

AISRe XXXV Conferenza Scientifica Annuale, Padova, 11-13 Settembre

La capacità interpretativa dei Sistemi Locali del Lavoro rispetto ai sistemi urbani di piccole e piccolissime dimensioni: una verifica empirica

Draft version

Fabiano Compagnucci¹

¹ Università Politecnica delle Marche – Univpm, Piazzale Martelli 8, 60121, Ancona

Introduzione

La città ha assunto un rilievo crescente nel dibattito politico dell'UE durante le ultime due decadi, nonostante la mancanza di una definizione comune a livello europeo e di un'agenda urbana condivisa. La consapevolezza che le aree urbane concentrano il più elevato potenziale in termini di creatività e di innovazione, fornendo al tempo stesso un'ampia gamma di servizi alla scala sovralocale le ha, di fatto, investite della responsabilità di guidare uno sviluppo economico sostenibile, basato sulla conoscenza e foriero di coesione sociale e territoriale.

In Italia, la questione urbana, che fra gli anni '60 e '70 si era imposta diffusamente all'attenzione dei ricercatori e degli agenti collettivi, è stata in seguito relegata in una posizione marginale. Accanto alle cause peraltro comuni agli altri paesi industrializzati (prima fra tutte la deindustrializzazione delle grandi città manifatturiere con la crisi del modello fordista), una può essere considerata peculiare del caso italiano: il successo dei distretti industriali. Le traiettorie di sviluppo generate nei territori che li ospitavano, infatti, hanno monopolizzato l'attenzione tanto del mono accademico che di quello politico.

Ad oggi, l'Italia manca tanto di un'agenda urbana che di uno strumento analitico per l'individuazione delle sue aree urbane. La metrica dei Sistemi Locali del Lavoro (SLL), infatti, l'unica mappatura funzionale del territorio italiano, non sembra una chiave di lettura pertinente quando l'organizzazione del territorio viene declinata in termini di sistemi urbani. Sicuramente non lo è in relazione alle aree metropolitane, per ammissione diretta dell'Istat-Irpet, ma anche per tipologie insediative e produttive significativamente diverse, come ad esempio i Distretti Industriali e sistemi urbani di piccole e piccolissime dimensioni.

Dopo aver delineato le recenti tendenze comunitarie in tema di agenda urbana e di identificazione delle aree urbane funzionali ed aver discusso criticamente i limiti insiti nell'utilizzo dei SLL quali proxy degli ambiti urbani giornalieri, il lavoro si concentrerà sulla verifica empirica di quanto affermato con l'aiuto di alcuni casi di studio. La conclusione cui si giunge è che, più che "rifondare" l'algoritmo di regionalizzazione dell'Istat, che ricordiamo, è stato architettato per individuare i Mercati Locali del Lavoro, è giunto il tempo che l'Italia si doti di uno strumento analitico condiviso per l'individuazione delle sue aree urbane. Tale strumento dovrebbe affiancare, piuttosto che sostituire, i SLL. Si tratta di una necessità improrogabile in vista dell'estensione dell'Agenda Urbana nazionale, di una programmazione efficace ed efficiente (sia in termini ex-ante che di valutazione ex-post dei risultati) dei Fondi comunitari 2014-2020, di una rilettura critica della recente istituzione delle Aree Metropolitane e per coadiuvare la riflessione, anch'essa ineludibile, sulla riforma della governance a livello locale.

1. Agenda urbana ed aree urbane funzionali: segnali dall'Europa

Fra gli anni '80 e la fine del secolo scorso, una nutrita corrente di pensiero presagiva la crisi della città come principale modello di organizzazione del processo economico (si vedano, ad esempio, Toffler, 1980; Pascal, 1987; Gilder, 1995, 2000; Drucker, 1998). Grazie all'introduzione delle ICTs, e alla conseguente possibilità di trasmettere informazioni in tempo reale, infatti, si immaginava che presto ci si sarebbe potuti affrancare dalla tirannia della distanza e che le esternalità di tipo urbano, basate sulla densità e sui contatti personali ripetuti nel tempo, avrebbero cessato di costituire un plus per i *milieux* urbani. In realtà, i fenomeni di concentrazione residenziale e delle attività economiche nelle città, invece che ridursi, si sono accresciuti. Le teorizzazioni successive, infatti, sottolineano la centralità del fenomeno urbano all'interno di un paradigma economico dominato dalla globalizzazione e dalla cosiddetta economia della conoscenza (Amin, 1999; Glaeser et alii, 2001; Florida, 2002; Sassen, 2003).

Parallelamente, una serie di passaggi istituzionali, ne sancisce la sopravvenuta centralità all'interno del dibattito politico nell'Unione Europea. Fra essi ricordiamo i documenti della Commissione Europea "Verso un'Agenda Urbana nell'Unione Europea" (1997), "Sviluppo Urbano Sostenibile nell'Unione Europea: un Quadro di Riferimento per l'Azione" (1998), la Carta di Lipsia sulle Città Sostenibili (2007), e più recentemente "Città di Domani", (2010). Di particolare interesse per il presente lavoro è il progetto di parere "Verso una politica urbana integrata per l'Unione europea" della Commissione Politica di coesione territoriale scaturito da questo ultimo documento. L'obiettivo della proposta è quello di giungere finalmente ad un'agenda urbana europea (ad oggi, dopo 17 anni dall'avvio del relativo iter, ancora incompiuta) nella forma di Libro Bianco, con la convinzione che il coinvolgimento delle città sia ineludibile per il raggiungimento degli obiettivi di Europa 2020. Il documento, inoltre, partendo dalla rilevanza del fenomeno urbano a livello continentale, e sottolineando quella delle città con meno di 100.000 abitanti (che ospitano il 40% della popolazione europea) in termini di organizzazione territoriale policentrica, suggerisce cosa debba intendersi per città. Le città devono essere intese come dispositivi spaziali che prescindono dai singoli confini amministrativi, essendo rilevante il livello delle agglomerazioni urbane. Una tale concettualizzazione della città si basa sull'evidenza che i cittadini di una singola unità amministrativa effettuano ripetuti movimenti sistematici al suo esterno per soddisfare non solo le necessità legate allo svolgimento della funzione lavorativa, ma anche di quella ricreativa, educativa, culturale, legata al consumo e al reperimento dei servizi alla persona. I movimenti sistematici generati identificano, di fatto, un sistema urbano giornaliero. L'identificazione del concetto di città con quello di sistema urbano giornaliero appare legittima sulla scia della geografia economica e dell'economia urbana che definiscono la città come *città giornaliera* (Sforzi, 1990), *territorio di frequentazione quotidiana* (Pumain, 1997) e l'urbanizzazione come *un processo che integra la mobilità spaziale nella vita quotidiana* (Remy e Voyé, 1992).

