



Atti della XV Conferenza Nazionale SIU  
Società Italiana degli Urbanisti  
L'Urbanistica che cambia. Rischi e valori  
Pescara, 10-11 maggio 2012

Planum. The Journal of Urbanism, n.25, vol.2/2012  
www.planum.net | ISSN 1723-0993  
Proceedings published in October 2012

## Accessibilità e scala della città

**Bruna Vendemmia**

Politecnico di Milano

Dipartimento di Architettura e Pianificazione

Email: [bruna.vendemmia@gmail.com](mailto:bruna.vendemmia@gmail.com)

Tel. 081.19242430

---

### Abstract

*Questa ricerca analizza gli effetti causati sulle logiche insediative della città contemporanea dalla diffusa infrastrutturazione del territorio, avvenuta a partire dagli anni '60 del secolo scorso. In particolare si ipotizza che la crescita dell'accessibilità abbia modificato la scala della città. Gli effetti di questo fenomeno di re-scaling sono da individuare sia nelle trasformazioni fisiche del territorio che negli stili di vita dei suoi abitanti. Ed infatti assistiamo, da un lato, ad un cambiamento nel processo di urbanizzazione stesso in cui alle dinamiche tipiche della città metropolitana si sostituiscono quelle di un'urbanizzazione regionale multi-scalare, che coinvolge effetti spaziali, economici e sociali (Soja, 2011); dall'altro, al fiorire di traiettorie individuali, che offrono agli abitanti la possibilità di utilizzare il territorio in modo più ampio e creano l'opportunità per una compresenza di diverse popolazioni (Crosta, 2010). Possiamo considerare questa Città Regionale realmente accessibile per tutti i suoi abitanti?*

### Addomesticare le Infrastrutture

*“Come tutti noi anche io, ora, non trovo a mio parere abbastanza veloce, nei suoi bruschi mutamenti, lo straordinario incantesimo grazie al quale bastano pochi istanti perché appaia accanto a noi, invisibile ma presente, l'essere con cui vogliamo parlare e che, restando al suo tavolino, nella città dove abita (per la nonna Parigi), sotto un cielo diverso dal nostro, con un tempo che non è necessariamente lo stesso, in circostanze e impegni che ignoriamo e che quell'essere ci racconterà, si trova di colpo trasportato a centinaia di leghe (lui e tutto l'ambiente in cui resta immerso), vicino al nostro orecchio, nel momento voluto dal nostro capriccio”.*

*(Proust, 1987)*

Marcel Proust, in uno dei volumi della sua Ricerca pubblicato nel 1920, descrive la rivoluzione apportata dall'invenzione del telefono nella Francia dei primi decenni del Novecento: il telefono trasporta in un colpo persone lontane vicino al nostro orecchio. È questo un modo eccellente per descrivere l'impatto che il processo di infrastrutturazione ha generato nella nostra società: opere rivoluzionarie, progressivamente addomesticate, che divengono azioni della nostra quotidianità.

### Crescita urbana e sviluppo infrastrutturale

Infatti, ad un'attenta lettura delle trasformazioni del territorio nazionale, a partire dagli inizi del '900, risulta evidente che la capacità di trasportare persone e merci, ed i relativi supporti infrastrutturali che hanno reso possibili tali spostamenti, rappresentano uno degli elementi principali di trasformazione delle nostre città, definendone, potremmo dire, l'ossatura. È stato sostenuto da numerosi studiosi che, la soluzione tecnologica data, di volta in volta, ai problemi della mobilità e della circolazione delle cose, delle persone e delle idee è una delle maggiori cause di cambiamento, in epoca moderna, dei territori e delle città occidentali, del loro ruolo, delle loro dimensioni e della loro forma, questi cambiamenti generano, a loro volta, una domanda di mobilità

costantemente crescente. Ponti sottolinea che l'attrito, "che per essere vinto richiede energia", ha reso necessario l'uso, in epoche successive, di tecniche sempre più innovative ed economiche per il trasporto: dapprima l'acqua, poi la rotaia e solo successivamente l'asfalto (Ponti, 2007). La conseguenza di questo susseguirsi di infrastrutture sul territorio è tuttora leggibile nei processi di localizzazione.

Queste grandi infrastrutture, in modo particolare le autostrade, localizzate inizialmente in funzione della grande distribuzione, hanno poi subito un processo di addomesticazione operato dagli utenti del territorio, fino a diventare parte della quotidianità dei suoi abitanti. Nel mondo occidentale si considera che attraverso il sistema infrastrutturale vengono distribuiti, in modo quasi omogeneo, servizi essenziali praticamente ad ogni abitante della città o della regione (Graham, 2009). In questo senso, una diffusa rete d'infrastrutture, combinata ad un'elevata accessibilità alla rete stessa, determina un notevole mobilità potenziale, divenendo, in questo modo, "fattore localizzativo che agisce nel tempo sulle polarità e quindi sull'organizzazione del sistema insediativo, predisponendo nuovi assetti" (Pucci, 1996).

