

## Circondario e funzione urbana

Le aree montane sono sempre state un problema per gli analisti della struttura urbana del territorio. Fin dalla prima comparsa dei modelli gravitazionali, una pietra miliare per il loro lavoro, ci si era, infatti, resi conto che l'applicazione dei modelli alle realtà montane presentava tali e tante difficoltà da renderli praticamente inutilizzabili ai fini dell'interpretazione delle relative strutture urbane e, ancor di più, della loro pianificazione. Le ragioni di tale stato di cose furono immediatamente addebitate alle pesanti interferenze della morfologia, la quale condiziona significativamente le attività economiche, e quindi il popolamento, e le reti di trasporto e comunicazione, attratte fortemente dagli assi fondovalivi, i soli in grado di sostenere a costi ragionevoli la maggior parte delle infrastrutture necessarie. Una prova della correttezza di tali ipotesi la si poteva facilmente riscontrare nel fatto che, applicati ai soli fondovalle, i principali modelli sembravano in grado di spiegarne l'articolazione urbana.

Anche in questo caso, però, l'approssimazione con cui veniva affrontata la realtà montana lasciava molto a desiderare. In particolare rimaneva difficile spiegare la poca sensibilità dei sistemi all'ammodernamento delle reti di trasporto e comunicazione, il non marcato effetto sugli stessi della intensa colonizzazione di aree ecumenicamente marginali ad opera delle stazioni turistiche e, soprattutto, il buon livello della funzione urbana posseduto dai principali centri abitati.

### L'ammodernamento delle reti

Uno dei presupposti base, abbondantemente sottaciuti, su cui si reggevano i primi modelli di organizzazione urbana era costituito dall'assunzione della distanza come misuratore (inversamente proporzionale) della forza di attrazione degli insediamenti e, più in generale, come misuratore della facilità dei collegamenti tra le varie componenti antropiche del territorio. L'ipotesi aveva, in sé, una sua validità, dato che in passato, prima del manifestarsi degli effetti sconvolgenti della rivoluzione tecnologica nei mezzi e nelle vie di comunicazione e trasporto, la velocità era assai bassa e praticamente uniforme e, inoltre, gli assi viari possedevano una capacità di trasporto assai simile. In ambienti morfologicamente semplici, come quelli pianeggianti, poi, questi potevano svilupparsi in ogni direzione con buona frequenza, sicché il collegamento reale si avvicinava a quello ottimale della linea d'aria.

In ambienti montani, invece, questa situazione era estremamente rara, dato che la qualità delle infrastrutture e la loro precarietà introducevano numerosi elementi di differenziazione nella velocità, nella capacità, nell'economicità, nella sicurezza, nella facilità, nella comodità e nella frequenza dei trasporti. La conseguenza era un notevole allungamento reale delle distanze, e quindi, un affievolirsi di quelli che all'epoca venivano identificati come effetti gravitazionali.

La situazione odierna è, però, notevolmente cambiata. Per molti tipi di comunicazioni la dotazione montana è poco diversa da quella dell'avanpaese. La maggior differenza si trova nei



costi che le infrastrutture di sostegno di tali vie devono affrontare. Questi, tuttavia, sono spesso sostenuti non tanto o non solo dalle comunità locali ma da quelle più ampie, regionali o nazionali, con la conseguenza che nelle regioni montane più sviluppate si può osservare una dotazione infrastrutturale assai vicina a quella delle regioni di pianura.

Diverso è il discorso per il trasporto. Qui, evidentemente, gli ostacoli naturali sono tuttora un fattore di disturbo notevole. Va tuttavia osservato che in molte regioni gli investimenti infrastrutturali realizzati negli ultimi decenni sono stati veramente rilevanti. Nella maggior parte di quelle alpine, per esempio, l'elettrificazione è quasi completa, salvo che nelle aree sommitali. Il trasporto dell'acqua mediante acquedotti è la normalità. Sono comparse persino reti specializzate di trasporto di liquidi come i lattodotti. Teleferiche e funivie consentono di superare agevolmente zone impervie. Ma il settore nel quale il miglioramento consentito dalle nuove tecnologie si è fatto maggiormente sentire è quello stradale, sia riguardo alle infrastrutture, sia riguardo ai mezzi.

Da queste pur sintetiche considerazioni deriva che le realtà montane hanno tratto, dall'ammmodernamento dei collegamenti e dei trasporti vantaggi ben più consistenti di quelli degli avanzaesi, perdendo, almeno in parte, la forte dipendenza dai condizionamenti morfologici che le caratterizzava. Supposto, dunque, che non sia in discussione la validità dei modelli di organizzazione urbana dei territori, si sarebbe dovuto registrare un processo ormai evidente di adeguamento agli stessi.

### **L'effetto del turismo**

Un altro fattore d'ammmodernamento della montagna è rappresentato dal movimento turistico. Come è ben noto il turismo montano rappresenta una componente non trascurabile del fenomeno turistico globale. Essendo diffuso, i suoi effetti si fanno sentire ampiamente sul territorio. In particolare, per quel che riguarda l'Italia, si può segnalare che normalmente costituisce un'occasione di arricchimento della domanda di servizi locali, attrae ingenti investimenti, migliora e diversifica l'offerta di lavoro e, valorizzando aree economicamente marginali, rappresenta una fonte di reddito tutt'altro che trascurabile<sup>1</sup>. Le conseguenze in chiave locale sono svariate e tra esse si può segnalare: un incremento della capacità della domanda locale ed un aumento della domanda complessi-

va, sicché determinati servizi possono raggiungere il livello di soglia economica di erogazione e quindi aumenta la qualità dell'offerta terziaria per i residenti ed il circondario e si possono porre le basi per lo sviluppo di poli urbani di buon livello.

Qui però occorre guardarsi dalle eccessive generalizzazioni, perché il fenomeno non è così lineare come sembra.

