

(/index.html)

Il Chiasmo (/magazine/chiasmo/)

[Diritto e società \(/magazine/chiasmo/diritto_e_societa/\)](/magazine/chiasmo/diritto_e_societa/)

[Lettere e arti \(/magazine/chiasmo/lettere_e_arti/\)](/magazine/chiasmo/lettere_e_arti/)

[Scienze della vita \(/magazine/chiasmo/scienze_della_vita/\)](/magazine/chiasmo/scienze_della_vita/)

[Scienze naturali e tecnologia \(/magazine/chiasmo/scienze_naturali_e_tecnologia/\)](/magazine/chiasmo/scienze_naturali_e_tecnologia/)

[Storia e filosofia \(/magazine/chiasmo/storia_e_filosofia/\)](/magazine/chiasmo/storia_e_filosofia/)

[Temi \(/magazine/chiasmo/temi/\)](/magazine/chiasmo/temi/)

[Chi siamo \(/magazine/chiasmo/chi_siamo/\)](/magazine/chiasmo/chi_siamo/) ▾

[Extra \(/magazine/chiasmo/extra/\)](/magazine/chiasmo/extra/)

25 settembre 2017



Dal centro alle periferie. Dinamiche di una città

di Alessandra Mattoscio (/magazine/chiasmo/chi_siamo/i_nostri_autori/mattoscio_alessandra.html)

Centro e periferia. Capire come si formano e si mescolano questi due elementi della città è cercare una via per comprendere meglio quest'ultima, il luogo in cui l'uomo vive e si muove, lo spazio nel quale case, uffici, centri commerciali, negozi, supermercati e luoghi di culto pullulano, il centro pulsante della gestione, dell'organizzazione e della *governance* del territorio, il cuore dell'intrattenimento, del divertimento e dell'istruzione. La città è tutto questo e molto e molto altro. Questa, infatti, non può che rappresentare lo specchio dell'essere umano, ad ogni latitudine del globo caratterizzata dalle sue tradizioni, dai suoi comportamenti, dal gusto architettonico e dal suo stile di vita. La città circonda e ospita l'uomo, e l'uomo la modifica, spesso inconsapevolmente, e a danno dell'ambiente naturale. Il termine città è oggi più spesso definito non solo in base alle sue caratteristiche formali e strutturali, ma anche rispetto ai suoi caratteri funzionali, o per meglio dire al suo essere luogo di incontro tra produzione e consumo, tra domanda e offerta, città nel senso di spazio commerciale.

La città, in un'ampia prospettiva di ricerca, va intesa, inoltre, prendendo in esame alcuni criteri: da un lato quello politico-amministrativo (municipalità), contemplando così le autorità comunali avente potere decisionale nell'area determinata; da un altro quello morfologico, stringendo l'area stessa in un tessuto urbano suddiviso in particelle, solitamente individuate in quadrati di lato 1 km; e dall'altro ancora quello metropolitano, il quale focalizza le zone tra loro interconnesse di mercato del lavoro.

L'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico

(<https://www.treccani.it/enciclopedia/organizzazione-per-la-cooperazione-e-lo-sviluppo-economici/>) (OCDE o OCSE) ha realizzato una classificazione delle città europee in: grandi aree metropolitane (>1,5 milioni di abitanti); aree metropolitane (tra 500.000 e 1.500.000 abitanti); aree urbane medie (tra 200.000 e 500.000 abitanti); aree urbane piccole (tra 50.000 e 200.000 abitanti).

A livello mondiale, invece, si utilizza un'ulteriore suddivisione, che è stata fornita dalle Nazioni Unite: mega città (>10.000.000 abitanti); grandi città (tra 5 e 10 milioni di abitanti); città medie (tra 1 e 5 milioni di abitanti); le città di minori dimensioni vengono poi ulteriormente suddivise in base a due soglie, 500.000 o 300.000 abitanti.

