use plans developed at the provincial or local level had to be based on the principles of their respective higher tiers. The former Dutch Ministry of Housing, Spatial and Planning, and the Environment developed comprehensive spatial visions for the entire country (the National Spatial Strategy) and a special vision for the Randstad region (Randstad 2040).



GOVERNANCE after 2008 REPOSITIONING POLITICAL GEOGRAPHIES

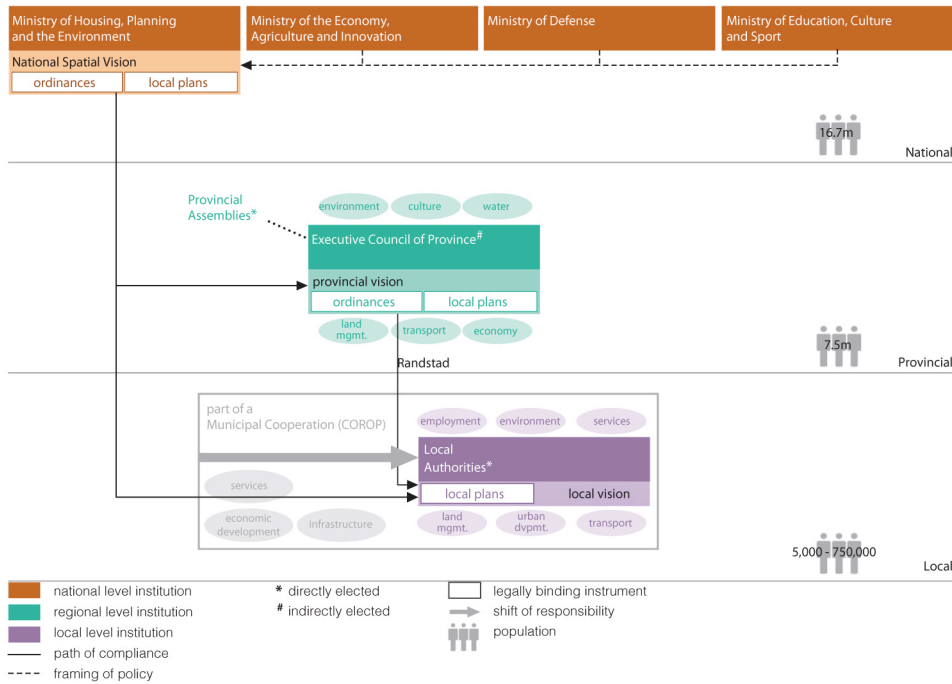
In order to give greater opportunity to local development aspirations, the current Dutch government (elected 2010) has abolished regional bodies in which the collaboration between municipalities was formally constituted. A simplified planning structure has been developed with only two government tiers - provinces and municipalities. For the Randstad, the government is supporting the development of a 'Randstad Province' (including all four major cities of Amsterdam, Rotterdam, The Hague and Utrecht as well as the other municipalities in the region) which would form a single administrative unit covering the entire geographical extent of the region. This new entity, which would have its own public transport authority, would have the capacity to engage in regional strategic planning, in consultation with its municipalities.



REVISITING THE TOP-DOWN MODEL

In recent years the spatial planning system of the Netherlands has been overhauled and the legal powers and responsibilities of government agencies have been restructured. New policies have unravelled a top-down hierarchical system in which local plans were required to comply with provincial plans, and, in turn, provincial plans had to comply with the national spatial strategy. Since 2008, central and provincial governments are obliged to

draw up general rules and guidance framework before local plans are drafted. There is now a clear separation between discretionary policy documents and binding legal instruments, which give local authorities more freedom to set their own vision for local areas. Nevertheless, if any administration unit feels that their interests are under threat, they may formulate local plans, which once acknowledged, become legally bonding.



5.5 RIFLESSIONI SULLE CRITICITÀ DEL RE-SCALING

La governance territoriale è, ad oggi, oggetto di dibattiti, riflessioni e sperimentazioni a livello europeo per le molte questioni ancora aperte che necessitano di essere affrontate. Le ragioni di ciò si ritrovano nel nuovo ordine spaziale dei territori, derivante dalle dinamiche della globalizzazione e dell'economia dei mercati globali, dalla nuova geografia dei flussi e dalle nuove configurazioni territoriali e urbane, che pone nuove questioni sulle forme di governo del territorio da adottare, nell'ottica sia della riorganizzazione e riconfigurazione delle scale territoriali che della definizione dei corrispondenti livelli di governo, sia degli obiettivi promossi dalla Comunità Europea in merito alla coesione, partecipazione e cooperazione. Le problematiche, pertanto, possono essere individuate in relazione ai diversi livelli territoriali.

A livello nazionale, dallo studio condotto, emerge che lo Stato-nazione, sebbene negli ultimi anni abbia subito delle trasformazioni, soprattutto per quanto riguarda il decentramento di ruoli e funzioni, resta sempre un attore-chiave nei processi di governance territoriale (Biot, 2009), continuando ad esercitare il suo ruolo con strumenti, sia tradizionali che innovativi. Questo, infatti, è il soggetto che prende le decisioni principali in termini di politica e pianificazione territoriale, definisce il quadro strategico generale di sviluppo, il quadro normativo entro cui i soggetti dei livelli subordinati e gli eventuali attori possono agire⁷¹, nonché è il soggetto che controlla i fondi e distribuisce le risorse finanziarie. Inoltre, lo Stato svolge anche il ruolo di mediatore ultimo quando gli attori locali non riescono a raggiungere un accordo, selezionando la proposta che ritiene possa raggiungere nella maniera più ottimale l'obiettivo prefisso, in coerenza sia con le strategie nazionali che con le reali necessità e possibilità del territorio in esame.

Per quanto riguarda le relazioni di tipo verticale, si possono osservare due aspetti diversi, sintomo dell'evoluzione in atto. Se da un lato lo Stato resta l'attore principale per le decisioni in merito allo sviluppo territoriale, dall'altro si assiste all'emergere del ruolo dei livelli inferiori a cui, talvolta, il compito di prendere decisioni è demandato proprio dal governo centrale. In questi casi è

⁷¹ Le ragioni del mantenimento di questa funzione da parte dello Stato si possono spiegare attraverso la necessità di attribuire responsabilità e per il processo di legittimazione nelle democrazie rappresentative, ma anche al fine di mantenere una forma di gerarchia (Biot, 2009).

evidente il passaggio dal *government* alla *governance*: il ruolo dei livelli regionale e locale acquista sempre più importanza e maggiore autonomia, sia decisionale che finanziaria, quest'ultima anche come esito del sempre maggiore coinvolgimento del privato nei processi decisionali.

La permanenza di forme tradizionali di organizzazione amministrativa e la compresenza di nuovi livelli di espressione dell'autorità presenta, al momento, sia aspetti positivi che negativi. È sicuramente un fattore positivo la riduzione di processi decisionali gerarchici e autoritativi, l'apertura a forme di partecipazione e cooperazione e l'importanza assunta dalle pratiche di concertazione e negoziazione per la costruzione di accordi, ma la mancanza di coerenza fra questo trasferimento dell'autorità decisionale e la disponibilità delle risorse finanziarie pone notevoli problemi all'autonomia locale, che resta così sempre connessa al governo centrale.

Nel campo delle relazioni orizzontali si può notare un sostanziale cambiamento nelle relazioni non gerarchiche fra attori pubblici e privati, come conseguenza dell'aumentato del numero degli attori privati coinvolti nei processi decisionali e del riconoscimento della loro importanza e del ruolo che svolgono. Ma tale coinvolgimento pone diverse questioni in merito ai conflitti che possono sorgere fra gli attori privati e gli esponenti delle istituzioni pubbliche, ma anche fra gli attori privati di una stessa categoria. Anche in questo caso, si tratta sempre di rapporti di potere, in quanto alcuni attori (ad esempio i portatori di interesse) sono in grado di imporre il loro punto di vista più degli altri.

In generale, la varietà delle interpretazioni e la mancanza di esperienza e competenze nella messa in atto di relazioni multiattoriali di tipo cooperativo, incide molto sulla buona riuscita del modello di governance adottato. Pertanto, è necessario definire meglio alcune pratiche di organizzazione e legittimare i processi partecipativi, al fine di costruire gradualmente un modello che sia democratico e flessibile, ma allo stesso tempo capace di orientare e regolamentare.

A livello regionale, poiché l'organizzazione dei territori e delle economie locali non corrisponde alle forme e ai perimetri decentrati di governo (Cremaschi, 2005), si diffondono accordi e intese volti a promuovere flessibilità e innovazione rispetto alla tradizionale forma di governo del territorio. Ne sono un esempio le regioni policentriche europee, ma anche le città metropolitane e, nel caso italiano, le piattaforme strategiche territoriali e i territori snodo, che

promuovono forme cooperative al fine di indirizzare lo sviluppo del territorio con scenari condivisi e in una prospettiva di coesione e cooperazione. Tuttavia, l'intreccio dei livelli istituzionali presenti su uno stesso territorio, non è sempre facile da gestire, ma tali territori offrono oggi una varietà di sperimentazioni e innovative forme di governance territoriale che, se da un lato permette di acquisire informazioni sull'efficienza dei vari modelli utilizzati, dall'altro fa emergere la mancanza di un consolidamento delle innovazioni, delle pratiche e delle coalizioni.

Anche a livello locale, si manifesta una forte propensione all'innovazione delle forme di governo del territorio, soprattutto nel campo delle politiche e delle azioni pubbliche, che esprimono una profonda "mobilitazione dei territori di mezzo" (Cremaschi, 2005) non rappresentati dalle istituzioni tradizionali, promossa anche dal collegamento diretto con l'Unione Europea grazie all'emanazione di programmi innovativi in ambito urbano e alla continua promozione di uno sviluppo di relazioni trasversali tra i livelli di governo.

Il livello regionale e quello locale, pertanto, rappresentano i luoghi della sperimentazione di nuove forme di governance e dei processi di europeizzazione delle politiche pubbliche⁷² (Cremaschi, 2006b), dove si rimettono in discussione le dimensioni di scala, si ha il confronto con l'eterogeneità dei territori, si tende ad attivare non solo i soggetti delle nuove logiche di mercato, ma anche i contesti territoriali ai fini del radicamento, e dove si attivano alleanze tra i diversi livelli politici, non nell'ottica della ripartizione dei poteri, ma nell'ottica dell'intreccio dei livelli e delle scale.