La domanda turistica montana, infatti, essendo per molta parte rappresentata dalla domanda turistica invernale, si rivolge, generalmente, verso le conche di testata di valle o verso pianori altimetricamente elevati o addirittura verso aree sommitali, sicché normalmente essa genera sul territorio insediamenti praticamente nuovi e svincolati dalla logica regionale. L'incremento dell'offerta di servizi è quindi poco apprezzato dalle popolazioni locali, che non ne traggono grande giovamento. Va, inoltre, ricordato che l'incremento dei valori immobiliari presenta anche risvolti negativi, perché, per esempio, per la popolazione, anche per quella che pure in queste località svolge la propria attività lavorativa, costituisce una fonte di scoraggiamento alla residenza. La redditività degli investimenti edilizi residenziali è, infatti, tale che molto spesso i proprietari di alloggio preferiscono localarli durante l'alta stagione e trasferirsi nei centri immediatamente più a valle, dove poi rimangono anche nei periodi di bassa stagione, perché in essi l'attrattiva dei centri turistici è molto modesta. L'effetto moltiplicatore di queste nuove strutture insediative non è quindi elevato in relazione al miglioramento dell'offerta terziaria. È però comunque significativo, anche perché:

in alcuni casi il centro turistico si è sviluppato in centri urbani preesistenti;

una parte delle esigenze del centro turistico principale, specialmente quella per servizi di ricorso straordinario (manutenzione, arredo, gestione ecc.), viene comunque localizzata nei centri più a valle;

rimane sempre attivo l'effetto dell'incremento della domanda locale da miglioramento del reddito dei consumatori.

Essendo solitamente rivolta verso aree periferiche, la domanda turistica montana dovrebbe dunque produrre un effetto consonante con quello del miglioramento delle comunicazioni e dei trasporti e, quindi, stimolare la riorganizzazione degli assetti dell'impianto insediativo più in linea con quelli previsti dai modelli tradizionali.

## La realtà insediativa

Tutto questo, invece, non compare o, almeno, non compare in maniera evidente; anzi molti indicatori suggeriscono che il processo di ristrutturazione urbana delle regioni alpine segua una linea propria.

Analizzate col metodo, grossolano ma efficace per la sua semplicità, della Rank-Size Rule<sup>2</sup> (RSR), le regioni alpine presentano un processo evolutivo affatto peculiare, non riconducibile a nessuno dei modelli consueti. L'andamento del grafico, infatti, si presenta graduale. Si individuano, cioè, gruppi di centri abitati aventi caratteristiche abbastanza simili e ben differenziati dai gruppi contigui, dai quali sono separati da scarti evidenti di valori.

Non ci si trova, quindi, di fronte ad una distribuzione normale, dove i centri considerati, prevalentemente a causa di differenze casuali di popolamento, si dispongono lungo una iperbolica<sup>3</sup>, ma non si è nemmeno di fronte all'alternativa del modello della città-primato, dove l'unico "salto" è quello tra i primi due centri considerati e dove il resto della distribuzione presenta un andamento degradante regolare<sup>4</sup>.

Sui motivi di questa peculiarità vi sarebbe molto da dire. Evidentemente essa non può essere che il prodotto di un concorso di cause di varia natura. Essendo, tuttavia, ricorrente, deve essere strettamente legata alla caratteristica dell'ambiente in esame, il quale in tutta evidenza appare non unitario, dal punto di vista regionale, ma frammentato in un certo numero di subregioni geografiche che, pur essendo contigue, sono tra loro, normalmente, poco o mal collegate e solo attraverso un numero limitato di punti di contatto. In questo sta probabilmente il motivo principale della citata configurazione. Il modello della RSR, infatti, esprime tutta la sua potenzialità d'analisi solo se applicato a regioni geografiche. Applicato ad aree non regionali, perde gran parte della sua utilità. Non a caso è stato spesso indicato come strumento, necessario anche se non sufficiente, per l'identificazione di regioni geografiche<sup>5</sup>.

Un'area frammentata in un certo numero di subregioni sufficientemente isolate mostrerebbe allora un grafico irregolare, prodotto dalla giustapposizione di più grafici regolari. Se la dimensione demografica delle subregioni fosse abbastanza simile, il risultato sarebbe una curva ad andamento graduale, come quello che effettivamente si riscontra.

Un esempio classico può essere individuato nella regione amministrativa Trentino - Alto Adi-

ge. Che non si tratti di una regione geografica è ben noto. Per varie ragioni, storiche, culturali, etnico-linguistiche ecc. e da ultimo, ma non per importanza, amministrative, il suo territorio appare composto da due distinte unità geografiche regionali, che sono poi le province di Trento e Bolzano. La distinzione è, tra l'altro, di lunga data ed era già talmente evidente nella prima metà del secolo che, nell'istituirlo, il Legislatore costituzionale non ha trovato altra soluzione che quella di indicarla col nome delle due componenti.

Sottoposta all'esame della RSR, questa caratteristica appare chiaramente: la regione amministrativa è stata ottenuta dall'accostamento di due regioni geografiche distinte. La RSR presenta, infatti, non uno ma due centri principali di quasi identica dimensione, seguita da un'altra coppia di centri di secondo livello, da un manipolo di centri molto simili di terzo livello e così via. Se invece si fosse proceduto sulle singole province, dato che demograficamente le differenze sono minime, si sarebbero ottenute due curve molto simili.

Il fatto sorprendente è che tale somiglianza non si manifesta solo nell'andamento della curva ma anche in quello dei valori assoluti. Se così non fosse, se cioè i valori assoluti fossero ben differenti, i centri si disperderebbero sul diagramma e, a causa dell'effetto "appiattente" dell'algoritmo utilizzato, si avrebbe una curva leggermente tormentata da piccoli gradini ma molto vicina a quella del trend che normalmente ci si attende.

La somiglianza delle dimensioni demografiche delle subregioni considerate è quindi elemento indispensabile per l'evidenziazione del fenomeno qui descritto.

Trasposte ai singoli grafici provinciali, i quali presentano pure i citati gradini, queste considerazioni fanno pensare che anch'essi siano il prodotto della giustapposizione di realtà subregionali sufficientemente riconoscibili come regioni geografiche, come ipotizzato più sopra.

La verifica empirica sulle realtà regionali alpine, specialmente su quelle orientali, conferma agevolmente l'assunto.