La pianificazione territoriale, l'organizzazione dei servizi pubblici e dei trasporti, come pure la localizzazione delle aree industriali e dei servizi privati, dovrebbero essere basate sulle "regioni funzionali a livello di agglomerati urbani e metropoli" (pag 3).

In tema di agenda urbana ed individuazione di aree urbane funzionali, l'Italia sembra aver accumulato un notevole ritardo rispetto ai principali partner europei (Francia e Germania in primis). Se il primo punto (presenza di un'agenda urbana) non costituisce oggetto dell'articolo, resta il fatto che la sua assenza si ricollega direttamente alla mancanza di uno strumento analitico esplicitamente architettato per individuare le aree urbane funzionali.

In Italia è mancata, fino ad oggi, una politica urbana, intendendo con essa "il quadro di riferimento di idee e standard che specifichino non solo gli obiettivi delle politiche e gli strumenti idonei a raggiungere tali obiettivi, ma anche la natura dei problemi che essi devono affrontare" (Hall, 1993: 279). Rinunciando ad una visione globale della questione urbana si è scelto di procedere per comportamenti adattivi, concentrandosi sulle variazioni marginali determinate dalle singole soluzioni di volta in volta proposte per la soluzione di problemi contingenti (Bobbio, 1996). Basti ricordare, a tal proposito, che l'ultimo tentativo di proporre un approccio organico alla questione urbana risale alla fine degli anni '60, con il "Progetto '80" (Barca e Ruffolo, 1969) proposto dall'allora Ministero del Bilancio e della Pianificazione Economica (che non avrà però esiti operativi). Fatta eccezione per l'istituzione del Ministero delle Aree Urbane (1987 – 1993) si è dovuto attendere gli anni recenti perché il dibattito sulla questione urbana si riaccendesse. Il documento "Metodi e Contenuti sulle Priorità in tema di Agenda Urbana" del 2012 segna un punto di discontinuità a tal riguardo, cui segue l'istituzione del Comitato Interministeriale per le Politiche Urbane, e la conclusione del travagliato iter che ha portato all'istituzione delle "Città Metropolitane" con la legge n. 56 del 7 aprile 2014, - le cui modalità di individuazione, peraltro, suscitano numerosi dubbi (Camagni, 2014; Compagnucci, 2013; Iommi, 2014).

Fra le altre, una delle principali cause dell'oblio della questione urbana deriva dalla crisi del fordismo a partire dagli anni '70 e, con essa, del ruolo primario che le grandi città avevano avuto nel processo di industrializzazione e di crescita del benessere. Al contempo, l'affermarsi del

fenomeno dei Distretti Industriali, monopolizzerà l'attenzione nel dibattito accademico e politico per i successivi trenta anni. Flessibilità, dimensioni ridotte, coesione sociale, bassi costi di transazione ed economie distrettuali capaci di generare tassi di crescita straordinari, caratteristici dei sistemi produttivi della Terza Italia, si contrappongono alla rigidità, alla grande dimensione, alla conflittualità sociale, alle diseconomie di agglomerazione che determinano perdita di competitività per i grandi poli manifatturieri del Nord-ovest e per le principali aree metropolitane che li ospitavano. Non a caso, tornando al tema dell'individuazione delle aree urbane, dopo i lavori pionieristici di Cafiero e Busca (1970) per conto dello SVIMEZ, poche (seppur rilevanti) sono state le esperienze successive (Marchese, Sforzi e Martellato) che hanno cercato di dare una rappresentazione funzionale del fenomeno urbano in Italia. Non a caso, l'unica rappresentazione di questo tipo, è quella relativa ai Sistemi Locali del Lavoro (SLL), la cui filosofia identificativa, come verrà argomentato nel prossimo paragrafo, sembra più adatta a cogliere le densità relazionali tipiche degli albori del fenomeno distrettuale che quelle dei sistemi urbani odierni. In tal senso, la domanda di fondo cui l'articolo cerca di dare risposta riguarda proprio questo punto. I SLL possono essere considerata una valida proxy analitica per l'identificazione delle aree urbane?

2. I Sistemi Locali del Lavoro e organizzazione territoriale del processo economico

La pubblicazione nel 1989 dei primi dati sugli spostamenti pendolari dei cittadini residenti per motivi di lavoro (relativi al Censimento del 1981), ha costituito un'importante cesura metodologica nell'interpretazione e rappresentazione funzionale dell'organizzazione spaziale del processo economico. Grazie alla disponibilità dei dati sui tragitti casa-lavoro si è reso possibile concettualizzare il territorio passando dalle poco efficaci partizioni amministrative a scala sub-regionale (comuni e province) ad insiemi di comuni che, sulla base dell'autocontenimento della domanda e dell'offerta di lavoro, qualificano *“nello spazio e nel tempo il concetto di sistema locale”* (Barbieri, Causi; 2005). L'esito della metodologia messa a punto dall'Istat e dall'Irpet, in collaborazione con le Università di Newcastle upon Tyre e di Leeds prima, e con quella di Parma poi, si è sostanziato nell'individuazione di 955 Sistemi Locali del Lavoro (Istat, Irpet 1989), che diventeranno 784 nel 1991 (Istat, 1997) e 686 nel 2001 (Istat, 2006).