L'analisi delle questioni aperte in merito alla governance territoriale, affrontata ai diversi livelli territoriali, fa emergere come questo campo sia ancora un immenso scenario di ricerca e sperimentazione, che segue i principi dell'Unione Europea con l'introduzione di elementi di coordinamento, ma che si scontra con le problematiche legate alla definizione dei ruoli e delle competenze ai diversi livelli istituzionali, con le modalità con cui l'intreccio dei vari livelli deve avvenire, con le esigenze dell'economia globale e con le autonomie locali, dove la continua rinegoziazione dei confini del territorio va interpretata come una conseguenza dell'evoluzione politica dell'Unione Europea.

⁷² «Il processo di europeizzazione delle politiche consiste nel trasferimento di regole e modelli di iniziative, tanto nella diffusione di istituzioni comuni quanto nella riformulazione dei quadri cognitivi degli attori coinvolti» (Cremaschi, 2006b, 209).

5.6 PROPOSTA DI LINEE GUIDA PER UNA GOVERNANCE RETICOLARE

A seguito delle analisi condotte sulla governance, sulle sue diverse interpretazioni e, soprattutto, sulle questioni ancora aperte, a conclusione del lavoro di ricerca qui presentato, si espone una proposta di linee guida per la governance reticolare, con l'obiettivo di effettuare una prima individuazione dei possibili strumenti e delle pratiche per uno sviluppo integrato dei sistemi policentrici reticolari, e per la definizione di soggetti, ruoli, processi negoziali, tipologia di accordi e risultati attesi.

Operare simultaneamente sul coordinamento verticale e quello orizzontale si rivela l'approccio più adatto per orientare i processi dei sistemi policentrici reticolari, in quanto la presenza di una molteplicità di attori, le cui azioni agiscono in forma trasversale alle diverse scale territoriali, manifesta l'esigenza di orientare la reticolarità, sia nella sua dimensione spaziale che nella dimensione di interazione fra soggetti posti a livelli diversi e con ruoli diversi.

Nell'ottica del paradigma delle reti di città, infatti, è possibile che un sistema policentrico reticolare ricada nel suo complesso all'interno di un confine amministrativo sovralocale (ad esempio, una regione o una provincia), ma con nodi che ricadono all'interno di diversi territori comunali; oppure, può essere un sistema transregionale, con nodi che ricadono all'interno di differenti amministrazioni regionali. In entrambi i casi, la questione cruciale è la riorganizzazione, ri-articolazione e ri-definizione dei ruoli ai diversi livelli e il coordinamento delle relazioni tra i soggetti pubblici e privati e le loro interconnessioni, al fine di attivare processi di governance dove la sovrapposizione dei livelli istituzionali e dei relativi ruoli e competenze non sia più da intendersi come un ostacolo per raggiungere visioni e obiettivi condivisi, ma un valore aggiunto della cooperazione 'transfrontaliera interna'.

Il processo di *re-scaling*, comunque, sembra orientato a mantenere una gerarchia interna tra i diversi livelli, che si esplicita in una divisione dei ruoli, dove a livello più alto resterebbe la funzione di definire le strategie di sviluppo nazionale, mentre la definizione delle politiche sarebbe una specifica competenza dei livelli inferiori. Nonostante questa divisione dei ruoli, comunque, la cooperazione interistituzionale deve essere garantita in entrambi i processi, al fine di costruire una visione di sviluppo integrata, valorizzando le specificità locali e le loro capacità di creare reti sovralocali, in un'ottica che guardi allo sviluppo e alla competitività del territorio nella sua completezza, con riferimento

alle diverse dimensioni territoriali, locale, sovralocale, nazionale e internazionale.

Questo studio, pertanto, intende approfondire le caratteristiche del processo procedurale della governance reticolare, al fine di garantire democrazia, flessibilità, e regolamentazione delle pratiche, attraverso una proposta di linee guida che funga da supporto per i livelli locali e regionali nei processi di sviluppo territoriale *bottom-up*, per definire competenze e responsabilità, per legittimare il ruolo dei privati e per rendere il processo decisionale partecipato e condiviso.

La scelta della forma delle linee guida implica che il processo procedurale, di seguito proposto, dovrà essere, di volta in volta, adattato e, quindi, caratterizzato, dalle specificità territoriali, per ognuna delle dimensioni e delle scale territoriali che possono presentarsi, e in funzione degli obiettivi specifici che il sistema territoriale intende raggiungere.

Pertanto, l'obiettivo è quello di proporre un quadro di indirizzi e orientamenti per l'attivazione di un processo di governance reticolare per la pianificazione dello sviluppo di un sistema policentrico reticolare, dove viene posta attenzione sia al coordinamento verticale che a quello orizzontale.

a) Definizione del livello territoriale del sistema policentrico reticolare

Considerando che i sistemi policentrici reticolari sono caratterizzati da una geometria variabile, mutevole nel tempo e trasversale alle scale territoriali, il primo passo per avviare un processo di governance è quello di definire il livello di tale sistema in riferimento alla sua dimensione interregionale o transregionale, al fine di individuare con oggettività e trasparenza i livelli istituzionali da coinvolgere nel processo, con cui attivare dialogo, confronto e procedure concertative.

b) Definizione dei soggetti e degli attori coinvolti nel processo

Con l'obiettivo di definire le modalità di coordinamento del complesso sistema di competenze e relazioni sovrapposte che insiste in un sistema policentrico reticolare, si ritiene opportuno che, dell'insieme dei livelli istituzionali individuati nel sistema policentrico reticolare, solo i soggetti territorialmente competenti siano direttamente coinvolti nel processo, attraverso le modalità descritte al punto c).

Inoltre, prendono parte al processo attori privati e/o pubblico-privati⁷³, tramite procedura di evidenza pubblica (come manifestazione di interessi) per invito o adesione volontaria, e secondo le modalità di organizzazione e legittimazione descritte al punto e).

I soggetti pubblici e gli attori privati coinvolti nel processo di sviluppo del territorio, sono tenuti a rispettare le procedure partecipative concordate, a collaborare ai fini dell'interesse collettivo e a rispettare gli obiettivi e le strategie così come stabilite.

c) Attivazione del coordinamento verticale

Con l'obiettivo di rispettare i principi di sussidiarietà come fondamento delle relazioni verticali e orizzontali nei processi di pianificazione territoriale, e vista la molteplicità e l'eterogeneità dei livelli istituzionali presenti in un sistema policentrico reticolare, si ritiene opportuno concentrare in un unico soggetto le competenze frazionate ai diversi livelli istituzionali, sia per agevolare il processo in termini procedurali e burocratici, sia per garantire coordinamento e coesione.

Tale soggetto, assumendo un carattere tecnocratico e non burocratico, potrà assumere la struttura di una Agenzia territoriale, all'interno della quale sarà garantita un'adeguata rappresentanza delle amministrazioni territoriali del sistema policentrico reticolare. Questa sottoscriverà accordi specifici con gli enti territoriali competenti, attraverso i quali acquisirà competenze devolute per la pianificazione dello sviluppo territoriale, e quindi, elevato grado di autonomia organizzativa. Una volta riconosciuta dai livelli istituzionali, istituirà pratiche di cooperazione con i soggetti competenti dei diversi livelli, al fine di promuovere uno sviluppo nell'ottica della coesione territoriale.

d) Le competenze di una Agenzia territoriale dei sistemi policentrici reticolari

L'Agenzia territoriale, con competenze delegate in materia di pianificazione dello sviluppo territoriale, sarà il soggetto preposto all'individuazione delle

⁷³ Tra gli attori privati e/o pubblici-privati si individuano: soggetti gestori dei grandi servizi presenti nel territorio (trasporti, housing, università, ecc.); associazioni di categoria; grandi portatori di interesse socio-economico (banche, fondazioni, multinazionali, imprenditori immobiliari, ecc.); portatori di interesse locale (associazioni, proprietari di imprese, aree e immobili, ecc.).

strategie, delle politiche e delle azioni prioritarie da attuare per quanto riguarda i seguenti domini: trasporto e mobilità, grandi servizi sovralocali, aree di espansione per abitazioni e per i settori produttivo e industriale.

In riferimento a questi specifici domini, l'Agenzia assumerà il compito di sovrintendere all'attuazione delle strategie e di guidare le amministrazioni attraverso la redazione di uno strumento di pianificazione, trasversale alle dimensioni territoriali coinvolte, e attraverso azioni di monitoraggio sistematico e continuo dei programmi operativi.

e) Attivazione del coordinamento orizzontale

In linea con quanto promosso dall'Unione Europea in merito alla partecipazione degli attori privati nella scena decisionale pubblica, si ritiene opportuno che l'Agenzia si avvalga di procedure negoziali nell'ottica della collaborazione, assumendo un atteggiamento orientato a trovare una soluzione che avvantaggi entrambe le parti, nel rispetto degli obiettivi stabiliti e ai fini dell'interesse pubblico collettivo. Qualora non si riesca a raggiungere un accordo, l'Agenzia potrà rivalutare le condizioni della negoziazione, sempre nel rispetto e nella salvaguardia sia dell'interesse pubblico collettivo che delle finalità del progetto nel suo complesso.

Agli attori privati che interverranno con azioni dirette nelle fasi di attuazione del processo di sviluppo territoriale, dovranno essere garantiti sia vantaggi economici che la riduzione dei rischi per l'intervento che realizzerà.

f) I risultati attesi dell'Agenzia territoriale

I risultati attesi del processo messo in atto dall'Agenzia territoriale, nei termini in cui è stata individuata nei punti precedenti, dovranno concretizzarsi nella redazione di uno strumento orientato all'individuazione delle strategie e delle politiche di sviluppo territoriale, e alla definizione degli interventi e delle azioni prioritarie. Un'ipotesi che si intende promuovere, è quella che tale strumento abbia la forma di un piano di coordinamento esteso all'intero territorio del sistema policentrico reticolare, e che si ponga come guida nelle fasi di attuazione, soprattutto per quei sistemi locali le cui azioni specifiche non sono state definite dal suddetto piano.

Ai fini della fattibilità di tale strumento, si ritiene opportuno definire le modalità di relazione che questo strumento avrà nei confronti degli altri

strumenti di pianificazione vigenti sul territorio. Pertanto, si individuano cinque modalità di relazione, in funzione del valore che si ritiene debba essere attribuito al piano di coordinamento proposto.