Qui, però, sorge un secondo e più importante problema: perché le subunità regionali hanno in un certo numero di casi una dimensione comparabile? Non può certo essere un evento accidentale. Se infatti si può attribuire al caso il fatto che le province di Trento e di Bolzano abbiano identiche dimensioni, non è possibile generalizzare la situazione, perché ovviamente questa dipende da un'infinità di motivi legati alle caratteristiche ambientali, storiche, culturali, posizionali, relazionali ecc. delle regioni e delle rispettive subregioni.



D'altra parte i dati censuari confermano che nel loro complesso le dimensioni demografiche delle subregioni sono differenti, perciò sul grafico della RSR non dovrebbero comparire evidenti raggruppamenti di centri simili. L'unica soluzione è, allora, che l'affinità dimensionale riguardi principalmente i livelli superiori del sistema urbano subregionale.

Una spiegazione plausibile potrebbe trovarsi nel supporre che le dimensioni dei centri urbani principali non siano strettamente legate alla dimensione demografica complessiva della subregione di riferimento, vale a dire che le subregioni più piccole potrebbero tendere ad avere i centri urbani principali meglio dimensionati rispetto a quello che ci si dovrebbe aspettare se seguissero un puro principio di proporzionalità. Esisterebbe, allora, un livello minimo di soglia demografica che è indispensabile superare se si vuole disporre di un grado di funzione urbana accettabile e tale livello può essere raggiunto solo sviluppando adeguatamente i centri primari. Oppure, più probabilmente, la necessità di soddisfare le esigenze delle popolazioni subregionali e di quelle esterne, regionali ed extraregionali, ed il bisogno di gestione dei relativi territori stimolano nelle regioni più piccole lo sviluppo di apparati urbani più che dimensionati rispetto a quanto ci farebbe attendere il complesso demografico coinvolto.

Eccoci allora al tema centrale dell'indagine, rivolta all'individuazione dei fattori più significativi che sostengono questo fenomeno.

### **La qualità della funzione urbana**

Una delle osservazioni più ricorrenti che sorgono in chi visita occasionalmente ma non superficialmente le città montane, e quelle alpine in particolare, è la constatazione di quanto alto sia il livello della loro funzione urbana, e quindi della qualità della vita, rispetto alla loro dimensione demografica. Abituati ai parametri dell'avanpaese, si resta sorpresi nel trovare che centri urbani di poche o addirittura pochissime decine di migliaia di abitanti offrano livelli urbani, cui generalmente si associano dimensioni demografiche doppie, triple o anche quadruple rispetto a quelle riscontrate.

Pur rientrando frequentemente nell'esperienza comune, il fenomeno non ha attirato sovrchia attenzione da parte dei geografi, che solo negli ultimi anni hanno ricominciato a dedicare una certa attenzione all'ambiente antropico montano, sicché non sono molti i riferimenti proponibili.

Di sicuro le sue motivazioni sono numerose e lo spazio qui disponibile non basterebbe. Ci si limiterà pertanto a qualche considerazione su quelle ritengo essere le principali, segnalando però che altre ve ne potrebbero essere.

A titolo di esempio basterebbe segnalare la possibilità che un certo ruolo possa essere giocato dall'effetto percettivo<sup>6</sup>. Lo stile e l'amore con cui viene curato l'aspetto del paesaggio, anche di quello urbano, potrebbero dare un'impressione di qualità che, invece, non è oggettivamente presente. Né questa sarebbe una novità per l'ambiente montano. Basti pensare a quante volte la gradevolezza e l'attrattiva estetica di un maso o di una baita hanno nascosto condizioni di vita tutt'altro che gradevoli (umidità, pessimo riscaldamento, acqua da pozzo, mancanza di elettricità ecc.).

Altrettanto segnalabile, ma questa volta in negativo, è l'assenza di una sperequazione economica tra le popolazioni montane e quelle dell'avanpaese. Un alto livello della funzione urbana dipende, infatti, dalla dimensione demografica solo in presenza di un livello di reddito medio identico a quello delle realtà di riferimento. Se invece si supponesse un livello di reddito superiore, si potrebbe giustificare in questo modo il maggior livello della funzione urbana delle città montane. Tale ipotesi è però priva di supporto, perché mancano le fonti di questo maggior reddito: pochissime le industrie, puntuale il turismo, limitata l'agricoltura specializzata, debole l'apparato finanziario e comunque lontani i centri di potere ecc. Non che l'ambiente sia privo di fonti interessanti di reddito, tuttavia si è ben lontani dal considerarle sufficienti a determinare una sperequazione reddituale di una qualche significatività. Anzi, a ben pensarci, l'ambiente montano è caricato di una serie di costi specifici, legati all'ambiente fisico: il costo del trasporto, per esempio, oppure quello degli investimenti immobiliari, reso elevato dalla scarsità di aree pianeggianti e dalla necessità di occupare i versanti<sup>7</sup>.

Resta dunque evidente che le cause del fenomeno dell'alto livello della funzione urbana, vadano ricercate altrove e particolarmente, nel ruolo dell'apparato pubblico e nell'effetto moltiplicatore prodotto sulla dotazione urbana dal circondario.

### **L'apparato pubblico**

Che la presenza dei cosiddetti servizi pubblici sia un motivo di sviluppo di funzioni urbane è ben noto: in molti casi essi stessi rappresentano im-

portanti funzioni urbane; il loro sviluppo è normalmente uno dei principali obiettivi che i servizi quaternari, quelli decisionali e formativi, solitamente pubblici, si pongono; anche quando tali obiettivi non sono voluti, essi sono spesso una sorta di sottoprodotto della loro azione, per la maggiore sensibilità alle esigenze espresse ed alle pressioni esercitate dalle località in cui sono collocati.

Costituendo, inoltre, un'importante occasione di lavoro, rappresentano una fonte di attrazione di personale, non raramente di alta qualificazione professionale. Di conseguenza determinano l'immissione sul mercato locale di un reddito aggiuntivo e di una domanda di consumi elevata e spesso qualificata.