Nonostante il rilievo che questa operazione ha rivestito sia in campo accademico che in quello delle politiche territoriali, va notato come i SLL esplicitino una particolare forma di organizzazione spaziale delle attività umane, quella relativa ai mercati locali del lavoro, come, in effetti, vennero originariamente chiamati i SLL.

Partendo dall'ipotesi che il territorio italiano sia strutturato in sistemi urbani, nell'accezione di comuni funzionalmente interrelati introdotta nel §1, ci si può legittimamente chiedere se i SLL ne rappresentino una buona proxy. Un breve excursus storico-critico sulla genesi dei SLL può aiutarci nel fornire una risposta.

L'elaborazione della procedura di identificazione dei SLL si sviluppa durante l'affermazione di un modello produttivo ed insediativo peculiari. Nell'*Italia dei comuni* (Fuà, Zacchia, 1983), infatti, l'attività produttiva di tipo distrettuale risulta diffusa presso una moltitudine di unità comunali, fatto che rende possibile espletare la funzione lavorativa presso la comunità di appartenenza o nelle immediate vicinanze (Pettenati, 1991). Questi centri, oltre a disporre ognuno della propria zona industriale, sono dotati, nella maggior parte dei casi, di funzioni urbane diversificate, elementi istituzionali consolidati, una variegata attività privata nel commercio, una rete stradale densa. Si tratta di comuni di piccole e medie dimensioni localizzati nella *campagna urbanizzata*, i cui processi di industrializzazione non hanno creato la classica contrapposizione centro-periferia, dando vita ad uno sviluppo policentrico relativamente equilibrato. Le comunità locali che li abitano svolgono al loro interno la maggior parte delle funzioni che richiedono movimenti sistematici. Ne risulta una sovrapposizione quasi perfetta fra i cicli giornalieri generati dall'espletamento

dell'attività lavorativa e quelli generati dalla gestione degli affari personali e familiari, dall'attività ricreativa e dal tempo libero, che assumono la stessa proiezione territoriale.

Proprio sulla porzione di territorio compresa tra Firenze e Pistoia, in cui è localizzato il distretto tessile di Prato, viene testata la capacità interpretativa dei SLL, verificando l'effettiva coincidenza fra spazialità del sistema produttivo, spazialità del sistema sociale e quella del sistema urbano (giornaliero) o mercato locale del lavoro (Sforzi, 1987, p. 143-167). Dunque, sia i sistemi urbani che i Distretti Industriali, entrambi definiti dai flussi pendolari, possano essere considerate dei mercati locali del lavoro relativamente autocontenuti. Il fatto che nel caso dei Distretti contano anche le relazioni di tipo inter-industriale, implica che le relazioni di tipo urbano siano un sottoinsieme di quelle distrettuali (Martellato, Sforzi, 1990, p. 11-13).

Questa conclusione, e conseguentemente la possibilità di identificare un sistema urbano con il suo mercato locale del lavoro, risulta difficilmente accettabile sulla base dei cambiamenti strutturali che l'organizzazione spaziale del processo economico ha subito negli ultimi trenta anni. In particolare si fa riferimento a: a) l'aumento della mobilità individuale; b) le peculiarità del processo di terziarizzazione e globalizzazione dell'economia italiana; c) l'ingresso delle istanze post-fordiste nei modelli di consumo e produzione.

L'eccezionale aumento della mobilità individuale registrato a partire dall'inizio degli anni '70, dovuto alla creazione delle grandi infrastrutture di trasporto nazionale, alla motorizzazione di massa e al miglioramento delle prestazioni del trasporto collettivo, hanno portato ad un sensibile aumento delle distanze percorse quotidianamente - senza peraltro ridurre i tempi destinati agli spostamenti. Il raggio dei cicli giornalieri dei singoli individui cresce in termini chilometrici, ridefinendo i concetti di prossimità e di quotidianità. Di conseguenza cambiano la modalità con cui gli individui organizzano nello spazio l'insieme di attività e di transazioni richieste dal processo socioeconomico. L'esito di questo primo fenomeno è una crescita delle interdipendenze territoriali (sia in termini di distanza che di entità) legate non solo ai movimenti residenza-luogo di lavoro, ma anche al resto degli aspetti della vita quotidiana.

In secondo luogo, negli anni '80 prende avvio il processo di terziarizzazione dell'economia italiana, in larga parte riconducibile ai processi di disintegrazione verticale delle imprese industriali. Molte di esse, infatti, hanno esternalizzato attività che prima venivano svolte al loro interno, determinando un continuo aumento del numero di unità locali e addetti ascrivibili al settore dei servizi (Gallino, Calafati). La localizzazione dei servizi ha avuto esiti concentrati, prediligendo i centri che già possedevano caratteri urbani più marcati, esercitando però una funzione a scale sovra-locale. Ciò favorisce non solo la condivisione di input specializzati, ma anche quella dei servizi pubblici, dei servizi di trasporto ed altri elementi delle infrastrutture comuni (Parr, 2001). La successiva fase di globalizzazione dell'economia ha contribuito a rafforzare questo processo. Nel mutato contesto economico le industrie hanno compreso l'importanza delle esternalità urbane per poter far fronte alla concorrenza internazionale, grazie al fatto che esse garantiscono la riduzione del rischio e dell'incertezza, come pure dei costi di transazione necessari ad acquisire gli input cognitivi, il capitale umano, e i fattori produttivi (Amin, Thrift, 1992, Storper, 1995, Amin, Graham, 1999). Viene sovvertita, cioè, la gerarchia delle forme di organizzazione territoriale dell'attività economica: se prima le relazioni urbane potevano essere considerate un sottoinsieme di quelle distrettuali, ora sembra vero il contrario. Il pendolarismo per motivi di lavoro, di conseguenza, non rappresenta più una proxy dell'interdipendenza territoriale bensì una proxy dell'organizzazione territoriale del sistema locale (Calafati e Compagnucci, 2005).