Il Piano di Coordinamento, pertanto, sarà:

- Subordinato rispetto ai piani e alle strategie per la tutela dei patrimoni;
- Coerente con le strategie di sviluppo e le direttive europee e nazionali;
- Farà da variante rispetto ai piani regolativi per i temi di sua specifica competenza;
- Negoziale rispetto ai piani strategici esistenti;
- Ordinativo rispetto ai piani di settore.

Gli indirizzi e gli orientamenti sopra elencati rappresentano un primo quadro di riferimento per all'attivazione di processi procedurali di governance reticolare nelle pratiche di pianificazione territoriale. Il quadro definito, non ha l'ambizione di essere esaustivo per ogni sistema policentrico reticolare, soprattutto per la sua dimensione a geometria variabile, né di dare risposta a tutte le problematiche che sono state individuate nelle analisi precedentemente condotte, ma si ritiene che possa essere utile come guida per future riflessioni, approfondimenti e sperimentazioni sul campo, al fine di valutarne l'efficacia, le criticità e individuare le necessarie integrazioni, articolandolo maggiormente in funzione di quanto verificato.

Considerazioni conclusive

Considerazioni conclusive

Il presupposto iniziale della ricerca è stato quello di analizzare le recenti trasformazioni dei sistemi urbani e territoriali alla luce dei fenomeni della globalizzazione (in tutte le sue accezioni) e dell'economia globale. Partendo dalle osservazioni di Manuel Castells in *La nascita della società in rete*, sulle trasformazioni nella sfera sociale e la connessione fra queste e il senso dei luoghi nella nuova dialettica locale/globale, è stato assunto il concetto di "rete" come paradigma per comprendere i sistemi relazionali che esistono fra città, ritenendo la "rete" espressione delle dinamiche globali.

La presente dissertazione, pertanto, ha voluto rispondere a quest'ultimo aspetto conoscitivo, cercando corrispondenza tra i presupposti iniziali, gli aspetti teorici e l'analisi dell'attuale contesto territoriale europeo.

Riscontrando, nei territori europei una fase di transizione da uno spazio statico a uno dinamico, dove i sistemi locali e regionali, assumendo una sempre maggiore autonomia, diventano gli attori dei processi di sviluppo, basandosi sull'azione collettiva dei soggetti che agiscono in esso, e considerando che la struttura reticolare possa essere considerata un vantaggio per i sistemi insediativi, si è riconosciuto nella struttura insediativa policentrica il sistema più fertile per promuovere un nuovo orientamento di sviluppo.

La proposta di orientare lo sviluppo delle relazioni verso un policentrismo reticolare, infatti, racchiude in se le tendenze già in atto nei territori e l'obiettivo di sviluppare la dimensione locale come quel luogo in cui convergono da un lato, le relazioni orizzontali e verticali del proprio sistema nazionale, e dall'altro, i flussi locali e globali, divenendo così commutatore di flussi, esternalità e servizi, motore dello sviluppo regionale e nazionale, e nodo di reti globali.

Lo studio dei sistemi insediativi policentrici europei, condotto al fine di rintracciare le possibili interazioni tra il modello policentrico e quello reticolare, ha condotto all'individuazione delle configurazioni territoriali delle regioni urbane policentriche, delle *gateway cities* e, nel caso italiano, delle piattaforme territoriali e dei territori-snodo, che in questa ricerca rappresentano quei luoghi fisici cruciali per la territorializzazione dei flussi, e quindi determinanti per proporre l'interazione tra i due modelli e dimostrarne le potenzialità.

La struttura reticolare, pertanto, può essere intesa come un'evoluzione del sistema policentrico, che attraverso il processo di *poly-decentricity*, instaura relazioni di natura non solo funzionale con altri nodi, in un'ottica di integrazione, cooperazione, sinergia e con il fine della coesione territoriale.

Nel processo di *poly-decentricity* è stata individuata la figura della *gateway city* come quel nodo interno ai sistemi policentrici che può assumere la funzione di commutatore di flussi e servizi per il sistema locale, sia di quelli provenienti dalle reti lunghe per immetterle nei sistemi locali, che delle reti corte per farle convergere nei sistemi globali, rendendo il territorio policentrico reticolare il luogo d'incontro privilegiato delle dimensioni locale e globale.

Bisogna, però, evidenziare che l'intreccio del modello policentrico con il modello reticolare, comporta delle problematiche in merito alla gestione della transcalarità, sia spaziale sia dei livelli di governo del territorio, in quanto le sovrapposizioni che si verificano devono essere coordinate e gestite attraverso un idoneo processo di governance, che deve garantire il raggiungimento degli obiettivi preposti alla creazione di un sistema policentrico reticolare, ovvero, deve attivare processi di *networking* attivo affinché possa avvenire il radicamento territoriale dei nodi nelle reti, e deve garantire flessibilità delle procedure in vista della dinamicità e volubilità che caratterizza le reti.

La ricerca, riscontrando la necessità di intrecciare sia la cooperazione verticale che quella orizzontale nel processo di governance per queste nuove configurazioni territoriali, ha individuato nella governance reticolare quella modalità di coordinamento dei soggetti e degli attori che maggiormente riflette la trasversalità delle loro azioni alle diverse scale spaziali che interessano questi sistemi territoriali.

Con l'intento di avviare delle riflessioni sulla governance dei sistemi policentrici reticolari, è stato redatto un primo quadro di indirizzi e orientamenti, in cui si delineano alcuni elementi che si ritiene siano necessari per trovare soluzione

alla complessità del sistema relazionale che caratterizza questi sistemi territoriali, guardando sia alle relazioni istituzionali, quindi verticali, fra i vari livelli, sia alle relazioni orizzontali fra i soggetti pubblici e non che interagiscono nel processo di sviluppo del territorio.

La proposta di linee guida per una governance reticolare, pertanto, in vista della molteplicità eterogeneità dei livelli istituzionali presenti in un sistema policentrico reticolare, riscontra la necessità di individuare i soggetti principali che avranno competenze specifiche nel processo di pianificazione territoriale, e di definire i loro ruoli in relazione al livello a cui appartengono, e propone l'attivazione di una cooperazione sussidiaria, ritenendo opportuno definire di un unico soggetto in cui concentrare le competenze frazionate ai diversi livelli, come una delle possibilità con cui affrontare la trasversalità dei livelli istituzionali e di far fronte alla geometria variabile di questi sistemi.

Tra i risultati attesi di questo nuovo soggetto territoriale, ipotizzato nella struttura dell'Agenzia territoriale, è stata proposta la redazione di uno strumento che assolva la funzione di coordinare le strategie di sviluppo del sistema policentrico regionale con quelle definite, in forma concertativa, dal sistema nazionale, e di definire e coordinare le politiche di sviluppo e le azioni prioritarie dell'intero sistema, proponendosi come guida per i sistemi locali in esso compresi.

I risultati raggiunti in questo percorso di ricerca, devono intendersi come un punto di partenza per future riflessioni, sia in merito alla definizione di sistema policentrico reticolare, sia in merito alla governance reticolare.

In riferimento al primo punto, uno dei possibili orizzonti di ricerca potrebbe essere individuato nello studio di un territorio in cui sta avvenendo questa evoluzione, focalizzando l'attenzione sulle modalità con cui potrebbero essere 'misurate' le relazioni e le esternalità da esse generate, valutando la variazione del rango del sistema urbano alla scala nazionale e internazionale.

In merito al secondo punto, si intravedono due possibilità per continuare il percorso di ricerca: una potrebbe essere quella di effettuare uno studio sulle possibili geometrie di un sistema policentrico reticolare, da cui poi declinare le linee guida della governance per ogni tipologia riscontrata; la seconda, invece, è la possibilità di effettuare una sperimentazione di governance reticolare, considerata come opportunità per verificarne l'efficacia, i punti di forza e le criticità, permettendo una maggiore articolazione delle fasi interne al processo.

BIBLIOGRAFIA

Il progetto di ricerca proposto si inserisce in un contesto di riferimento complesso e multidisciplinare, che spazia dall'economia alla geografia urbana, dalla politica alla sociologia urbana, dall'urbanistica alla *governance*, e, pertanto, è stata necessaria un'indagine bibliografica ampia e articolata, che mette a fuoco le principali questioni affrontate.

La presente bibliografia, esito della prima fase della metodologia di ricerca (ma costantemente rivisitata, ampliata e ri-articolata), intende rappresentare, nelle sue articolazioni interne, il percorso intellettuale che, partendo dall'analisi degli effetti dei fenomeni della globalizzazione e dell'economia mondiale sui sistemi territoriali, conduce ai processi di sviluppo urbano e territoriale, con una costante relazione con le dinamiche locali e globali.

La bibliografia, pertanto, non solo percorre la letteratura di riferimento degli argomenti che sono stati trattati, ma è stato il primo punto di riferimento dello svolgimento del lavoro di ricerca e ha contribuito a determinare più dettagliatamente i campi di interazione.

L'articolazione per macro-sezioni tematiche, ognuna ulteriormente declinata e raggruppata secondo l'argomento e il tipo di contributo che i testi selezionati forniscono alla ricerca, ha permesso di definire meglio la modalità di selezione della vasta letteratura esistente, di comprendere quali temi sono fortemente interconnessi, e ha orientato la cronologia delle fasi di ricerca. La sequenza degli argomenti, infatti, intende esprimere l'ordine ragionato con cui gli argomenti sono stati affrontati, nell'intento di comprendere i processi di causa-effetto, le dinamiche in corso e le questioni ancora aperte.

Articolazioni della bibliografia:

1. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO
2. TEORIE ED EVOLUZIONI DEL CONCETTO DI "RETE"
3. IL MODELLO INSEDIATIVO POLICENTRICO
4. GATEWAY CITIES E PIATTAFORME TERRITORIALI
5. GOVERNANCE: EVOLUZIONI E QUESTIONI APERTE

1. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO**GLI EFFETTI SULLO SVILUPPO DEI SISTEMI URBANI DAL POST-FORDISMO ALLA GLOBALIZZAZIONE**

Lo studio sullo sviluppo e sulle trasformazioni delle città contemporanee è animato da una vasta bibliografia di autori. Per le argomentazioni che si intendono trattare e per il tipo di analisi con cui si intende studiare tali processi in questa ricerca, i testi in questa sezione sono stati selezionati con l'intento di identificare e analizzare le nuove dinamiche che stanno mutando le città, non solo nella loro forma spaziale, ma anche nel tessuto connettivo e nei processi relazionali.