Fin qui niente di nuovo. Queste considerazioni sono praticamente universali. Necessita, però, notare che l'ambiente montano ne risente in modo particolare. Occorre, quindi, supporre che in esso la sua azione sia influenzata da condizioni locali tali da presentare caratteristiche particolari. Gli studi finora realizzati sul tema hanno confermato l'ipotesi ed hanno permesso di rilevare la presenza di un certo numero di queste condizioni. Tra di esse in breve sintesi è possibile rilevare:

a) la scarsità del popolamento, sicché l'effetto della presenza dell'apparato pubblico si fa sentire in modo più evidente;

b) la prassi e anche, diffusissima, la teoria, dello sganciamento, totale o parziale, della domanda dall'offerta, sicché i servizi possono essere forniti anche quando la domanda è inadeguata ad una loro economica erogazione;

c) le esigenze di gestione del territorio, spesso indipendenti dal loro carico demografico;

d) la necessità di rispondere ad interessi di ordine più generale o comunque espressi da soggetti esterni all'area, come quelli di ordine strategico, ambientale, energetico, paesaggistico, ludico, idrogeologico, economico ecc.

Com'è facilmente intuibile, il loro effetto è quello di accrescere sensibilmente l'offerta occupazionale delle regioni montane. Offerta che per le sue caratteristiche risulta fortemente attratta dalle località centrali e quindi produce un incremento della loro dimensione e della loro capacità di fornire servizi urbani. A questo si aggiunge che spesso l'offerta occupazionale è qualificata, perciò determina localmente un'immissione di reddito ed una domanda di consumi altrettanto qualificate.

Il fenomeno del sovradimensionamento dei centri urbani e del loro alto livello qualitativo, trova quindi nella presenza dell'apparato pubbli-

co una spiegazione accettabile, anche se non esaustiva, perché non riesce, infatti, a spiegare totalmente la realtà montana, così come è stata delineata. Lo sviluppo, anche ipertrofico, dei centri urbani investiti da un consistente numero di funzioni terziarie pubbliche non è, infatti, fenomeno esclusivo delle sole regioni montane ma, più in generale, riguarda le cosiddette regioni a popolamento disperso, quelle cioè caratterizzate da un popolamento di base assai limitato, le quali come è ben noto sono caratterizzate da grossi ma limitati apparati urbani. La tendenza centripeta dei servizi pubblici, infatti, è molto marcata, perciò si concentrano in un numero esiguo di abitati, che spiccano per la loro dotazione urbana in un contesto territoriale estremamente povero<sup>8</sup>.

Nelle regioni montane, però, il fenomeno non raggiunge queste caratteristiche estreme. Il loro sistema urbano non è interpretabile col modello della città-primato, perché compaiono vari centri di livello inferiore ugualmente ben dotati di funzioni urbane. Pur essendo sicuramente annoverabili tra le regioni a popolamento disperso, possiedono, perciò, caratteristiche che le rendono peculiari.

Evidentemente esse sono attribuibili al contesto ambientale. La frammentazione del territorio in subaree relativamente isolate fa sì che in ciascuna di esse si ripetano i motivi che producono l'accentramento delle funzioni urbane. Il processo di concentrazione caratteristico dell'offerta pubblica viene quindi contrastato a favore dei capoluoghi delle subregioni vallive, i quali eventualmente subiscono a loro volta gli effetti delle subregioni presenti nella rispettiva area.

Il risultato è non solo un più contenuto sviluppo delle città principali, ma anche la comparsa di un certo numero di centri secondari di buon livello urbano. Data poi la necessità per l'apparato pubblico di rispondere non unicamente alle esigenze della popolazione bensì anche a quelle del territorio, la cui estensione è non necessariamente, o solo debolmente, in rapporto proporzionale col numero di abitanti, o addirittura col numero di residenti, e a quelle degli interessi esterni all'area, anch'essi poco correlati con la dimensione demografica, si può comprendere come possano frequentemente comparire centri con interessanti funzioni urbane ed eventualmente di una certa dimensione, in unità vallive non particolarmente popolate.



## Il ruolo del circondario

L'azione morfogenetica sul sistema urbano provocata dalla presenza dei pubblici servizi è dunque in grado di dare un notevole contributo al chiarimento delle ragioni della sua caratteristica struttura. Il ritenerlo la sola causa, però, appare più difficile da accettare. Benché significativa, la presenza di pubblici servizi non può raggiungere dimensioni troppo elevate, tanto più che generalmente le regioni montane sono marginali rispetto ai centri di potere ed alla collocazione degli interessi nazionali. Inoltre, si tenga conto che la dotazione delle regioni montane non è molto diversa da quella dell'avanpaese, dove sono presenti più o meno gli stessi servizi, sicché la citata azione morfogenetica deve essere il prodotto di questa non elevata differenza. È allora evidente che deve operare in concorso con altri fattori. La domanda terziaria del circondario è sicuramente, tra i numerosi che si possono individuare, quello più significativo.

È noto, infatti, che la città costituisce il riferimento privilegiato per la fornitura di beni e servizi anche per la popolazione del circondario, il quale non è in grado da solo di esprimere una domanda sufficiente al raggiungimento della soglia economica di erogazione del bene o del servizio. Se così non fosse, se cioè il circondario, o meglio una sua porzione sufficientemente compatta, fosse in grado di esprimere una tale domanda, svilupperebbe nel suo interno l'attività relativa e verrebbe meno la necessità di rivolgersi al centro di riferimento. Fin dagli anni Trenta i modelli sulla struttura urbana dei territori hanno ben messo in evidenza il meccanismo, sottolineando la tendenza delle attività di servizio a raggrupparsi in insiemi aventi un'area di mercato molto simile e quindi a concentrarsi in località centrali gerarchicamente organizzate in funzione della dotazione terziaria. Tali modelli, però, a partire dall'antesignano di *christalleriana* memoria, presupponavano, pur sottacendola, una condizione di intenso popolamento diffuso (o disperso), come quello presente nelle aree pianeggianti e sviluppate dell'Europa centroccidentale, usate come laboratorio di sperimentazione e verifica. La condizione del consistente popolamento diffuso era, e normalmente è tuttora, fondamentale per l'organizzarsi della prevista struttura urbana territoriale, il cui livello inferiore, quello dei piccoli centri erogatori di servizi banali, si sostiene proprio sulla domanda del circondario.