Possiamo, quindi, considerare che una diffusa accessibilità del territorio, in quanto fattore localizzativo, mette in atto una trasformazione delle logiche insediative della città, e genera due implicazioni fondamentali per il processo di cambiamento: da un lato, infatti, essa permette di superarne i limiti: la città si trasforma da entità che si autocontiene, limitata da chiari confini territoriali ed i cui attori sono facilmente riconoscibili, in un'entità senza confini composta da numerose geografie di organizzazione, influenze e flussi (Amin, 2009), determinando, attraverso questo processo, la formazione di conurbazioni urbane; dall'altro essa favorisce la compresenza di popolazioni differenti nello stesso spazio urbano. Si delinea, quindi, una nuova dimensione della città, che, sebbene geograficamente frammentata e più estesa, viene ricomposta dall'attraversamento da parte dei suoi abitanti, attraverso il processo di addomesticazione delle grandi infrastrutture. È, quindi, possibile affermare che quando un sistema di trasporto può accedere ad un territorio più esteso, utilizzando lo stesso tempo impiegato precedentemente per raggiungere distanze minori, si modificano la scala della città e la dimensione della sua popolazione.

Un esempio di questo fenomeno è la crescita della conurbazione napoletana, che si espande lungo le infrastrutture di mobilità a scorrimento veloce, progettate tra gli anni '60 e '80 del secolo scorso come supporto allo sviluppo industriale ed al collegamento, necessario, tra il Nord ed il Sud del Paese (A1, Asse Mediano ed Asse di Supporto ad esempio). Esse scardinano il sistema multipolare preesistente, costituito da Napoli e dai piccoli centri disseminati nel territorio, e favoriscono l'esplosione di un continuum urbano (Figura 1), permettendo ad una popolazione di circa 3.000.000 di abitanti di abitare lo stesso territorio.

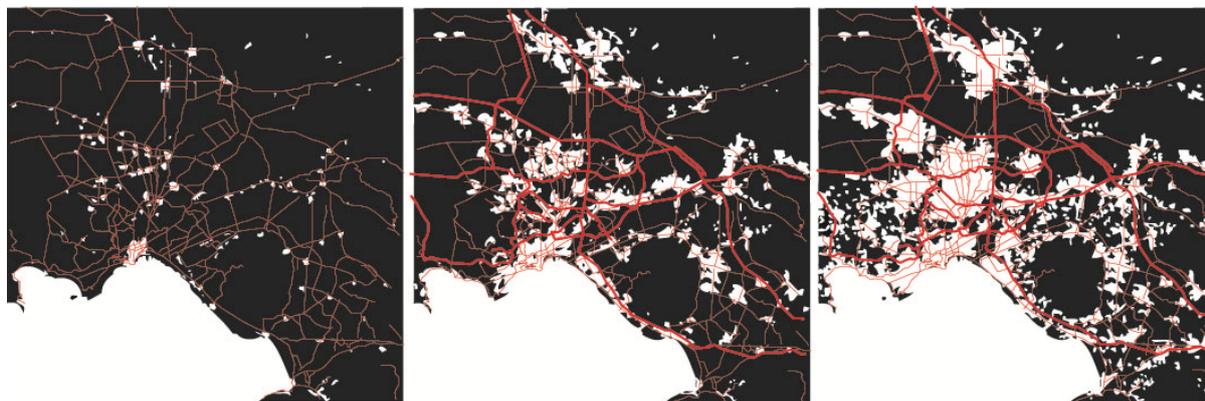


Figura 1. Crescita urbana e sviluppo infrastrutturale a Napoli, 1906, 1956, 2006.