ATKINSON R., ROSSIGNOLO C. (eds.) [2009], *The Re-creation of the European City: Governance, Territory and Polycentricity*, Techne Press, Amsterdam.

BAGNASCO A., LE GALES P. (eds.) [2000], *Cities in Contemporary Europe*, Cambridge University Press, Cambridge.

BAILLY A., LEVER W. (eds.) [1996], *The Spatial Impact of Economic Changes in Europe*, Aldershot, Avebury.

BONOMI A. [2010], *La città che sente e pensa. Creatività e piattaforme produttive nella città infinita*, Electa, Milano;

BORJA J. E., CASTELLS M. [1997], *Local and Global. The management of cities in the Information Age*, Earthscan, London.

BURDETT R., SUDJIC D. [2008], *The Endless City*, Phaidon Press Ltd., London.

BURDETT R., SUDJIC D. [2011], *Living in the Endless City*, Phaidon Press inc., New York.

CARTA M. [2010], "Dalla Carta di Machu Picchu all'agenda per le città del XXI secolo", in Lima A.I. (a cura di) *Per un'architettura come ecologia umana. Studiosi a confronto*, Jaca Book, Milano, pp. 204-215;

CARTA M. [2011], "Piccole capitali creative", in Alcozer F. (a cura di), *Middlecities. Città medie oltre il policentrismo*, List, Barcelona, pp. 66-73.

CASTELLS M. [1974], *La questione Urbana*, Marsilio, Padova (ed. orig.: *La question urbaine*, Maspero, Paris, 1972)

- CESAREO V. (a cura di) [2003], *Globalizzazione e contesti locali. Una ricerca sulla realtà italiana*, Franco Angeli, Milano.
- CLOS J. [2005], "Towards a European City Model?", *Newspaper Essay London*, November.
- DUNFORD M., KAFKALAS G. (eds.) [1992], *Cities and Regions in the New Europe. The Global Interplay and the Spatial Development Strategies*, Belhaven, London.
- FEINBERG C.H., PETERSEN D. [2011], *Shocking books: mondo globalizzato*, Nuovi Mondi, Modena (testo orig.: *The Little Book of Shocking Global Facts*, Fiell, London, 2011).
- FRUG G.E. [2006], "Governance and Legal Structures". *Newspaper Essay*, Berlin, November.
- GIDDENS A. [1994], *Le conseguenze della modernità. Fiducia e rischio, sicurezza e pericolo*, Il Mulino, Bologna.
- GIDDENS A. [2007], *L'Europa nell'età globale*, Laterza, Bari.
- HAMEDINGER A., WOLFFHARDT A. (eds.) [2011], *The Europeanization of cities: Policies, Urban Change, and Urban Networks*, Techne Press, Amsterdam.
- HARVEY D. [1978], *Giustizia sociale e città*, Feltrinelli, Milano (testo orig.: *Social Justice and the City*, Edward Arnold, London, 1973).
- KUMAR K. [2000], *Le nuove teorie del mondo contemporaneo. Dalla società post-industriale alla società post-moderna*, Einaudi, Torino (testo orig.: *From post.industrial to post-modern society*, Black Publishrs, Oxford, 1995).
- MARCUSE P., Kempen (van) R. (eds.) [2000], *Globalizing Cities. A new spatial order?*, Blackwell, Oxford.
- PARHAM S. [2006], "The European City Model and Its Critics", *Discussion Paper, Urban Age Programme*, January, LSE, London.
- RANCI C. (a cura di) [2010], *Città nella rete globale. Competitività e disuguaglianze in sei città europee*, Mondadori Bruno, Milano.
- RICCI M. [2011], "Middlecities", in Alcozer F. (a cura di), *Middlecities. Città medie oltre il policentrismo*, List, Barcelona.

ROZENBLAT C., CICILLE P. [2003], *Les villes européennes. Analyse comparative*, Datar-La documentation française, Paris.

SHORT J. R., KIM Y. H. [1999], *Globalization and the City*, Longman, London.

STIGLITS J. E. [2002], *La globalizzazione e i suoi oppositori*, Einaudi, Torino.

TAYLOR P.J., DERUDDER B., SAEY P., WITLOX F. (eds.) [2007], *Cities in Globalization. Practices, policies and theories*, Routledge, London-New York.

CITTÀ E REGIONI GLOBALI

Nello studio degli effetti dell'economia globale (come uno dei fattori della globalizzazione, nonché una delle più radicali trasformazioni del rapporto tra le economie nazionali e gli stati sovrani), acquista fondamentale importanza la comprensione di come questi processi globali si localizzano nei territori. In questo contesto possono essere analizzati due fenomeni: da un lato il processo di regionalizzazione, dove le regioni acquistano maggiore consapevolezza ed emergono come una nuova dimensione fortemente competitiva (A.J. Scott ipotizza un mosaico globale di sistemi regionali di produzioni); dall'altro la formazione delle città globali, "città che si sono evolute in spazi di mercato transnazionali" (S. Sassen), dove la città è intesa come uno dei luoghi in cui si svolgono i processi globali e, di conseguenza, uno dei luoghi in cui è possibile analizzare e definire le connessioni tra le dinamiche urbane e l'economia mondiale (J. Friedmann).

BRENNER N., KEIL R. (eds.) [2006], *The Global Cities Reader*, Routledge, New York.

FRIEDMANN J. [1986], "The world city hypothesis", *Development and Change*, vol. 17, n.1, pp. 69-84.

FRIEDMANN J., WOLFF G. [1982], "World city formation: Agenda for research and action", in *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 6, n. 3, pp. 309-344.

FRIEDMANN J. [2001], "Intercity networks in a globalizing era", in Scott A.J. (eds.) *Global City-Regions*, Oxford University Press, New York, pp.119-136.

- HALL P. [2001], "Global city-regions in the twenty- first century," in A. J. Scott (ed.) *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press, Oxford, pp. 59-77.
- KNOX P.L., TAYLOR P.J. (eds.) [1995], *World cities in a World-System*, Cambridge University Press, Cambridge.
- SASSEN S. [1996], "Cities and City Regions in Today's Global Age", *American Behavioral Scientist*, march, vol.39, pp. 629-639.
- SASSEN S. (eds.) [2002], *Global Networks, Linked Cities*, Routledge, London-New York.
- SASSEN S. [2010], *Le città nell'economia mondiale*, Il Mulino, Bologna.
- SASSEN S. [2008], "The Specialised Differences of Global Cities", *Newspaper Essay*, South America, December.
- SCOTT A.J. (eds.) [2001a], *Global City-Regions. Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press, New York.
- SCOTT A.J. [2001b], *Le regioni nell'economia mondiale. Produzione, competizione e politica nell'era della globalizzazione*, Il Mulino, Bologna (testo orig: *Regions and the World Economy*, Oxford University Press, New York).
- SCOTT A.J., STORPER M. [2003], "Regions, Globalization, Development", *Regional Studies*, vol. 37, n. 6-7, pp. 579-593.

LA DIALETTICA LOCALE/GLOBALE

In contrasto solo apparente con i processi di internazionalizzazione e di globalizzazione, i sistemi territoriali locali stanno diventando sempre più importanti, sia come unità di analisi e di intervento, sia come realtà che esprimono identità e capacità relazionali con i processi globali. I concetti di locale e globale, infatti, considerati fino a poco tempo fa come due momenti separati di una dialettica, sono adesso analizzati nei loro processi di interazione e connessione verticale, per comprendere come i sistemi territoriali locali entrano in gioco nelle dinamiche globali e si trasformano in luoghi globalmente competitivi. Diventa, pertanto, fondamentale analizzare ed interpretare come i contesti locali interagiscono con le dinamiche globali.

- BEAUREGARD R.A. [1995], "Theorizing the global-local connection", in Knox P.L., Taylor P.J. (eds.) [1995], *World cities in a World-System*, Cambridge University Press, Cambridge, pp.232-248.
- BONOMI A. , ABBRUZZESE A. [2004] (a cura di) [], *La città infinita*, Mondadori, Milano.
- BORJA J.E., CASTELLS M. [1997], *Local and Global. The management of cities in the Information Age*, Earthscan, London.
- CARBONI C. (a cura di) [2009], *La governance dello sviluppo locale. Città e territori in Italia nell'epoca della globalizzazione*, Il Mulino, Bologna.
- CASTELLS M. [2002b], "Local and Global: Cities in the Network Society", *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, n. 93, pp. 548-558.
- CONTI S. [1995], "Urban Networks in the Information Society and Economy. The European Case", in Dematteis G., Guarrasi V. (eds.), *Urban networks*, Pàtron, Bologna, pp.81-106.
- CORRADO F. (a cura di) [2005], *Le risorse territoriali nello sviluppo locale*, Alinea Editrice, Firenze.
- COX K.R. (eds.) [1997], *Spaces of globalization. Reasserting the power of the local*, Guilford Press, New York.
- DEMATTEIS G. [1985], *Le metafore della terra. La geografia umana tra mito e scienza*, Feltrinelli, Milano.
- DEMATTEIS G. [1993], "Sistemi territoriali locali come nodi di reti", *Insegnamento, ricerca e pratica in urbanistica*, Cortina, Torino, pp. 59-68.
- DEMATTEIS G. [1994], "Possibilità e limiti dello sviluppo locale", *Sviluppo locale*, n. 1, pp. 10-30.
- DEMATTEIS G. [1995], *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, Franco Angeli, Milano.
- DEMATTEIS G., BONAVERO P. (a cura di) [1997], *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Il Mulino, Bologna.
- GOVERNA F. [1997], *Il milieu urbano. L'identità territoriale nei processi di sviluppo*, Franco Angeli, Milano.