Infine la città, oltre che generatrice di economie di agglomerazione per le imprese, diventa fonte di *economie di consumo* per le famiglie, grazie alla presenza di servizi pubblici e privati avanzati e diversificati, ai vantaggi e alle opportunità derivanti dalla varietà, che lasciano ampia libertà di scelta localizzativa in merito alla residenza, ai luoghi del lavoro e a quelli degli acquisti (Camagni, 1993). Sulla base della ricerca Audimob dell'Isfort (Isfort, 2006), si vede, a tal proposito, come nel 2001 la mobilità generata dai lavoratori rappresenti il 34,5% sul totale degli spostamenti sistematici,

ossia di quegli spostamenti ripetuti almeno tre volte a settimana. Ad essa si accompagnano la mobilità generata dalle attività legate al tempo libero (30,3%), quella relativa alla gestione degli affari personale e familiari (29,4%) e quella relativa a motivi di studio (5,9%) (Tabella 1). Emerge, inoltre, il ruolo crescente dei movimenti per motivi non di lavoro assumono nel computo totale degli spostamenti sistematici, la cui percentuale passa dal 65,5% a circa il 70% fra il 2001 ed il 2007.

Tabella 1: motivazioni della mobilità – val. %

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Lavoro	34,4	35	37,3	36,3	36,1	34,3	30,1
Studio	5,9	7,1	6,2	8,7	6,6	7	6,1
Gestione familiare	30,3	29	27,3	28,2	28,7	30,5	30,9
Tempo libero	29,4	28,9	29,2	26,8	28,6	28,2	32,9
Totale	100	100	100	100	100	100	100

Fonte: Isfort, Osservatorio *Audimob* sulla mobilità degli italiani

Queste considerazioni evidenziano come considerando solo il pendolarismo per motivi di lavoro si perde una parte significativa dei flussi che generano i campi relazionali rilevanti per l'individuazione delle aree urbane. L'intensità del pendolarismo, infatti, è una proxy valida delle interazioni e delle interdipendenze solo se queste interazioni ed interdipendenze strutturano i sistemi locali nella stessa maniera dei flussi di pendolarismo (Bode, 2007).

Inoltre, l'utilizzo dei soli flussi pendolari per identificare i sistemi urbani può risultare troppo stringente, non riuscendo a cogliere la dimensione molteplice delle economie di agglomerazione che si generano a scala urbana. Se, infatti, è vero che il livello di integrazione economica è determinato da una molteplicità di interazioni ed interdipendenze economiche che generano economie di agglomerazione, queste non sono sempre obbligatoriamente correlate con il pendolarismo (Combes e Overman, 2004; Duranton e Puga, 2004; Duranton, 2006; Rosenthal e Strange, 2004). In letteratura è stato dimostrato in maniera formale che le economie di agglomerazione urbana ed il pendolarismo hanno la stessa proiezione territoriale in caso di strutture urbane monocentriche (Lucas e Rossi-Hansberg, 2002; Abdel-Rahman e Anas, 2004). È stato dimostrato anche, che le esternalità fra imprese sostituiscono il pendolarismo nel caso di situazioni policentriche (Fujita e Thisse, 2002; Lucas e Rossi-Hansberg, 2002; Anas e Xiong, 2005). In tali situazioni, cioè, l'individuo per godere di livelli di reddito maggiori non deve necessariamente spostarsi verso la località centrale di un sistema policentrico, potendo lavorare nelle sue zone periferiche in aziende che sono però integrate con quelle del centro.

3. I SLL come proxy analitica dei sistemi urbani giornalieri

Ad oggi in Italia, i SLL costituiscono la sola mappatura funzionale del territorio a differenza di altri paesi come, ad esempio, la Francia, dove accanto all'individuazione delle *Zone d'emploi* (i mercati del lavoro francesi) esistono procedure analitiche per l'individuazione delle aree urbane e di quelle metropolitane. La mancanza di ulteriori metriche funzionali costringe gli studiosi di scienze regionali ad un utilizzo non sempre ortodosso della categoria dei SLL, che vengono impiegati indistintamente per analizzare sistemi urbani di differenti dimensioni, sistemi turistici, distretti industriali e dell'innovazione, aree marginali.

In particolare, con riferimento ai sistemi urbani, le considerazioni esposte nei paragrafi precedenti suggeriscono che la capacità dei SLL di interpretarne correttamente i contorni sembra dipendere in maniera significativa dalle dimensioni, dal tipo di economie esterne generate e dalla forma insediativa del sistema urbano considerato.

Nei casi di seguito esposti, verranno evidenziate alcune situazioni che mettono in dubbio l'univocità della relazione fra mercati locali del lavoro e sistemi urbani, riguardanti tanto aree metropolitane, che Distretti Industriali e sistemi locali di piccolissime dimensioni.

3.1 Aree metropolitane: il caso dei SLL di Milano e Seregno

Nel caso di aree metropolitane, la non corrispondenza con i mercati locali del lavoro è un fatto noto. L'Istat-Irpet, infatti, affermano che *“l'identificazione dei mercati del lavoro sufficientemente auto contenuti non può ignorare l'esigenza di mantenere distinti mercati locali significativi in quelle zone dove la forma degli insediamenti residenziali e produttivi è caratterizzata da agglomerazioni urbane, o di tipo metropolitano, evitandone l'assorbimento all'interno di esse. La coincidenza di un mercato del lavoro con un sistema metropolitano, in questa nostra visione del problema, rappresenterebbe uno svantaggio d'ordine pratico, che deve essere evitato ricorrendo all'impiego di una metodologia di regionalizzazione capace di cogliere il dettaglio territoriale, e perciò capace di mantenere distinzioni locali significative, che rivestono una grande importanza per la formulazione di politiche attive del lavoro.[...] la finezza interpretativa della metodologia deve esprimersi attraverso l'identificazione di mercati del lavoro anche all'interno di conurbazioni o di agglomerazioni metropolitane, eventualmente presenti nel territorio in esame”* (Istat, Irpet, 1989, p. 21).

I casi di Seregno e Milano (Carta 1) confermano questa impostazione. Si tratta di due SLL contigui, i cui comuni centroidi distano 28 chilometri l'uno dall'altro. Il primo è un SLL di cui fanno parte 44 comuni con una popolazione di circa 500.000 abitanti, di cui meno del 10% residente nel comune centroide (39.000). Il SLL di Milano può contare su 115 comuni e una popolazione di circa 3 milioni di individui (di cui circa 1,3 milioni nel comune centroide) e 1.5 milioni di addetti.