Nelle regioni disperse, a causa dello scarso popolamento dei circondari, tale livello stenta a

svilupparsi, perché per alcuni tipi di servizio la soglia economica di erogazione non viene raggiunta<sup>9</sup>, perciò per una certa parte di essi la domanda viene rivolta ai centri urbani gerarchicamente superiori. Iterandosi per ogni tipo di servizio offerto, il processo porta a privilegiare le località centrali di maggiore consistenza, dando così vita al fenomeno dell'ipertrofia degli apparati urbani, tipica di realtà di questo tipo.

Poiché nelle regioni montane non si raggiungono questi livelli di concentrazione urbana, è facile pensare, in linea con quanto rilevato, che il fattore specifico che impedisce ai meccanismi generali di manifestarsi interamente sia riconoscibile nella frammentazione subregionale introdotta dalla morfologia e nell'allungamento delle distanze ad essa connessa<sup>10</sup>.

Il secondo è di per sé evidente. L'aumento dei costi di trasferimento provoca una riduzione delle aree di mercato, dato che il livello dei prezzi di collocazione dei beni o dei servizi è condizionato dalla domanda urbana e ne segue la logica. La presenza di aree non servite o, comunque, gravate da sovraccosti di trasferimento determina in esse condizioni di monopolio di posizione, sicché alcuni esercizi possono svilupparsi fruendo della possibilità di aumentare i prezzi. Così facendo, però, si riduce la propensione al consumo e si rendono necessari altri ritocchi verso l'alto dei prezzi, accompagnati da un'ulteriore riduzione della domanda. Alcuni beni o servizi potrebbero così non essere in grado di raggiungere la soglia minima di erogazione oppure di raggiungerla ma ad un livello qualitativamente basso. Pur gravata dai costi di trasferimento, la domanda di queste aree circondariali si riverserebbe sul centro urbano di livello superiore che in questo modo si troverebbe avvantaggiato dalla presenza di una clientela aggiuntiva, che gli consentirebbe un livello di dotazione terziaria più alto rispetto a quello che i modelli tradizionali ci lascerebbero attendere.

Va però notato che il processo di contrazione della domanda non è lineare per la presenza di una sua porzione poco comprimibile e quindi meno sensibile all'aumento dei prezzi, perciò, in presenza di elevati costi di trasporto, il trasferimento delle funzioni terziarie ai centri di livello superiore può venire contrastato e si sviluppano centri locali con buoni caratteri urbani.

In ambienti montani il fenomeno è poi favorito dalla morfologia del territorio, impostata su subregioni generalmente vallive. Tale struttura, infatti, condiziona pesantemente i flussi di traffico, drenandoli e convogliandoli lungo l'asse fon-

dovallivo<sup>11</sup>. In questo modo i centri di valle, e in particolare quelli di sbocco vallivo, risultano essere i soli, o quasi, intermediari tra la subregione e l'ambiente esterno e possono quindi intercettare una buona quota della domanda di beni o servizi ivi espressa. È allora più facile per i loro esercizi terziari raggiungere soglie commerciali per un buon numero prodotti, dando così vita alla struttura urbana che caratterizza queste regioni.

### Un modello per le regioni montane

Da quanto detto sembra evidente che le regioni montane richiedano un proprio modello interpretativo della struttura urbana.

Quelli su base christalleriana, infatti, pur idonei ad interpretare le strutture che si instaurano in regioni a popolamento disperso, non riescono a cogliere appieno il ruolo della domanda del circondario e, perciò, a giustificare la più contenuta dimensione demografica dei centri principali ed il loro buon livello di dotazione terziaria.

Ma anche le generalizzazioni su basi entropiche di Wilson non soddisfano in pieno, perché, basate sul ruolo della distanza, non colgono l'effetto polarizzatore dei flussi introdotto dalla morfologia<sup>12</sup>.

In entrambi i casi, poi, non viene tenuto in debito conto l'effetto moltiplicatore delle attività di servizio al territorio, il quale esige proprie strutture di gestione indipendentemente da quelle espresse dalla popolazione.

Il loro limite principale, però, è quello di riferirsi a regioni geografiche, o anche solo ad aree, uniformi ed omogenee, mentre l'ambiente montano è caratterizzato, e marcatamente, dalla presenza di subregioni<sup>13</sup> o addirittura di sub-subregioni.

Occorre dunque aggiungere ai modelli tradizionali la componente territoriale, nel senso che la unità di base deve essere costituita dalle singole unità vallive, che tenderanno a strutturarsi non solo in funzione della dimensione demografica, della capacità economica e della viabilità ma anche in funzione dell'isolamento, della polarizzazione dei flussi di traffico, della dimensione del movimento turistico e degli interessi (politici, energetici, ecologici ecc.) che dall'esterno vengono espressi. Il sistema urbano regionale risulta, allora, dalla aggregazione di queste strutture subregionali, che interferiscono con le normali tendenze previste dai modelli.

Ma anche tali tendenze non potranno essere accolte acriticamente, perché sono ulteriormente

condizionate dalla morfologia e perciò possono manifestarsi per lo più nella direzione dei flussi, cioè di solito nella direzione degli assi vallivi, con la conseguenza che, in linea di massima, ciascuna unità valliva tenderà a strutturarsi con un centro principale ben dotato sul piano dei servizi, un centro di secondo livello, un paio di centri di livello inferiore e così via. Il tutto generalmente allineato lungo l'asta principale della valle.

Anche la ubicazione dei siti urbani risulta influenzata dalla morfologia, perché si possono avere siti che si discostano apprezzabilmente dalla collocazione prevista dai modelli teorici, dato che in un certo intorno rispetto al sito teoricamente ottimale vengono privilegiati quelli che consentono la cattura dei citati flussi locali di traffico.

### Note

<sup>1</sup> Basti pensare all'incremento dei valori immobiliari prodotto nelle zone interessate dal turismo montano. Incremento che in non pochi casi può misurarsi in termini di 2 o addirittura 3 punti fattoriali. Il caso più eclatante da noi è, probabilmente, offerto da Madonna di Campiglio, che in pochi decenni ha visto passare il valore degli immobili da qualche centinaia di migliaia di lire al metro quadro ai 10/12 milioni attuali.