- LIPIETZ A. [1993], "The local and the global: regional individuality or interregionalism?", *Transaction of the Institute of British Geographers*, n. 1, pp.8-18.
- PERULLI P. (a cura di) [1993], *Globale/locale. Il contributo delle scienze sociali*, Franco Angeli, Milano.
- PERULLI P. (a cura di) [1998], *Neoregionalismo. L'economia-arcipelago*, Bollati Boringhieri, Torino.
- PERULLI P. [2007], *La città. La società europea nello spazio globale*, Mondadori Bruno, Milano.
- PERULLI P. [2009], *Visioni di città. Le forme del mondo spaziale*, Einaudi, Torino.
- PICHIERRI A. [2002], *La regolazione dei sistemi locali. Attori, strategie, strutture*, Il Mulino, Bologna.
- PICHIERRI A. [2005], *Lo sviluppo locale in Europa. Stato dell'arte e prospettive*, Rubbettino, Soneria Mannelli (CZ).
- SMITH M.P. KNOX [1995], "The disappearance of world cities and the globalization of local politics", in P.L., Taylor P.J. (eds.) *World cities in a World-System*, Cambridge University Press, Cambridge, pp.249-266.
- TAYLOR P.J. [2005], "Leading World Cities: Empirical Evaluations of Urban Nodes in Multiple Networks", *Urban Studies*, vol. 42, n. 9, pp. 1593-1608.
- TAYLOR P.J., DERUDDER B., SAEY P., WITLOX F. (eds.) [2007], *Cities in Globalization. Practices, policies and theories*, Routledge, London-New York.

2. TEORIE ED EVOLUZIONI DEL CONCETTO DI “RETE”

La letteratura sulle reti è ampia, articolata e interdisciplinare. Al fine di redigere un regesto critico delle teorie e dell'evoluzione del concetto di rete, sono stati selezionati testi attingendo sia alla letteratura delle scienze sociali, geografiche ed economiche sia alle pratiche relative alla spazializzazione delle reti in ambito territoriale.

LA SCIENZA DELLE RETI

Al fine di comprendere se esiste una struttura della rete sociale funzionante, ovvero una struttura delle relazioni, gli autori selezionati in questa sezione indagano la scienza delle reti per comprendere quali siano i principi organizzativi della rete, le leggi che regolano le relazioni e per dimostrare che queste non avvengono solo per casualità.

I testi di Buchanan e Granovetter, in particolare, possono essere considerati come un manifesto, un paradigma attraverso cui spiegare i processi economici e sociali che hanno dato vita alla scienza delle reti.

BARAN P. [1964], *Introduction to distributed communications networks*, Rapporto RM-3420-PR, RAND Corporation, Santa Monica, California.

BUCHANAN M. [2003], *Nexus. Perché la natura, la società, l'economia, la comunicazione funzionano allo stesso modo*, Mondatori, Milano.

FALOUTSOS M., FALOUTSOS P., FALOUTSOS C. [1999], "On power-law relationships of the internet topology", *Computer Communication Review*, vol. 29, n. 4, pp. 251-262.

GRANOVETTER M. [1973], "The strength of weak ties", *American Journal of Sociology*, vol. 78, n. 6, pp.1360-1380.

GRANOVETTER M. [1983], "The strength of weak ties: a Network Theory revisited", *Sociological Theory*, vol. 1, pp.201-233.

WATTS D.J., STROGATZ S.H. [1998], "Collective dynamics of 'small-world' networks", *Nature*, vol. 393, pp. 440-442.

GEOGRAFIA DELLE RETI E DEI FLUSSI

La geografia, come scienza che descrive e rappresenta il territorio nelle sue articolazioni spaziali, politiche e sociali, negli ultimi anni ha dovuto affrontare una nuova sfida, modificando i suoi tradizionali metodi di analisi per riconfigurarsi in funzione dei nuovi processi di che stanno modificando la configurazione dei territori. Oggi, la geografia che descrive e cerca di rappresentare le dinamiche urbane è sempre più slegata dalla reale posizione fisica nello spazio geo-referenziato, dalle logiche di contiguità spaziale e dai concetti di vicinanza fisica. È nello spazio geografico inteso in senso relazionale, nella griglia disegnata dai flussi che generano nuove logiche spaziali, e nelle dinamiche economiche e sociali dell'era globale che la scienza della geografia ridefinisce il proprio modo di operare.

BEAVERSTOCK J.V., SMITH R.G., TAYLOR P.J. [2000], "World city network: a new metageography?", *Annals of the Association of American Geographers*, n.90, pp. 123-134.

BONOMI A. , ABBRUZZESE A. [2004] (a cura di) [], *La città infinita*, Mondadori, Milano.

CASIROLI F. [2008], *Khrónopolis. Città accessibile, città possibile*, Idea Books, Firenze.

CASTELLS M. [2000], "Grassrotting the space of flows", in Wheeler J. et al. [2000], *Cities in the telecommunications age: the fracturing of geographies*, Routledge, London-New York, pp. 18-30.

CASTELLS M. [2002a], *La nascita della società in rete*, Università Bocconi, Milano (ed. orig.: *The Rise of the Network Society*, Vol. I, Blackwell Publishers Ltd, Oxford, 1996).

CASTELLS M. [2004], *La città delle reti*, Marsilio, Venezia.

DEMATTEIS G. [1985], *Le metafore della terra. La geografia umana tra mito e scienza*, Feltrinelli, Milano.

DEMATTEIS G. [1991b], "Sistemi nucleari e sistemi a rete. Un contributo geografico all'interpretazione delle dinamiche urbane", in Bertuglia G.S., La Bella A. (a cura di), *Sistemi urbani*, Franco Angeli, Milano, vol. I, pp.417-437.

- DEMATTEIS G. [1995], *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, Franco Angeli, Milano.
- DORLING D., NEWMAN M., BARFORD A. [2008], *Atlante del mondo globale*, Zanichelli, Bologna (ed. orig.: *Atlas of the Real World. Mapping the Way We Live*, Thames & Hudson, Londra-New York, 2008).
- PERULLI P. (a cura di) [1998], *Neoregionalismo. L'economia-arcipelago*, Bollati Boringhieri, Torino.
- PERULLI P. [2007], *La città. La società europea nello spazio globale*, Mondadori Bruno, Milano.
- PETSIMERIS P. (a cura di) [1989], *Le reti urbane fra decentramento e centralità. Nuovi aspetti di geografia delle città*, Franco Angeli, Milano.

IL CAPITALISMO DELLE RETI

Aldo Bonomi afferma che negli ultimi anni si è assistito al passaggio da un capitalismo manifatturiero a un capitalismo delle reti: il periodo post fordista vede, di volta in volta, l'affermarsi di nuove economie, come l'economia dell'informazione e l'economia della conoscenza, che pongono al centro un particolare attore, ovvero il detentore delle risorse collettive per lo sviluppo.

- Bonomi A. [2003], *Per un credito locale e globale. La geocomunità del capitalismo italiano*, Dalai, Milano.
- Bonomi A. [2006], "Liberalizzazioni, capitalismo delle reti, territorio", *Il Mulino*, n.5, pp.831-841.
- Bonomi A. [2010], *La città che sente e pensa. Creatività e piattaforme produttive nella città infinita*, Electa, Milano.
- Chandler A.D. Jr. [1990], *Scale and Scope: The Dynamics of industrial Capitalism*, Harvard University Press, Cambridge, Mass. (trad. it.: *Dimensione e diversificazione. Le dinamiche del capitalismo industriale*, il Mulino, Bologna, 1994).

I PARADIGMA DELLE RETI DI CITTÀ

Il paradigma della rete è sempre più utilizzato per spiegare i processi dell'economia globalizzata e della cooperazione internazionale, e le dinamiche con cui vari soggetti intercettano flussi materiali e immateriali attraverso l'istituzione di relazioni che attraversano i territori statali. Una rassegna del paradigma delle reti di città permette di definire i concetti base e redigere una sintetica classificazione delle tipologie delle reti di città, le connessioni con lo sviluppo dei sistemi urbani e i vantaggi dell'economia di rete.

BATTEN D.F. [1995], "Network cities: creative urban agglomeration for the 21st century", *Urban Studies*, vol. 32, n.2, pp. 313-328;

BOIX R. [2003], "Networks of cities and growth: theory, network identification and measurement of the network externality", *European Business Module*, n.13-14;

CAMAGNI R., SALONE C. [1993], "Network Urban Structures in Northern Italy: Elements for a Theoretical Framework", *Urban Studies*, vol. 30, n. 6, pp. 1053-64.

CAMAGNI G., DIAPPI L., STABILINI S. [1994], "City networks in the Lombardy region: an analysis in terms of communication flows", *Flux*, n. 15, pp.37-50.

CHRISTALLER W. [1933], *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Gustav Fischer, Jena (trad.it.: *Le località centrali della Germania meridionale*, Franco Angeli, Milano, 1968).

DEMATTEIS G. [1990], "Modelli urbani a rete. Considerazioni preliminari", in Curti F., Diappi L., *Gerarchie e reti di città: tendenze e politiche*, Franco Angeli, Milano, pp. 27-48.

DEMATTEIS G. [1991], "Sistemi nucleari e sistemi a rete. Un contributo geografico all'interpretazione delle dinamiche urbane", in Bertuglia G.S., La Bella A. (a cura di), *Sistemi urbani*, Franco Angeli, Milano, vol. I, pp.417-437.

EMANUEL C., DEMATTEIS G. [1990], "Reti urbane minori e deconcentrazione metropolitane nella Padania centro-occidentale", in MORTELLATO D., SFORZI S (a cura di) *Studi sui sistemi urbani*, Franco Angeli, Milano.

- GOTTMANN J. [1984], *Orbits: The Ancient Mediterranean Tradition on Urban Networks*, Leopard's Head Press, Oxford;
- LÖSCH A. [1944], *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*, Gustav Fischer, Jena (ed. ing.: *The Economics of Location*, Yale University Press, New Haven, 1954).
- PUMAIN D., SAINT-JULIEN T. (eds.) [1996], *Urban Networks in Europe/Réseaux urbains en Europe*, John Libbey / Inded, Paris;
- TRULLÉN J., BOIX R. [2001]: "Economia della conoscenza e reti di città: Città creative nell'era della conoscenza", *Sviluppo Locale*, vol.8, n.18, pp.41-60.

URBAN THEORY

La teoria delle città analizza la rete come quella forma relazionale che rilevando i flussi (reali o potenziali) connette i centri urbani. L'attenzione, pertanto, è posta sulle dinamiche urbane, in termini di competizione e coesione, che vengono spiegate alla luce dei flussi e delle relazioni tra gli attori urbani, valutando le modalità di organizzazione del sistema urbano mondiale.