Carta 1: i SLL di Milano e Seregno



Della procedura di regionalizzazione emerge che un comune con meno di 40.000 abitanti e con circa 10.000 addetti è la località centrale di un sistema locale abitato da 500.000 individui alle porte del secondo più grande SLL d'Italia. L'analisi puntuale dei flussi pendolari al livello comunale, infatti, mostra come quelli diretti a Milano siano, nella maggior parte dei casi, superiore a quelli

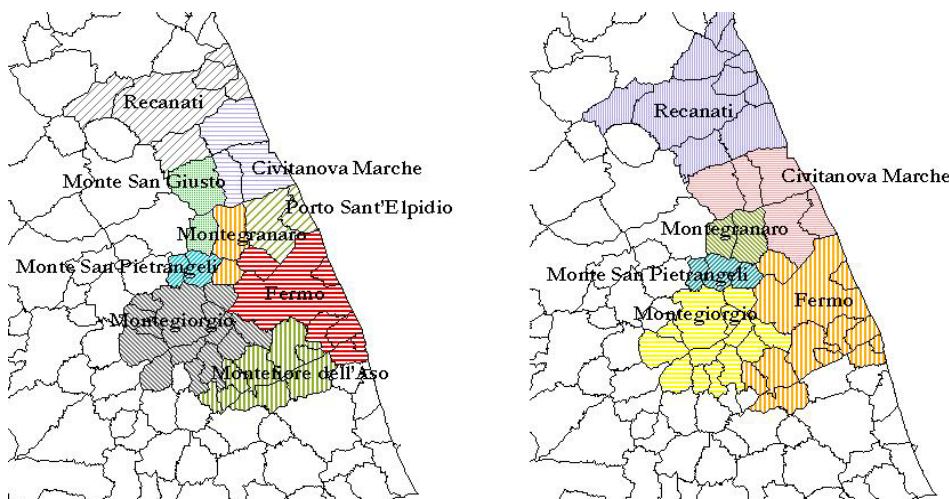
diretti a Seregno. Il territorio del SLL di Seregno, inoltre, nel 1981 aveva come centroide il comune di Monza che, nel 1991, abdica a favore di Desio. La continua variazione della località centrale, se pertinente in relazione alla segmentazione del territorio in mercati locali del lavoro, sta ad indicare la mancanza di una gerarchia urbana ben definita alla scala analizzata dall'algoritmo. Il fatto che Seregno sia un centro manifatturiero e che, dunque, concentri posti di lavoro ed abbia un elevato autocontenimento degli occupati, non giustifica il suo isolamento funzionale rispetto a Milano, di cui costituisce uno dei tanti "quartieri produttivi".

Per uno scienziato regionale che volesse cimentarsi nello studio dell'area metropolitana di Milano, il livello di analisi offerto dai SLL non è, dunque, pertinente.

3.2 Il distretto calzaturiero delle Marche e la sua articolazione territoriale

Il distretto della calzatura delle Marche, uno dei maggiori poli a livello nazionale in questo tipo di produzione, è un'area che si estende per 1.200 chilometri quadrati circa lungo la fascia costiera e collinare a cavallo fra le province di Macerata ed Ascoli Piceno. Al suo interno l'Istat individua nove SLL nel 1991 (di cui ben quattro costituiti da due soli comuni) che scendono a sei sulla base dei dati del Censimento del 2001 (Carta 3). Una prima riflessione che emerge sulla base di questi dati riguarda la discrepanza tra la categoria di "distretto industriale" e quella di "Sistema Locale del Lavoro".

Carta 3: i SLL del Distretto della Calzatura – 1991, 2001



Il Distretto della Calzatura è un contesto territoriale caratterizzato dalla diffusione capillare di unità produttive sul territorio, derivante dalla sedimentazione successiva di atti localizzativi imprenditoriali nella campagna urbanizzata. Ogni comune ha i propri luoghi di produzione, fatto che, unito alla specializzazione nello stesso comparto manifatturiero e all'assenza di differenziali di reddito significativi in tutta l'area, contribuisce a limitare i flussi pendolari infracomunali, autocontenedoli all'interno dei propri confini. L'algoritmo dell'Istat, di conseguenza, non può che cogliere la segmentazione interna del distretto in diversi mercati locali del lavoro, che a loro volta, identificano parti delle città in cui il distretto si articola

Partendo dalla prospettiva dei sistemi urbani, infatti, il Distretto Calzaturiero presenta una chiara articolazione interna incentrata sui comuni di Fermo e Civitanova Marche (Compagnucci, 2004; Calafati e Mazzoni, 2005, Compagnucci 2009). Si tratta di due sistemi urbani che si sono formati in seguito ad un processo di integrazione territoriale avviatosi durante gli anni '80 di cui fanno parte, rispettivamente, 12 e 10 unità comunali ed in cui risiedono 76.000 e 136.000 residenti (Carta 2). Il

calcolo degli indici di articolazione della struttura economica² per l'industria, i servizi privati e quelli pubblici, mostra come, in effetti, Civitanova Marche e Fermo siano le due centralità urbane che hanno guidato il processo di integrazione territoriale con unità comunali limitrofe.