È interessante capire come cambiano e si evolvono le città, come chi le vive si sposta da una parte all'altra e per quali ragioni decide di farlo. Se la città più popolosa del mondo negli anni '50 era New York, oggi è Tokyo e nel prossimo 2030 sarà Jakarta, nell'antichità una delle città che ebbe la maggiore concentrazione di popolazione fu Roma durante l'età imperiale, periodo anche di massima espansione territoriale dell'impero stesso. Roma era una città dotata di diverse infrastrutture e servizi, e, soprattutto, grandi strade, che resero più rapide le comunicazioni tra luoghi lontani e favorirono il trasporto e l'espansione. Le città romane erano dominate dalle *domus* adibite ad abitazioni, e nel periodo di massima densità della popolazione si arrivò a realizzare le *insulae*, grandi e alti caseggiati che andarono a sostituire le piccole case unifamiliari, per favorire un migliore sfruttamento del suolo. Al tempo di Augusto a Roma viveva circa 1 milione di abitanti in uno spazio circoscritto dalle mura e ampio 50 km². Tale elevatissima densità di popolazione era causata non solo dal

miglioramento delle condizioni di vita in cui versavano gli abitanti, ma anche e soprattutto dalle correnti migratorie; erano in moltissimi a dirigersi verso la città più prospera del Mediterraneo, anche se la totalità di questi spostamenti non era spontanea, trattandosi nella maggior parte dei casi, infatti, di schiavi e liberti.

La città evolve e si trasforma. La città non vive, però, solo momenti in cui realizza una *concentrazione verso il centro*, bensì è un fenomeno dinamico che percorre diverse età di vita, varie fasi di evoluzione in cui si mostra e si comporta in modi differenti. Come se si trattasse di un essere vivente, infatti, la città manifesta un proprio ciclo di vita con fasi di crescita e di contrazione delle aree metropolitane, indotte da dinamiche inerenti alla demografia, ai rapporti sociali ed economici. Sono quattro le fasi caratterizzanti il ciclo di vita urbano.

1. La prima fase, detta di **urbanizzazione**, è caratterizzata da un'attrazione verso il centro, mediante lo sviluppo di nuove attività, aumento della vivacità finanziaria, incremento e progresso delle infrastrutture. Prevalde così l'effetto *pull* in direzione del centro città. È questa la fase dei fenomeni della migrazione e del pendolarismo: la popolazione del centro cresce a livelli più elevati rispetto a quella dei sobborghi.
2. Nella seconda fase, definita come **suburbanizzazione**, invece, sono le aree esterne al centro, le zone limitrofe, a svilupparsi in modo accelerato rispetto al centro stesso, che al contrario rallenta la sua crescita. Si verificano degli spostamenti nelle zone in questione di nuclei familiari a medio ed alto reddito. Questo è il cosiddetto effetto *push*.
3. Vi è poi la fase di **de-urbanizzazione**, in cui si registra una crescita di insediamenti nelle zone ancora più esterne che non risulta in grado di compensare la decrescita rilevante del tessuto sociale del centro. L'area della città si allarga sempre più, ed è in questo caso che si parla di *urban sprawl*, fenomeno caratterizzato da una bassa densità abitativa e un peggioramento delle condizioni ambientali. Questa fase di saldo negativo della popolazione urbana del centro si determina come conseguenza di una serie di elementi: la grave crisi economica, il graduale invecchiamento della popolazione urbana, lo spostamento di attività economiche e di interesse, l'insediamento di gruppi di diversa etnia nel centro, il perdurare di una situazione di degrado, l'insediamento di centri commerciali, oltre ad un numero elevato di attività industriali, che rendono economicamente indipendenti dal centro i sobborghi, ed infine situazione di massima concentrazione nelle zone, cosiddette dell'*hinterland*, o per meglio dire di sazietà delle zone più vicine al centro, che comporta lo spostamento delle strutture residenziali in aree più distanti.
4. La quarta ed ultima fase, detta di **re-urbanizzazione**, prevede una fase di restaurazione del centro urbano, una maggiore attenzione ed interesse per le questioni ambientali e l'incremento di attività del settore terziario ad alta tecnologia, finanziarie e amministrative. Si realizza così una crescita della popolazione nel centro, mentre per l'*hinterland* si registra una decrescita e una riduzione della popolazione che, in parte continua a spostarsi nelle zone più esterne, come causa di un processo irreversibile, precedentemente verificatosi.

Con la suburbanizzazione, seconda fase del ciclo vitale, inizia a perdere rilievo il fenomeno della *città compatta*, in favore di un modello di dispersione e ingrandimento dell'area urbana. Gli effetti della suburbanizzazione sono rilevanti: come primo elemento caratteristico, si osserva ad esempio l'aumento della superficie edificata in modo non proporzionale all'andamento demografico, registrandosi al contrario in quest'ultimo ambito un calo. Si avvia dunque, come poc'anzi affermato, la fase di de-urbanizzazione, la quale comporta la costruzione di nuovi edifici e intere aree urbane lontane dal centro. Emerge qui il fenomeno dello *sprawl*, concetto

completamente opposto a quello di *area metropolitana*: se quest'ultimo era tradizionalmente associato a metropoli ordinate ed efficienti, l'*urban sprawl* va in un'altra direzione, essendo figlio di un individualismo capitalistico e di un sentimento di appropriazione che ha come obiettivo primario quello di costruire in un dato spazio il *proprio* modello ideale di abitazione individuale (ma anche di impresa commerciale).