- CAMAGNI R., SALONE C. [1993], "Network Urban Structures in Northern Italy: Elements for a Theoretical Framework", *Urban Studies*, vol. 30, n. 6, pp. 1053-64.
- CASTELLS M. [2002a], *La nascita della società in rete*, Università Bocconi, Milano.
- CATTAN N. (ed.) [2007], *Cities and Networks in Europe. A Critical Approach of Polycentrism*, John Libbey Eurotext, Paris.
- CAPELLIN R. [1991], "Networks nelle città e networks tra città", in Curti F., Diappi L., *Gerarchie e reti di città: tendenze e politiche*, Franco Angeli, Milano, pp. 71-98.
- DEMATTEIS G. [1985], "Contro-urbanizzazione e strutture urbane reticolari", in Bianchi G., Magnani I. (a cura di), *Sviluppo multiregionale: teorie, metodi, problemi*, Franco Angeli, Milano, pp. 121-132.

- DEMATTEIS G. [1990], "Modelli urbani a rete. Considerazioni preliminari", in Curti F., Diappi L., Gerarchie e reti di città: tendenze e politiche, Franco Angeli, Milano, pp. 27-48.
- DEMATTEIS G. [1994], "Global networks, local cities", Flux, n. 15, pp.17-23.
- DEMATTEIS G., GUARRASI V. (eds.) [1995], Urban networks, Pàtron, Bologna.
- DERUDDER B. [2006], "On Conceptual Confusion in Empirical Analyses of a Transnational Urban Network", Urban Studies, vol. 43, n. 11, pp. 2027–2046.
- DERUDDER B., TAYLOR P.J., WITLOX F., CATALANO G. [2003], "Hierarchical tendencies and regional patterns in the world city network: a global urban analysis of 234 cities", Regional Studies, vol. 37, n.9, pp. 875-896.
- EMANUEL C. [1991], "L'organizzazione reticolare intermetropolitana: alcune elementi per l'analisi e il progetto", in Curti F., Diappi L., Gerarchie e reti di città: tendenze e politiche, Franco Angeli, Milano, pp. 155-172.
- RUTHFORD J. [2005], "Networks in Cities, Cities in Networks: Territory and Globalisation Intertwined in Telecommunications Infrastructure Development in Europe", Urban Studies, vol. 42, n. 13, pp. 2389-2406.
- TAYLOR P.J. [2004], World City Network. A Global Urban Analysis, Routledge, London-New York.
- TAYLOR P.J., CATALANO G., WALKER D.R.F. [2002a], "Measurement of the World City Network", Urban Studies, vol. 39, n. 13, pp. 2367–2376.
- TAYLOR P.J., CATALANO G., WALKER D.R.F. [2002b], "Exploratory analysis of the world city network", Urban Studies, vol. 39, n. 13, pp. 2377–2394.

DEVELOPMENT THEORY

La teoria dello sviluppo analizza le relazioni competitive, collaborative e conflittuali per spiegare i diversi livelli di sviluppo di regioni e nazioni. Qui la rete, illustrando le dinamiche organizzative e i processi di innovazione all'interno dei sistemi economici, funge da modello di organizzazione e coordinamento degli attori economici.

CAPELLO R. [2000], "The City Network Paradigm: Measuring Urban Network Externalities", *Urban Studies*, vol. 37, n. 11, pp. 1925–1945.

GRABHER G. [2006], "Trading routes, bypasses, and risky intersections: mapping the travels of 'networks' between economic sociology and economic geography", *Progress in Human Geography*, vol. 30, n. 2, pp. 1-27.

KEEBLE D., WILKINSON F. [1999], "Collective Learning and Knowledge Development in the Evolution of Regional Clusters of High Technology SMEs in Europe", *Regional Studies*, vol. 33, n. 4, pp. 295-303.

KEEBLE D., LAWSON C., MOORE B., WILKINSON F. [1999], "Collective Learning Processes, Networking and Institutional Thickness in the Cambridge Region", *Regional Studies*, vol. 33, n. 4, pp. 319-332.

SCOTT A.J., STORPER M. [2003], "Regions, Globalization, Development", *Regional Studies*, vol. 37, n. 6-7, pp. 579-593.

3. IL MODELLO INSEDIATIVO POLICENTRICO

La nozione di policentrismo sta acquistando una valenza sempre più diffusa nei dibattiti internazionali ed è diventata una delle componenti chiave della strategia europea di sviluppo territoriale integrato. Nonostante sia utilizzato per descrivere le modalità e i processi di organizzazione funzionale delle città e le dinamiche di competitività territoriale, il termine di policentrismo ha un significato ambiguo ed è oggetto di molteplici interpretazioni alle diverse scale geografiche. Nello studio dei sistemi urbani policentrici esistenti, sono state poste le seguenti domande: come si connette tale modello di sviluppo con le dinamiche di formazione delle reti di città? è possibile ipotizzare un nuovo modello di sviluppo territoriale in cui policentrismo e sistemi reticolari siano

integrati e interagenti? è corretto considerare il policentrismo un sistema insediativo urbano fertile per lo sviluppo e la promozione di sistemi reticolari?

SISTEMI URBANI EUROPEI

Sul concetto di policentrismo molti autori si sono espressi ed hanno formulato ipotesi sul futuro sviluppo del territorio comunitario. Dalle definizioni sul policentrismo, dalle analisi che hanno condotto alle caratteristiche connotanti tale modello di sviluppo, dalle riflessioni sulle sue varie interpretazioni e sulle applicazioni pratiche, si intende comprendere le odierne dinamiche di sviluppo europeo con particolare attenzione agli obiettivi comunitari, alle politiche nazionali e alle caratteristiche dei sistemi territoriali locali.

BONAVERO P., DANSERO E. (a cura di) [1998], *L'Europa delle regioni e delle reti. I nuovi modelli di organizzazione territoriale nello spazio unificato europeo*, Utet, Torino.

BONAVERO P., DANSERO E., VANOLO A. (a cura di) [2006], *Geografie dell'Unione Europea. Temi, problemi e politiche nella costruzione dello spazio comunitario*, UTET Università, Torino.

CATTAN N. (ed.) [2007], *Cities and Networks in Europe. A Critical Approach of Polycentrism*, John Libbey Eurotext, Paris.

CE – COMMISSIONE EUROPEA [1991], *Europe 2000. Prospettive per lo sviluppo del territorio comunitario*, Ufficio per le pubblicazioni ufficiali delle Comunità Europee, Bruxelles-Luxembourg.

CE – COMMISSIONE EUROPEA [1994], *Europa 2000+. Cooperazione per lo sviluppo del territorio europeo*, Ufficio per le pubblicazioni ufficiali delle Comunità Europee, Bruxelles-Luxembourg.

CE – COMMISSIONE EUROPEA [1999a], *SSSE – Schema di sviluppo dello spazio europeo. Verso uno sviluppo territoriale equilibrato e sostenibile dell'Unione Europea*, Ufficio per le pubblicazioni ufficiali delle Comunità Europee, Bruxelles-Luxembourg.

CE – COMMISSIONE EUROPEA [1999b], *Sixth Periodic Report on the Social and Economic Situation and Development of Regions in the European Union*, Brussels.

- CREMASCHI M. [2005], *L'Europa delle città. Accessibilità, partnership e policentrismo nelle politiche comunitarie per il territorio*, Alinea Editrice, Firenze.
- CREMASCHI M. [2006a], "A che serve il policentrismo?", in I. Jogan (a cura di), *Lo spazio europeo ad alta risoluzione*, Inu Edizioni, Roma.
- DAVOUDI S. [2002a], "Polycentricity: what does it mean and how is it interpreted in the ESDP?", Paper presented at the *EURA Conference "Urban and Spatial European Policies: Levels of Territorial Government"*, Turin.
- DAVOUDI S. [2002b], "Polycentricity: modelling or determining reality?", *Town and Country Planning*, Aprile, pp. 114-117.
- DAVOUDI S. [2003], "Polycentricity in European Spatial Planning: from an analytical tool to a normative agenda", *European Planning Studies*, vol. 11, n. 8, pp. 979-999.
- DEMATTEIS G., BONAVERO P. (a cura di) [1997], *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Il Mulino, Bologna.
- ESPON [2004], *Potentials for polycentric development in Europe*, ESPON Project 1.1.1, Final Report, Stockholm.
- ESPON [2007a], *Study on Urban Functions*, ESPON Project 1.4.3, Final Report, Luxembourg.
- FALUDI A. [2005], "Polycentric territorial cohesion policy", *Town Planning Review*, vol. 76, n.1, pp. 107-118.
- FRIEDMAN J., MILLER, J. [1965], "The Urban Field", *Journal of the American Institute of Planners*, vol. 31, n. 4, pp. 312-320.
- HOUTUM H. VAN, LAGENDIJK A. [2001], "Contextualising Regional Identity and Imagination in the Construction of Polycentric Urban Regions. The Cases of the Ruhr Area and the Basque Country", *Urban Studies*, vol. 38, n. 4, pp. 747-767.
- KLOOSTERMAN R.C., MUSTERD S. [2001], "The Polycentric Urban region: Towards a Research Agenda", *Urban Studies*, vol. 38, n. 4, pp. 623-633.

- MEIJERS E. [2007], *Sinergy in Polycentric Urban Regions. Complementarity, organising capacity and critical mass*, IOS Press, Delft University Press, Amsterdam.
- MEIJERS E., ROMEIN A. [2003], "Realising potential: building regional organising capacity in polycentric urban regions", *European Urban and Regional Studies*, vol.10, n.2, pp.173-186.
- MEIJERS E., SANDBERG K. [2006], "Polycentric development to combat regional disparities? The relation between polycentricity and regional disparities in European countries", *Proceedings of the 46th Congress of the European Regional Science Association*, pp. 1-20, Greece: Volos.
- PRED A.R. [1977], *City systems in advanced economies: past growth, present processes, and future development options*, Hutchinson, London.
- SHAW D., SYKES O. [2004], "The concept of polycentricity in European spatial planning: reflections on its interpretation and application in the practice of spatial planning", *International Planning Studies*, vol. 9, n. 4, pp. 283-306.
- WATERHOUT B., MEIJERS E., ZONNEVELD W. [2003], "The application of polycentricity in spatial development policies in Europe: One concept serving multiple objectives", Paper presented at the *EURA-EUROCITIES Conference*, 28-30 August, Budapest.
- WATERHOUT B., ZONNEVELD W., MEIJERS E. [2005], "Polycentric Development Policies in Europe: Overview and Debate", *Built Environment*, vol. 31, n. 2, pp. 163-173.