Carta 4: i sistemi urbani del Distretto della Calzatura

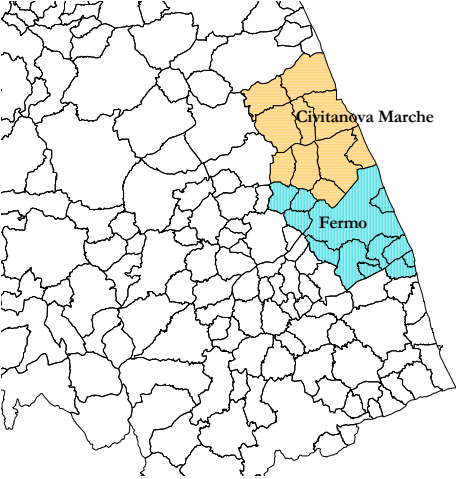


Tabella 2: indici di articolazione della struttura economica dei comuni del Distretto della Calzatura-1991 e 2001

den_com	COD_SLL_01	sll_01	pop_01	rank_ind_91	rank_ind_01	rank_priv_91	rank_priv_01	rank_pubb_91	rank_pubb_01
Civitanova Marche	320	CIVITANOVA MARCHE	38299	11	8	10	6	9	11
Montecosaro	320	CIVITANOVA MARCHE	5198	59	69	85	50	83	68
Morrovalle	320	CIVITANOVA MARCHE	9226	36	38	32	34	42	69
Porto Sant'Elpidio	320	CIVITANOVA MARCHE	22752	29	24	17	16	23	21
Sant'Elpidio a Mare	320	CIVITANOVA MARCHE	15332	54	46	26	36	35	25
			90807						
Altidona	331	FERMO	2292	122	89	118	64	171	95
Campofilone	331	FERMO	1803	146	118	166	128	185	116
Carassai	331	FERMO	1263	167	163	168	173	209	179
Fermo	331	FERMO	35502	12	12	8	12	10	8
Lapedona	331	FERMO	1148	204	194	203	202	198	193
Monterubbiano	331	FERMO	2387	139	125	102	126	65	86
Monte Urano	331	FERMO	7802	108	95	41	52	70	63
Monte Vidon Combatte	331	FERMO	511	221	227	224	234	218	206
Moresco	331	FERMO	608	237	218	238	222	235	233
Pedaso	331	FERMO	1968	180	158	57	75	79	57
Petritoli	331	FERMO	2529	113	126	100	112	116	65
Porto San Giorgio	331	FERMO	15869	25	25	15	13	19	18
			75062						
Monte San Giusto	333	MONTEGRANARO	7324	76	76	75	48	71	64
Montegranaro	333	MONTEGRANARO	12860	66	67	34	30	26	32
			20184						
Francavilla d'Ete	334	MONTE SAN PIETRANGELI	963	183	192	215	204	199	194
Monte San Pietrangeli	334	MONTE SAN PIETRANGELI	2545	151	167	110	116	117	133
Torre San Patrizio	334	MONTE SAN PIETRANGELI	2132	191	186	130	143	143	164
			5640						
Belmonte Piceno	332	MONTEGIORGIO	675	203	199	223	209	219	207
Falerone	332	MONTEGIORGIO	3176	60	70	56	72	91	93
Grottazzolina	332	MONTEGIORGIO	3129	72	68	76	79	154	91
Magliano di Tenna	332	MONTEGIORGIO	1204	157	140	189	137	210	103
Monsampietro Morico	332	MONTEGIORGIO	744	217	217	212	224	172	200
Monte Giberto	332	MONTEGIORGIO	863	214	183	228	221	220	208
Montegiorgio	332	MONTEGIORGIO	6667	45	61	43	46	40	39
Monteleone di Fermo	332	MONTEGIORGIO	454	226	233	239	238	239	223
Monte Vidon Corrado	332	MONTEGIORGIO	829	172	169	211	191	221	197
Montottone	332	MONTEGIORGIO	1032	158	156	174	174	211	180
Ponzano di Fermo	332	MONTEGIORGIO	1581	152	130	143	144	133	135
Rapagnano	332	MONTEGIORGIO	1877	140	139	144	139	173	155
Servigiano	332	MONTEGIORGIO	2323	124	116	93	87	92	82

² Gli indici di articolazione della struttura economica sono calcolati dividendo il numero di categorie economiche ATECO a 5 digit presenti in ciascun comune sul totale di categorie ATECO rispetto all'industria, ai servizi privati e a quelli pubblici. Al valore più alto per ciascun macrosettore è stato attribuito il punteggio 1, al più basso 244

Tale processo, oltre che dall'aumento della mobilità e della densità dei luoghi in cui si effettua il processo economico, è dipeso anche dalla variazione nel peso relativo che economie marshalliane ed economie urbane hanno subito nel corso del tempo rispetto alle scelte localizzative delle imprese. Se nelle fasi iniziali dello sviluppo distrettuale le prime potevano risultare sufficienti a garantire elevati livelli di competitività, con la globalizzazione dell'economia, e conseguentemente con la necessità di introdurre continuamente innovazioni di prodotto, di processo ed organizzative, esse devono necessariamente affiancarsi a quelle di tipo urbano. Dalla tabella 2 emerge in maniera netta il ruolo di volano dei comuni di Fermo e Civitanova Marche in termini di articolazione del settore manifatturiero ma, soprattutto, la loro capacità di fornire servizi su una scala coerente a quella di sistema urbano³.

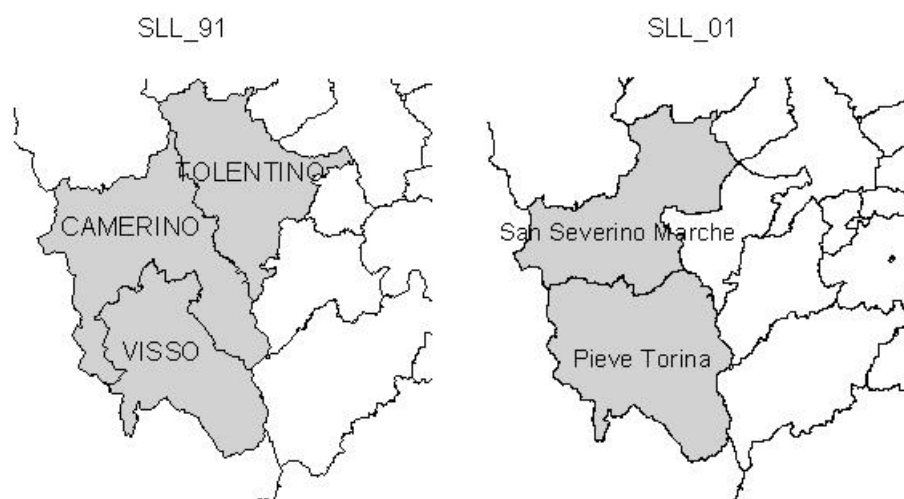
Sulla base di una procedura mirante ad individuare i confini territoriali di questi due sistemi urbani (Compagnucci, 2009), che tiene conto dei campi relazionali potenziali associati ai due centri, dei movimenti pendolari e degli indici di articolazione della struttura economica, l'articolazione territoriale del Distretto si ottiene la mappatura riportata nella Carta 4, sostanzialmente stabile fra il 1991 ed il 2001, che articola il distretto in due sistemi urbani.