## Città regione

Parlare di scala della città è un tema quanto mai complesso. Basta considerare che già all'inizio degli anni '90, Martinotti esaminando le trasformazioni legate allo sviluppo della Metropoli, osservava che "l'assetto metropolitano non è precisamente definibile sul territorio entro confini spaziali rigidi", al contrario, "esso deve essere valutato in base a continue variabili, che molto spesso non hanno soglie territoriali facilmente osservabili e non sono sempre distribuite in modo biunivoco con lo spazio fisico". Se ne deduce, quindi, che "la forma metropolitana non è rappresentabile come una città più grande, ma è una forma di insediamento diffusa sul territorio, dai confini poco percepibili e non facilmente definibili" (Martinotti, 1993, p. 62). È evidente, quindi, che il modello di urbanizzazione metropolitana innesca nuove logiche insediative, che si discostano da quelle tipiche della città tradizionale, circoscritta e chiaramente definita da un punto di vista territoriale; queste logiche

sono difficili da individuare, data la natura “liquida” dei confini delle aree in cui agiscono. In questo momento, inoltre, stiamo assistendo ad un’ulteriore rivoluzione nelle dinamiche insediative urbane, che si manifesta attraverso la nascita di Città Regioni. Anche in questo caso non si può affermare che la Città Regione sia un ampliamento della Metropoli, bisogna invece considerarla come un modello di urbanizzazione regionale multi-scalare, che coinvolge effetti spaziali, economici e sociali (Soja, 2011); l’aspetto probabilmente più innovativo di questo sistema è la trasformazione del rapporto tra città centrale e periferie.

Come precedentemente osservato, infatti, il fenomeno urbano è la sovrapposizione di numerose geografie: flussi di persone, idee, informazione e conoscenza, che si sovrappongono in alcuni punti dello spazio; risulta evidente, quindi, che esso è fortemente connotato dall’attraversamento da parte dei suoi abitanti, che utilizzano le infrastrutture per ricomporre un territorio geograficamente frammentato, e che attraverso le infrastrutture modificano la percezione e la dimensione della città, permettendo di costruire “una topologia che può differire anche radicalmente dalla topografia” (Secchi & Pellegrini, 2010). Attraverso quest’operazione di ridisegno del territorio, che avviene grazie all’incremento della mobilità, si ricompono una geografia di territori plurali, attraversati da popolazioni, anch’esse plurali, che reinventano la dimensione urbana e la scala della città; la centralità non è più una condizione geometrica territoriale ma relazionale e topologica. Di conseguenza viene a mancare la distinzione tipica della Metropoli tra città e periferie.

In molte città italiane questo fenomeno può essere registrato attraverso i dati relativi alla mobilità. Si evidenzia, infatti, un cambiamento nelle abitudini legate allo spostamento. In particolare, se osserviamo gli spostamenti che interessano il territorio della Provincia di Milano è importante rilevare che, nonostante l’immaginario consolidato veda la città di Milano come fulcro degli spostamenti di tutta la Provincia, vi sono, da un punto di vista della mobilità, comportamenti molto diversi, tanto da poter definire ben quattro profili di spostamento<sup>1</sup>: a. ambiti di nuova attrattività o con attrattività in crescita; b. ambiti di polarizzazione e con polarità consolidate; c. ambiti autocontenuti; d. ambiti dipendenti (Pucci, 2007). L’abitante della Città Regione milanese si sposta attraverso una concatenazione di movimenti distribuiti su un territorio molto ampio, confermando l’ipotesi che, da un punto di vista della mobilità, la città di Milano non rispetta i suoi confini amministrativi, anzi si evidenzia la crescita di relazioni intercomunali e la definizione, in periferia, di nuove centralità.

Ne consegue una nuova modalità di abitare il territorio, simile, a mio avviso, a quella tipica dei popoli nomadi, per i quali lo stile di vita è il carattere distintivo, non potendo essi essere identificati attraverso un’operazione di delimitazione dei confini territoriali. Per questi popoli il proprio territorio non viene definito attraverso una linea che racchiude un’area (il confine nella concezione occidentale), al contrario, esso è la traiettoria stessa dello spostamento. Allo stesso modo, il cittadino della Città Regione utilizza la rete infrastrutturale per raggiungere servizi e punti strategici, spostandosi in un territorio di gran lunga più esteso, di quello a cui egli appartiene da un punto di vista amministrativo, nella Città Regione è il movimento a caratterizzare lo spazio (Ingersoll, 1996). In questo modo ogni individuo o popolazione costruisce un proprio territorio, caratterizzato da confini labili, fatto di traiettorie quotidiane e personali, emerge da queste osservazioni una costituzione dello spazio urbano, materializzato nella sedimentazione di questi percorsi, in cui le trasformazioni fisiche dello spazio abitato progrediscono di pari passo con l’adeguamento dello stile di vita degli abitanti.