Lo *sprawl urbano* interessa sempre di più i territori della contemporaneità, il disordine, l'irrazionalità dell'insediamento, le continue trasformazioni del mondo economico e sociale, il fluire di culture, idee e etnie differenti. I modificati assetti amministrativi e politici si rispecchiano perfettamente nel fenomeno, che, dunque, si presenta come loro effetto, se considerato in una dialettica di causalità. Dal modello ormai abbandonato della città compatta si transita allora verso una **città diffusa**, caratterizzata dalla dispersione urbana. Viene dunque meno quel paradigmatico contrapporsi di città-campagna, in favore del concetto di puro **consumo di suolo**, connotato apparentemente da una logica irrazionale ed incoerente nel procedere. Sembra pertanto mancare una reale pianificazione urbanistica e i responsabili dello sviluppo delle post-metropoli appaiono le forze di mercato. Parlare di **post-metropoli** serve a definire meglio aree senza confini e in cui non si è in grado di individuare un dentro e un fuori città. La dispersione urbana conduce, infatti, ad un **modello di città-territorio**, un enorme spazio che comprende, senza precise distinzioni e proporzioni, zone edificate e non, aree industriali e commerciali e aree verdi. Lo *sprawl* dunque appare chiaramente come un fenomeno di **disordine e caos**, portatore di un nuovo stile e di una nuova estetica, quella della frammentazione, della rottura della continuità e della proporzionale armonia. La **frammentazione urbanistica e architettonica**, del resto, si sviluppa e si articola su fondamenta sociali. Se esistono diffuse e molteplici isole territoriali all'interno di una città, allo stesso modo esistono vari gruppi sociali i quali, spesso seguendo la logica urbana, si suddividono per caratteristiche simili, mentre altre volte si mescolano convivendo. Oggi guardare una città diffusa è come guardare tante isole, tante aree che rispecchiano i comportamenti e gli atteggiamenti individualistici dei suoi abitanti. Se si volesse inoltre rapportare il fenomeno alla variabile del tempo, allora sarebbe facile paragonare lo *sprawl* alla **dinamicità**, alla velocità, alla rapidità con cui i mutamenti e le trasformazioni interessano il territorio, spesso inconsapevoli e irresponsabili nei confronti dell'ambiente e del microsistema naturale che vive in quello spazio e che viene danneggiato ed oppresso senza pietà.

È opportuno allora cercare di individuare una definizione del termine *sprawl*; si può ricorrere a quella data dall'Agencia Europea dell'Ambiente (EEA), secondo cui si tratta di **un modello fisico a bassa densità delle grandi aree urbane, soprattutto a scapito delle aree agricole, a condizioni di mercato**. Quando si pensa ad una città che vive una fase di de-urbanizzazione, la si può immaginare come una città con molteplici spazi vuoti, simbolo dell'inefficienza dello sviluppo.

A tracciare queste linee di spostamenti dalla città verso la campagna, che così si *urbanizza*, sono non solo le famiglie a basso reddito, spinte dalla vita del centro che richiede alti costi di vita, ma anche le famiglie ad alto reddito, alla ricerca, sia dal punto di vista ambientale che da quello della sicurezza, di una maggiore qualità della vita, assente nel centro. Un fattore determinante del fenomeno è rappresentato dall'offerta di servizi di notevoli dimensioni e dalla grande distribuzione commerciale, che opta a stanziarsi più favorevolmente su strade a grande scorrimento, così da poter godere di più ampi spazi per l'attività e di migliori interconnessioni con reti di trasporto e materie prime. Nonostante si registri una crescita dei sistemi di trasporto, anche a costi minori, sfruttata dalle nuove imprese situate all'esterno della città, i collegamenti tra il centro e le nuove aree periferiche risultano complessi e molto difficoltosi. Tale fattore comporta consequenzialmente un aumento massiccio dell'uso dell'automobile privata e questo, in una reazione a catena, produce una spaventosa intensità

del traffico che a sua volta danneggia l'ambiente a causa del maggiore inquinamento provocato e riduce il livello di qualità e benessere della vita, fattore spesso sottovalutato ma molto influente sulle condizioni di salute psichica e fisica di un abitante della città. La domanda che potrebbe sorgere spontanea è: ma se questa nuova conformazione è simile a tante isole che sembrano autonome e autosufficienti, perché allora è ancora così necessario il rapporto con il centro?