<sup>2</sup> Data la scarsità dello spazio concessoci in questa sede non staremo a soffermarci sulle considerazioni che sono state alla base dell'utilizzo del modello. Occorre però segnalare che, essendo necessario per la sua validità che l'area testata sia una regione in senso geografico, la sua sperimentazione ha riguardato solo un numero limitato di casi, quelli appunto in cui la regione geografica è totalmente, o quasi, collocata in ambiente alpino. Per le altre il discorso si farebbe assai più complesso e quindi possiamo solo supporre che anche per esse possano valere le considerazioni che stiamo sviluppando. In attesa di un più approfondito esame della situazione, qualche cautela, tuttavia, è necessaria, perché queste, rappresentando porzioni montane di regioni che si sviluppano nell'avanpaese, potrebbero seguire una logica organizzativa differente.

<sup>3</sup> Il fenomeno è reso ancora più evidente nell'originaria rappresentazione di Zipf, che usa una scala semilogaritmica, perché in essa interviene significativamente anche l'effetto regolarizzante della distribuzione logaritmica, sì che si possono avere distribuzioni molto vicine a quelle rettilinee.

<sup>4</sup> Per la verità questa constatazione è stata fonte di notevole sorpresa, perché questa è la sensazione di chi pratica gli ambienti montani e, inoltre, perché questo modello si presta ottimamente per l'analisi delle regioni poco popolate, che riescono a mantenere buoni livelli di qualità della funzione urbana regionale solo concentrandola nella città di riferimento, solitamente il capoluogo.

<sup>5</sup> Cfr.: Buzzetti L., *The National Settlement System of Italy. A Dynamical Approach*, in Bourne L.S., Cori B., Dziewonski K. (a cura), *Progress in settlement systems geography*, Milano, Angeli, 1985, pp. 137-59.

<sup>6</sup> S. Salgaro, "Il peso della naturalità nella percezione e nello sviluppo della montagna"; R. Bernardi, S. Salgaro e C. Smiraglia, *L'evoluzione della montagna italiana fra tradizione e modernità*, Patron Bologna, 1994, pp. 113-129.

<sup>7</sup> Riguardo all'eventuale presenza di una certa sperequazione



reddituale tra le popolazione montane e quelle dell'avanpaese, qualche considerazione potrebbe, però, essere fatta. Non so quanto esse siano generalizzabili, tuttavia possiamo segnalare che in ambiente alpino il livello dei consumi e la qualità della dotazione strumentale delle famiglie appaiono mediamente piuttosto buone. Se ne dovrebbe dedurre un livello di reddito mediamente più elevato che nell'avanpaese. Siccome tale sperequazione non trova giustificazione nella capacità locale di produzione di reddito né nella consistente immissione di reddito esterno, non trascurabile ma nemmeno eclatante, un'ipotesi di lavoro, ma al momento attuale nulla più di questo, potrebbe vederne le cause nella sperequazione nei consumi, vale a dire che le popolazioni alpine presentano propensioni ai consumi diverse da quelle presenti altrove, sicché possono rivolgere ad alcuni consumi, quelli che forniscono l'impressione citata, il risparmio loro derivante dal non richiederne altri.

<sup>8</sup> Questa situazione è del resto quella che sta alla base di molte strutture insediative caratterizzate dal modello della città-primato, che permette a regioni povere, demograficamente ma anche economicamente, di disporre, almeno nel centro capoluogo, di servizi di pregio, che altrimenti non potrebbero permettersi.

<sup>9</sup> Più che non venire raggiunta, molte volte viene raggiunta stentatamente, sicché l'erogazione viene affidata ad un numero esiguo di esercizi, i quali, operando in regime di monopolio o di oligopolio stretto, applicano le maggiorazioni di prezzo loro consentite da questi scenari, con conseguente riduzione delle aree di mercato e delle possibilità di accesso per i consumatori. Questi allora possono trovare conveniente approfittare delle varie opportunità loro offerte (viaggio pendolare, necessità di accedere a servizi di rango superiore, iniziative promozionali ecc.) per rivolgersi, almeno in parte, agli esercizi meglio dotati, situati nelle località centrali di rango superiore.

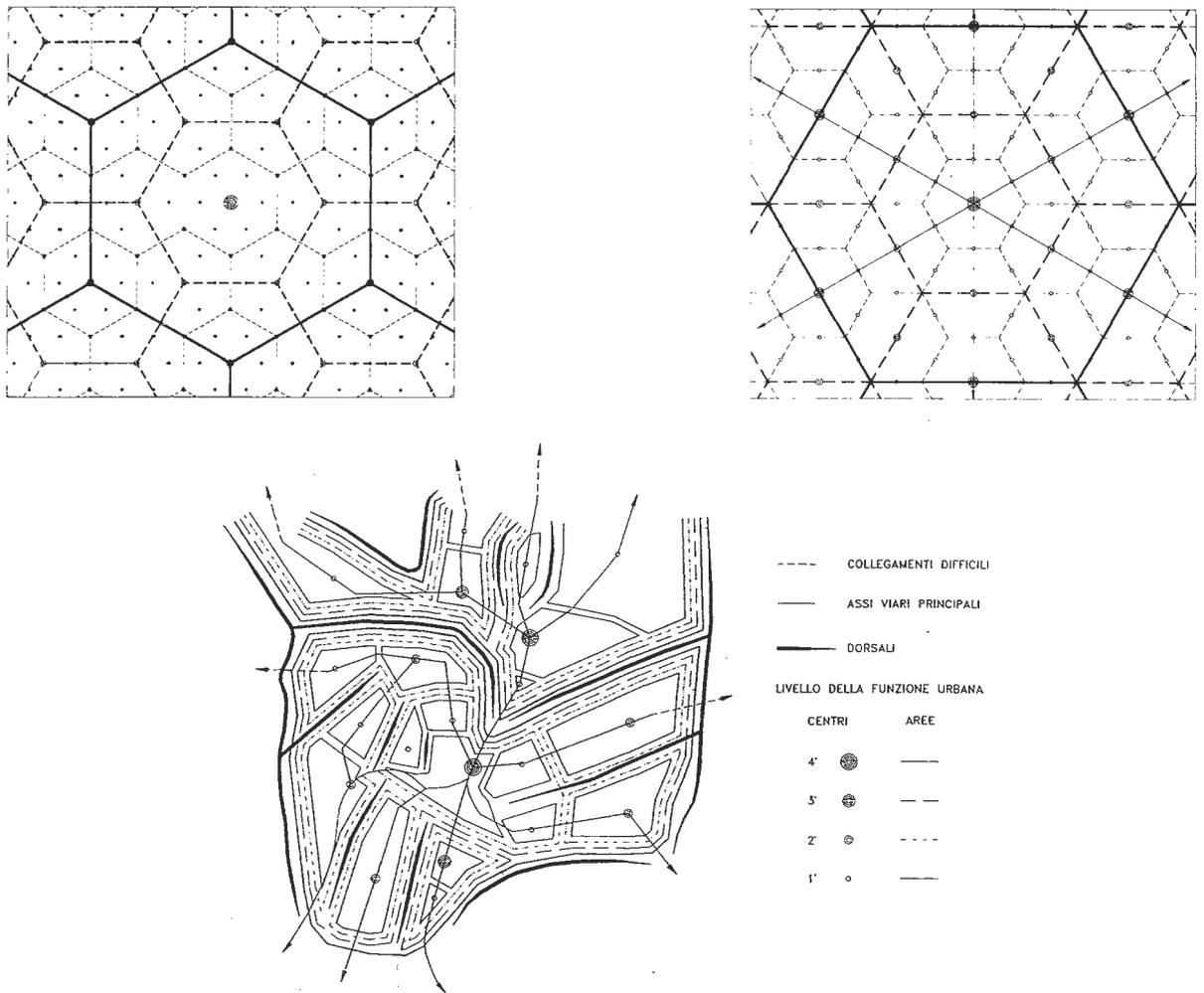
<sup>10</sup> In un primo tempo, avevamo pensato (e sperato) che gli effetti della frammentazione subregionale potessero essere ricompresi nel fenomeno dell'allungamento delle distanze, in modo da limitare il numero delle variabili inseribili nel modello. Tale soluzione avrebbe avuto il grande vantaggio di poter essere facilmente trattata dai modelli wilsoniani, basati sul concetto di minimizzazione dell'entropia perseguita dai sistemi territoriali, i quali come sappiamo trovano nella distanza l'elemento portante. In questo modo, però, si sarebbero trascurati