## Popolazioni e Compresenze

In questa situazione frammentata, Martinotti, nel tentativo di collegare le popolazioni al territorio, definisce quattro distinte popolazioni che attraversano ed usano la città: gli abitanti, i pendolari, i city users ed i metropolitan businessmen (Martinotti, 1993, pp. 138-151). Da un punto di vista storico, mentre le cosiddette metropoli di prima generazione erano caratterizzate da fenomeni di pendolarismo chiaramente delineati, in cui i pendolari seguivano modi e tempi dei movimenti ben definiti, successivamente, in quelle che Martinotti definisce metropoli di seconda generazione, crescono gli spostamenti legati al tempo libero, e quindi, ai residenti ed ai pendolari si aggiungono i city users ed i businessmen. I city users utilizzano la città in modo molto intenso e non è semplice individuare i modi ed i tempi dei loro spostamenti, i businessmen, invece, utilizzano la città per lavoro, compiendo in genere spostamenti lunghi e con consumi più qualificati, essi inoltre contribuiscono allo sviluppo economico della città.

Recenti studi<sup>2</sup> sulla mobilità, in Italia, hanno evidenziato come negli ultimi anni, e probabilmente come conseguenza della crisi economica, gli spostamenti per lavoro e quelli per il tempo libero siano diminuiti, mentre

<sup>1</sup> I quattro ambiti sono ottenuti considerando l’indice di autocontenimento, l’indice di dipendenza, l’indice di mobilità e quello di gravitazione degli spostamenti (Pucci, 2007).

<sup>2</sup> Si fa riferimento al “Rapporto congiunturale di fine anno 2011” elaborato dall’Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti.

si osserva una crescita degli spostamenti legati alla gestione familiare ed ai viaggi per studio. Queste nuove categorie di spostamento, però, ci aiutano anche a riflettere sull'esistenza di altre popolazioni che si aggiungono alle quattro descritte dal Martinotti e che condividono con queste lo stesso territorio. Si delineano, ad esempio, delle popolazioni ibride che nel percorso tra casa e lavoro compiono attività legate alla gestione familiare, aggiungendo un'ulteriore variabile a quelle precedentemente citate; oppure individui che abitano in modo continuativo in una città pur essendo ufficialmente residenti in un'altra. La compresenza di queste popolazioni sullo stesso territorio, che si manifesta in pratiche d'uso allargate e sconfinamenti spazio-temporali, può generare numerosi conflitti. Infatti, se l'espansione delle reti infrastrutturali ha modificato le dinamiche di crescita e relazionali della città, essa ha anche, d'altro canto, implementato l'accessibilità al territorio, moltiplicando le utenze. Una quantità di persone sempre maggiore si è trovata a condividere lo stesso territorio e gli stessi servizi pur restando costretta, da un punto di vista amministrativo, a realtà circoscritte o comunque diverse da quelle di uso abituale.

Le dinamiche sopradescritte mettono in discussione le diverse accezioni di cittadinanza, evidenziando che non è più possibile considerare una dimensione giuridica della stessa, ma bisogna ridefinirla attraverso fattori maggiormente legati a ragioni di condivisione di tipo etico, culturale e sociale. Si vuole qui, suggerire una messa in discussione del nesso accessibilità/cittadinanza, considerando che l'estensione dell'accessibilità ad un territorio amministrativamente non omogeneo, obbliga non solo a riprogettare la distribuzione dei servizi ma anche a riformulare le politiche in funzione di questa cittadinanza allargata.

D'altro canto, che il sopravvento del modello metropolitano avesse messo in crisi il rapporto tra popolazione e territorio, è confermato da Crosta, il quale sottolinea che a partire dai fenomeni di metropolizzazione questo rapporto "tende a venir declinato in termini non più solo di insediamento, bensì di utilizzazione: distinguendo, di conseguenza, più popolazioni che hanno modi d'uso diversi di un medesimo territorio" (Crosta, 2010, p. 20). L'aumento della mobilità e soprattutto la diversificazione delle sue motivazioni tendono, quindi, a mettere in discussione il rapporto tra società e territorio come un rapporto stanziale, a favore di un'idea lineare di territorio. Si conferma, dunque, l'ipotesi di una tendenza alla nomadizzazione degli stili di vita nella città occidentale contemporanea.

## **Alcune considerazioni conclusive: infrastrutturazione significa accessibilità?**

Sebbene un'estesa infrastrutturazione del territorio renda accessibile una porzione più ampia di territorio e trasformi la città metropolitana in Città Regione coinvolgendo nella stessa quotidianità un numero vastissimo di abitanti (non tutti cittadini), essa non produce necessariamente accessibilità. Infatti nella cultura della mobilità che pervade la città contemporanea, la contraddizione tra mobilità ed immobilità non si è dissolta, essa persiste nella differente disponibilità di accesso alla tecnologia, ai servizi ed alle infrastrutture di mobilità. Si evidenzia qui, quello che possiamo definire, il paradosso dei trasporti: una rete infrastrutturale, accessibile a livello globale, ma non interconnessa con il territorio a livello locale, rischia di frammentare e separare invece che connettere e rendere più accessibile un territorio.