La risposta è che, pur diventando sempre più attrezzate e ricche di servizi, le zone esterne traggono ancora linfa dal centro – e così i collegamenti – e perciò gli spostamenti in questa direzione rimangono fondamentali. Lo *sprawl urbano* ha così determinato un nuovo modello di città diffusa in cui, se non è avvenuto un incremento della popolazione, si è invece registrata una sua redistribuzione sul territorio; si tratta di un fenomeno migratorio dalla città alla periferia (e oltre) o, per definirlo più correttamente, **dalla città alla città**.

Sono di grande impatto le conseguenze del fenomeno e la Commissione Europea le ha individuate nel “consumo di spazi verdi, alti costi energetici ed infrastrutturali, incremento della segregazione sociale e divisione funzionale dell'uso del suolo, aumento della mobilità individuale e della dipendenza del trasporto motorizzato privato, con conseguente congestione del traffico, consumo di energia ed emissioni inquinanti”.

È emblematico il caso della Città di Roma, dal 2014 Città Metropolitana (https://www.treccani.it/enciclopedia/citta-metropolitane_%28Lessico-del-XXI-Secolo%29/) a seguito della legge Bosetti e Gatti del 2014. L'Urbe è infatti in una fase del suo ciclo vitale in cui indossa bene le vesti di una città diffusa, subendo gli effetti dell'*urban sprawl*. La Città Metropolitana di Roma è la prima per popolazione rispetto alle altre Città Metropolitane, contando 4.342.046 abitanti, mentre la sua estensione territoriale è pari a 5.363,3 kmq. Il territorio sulla quale si estende è sicuramente molto variegato, per il 30% costituito da pianure, per il 50% da colline e per il 20% da aree montane. Proprio come una città diffusa, il verde si alterna agli spazi edificati, i centri commerciali ai piccoli negozi (sempre più rari), le aree agricole al centro storico, senza che un filo razionale segua questi mutamenti. Se la fase di sub-urbanizzazione ha interessato Roma verso l'inizio degli anni '70, è verso la fine del secolo scorso che si è avviato il periodo di de-urbanizzazione. Da quando è diventata capitale d'Italia, Roma ha subito un'imponente espansione urbanistica; ai primi anni del Novecento risalgono diversi Piani Regolatori tesi ad ampliare le superfici edificate. Durante il periodo fascista il centro fu oggetto di riqualificazione e abbellimento, proprio in linea con la politica mussoliniana di mostrare Roma come simbolo del potere. Durante il dopo-guerra la legge 28 febbraio 1949 “INA-Casa” si prefissava l'obiettivo di agevolare la costruzione di nuove abitazioni per i lavoratori in modo da incrementare l'occupazione operaia. L'assetto urbanistico della città subì modifiche anche per via dell'organizzazione delle Olimpiadi del 1960, in occasione delle quali, senza contare gli impianti sportivi, fu costruito il Villaggio Olimpico nella zona Flaminio come alloggio degli atleti, oltre ad altri costruiti a Decima, vicino l'EUR, e successivamente destinati agli impiegati statali. Negli anni '60 e '70 la città si ampliò sempre di più e vennero alla luce nuovi quartieri, a seguito di diversi PEEP (Piani per l'Edilizia Economica Popolare). Attualmente Roma è costituita da un nucleo centrale, in costante espansione verso le zone periferiche, con continui incrementi di attività commerciali e strutture residenziali. Il Piano Regolatore Generale, vigente dal 2008, presenta Roma suddivisa in città storica, città consolidata, città da ristrutturare e città della trasformazione, a cui si aggiungono poi le centralità urbane e metropolitane, gli ambiti di riserva a trasformabilità vincolata e il sistema dei servizi pubblici generali. Il Piano Regolatore Generale definisce così Roma come un sistema di città contigue: la vera sfida non è però averle così nominate, ma riuscire a realizzare una vera interconnessione efficiente tra le stesse.