gli importanti effetti attrattivi prodotti dal senso di appartenenza ad unità regionali e dalla deformazione nella percezione dello spazio che questo introduce, di cui per mancanza di spazio non tratteremo, e quelli della polarizzazione dei flussi.

<sup>11</sup> L'effetto drenante sui flussi di traffico può, tra l'altro, spiegare anche l'osservata, non sconvolgente azione morfogenetica prodotta dalle grandi innovazioni tecnologiche relative al settore dei mezzi e, soprattutto, delle vie di trasporto. In effetti, benché con tali interventi sia teoricamente possibile il superamento di qualunque ostacolo, nella pratica si cercano soluzioni di compromesso tra la necessità di migliorare il trasporto ed i costi di realizzazione. Di conseguenza le nuove infrastrutture si allineano agli assi direzionali tradizionali, sicché anche quando viene migliorata la velocità e la capacità di percorrenza, l'effetto drenante rimane attivo. Un caso differente può essere dato da realizzazioni che stravolgono la rete, perforando dorsali, per esempio, o superando profonde vallate, tuttavia, anche qui molto spesso l'effetto sconvolgente riguarda il sistema subregionale, non la polarizzazione dei suoi flussi, che si riorganizzano sulla base delle nuove direttrici.

<sup>12</sup> Da qualche anno sono comparse proposte di generalizzazione della geometria delle tassellature cristallieriane mediante l'eliminazione del vincolo della contiguità. In questo modo si possono individuare sistemi con un valore di  $k$  diverso da quelli classici:  $k = 3$  principio del commercio,  $k = 4$  principio del trasporto e  $k = 7$  principio dell'amministrazione. Il pregio di queste proposte è quello di consentire l'esclusione dell'effetto della contiguità per quelle aree di mercato che, contigue sul piano puramente cartografico, non lo sono su quello economico e relazionale per la presenza di consistenti ostacoli morfologici. Per questo motivo è viva la speranza che possano permettere una migliore interpretazione della struttura dei sistemi montani. Anche in questo caso è però probabile che rimangano inadeguatamente trattati il problema della eventuale disomogeneità areale all'interno dei tasselli e quello della polarizzazione dei flussi.

<sup>13</sup> In analogia a quanto esposto possono trovare spiegazione i limiti dei citati modelli nell'interpretare le strutture urbane di aree frammentate politicamente o anche solo amministrativamente, quando l'autonomia amministrativa è molto marcata. Lo stesso potrebbe dirsi per regioni a frammentazione insulare.