Nella descrizione del telefono di Proust, ad esempio, "la scomodità di questo straordinario incantesimo" risiedeva nell'ancora instabile connessione con la rete locale, che obbligava, chi interessato, a recarsi nelle stazioni di posta per poter comunicare con l'interlocutore; questo dualismo tra elevata connessione globale e scarsa accessibilità locale è tuttora evidente, e rende necessario affermare che l'efficienza di una rete dipende dalla sua capacità di interconnettere il livello globale a quello locale (Latour, 1997). In una dinamica territoriale risulta evidente che, un'infrastruttura di trasporto, per rendere effettivamente accessibile un territorio, deve poter collegare i suoi punti ed, in particolare i servizi alle utenze. Un esempio, che mostra chiaramente come un territorio, sebbene sovrastrutturato, possa essere scarsamente interconnesso è la conurbazione napoletana. Infatti, come sottolineato precedentemente, qui la presenza diffusa delle infrastrutture ha permesso un'impressionante crescita della città, senza assicurare però un'adeguata distribuzione di servizi<sup>3</sup>, ne deriva un territorio molto accessibile, caratterizzato, da un lato, da una massiccia urbanizzazione e dall'altro da una bassa, o quasi inesistente, qualità abitativa locale. Questo è dovuto al fatto che l'infrastruttura ha connesso a livello globale e regionale, ma non è riuscita, quasi sempre, a creare sistema a livello locale.

---

<sup>3</sup> È doveroso qui fare riferimento all'elevato numero di edifici autocostruiti ed abusive, per cui il territorio è stato urbanizzato senza che parallelamente venisse attrezzato con servizi pubblici. La mancanza di servizi ed aree verdi in Campania raggiunge i 4.000 ha (Di Gennaro, 2008).

I dati sugli spostamenti indicati precedentemente, soprattutto quelli relativi alla gestione familiare, avallano, inoltre, l'ipotesi secondo cui la costruzione di una città di prossimità caratterizzata da una maggiore mixité funzionale e da una distribuzione più equilibrata di servizi sul territorio, ridurrebbe gli spostamenti obbligati, contribuendo a realizzare una città più accessibile.

## Bibliografia

- Amin, A. (2009), "The good city", in T. Rieniets, J. Sigler, & K. Christiaanse (a cura di), Open City, Martien de Vletter, SUN, Amsterdam, pp. 141-146.
- Amin, A., & Thrift, N. (2005), Città. Ripensare la dimensione urbana, Il Mulino, Bologna.
- Crosta, P. (2010), Pratiche. Il territorio e l'uso che se ne fa, Franco Angeli/Urbanistica, Milano.
- Graham, S. (2009), "Networked Infrastructure and the Urban Condition", in T. Rieniets, J. Sidler, & K. Christiaanse (a cura di), Open City, Martien de Vletter, SUN, Amsterdam pp. 157 -166.
- Ingersoll, R. (1996), Sprawltown. Looking for the city in its edges.: Princeton Architectural Press, New York.
- Latour, B. (1997), Nous n'avons jamais été modernes: essai d'anthropologie symétrique, La Découverte, Parigi.
- Martinotti, G. (1993), Metropoli. La nuova morfologia sociale della città, Il Mulino, Bologna.
- Proust, M. (1987), Alla ricerca del tempo oerduto. I Guermentes. vol. 3. Rizzoli, Milano.
- Pucci, P. (1996), I nodi infrastrutturali. Luoghi e non luoghi metropolitani, Franco Angeli, Milano.
- Pucci, P. (2007), "La mobilità nei territori della città contemporanea" in A. Lanzani, & S. Moroni, Riformismo al plurale, Carocci, Roma, pp. 233 - 241.
- Secchi, B., & Pellegrini, P. (2010), "Linee guida", in B. a. Secchi, On Mobility. Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio: linee guida per un progetto integrato, Marsilio, Venezia, p. 23.
- Soja, E. W. (2011), "Regional urbanization and the end of the metropolitan era", in S. W. Gary Bridge (a cura di), The New Blackwell Companion to the City, John Wiley and Sons, Oxford, pp. 679-689.

### *Siti web*

- Atti del congresso la Protezione del Suolo. Verso l'integrazione tra le strategie tematiche regionali.
- Di Gennaro, A., 2008, Governo pubblico del territorio e tutela dei suoli in Campania.  
<http://ambiente.regione.emilia-romagna.it>.

### *Copyright:*

Le immagini contenute nel documento sono state elaborate da Bruna Vendemmia.