Come per l'area metropolitana di Milano, dunque, l'individuazione dei sistemi urbani che strutturano il Distretto della Calzatura non sembra pertinente sulla base dei mercati locali del lavoro

3.3 Aree interne e sistemi urbani di piccolissime dimensioni. L'Alto Maceratese

L'ultimo caso di studio analizzato riguarda l'area dell'Alto Maceratese che occupa la porzione sud-occidentale appenninica e preappenninica della regione Marche (Carta 5). Si tratta di una zona che ha subito un rilevante calo demografico, particolarmente acuto nella fascia appenninica e concentrato fra gli anni '50 e '80, caratterizzato da unità comunali di dimensioni ridotte. Al 1991, sulla base della procedura dell'Istat, l'organizzazione territoriale dell'area si incentra su tre comuni: Visso, Camerino, e Tolentino. Al 2001 sia Visso che Camerino perdono lo status di comuni centroidi a favore di San Severino e Pieve Torina. La variazione dei flussi pendolari fra il 1991 ed il 2001, dunque, sarebbe stata tale da a) portare il comune di San Severino Marche ad uscire dell'area di influenza di Tolentino e farlo diventare la località centrale di buona parte del SLL che, nel 1991, si incentrava intorno a Camerino, b) far diventare Pieve Torina il comune centroide del SLL che nel 1991 gravitava su quello di Visso.

Carta 5: il cambiamento di centralità nei SLL di Camerino e Visso



³ Al 2001, il comune di Civitanova Marche, ospitando una popolazione pari al 28% dell'intero sistema urbano, occupa il 40% di tutti gli addetti ai servizi pubblici e privati

In questo caso, oltre alla questione della pertinenza dell'utilizzo dei SLL come proxy di sistemi urbani giornalieri, dubbi emergono anche rispetto alla capacità dell'algoritmo di individuare i mercati locali del lavoro in contesti caratterizzati da flussi pendolari modesti. L'analisi puntuale dei movimenti pendolari, infatti, mostra come il cambiamento di centralità registrato fra 1991 e 2001 non appaia congruo. Prendendo tutti i comuni del SLL di San Severino Marche al 2001 e scomponendone i flussi pendolari per comune di destinazione, emerge come per nessuno di essi il comune centroide rappresenti la prima meta di destinazione dei suoi pendolari, cosa che, invece, in alcuni casi succede per Camerino. Al contempo, i flussi in uscita da San Severino Marche indicano densità relazionali verso tutt'altra direttrice, interessando principalmente Tolentino e il centro sovraordinato di Macerata. Dunque, nonostante il comune di San Severino Marche mostri indicatori di articolazione della struttura economica superiori a quelli di Camerino (Tabella 3), le densità relazionali registrate non appaiono tali né da configurare un mercato locale del lavoro, né tantomeno un sistema locale giornaliero.

Il caso del SLL di Visso (SLL di Pieve Torina al 2001) si caratterizza per la presenza di densità relazionali esigue, poco gerarchizzate, con flussi pendolari in entrata ed uscita dai comuni che, spesso, differiscono tra loro per poche unità. L'analisi dei movimenti pendolari rivela che, al 1991, il 39,1% delle uscite (181 unità) dai suoi comuni si dirige verso il SLL di Camerino, contro il 36,6% che rimane all'interno del SLL in esame. In realtà, analizzando i flussi verso i due comuni centroidi – Visso e Camerino – si scopre come la quota intercettata dal comune di Camerino ammonti al 33%, mentre quella relativa al comune di Visso crolla al 6,3%. Se in termini di mercati locali del lavoro la scelta di Visso come comune centroide può avere una sua coerenza, di nuovo, cercando sistemi locali giornalieri, il relativo SLL avrebbe dovuto quantomeno essere accorpato con quello di Camerino.

Tabella 3: indici di articolazione della struttura economica dei comuni dell'Alto Maceratese - 1991 e 2001

den_com	COD_SLL_01_sil_01	pop_01	rank_ind_91	rank_ind_01	rank_priv_91	rank_priv_01	rank_pubb_91	rank_pubb_01
Pievebovigliana	323 PIEVE TORINA	139	166	189	200	198	191	190
Muccia	323 PIEVE TORINA	155	176	131	147	117	151	102
Visso	323 PIEVE TORINA	613	182	175	111	113	100	99
Pieve Torina	323 PIEVE TORINA	1153	211	200	138	136	179	186
Serravalle di Chienti	323 PIEVE TORINA	370	220	214	195	196	192	191
Ussita	323 PIEVE TORINA	239	224	222	197	185	180	235
Fiastra	323 PIEVE TORINA	171	231	229	208	214	150	185
Castelsantangelo sul Nera	323 PIEVE TORINA	907	232	230	233	230	241	237
Fiordimonte	323 PIEVE TORINA	879	240	239	243	242	242	243
Bolognola	323 PIEVE TORINA	1379	242	243	241	241	238	240
Monte Cavallo	323 PIEVE TORINA	426	243	242	244	240	244	242
Acquacanina	323 PIEVE TORINA	1177	253	253	240	243	237	239
San Severino Marche	325 SAN SEVERINO MARCHE	6858	17	28	23	25	18	22
Castelraimondo	325 SAN SEVERINO MARCHE	4544	69	74	50	57	64	70
Camerino	325 SAN SEVERINO MARCHE	1604	74	64	36	45	13	16
Fiuminata	325 SAN SEVERINO MARCHE	670	174	191	175	164	142	183
Gagliole	325 SAN SEVERINO MARCHE	1231	175	197	201	207	227	210
Pioraco	325 SAN SEVERINO MARCHE	12794	212	201	158	193	110	171
Sefro	325 SAN SEVERINO MARCHE	433	238	238	237	235	228	236