IL POLICENTRISMO E LE RETI DI CITTÀ

Qual è il modello spaziale che permette un equilibrio tra i sistemi urbani policentrici e le reti delle città? Assumendo il policentrismo come modello di equilibrio e di sviluppo dei sistemi urbani europei, e le reti di città come forma relazionale per connetterli tra loro, si intende comprendere come l'organizzazione territoriale europea trae vantaggio da questi due modelli, come sono diversamente articolati, quali sono i fattori che conducono lo sviluppo verso un modello piuttosto che all'altro e se possono essere ipotizzati eventuali momenti di interazione che implementano le potenzialità di questi sistemi.

- BRUNET R. [1998], "L'Europa delle reti", in Bonavero P., Dansero E. (a cura di) , *L'Europa delle regioni e delle reti. I nuovi modelli di organizzazione territoriale nello spazio unificato europeo*, Utet, Torino, pp. 237-259.
- CAMAGNI R. [1991], "Strutture urbane gerarchiche e reticolari: verso una teorizzazione", in Curti F., Diappi L., *Gerarchie e reti di città: tendenze e politiche*, Franco Angeli, Milano, pp. 49-69.
- CAPELLIN R., BATEY P.W.J. (eds.) [1995], *Regional Networks, Border Regions and European Integration*, Pion, London.
- CATTAN N. (ed.) [2007], *Cities and Networks in Europe. A Critical Approach of Polycentrism*, John Libbey Eurotext, Paris.
- CREMASCHI M. [2006], "A che serve il policentrismo?", in I. Jogan (a cura di), *Lo spazio europeo ad alta risoluzione*, Inu Edizioni, Roma.
- CURTI F. [1991], "Tra policentrismo e reticolarità metropolitana: un approccio interstiziale", in Curti F., Diappi L. (a cura di), *Gerarchie e reti di città: tendenze e politiche*, Franco Angeli, Milano, pp. 335-376.
- DEMATTEIS G., DANSERO E. (a cura di) [1996], *Regioni e reti nello spazio unificato europeo, Memorie geografiche*, vol. 2, Società di Studi Geografici, Firenze.
- MEIJERS E. [2006], "The notion of complementary in urban networks: definition, value, measurement and development", Paper presented at the 10th UNECE Conference on Urban and Regional Research, Bratislava.
- MEIJERS E. [2007], *Sinergy in Polycentric Urban Regions. Complementarity, organising capacity and critical mass*, IOS Press, Delft University Press, Amsterdam.
- MEIJERS E., HOEKSTRA J., AGUADO R. [2008], "Strategic planning for city networks. The emergence of a Basque Global City?", Paper presented at the Regional Studies Association annual international conference Regions, "The Dilemmas of Integration and Competition", Prague.
- ROMEIN A. [2004], "Spatial planning in competitive polycentric urban regions: some practical lessons from Northwest Europe", Paper submitted to City Futures Conference, Chicago.

RIFERIMENTI SUI SISTEMI TERRITORIALI EUROPEI ANALIZZATI

- BATTEN D.F. [1995], "Network cities: creative urban agglomeration for the 21st century", *Urban Studies*, vol. 32, n. 2, pp. 313-328.
- BOULIFARD C. [1994], *Images et scénarios de développement de l'Arc Méditerranéen: un état des Lieux*, Quaternaire, Paris.
- BURDETT R., OVINK H., HAJER M. (eds.) [2011], *The Tale of Two Regions. A comparison between the Metropolitan Areas of South East England and the Randstad in Holland*, LSE Cities, London.
- DAVOUDI S. [2002a], "Polycentricity: what does it mean and how is it interpreted in the ESDP?", Paper presented at the *EURA Conference "Urban and Spatial European Policies: Levels of Territorial Government"*, Turin.
- DIELEMAN F.M., FALUDI A. [2001], "Randstad, Rhine-Rhur and Flemish Diamond as one polynucleated macro-region?", in Pacione M. (ed.), *The City: Critical Concepts in the Social Sciences*, Routledge, London-New York, pp. 476-486;
- ESPON [2004], *Potentials for polycentric development in Europe*, ESPON Project 1.1.1, Final Report, Stockholm.
- ESPON [2007a], *Study on Urban Functions*, ESPON Project 1.4.3, Final Report, Luxembourg.
- ESPON [2012], *RISE. Regional Integrated Strategies in Europe*, ANNEX 3 - Randstad Case Study, Birmingham.
- GOEDMAN J., HOUTSMA W.H., ZONNEVELD W. [2008], "Dutch Spatial Planning: From implicit towards explicit sustainable urban development", Paper presented at the 44th *ISOCARP Congress "Urban Growth without Sprawl. A way Towards Sustainable Urbanization"*, Dalian, China.
- LAMBREGTS B.W. [2009], *The polycentric metropolis unpacked : concepts, trends and policy in the Randstad Holland*, UvA-DARE, University of Amsterdam.
- LAMBREGTS B.W., JANSSEN-JANSEN L., HARAN, N. [2008], "Effective governance for competitive regions in Europe: the difficult case of the Randstad", *GeoJournal*, n.72, pp. 45-57.

- LAMBREGTS B.W., KLOOSTERMAN R., WERFF VAN DER M., RÖLING R., KAPOEN L. [2006], "Randstad Holland: Multiple Faces of a Polycentric Role Model", in Hall P., Pain K. (eds.), *The Polycentric metropolis: Learning From Mega-City Regions In Europe*, Earthscan, London.
- MEIJERS E. [2006], "The notion of complementary in urban networks: definition, value, measurement and development", Paper presented at the 10th UNECE Conference on Urban and Regional Research, Bratislava.
- MEIJERS E., ROMEIN A. [2002], "Building Regional Policy Networks: a Development Strategy for Polycentric Urban Regions", Paper presented at the *EURA Conference Urban and Spatial European Policies: Levels of Territorial Government*, Turin;
- MINISTER FOR THE ENVIRONMENT AND LOCAL GOVERNMENT [2002], *The National Spatial Strategy for Ireland 2002-2020. People, Placed & Potential*, Government Publications Sale Office, Dublin.
- MINISTRY OF HOUSING, SPATIAL PLANNING AND THE ENVIRONMENT [2008], *Randstad 2040 Structural Vision*, Son & Co B.V.
- MINISTRY OF REGIONAL DEVELOPMENT [2012], *NSDC National Spatial Development Concept 2030*, Warsaw.
- MOJZIS M. [2007], "The potential for polycentric development in the Centrope region", Paper presented at *The 2th Central European Conference in Regional Studies*, Kosice;
- OECD [2007], *Territorial review. Randstad Holland*, OECD, Paris.
- ROMEIN A. [2004], "Spatial planning in competitive polycentric urban regions: some practical lessons from Northwest Europe", Paper submitted to *City Futures Conference*, Chicago;
- SASSEN S. [2001], "Cities and communities in the global economy: rethinking our concepts", in Pacione M. (ed.), *The City: Critical Concepts in the Social Sciences*, Routledge, London-New York, pp. 382-392.
- TAYLOR P.J. [2004], *World City Network. A Global Urban Analysis*, Routledge, London-New York.

- VAN DER BURG A.J., VINK B.L. [2008], "Randstad Holland towards 2040 - perspectives from national government", Paper presented at the 44th ISOCARP Congress "Urban Growth without Sprawl. A way Towards Sustainable Urbanization", Dalian, China.
- VAN REMMEN Y., VAN DER BURG A.J., [2008], "Past and future of Dutch urbanization policies: growing towards a system in which spatial development and infrastructure contribute to sustainable urbanization", Paper presented at the 43rd ISOCARP Congress "Urban Dialogues. Co-productive ways to relate visioning and strategic urban projects", Antwerp, Belgium.
- VANOLO A. [2007], "Innovation and polycentrism in the Mediterranean Latin arc", in Cattani N. (ed.), *Cities and Networks in Europe. A Critical Approach of Polycentrism*, John Libbey Eurotext, Paris, pp.39-49.
- WATERHOUT B., MEIJERS E. and ZONNEVELD W. [2003], "The application of polycentricity in spatial development policies in Europe: One concept serving multiple objectives", Paper presented at the *EURO-EUROCITIES Conference*, 28-30 August, Budapest;
- WIERENGA E., VONK L., VLEESHOUWERS S. [2007], "Towards a strategic spatial agenda for an expanding Randstad", Paper presented at the 43rd ISOCARP Congress "Urban Dialogues. Co-productive ways to relate visioning and strategic urban projects", Antwerp, Belgium.

4. GATEWAY CITIES E PIATTAFORME TERRITORIALI

Regioni e città, nella nuova struttura spaziale dell'economia mondiale, si stanno trasformando in gateway regions e in gateway cities internazionali, ovvero, stanno assumendo la funzione di nodi, di luoghi di ancoraggio nei processi globali. Sono proprio questi i luoghi in cui le global networks trovano la loro territorializzazione. In questo contesto, le piattaforme territoriali assumono particolare importanza, come quei luoghi ad elevata competitività e fortemente strutturati, in cui è possibile connettersi con il globale e dialogare con il locale.

ANDERSSON A.E., ANDERSSON D.E. (eds.) [2000], *Gateways to the Global Economy*, Edward Elgar, Chenttenham (UK).

BIGHI S., COTELLA G., ROTA F.S. (a cura di) [2010], "Torino e Piemonte fra locale e globale. politiche di rete e ancoraggi territoriali. Tre percorsi per la ricerca", *Working Paper n. 32, Dipartimento Interateneo Territorio, Politecnico e Università di Torino*.

BONOMI A. [2003], *Per un credito locale e globale. Le geocomunità del capitalismo italiano*, Baldini Castoldi Dalai editore, Milano.

BONOMI A. [2010], *La città che sente e che pensa. Creatività e piattaforme produttive nella città infinita*, Mondadori Electa, Milano.

BONOMI A., Rullani E. [2005], *Piccole imprese crescono. Fare rete in un'area metropolitana*, Egea, Milano.

CAPELLIN R. [1991], "Networks nelle città e networks tra città", in Curti F., Diappi L., *Gerarchie e reti di città: tendenze e politiche*, Franco Angeli, Milano, pp. 71-98.

CARTA M. [2009], *Governare l'evoluzione. Principi, metodi e progetti per una urbanistica in azione*, Franco Angeli, Milano.