Centro e periferia sono gli elementi imprescindibili della città, che appare come un organismo vivente, come specchio di chi la vive e di tante altre variabili, che ne modificano *in itinere* volto e conformazione. La città non è immobile, ma dinamica e in continua trasformazione. La città, giorno dopo giorno, cambia e si evolve. Molte delle città contemporanee, soprattutto europee, stanno attraversando la fase di de-urbanizzazione e protagonista è il fenomeno dell'*urban sprawl*, che, come già detto, è portatore di innumerevoli effetti negativi. La sfida da sostenere oggi è proiettata verso politiche di **riqualificazione** dei territori già urbanizzati, così da incrementare la loro efficienza e capacità soddisfacente del fabbisogno abitativo, senza dover ricorrere a nuovi **consumi di suolo** di altre zone esterne. **L'obiettivo è ripartire dalle periferie già esistenti**, senza costruirne altre, e far sì che quelle esistenti possano essere nuovi centri autosufficienti, e non spazi in cui ci si senta soli e "fuori". Le periferie dovranno poter essere nuovi centri, collegati al centro originario, perché solo l'interconnessione efficiente tra i vari centri sarà in grado di offrire benefici agli abitanti della città.

Concedetevi quindi di immaginare le città del futuro coese, attrattive, sane, ricche di spazi verdi, meno inquinate e capaci di dimostrare che la diversità culturale, etnica e generazionale rappresenta la loro forza e la loro bellezza.

Per saperne di più:

Carlucci, L. Salvati, *La città metropolitana di Roma Capitale (Cmrc): una descrizione dell'area*, Urban@it Background Papers, Rapporto sulle città 2015. Metropoli attraverso la crisi, ottobre 2015; A. Di Somma, *Lo sviluppo del tessuto urbano del Comune di Roma dal dopoguerra ad oggi*, Atti 15o Conferenza Nazionale ASITA – Reggio di Colorno 15-18 novembre 2011; <https://www.istat.it/it/files/2017/05/Urbanizzazione.pdf> (<https://www.istat.it/it/files/2017/05/Urbanizzazione.pdf>);

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_summ (http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_summ)


Interessante è poi la web mapping application che potrete trovare qui:

<https://www.arcgis.com/home/item.html?id=4e6b10329f804c1c8c04aaa4898c206e>

(<https://www.arcgis.com/home/item.html?id=4e6b10329f804c1c8c04aaa4898c206e>).

Immagine (<https://www.shutterstock.com/image-photo/suburban-landscape-shows-cookiecutter-residential-housing-41872390>): Suburban landscape shows cookie-cutter residential housing. Crediti: Konstantin L. (<https://www.shutterstock.com/it/g/kzlobastov>) / Shutterstock (<https://www.shutterstock.com/home>)

© Istituto della Enciclopedia Italiana - Riproduzione riservata

 **Condividi** (https://twitter.com/home?status=https://www.treccani.it/magazine/chiasmo/diritto_e_societa/Periferia/SSAS_Dal_centro_alle_periferie.html)

 (<https://www.facebook.com/sl>) https://www.treccani.it/magazine/chiasmo/diritto_e_societa/Periferia/SSAS_Dal_centro_alle_periferie.html

Argomenti

#città (/enciclopedia/tag/città/diritto/)

#centro (/enciclopedia/tag/centro/diritto/)

#periferie (/enciclopedia/tag/periferie/diritto/)

#urbanizzazione (/enciclopedia/tag/urbanizzazione/diritto/)

#urbansprawl (/enciclopedia/tag/urbansprawl/diritto/)

(/index.html)

Istituto della Enciclopedia Italiana fondata da Giovanni Treccani S.p.A. © Tutti i diritti riservati
Partita Iva 00892411000



<https://www.facebook.com/treccani> (<https://twitter.com/Treccani>) (<https://www.youtube.com/user/TreccaniChannel>) (<https://instagram.com/treccanigr>)
[Contatti \(/footer/contatti/\)](/footer/contatti/) | [Redazione \(/footer/redazione.html\)](/footer/redazione.html) | [Termini e Condizioni generali \(/footer/termini_condizioni.html\)](/footer/termini_condizioni.html) | [Condizioni di utilizzo dei Servizi \(/footer/condizioni.html\)](/footer/condizioni.html)
[Informazioni sui Cookie \(/cookies.html\)](/cookies.html) | [Trattamento dei dati personali \(/footer/privacy.html\)](/footer/privacy.html)



(/index.html)