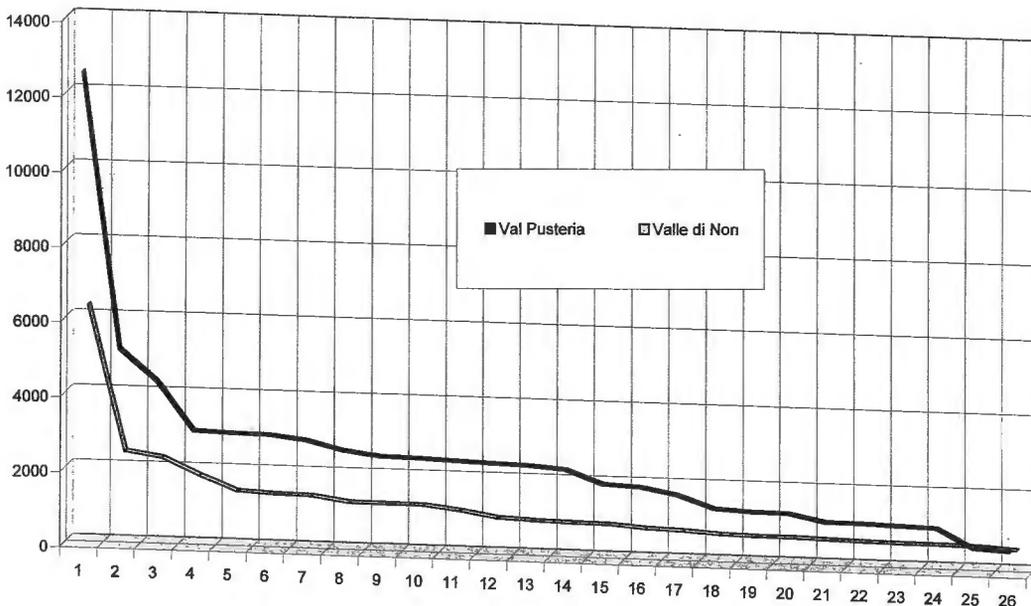
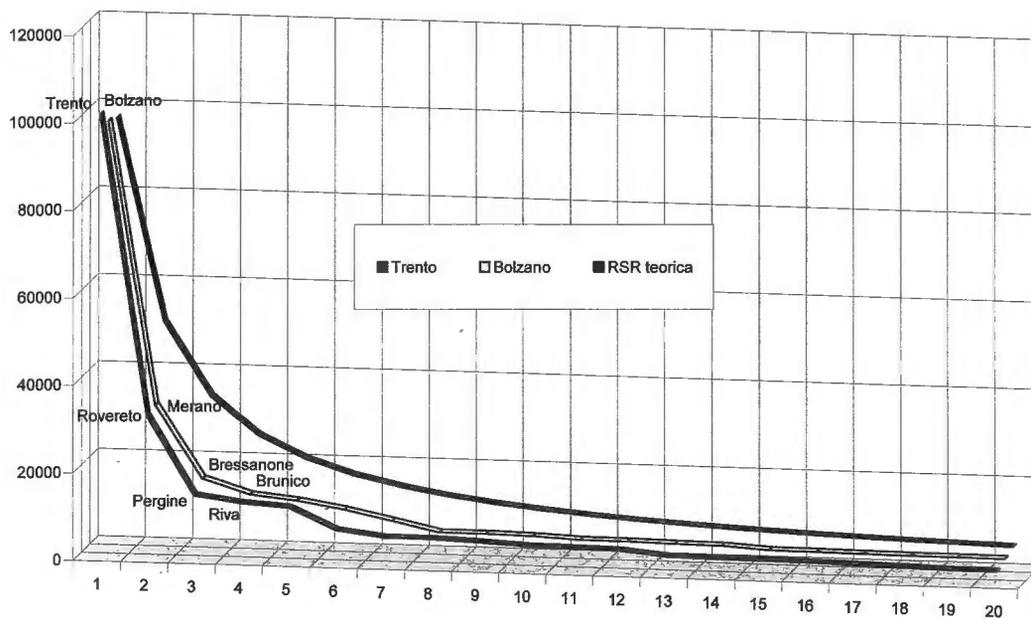
**Fig. 1. Modelli di struttura urbana regionale.**

Nel modello christalleriano classico, la struttura urbana regionale appare ben articolata come conseguenza di una serie di prerequisiti di base, tra cui l'omogeneità della regione di pianura, priva di elementi morfologici condizionanti; l'uniformità del popolamento disperso, abbastanza consistente e caratterizzato da una propensione e capacità di consumo buone e poco differenziate; il non eccessivo condizionamento della rete viaria, sicché i percorsi reali sono abbastanza vicini a quelli rettilinei, e la identica velocità di trasporto e di comunicazione.

Nelle regioni a popolamento disperso la base demografica è molto debole, la domanda di beni e servizi pure, le aree di mercato sono costrette ad ampliarsi e si sviluppa un processo di concentrazione delle funzioni urbane nei centri principali, che solitamente assumono dimensioni ragguardevoli. In questi casi, se ci troviamo in un ambiente di pianura uniforme, la scarsità delle vie di trasporto rende la struttura urbana più sensibile a questa componente e la struttura tenderà più facilmente ad organizzarsi secondo il christalleriano principio del trasporto ( $k=4$ ).

Nelle regioni montane, solitamente poco popolate, la presenza di consistenti disturbi morfologici allunga le distanze (spaziali, economiche, temporali ecc.), differenzia sensibilmente velocità e capacità di trasporto e comunicazione, polarizza i flussi di traffico lungo gli assi vallivi in direzione dello sbocco di valle e favorisce la formazione di autonome substrutture urbane in ciascuna conca valliva. Di conseguenza il processo di concentrazione delle funzioni urbane viene in parte contrastato e si raggiungono buoni livelli urbani all'interno di ciascuna subunità regionale. Naturalmente all'interno delle subunità il disturbo morfologico impedisce al modello christalleriano di dispiegarsi e i centri urbani di vario livello funzionale si riducono in numero e di solito si allineano lungo l'asta valliva. Molto frequentemente in conche vallive non eccessivamente estese si notano un centro urbano di maggior livello (il capoluogo), un centro di livello inferiore e pochissimi altri centri di livello ancora più basso. L'ubicazione di questi ultimi e degli eventuali di livello funzionale banale, la loro dimensione e la qualità della dotazione terziaria risulterà condizionata dalla presenza di eventuali ulteriori frazionamenti in sub-subunità vallive.





**Fig. 2. La legge Rango-Dimensione**

La realtà del Trentino-Alto Adige è emblematica del modo di organizzarsi delle strutture urbane in ambiente montano. Analizzata col metodo della Rank-Size Rule, evidenzia l'assenza di una caratterizzazione regionale: la regione amministrativa è infatti il prodotto della giustapposizione di due distinte regioni geografiche, aventi una notevole somiglianza nella parte alta del grafico. Tale somiglianza può sorprendere, data la differenza tra le relative morfologie. Si hanno, però, motivi per ritenere che non sia solo il prodotto di una combinazione puramente fortuita. La dimensione demografica è, infatti, quella necessaria per supportare il massimo livello di funzione urbana possibile e in ambiente montano questo obiettivo prescinde almeno in parte dalla dimensione demografica delle regioni di riferimento. Il fenomeno si ripete anche per le varie subregioni in cui sono frazionate, sicché si hanno raggruppamenti di città dimensionalmente simile e di conseguenza il caratteristico andamento a gradino del grafico. La sua sistematicità è confermata dal fatto che lo stesso andamento compare anche all'interno delle subregioni vallive, di cui sono riportati i casi della Val Pusteria (BZ) e della Val di Non (TN).