CARTA M. [2010], "Dalla Carta di Machu Picchu all'agenda per le città del XXI secolo", in Lima A.I. (a cura di) *Per un'architettura come ecologia umana. Studiosi a confronto*, Jaca Book, Milano, pp. 204-215.

CE – COMMISSIONE EUROPEA [1992a], *Toward Trans-European Networks*, Ufficio per le pubblicazioni ufficiali delle Comunità Europee, Bruxelles-Luxembourg.

- CE – COMMISSIONE EUROPEA [1992b], *Proposal for a Council Decision on the Creation of a Trans-European Road Networks*, Ufficio per le pubblicazioni ufficiali delle Comunità Europee, Bruxelles-Luxembourg.
- CLEMENTI A. (a cura di) [2006], *L'armatura infrastrutturale e insediativi del territorio italiano al 2020. Principi, scenari, obiettivi*, Rapporto intermedio della Società Italiana degli Urbanisti per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dicoter, Roma.
- CLEMENTI A. [2007], "Un avvenire possibile del territorio italiano", in Ministero delle Infrastrutture, Dicoter, *Reti e territori al futuro. Materiali per una visione*, Ministero delle Infrastrutture, Roma.
- CONTI S. [1995], "Urban Networks in the Information Society and Economy. The European Case", in Dematteis G., Guarrasi V. (eds.), *Urban networks*, Pàtron, Bologna, pp.81-106.
- CORRADO F. (a cura di) [2005], *Le risorse territoriali nello sviluppo locale*, Alinea Editrice, Firenze.
- DEMATTEIS G. [1991a], "Modelli urbani a rete. Considerazioni preliminari", in Curti F., Diappi L., *Gerarchie e reti di città: tendenze e politiche*, Franco Angeli, Milano, pp. 27-48.
- DEMATTEIS G., GUARRASI V. (eds.) [1995], *Urban networks*, Pàtron, Bologna.
- EUROPEAN COMMISSION - Directorate General for Mobility and Transport (2011), *Planning methodology for the Trans-European Transport Network (TEN-T)*.
- EUROPEAN COMMISSION - Mobility & Transport [2011], *TEN-T/Transport infrastructure. Revision of TEN-T guidelines*, Rapporto del 19 Ottobre 2011, Bruxelles.
- FABBRO S., MESOLELLA A. [2010], "Le piattaforme territoriali strategiche. Esiti e prospettive di una politica nazionale di territorializzazione delle infrastrutture", *Urbanistica Dossier*, n.122, Inu Edizioni, Roma.
- MIITT – DICOTER - Ministero delle Infrastrutture – Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale ed i servizi generali [2007a], *Il territorio come infrastruttura di*

contesto. Contributi alla programmazione 2007-2013, Ministero delle Infrastrutture, Roma.

MIITT – DICOTER - Ministero delle Infrastrutture – Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale ed i servizi generali [2007b], *Reti e territori al futuro. Materiali per una visione*, Ministero delle Infrastrutture, Roma.

PERULLI P. [2007], *La città. La società europea nello spazio globale*, Mondadori Bruno, Milano.

PWC – PricewaterhouseCoopers Advisory S.p.A. [2012], *Assistenza tecnica per l'elaborazione di un programma operativo di interventi intersettoriali e definizione degli assetti di governante finalizzato allo sviluppo degli asset strategici del sistema territoriale formato da Palermo, Trapani e Termini Imerese nel contesto della Piattaforma Interregionale della Sicilia Occidentale*. Rapporto Finale.

SHORT J.R., BREITBACH C., BUCKMAN S., ESSEX J. [2000], "From world cities to gateway cities", *City*, n. 4, pp. 317-340.

TAYLOR P.J. [2002], *Amsterdam in a World City Network*, Loughborough University, Loughborough;

TAYLOR P.J. [2005], "Leading World Cities: Empirical Evaluations of Urban Nodes in Multiple Networks", *Urban Studies*, vol. 42, n. 9, pp. 1593-1608.

5. GOVERNANCE: EVOLUZIONI E QUESTIONI APERTE

Negli ultimi decenni il contesto istituzionale e politico degli stati dell'Unione Europea è stato oggetto di continue riflessioni e sperimentazioni in seguito al nuovo ordine spaziale definito dai nuovi processi di trasformazione territoriale. Infatti, le nuove dinamiche apportate dalla geografia dei flussi e i nuovi fenomeni urbani che ne derivano (città-regione, città-rete, città-nodo), pongono nuove questioni sulle forme di governo del territorio da adottare, che dovranno essere flessibili ai continui mutamenti e allo stesso tempo capaci di orientare e regolamentare, di superare i limiti dovuti alla posizione geografica e al diverso regime politico-amministrativo.

ATKINSON R., ROSSIGNOLO C. (eds.) [2009], *The Re-creation of the European City: Governance, Territory and Polycentricity*, Techne Press, Amsterdam.

BIOT V. [2009], "Processi di governance territorial in Europa: riflessioni a partire da alcuni casi studio", in Governata F., Rivolin U.J., Santangelo M. (a cura di), *La costruzione del territorio europeo. Sviluppo, coesione, governance*, Carocci, Roma, pp.173-189.

BRENNER N. [1999], "Globalisation as Reterritorialisation: The Re-scaling of Urban Governance in the European Union", *Urban Studies*, vol. 36, n. 3, pp. 431-451.

BRENNER N. [2004], "Urban governance and the production of new state spaces in western Europe, 1960-2000", *Review of International Political Economy*, vol. 11, n. 3, pp. 447-488

CAPELLIN R. [1991], "Networks nelle città e networks tra città", in Curti F., Diappi L., *Gerarchie e reti di città: tendenze e politiche*, Franco Angeli, Milano, pp. 71-98.

CE – COMMISSIONE EUROPEA [1999a], *SSSE – Schema di sviluppo dello spazio europeo. Verso uno sviluppo territoriale equilibrato e sostenibile dell'Unione Europea*, Ufficio per le pubblicazioni ufficiali delle Comunità Europee, Bruxelles-Lussemburgo.

CE – COMMISSIONE EUROPEA [1996], *Primo rapporto sulla coesione economica e sociale*, Comunità europee, Lussemburgo.

- CE – COMMISSIONE EUROPEA [2001a], *La Governance Europea. Un Libro Bianco*, Comunità europee, Lussemburgo.
- CE – COMMISSIONE EUROPEA [2001b], *Unità dell'Europa, solidarietà dei popoli, diversità dei territori. Secondo rapporto sulla coesione economica e sociale*, Comunità europee, Lussemburgo.
- CE – COMMISSIONE EUROPEA [2001c], *Libro Verde relativo ai partenariati pubblico-privati ed al diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni*, Comunità europee, Lussemburgo.
- CE – COMMISSIONE EUROPEA [2004], *Un nuovo partenariato per la coesione. Convergenze, competitività, cooperazione, Terza relazione sulla coesione economica e sociale*, Comunità europee, Lussemburgo.
- CE – COMMISSIONE EUROPEA [2007], *Regioni in crescita, Europa in crescita. Quarta relazione sulla coesione economica e sociale*, Comunità europee, Lussemburgo.
- CREMASCHI M. [2005], *L'Europa delle città. Accessibilità, partnership e policentrismo nelle politiche comunitarie per il territorio*, Alinea Editrice, Firenze.
- CREMASCHI M. [2006b], "Europeizzazione e innovazione nelle politiche del territorio", in Donolo C. (a cura di), *Il futuro delle politiche pubbliche*, Eutropia Onluc, Franco Angeli, Milano, pp. 205-218.
- Davoudi S., Evans N., Gverna F., Santangelo M. [2009], "Le dimensioni della governance", in Gverna F., Rivolin U.J., Santangelo M. (a cura di), *La costruzione del territorio europeo. Sviluppo, coesione, governance*, Carocci, Roma, pp.37-65.
- ESPON [2007b], *Governance of Territorial and Urban Policies from EU to Local Level*, ESPON Project 2.3.2, Final Report, ESPON, Luxembourg.
- ESPON [2012], *RISE. Regional Integrated Strategies in Europe*, ANNEX 3 - Randstad Case Study, Birmingham.
- Evers D., de Vries J. [2008], "Metropolitan government and governance in the Dutch Randstad: new perspectives and lessons from abroad", Paper

- presented at the *AESOP-ACSP Joint congress, "Bridging the Divide: Celebrating the City"*, Chicago, USA.
- Faludi A. [2005], "Polycentric territorial cohesion policy", *Town Planning Review*, vol. 76, n.1, pp. 107-118.
- GOVERNA F., RIVOLIN U.J., SANTANGELO M. (a cura di) [2009], *La costruzione del territorio europeo. Sviluppo, coesione, governance*, Carocci, Roma.
- JANIN RIVOLIN U. [2004], *European Spatial Planning*, Franco Angeli, Milano.
- JANIN RIVOLIN U. [2009], "Governance territoriale europea: inquadramento istituzionale e implicazioni operative", in Governa F., Rivolin U.J., Santangelo M. (a cura di), *La costruzione del territorio europeo. Sviluppo, coesione, governance*, Carocci, Roma, pp.67-82.
- LAMBREGTS B.W., JANSSEN-JANSEN L., HARAN, N. [2008], "Effective governance for competitive regions in Europe: the difficult case of the Randstad", *GeoJournal*, n.72, pp. 45-57.
- MARKS G.[1993], *Structural Policy and Multilevel Governance*, in Cafruny A., Rosenthal G. (eds), *The Maastricht Debates and Beyond*, Longman, Harlow, pp.391-411.
- RHODES R. [2000], "Governance and Public Administration", in Pierre J. (ed), *Debating Governance. Authority, Steering and Democracy*, Oxford University Press, Oxford, pp.54-90.
- ROSSIGNOLO C. [2002], "Networking in EU: Different Policies at Different Spatial Scales", " presented at the *EURA "Conference Urban and Spatial European Policies: Levels of Territorial Government"*, Turin;
- STOKER G. [1998], "Governance as a Theory: five propositions", *International Social Science Journal*, vol.50, n. 155, pp.17-28.
- STOKER G. [2000], "Urban Political Science and the Challenge of Urban Governance", in Pierre J. (ed), *Debating Governance. Authority, Steering and Democracy*, Oxford University Press, Oxford, pp.91-109.
- UE – UNIONE EUROPEA [2007], *La politica di coesione 2007-2013. Osservazioni e testi ufficiali*, Comunità europee, Lussemburgo.