Lo stesso accade al 2001. Il passaggio della centralità da Visso a Pieve Torina sembra pertinente a prima vista. La maggioranza relativa dei pendolari in uscita dai comuni del SLL di Pieve Torina rimane all'interno dei suoi confini (335 unità pari al 41,1%) contro il 33,5% (273 unità) che si dirige verso il SLL di San Severino Marche. Prendendo in esame, però, i comuni di destinazione, anche in questo caso emerge l'incongruità relativa alla scelta della località centrale. Pieve Torina, infatti, intercetta solo il 6% delle uscite totali (49 unità) dai comuni del suo SLL, contro il 29,8% (243) di quelle dirette verso il comune di Camerino. In termini di centralità, inoltre, Pieve Torina mostra indici nettamente inferiori a quelli di Visso (Tabella 3).

In questo caso, che può essere considerato tipico di aggregati di comuni legati da flussi relazionali modesti, quando non irrilevanti, l'algoritmo dell'Istat, oltre a non rappresentare una buona proxy

dei sistemi urbani giornalieri, sembra mostrare problemi interpretativi anche in relazione all'individuazione dei mercati locali del lavoro.

Questioni aperte

Con l'introduzione della metrica dei SLL si è cercato di risolvere un problema interpretativo di grande rilievo, utilizzando un algoritmo unico su base nazionale per la mappatura tanto dei sistemi urbani di grandi e medie dimensioni quanto di quelli più marginali. Oltre ad essere diventati lo standard della ricerca territoriale ed il riferimento per alcuni tipi di politiche pubbliche, sempre più numerosi sono i livelli di descrizione che è possibile effettuare attraverso questa metrica: dalle analisi sul valore aggiunto per settore economico, agli indicatori di accessibilità, alle stime relative ad occupazione e disoccupazione.

Le considerazioni teoriche sviluppate nell'articolo, corredate da alcuni casi di studio, hanno messo però in luce che i SLL, quando l'intento sia quello di individuare i sistemi urbani, non possono essere sempre considerati una buona proxy, non solo per le aree metropolitane, ma anche per sistemi urbani di piccole e piccolissime dimensioni. Una delle principali cause sembra imputabile alla scelta delle località centrali, che avviene sulla base della seguente formula:

$$\frac{(W(A) - RW(A))}{(R(A) - RW(A))}$$

dove $W(A)$ indica il numero di addetti (ossia coloro che lavorano presso il comune c_i pur non risiedendovi), $R(A)$ il numero di occupati (ossia gli occupati del comune c_i , che possono svolgere la loro attività lavorativa sia all'interno che all'esterno del comune di residenza) ed, infine, $RW(A)$ il numero di occupati-residenti (ossia coloro che risiedono e lavorano nella località comunale c_i). Tanto maggiore è il valore del rapporto, tanto più il numero degli addetti è maggiore a quello degli occupati, stando a significare che la località ricopre il ruolo di polo attrattivo nei confronti delle località limitrofe.

Se questa condizione può essere considerata pertinente nel caso dell'individuazione dei mercati del lavoro, altrettanto non si può dire per tutti i tipi di aree urbane. Rispetto ad esse, infatti, oltre alla capacità di attrarre flussi di pendolari, ciò che rileva è il tipo e l'entità delle economie urbane che sono in grado di generare. L'approssimazione dell'entità e della spazialità delle esternalità di tipo urbano, permetterebbe di approssimare l'areale su cui esse si esercitano, ed, indirettamente, gli spostamenti diversi da quelli per motivi di lavoro generati, che, nelle città odierne, sono la componente maggioritaria dei flussi sistematici.

Per l'individuazione delle aree urbane, dunque, sarebbe utile basarsi su un approccio bayesiano che, a differenza di quello dell'Istat, possa utilizzare fonti diverse di informazioni aprioristiche. La ricerca "Audimob" prima citata, che fornisce informazioni a livello regionale sulla lunghezza ed i tempi di percorrenza dell'insieme degli spostamenti sistematici dei cittadini (lavoro, scuola, consumo, servizi alla persona, socializzazione e ricreazione), ne è un esempio. Insieme al calcolo degli indici di articolazione della struttura economica o alla determinazione della capacità delle centralità di essere la prima meta dei flussi pendolari provenienti da altri comuni, essa potrebbe contribuire ad approssimare i campi relazionali che le economie urbane contribuiscono a creare.

Più che un problema di ordine pratico, dunque, la mancanza di uno strumento analitico per l'individuazione delle aree urbane sembra dipendere dal ritardo che il nostro paese ha accumulato in merito alla questione urbana. Gli input che vengono dal livello europeo e la recente ripresa di interesse per la stesura di un'agenda urbana nazionale, fanno sperare che il tema dell'individuazione aree urbane funzionali ne costituisca uno dei capisaldi.

Riferimenti bibliografici (da completare)

- Abdel-Rahman H.M. e Anas A. (2004). "Theories of Systems of Cities," in Vernon Henderson J. e Thisse J-F. (eds.), *Handbook of Urban and Regional Economics*, Volume 4. Amsterdam: North Holland.
- Amin A., Graham S. (1999), "Verso un nuovo urbanesimo: la città molteplice", *Sviluppo Locale*, VI, 10, pp 60-97
- Amin A., Thrift N. (1992), "Neo-marshallian nodes in global networks", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol 16, n. 4, pp 571-587.
- Barbieri G. e Causi G. (2005), "Lo sviluppo locale italiano fra il 1981 e il 2001 alla luce della geografia dei sistemi locali del lavoro" Università degli Studi Roma Tre, working paper n. 53
- Bode E. (2006), Delineating metropolitan areas using land prices, *Journal of Regional Science*, Vol. 48, No. 1, 2008, pp. 131–163.
- Calafati A.G. (2002), "Sistemi locali: esercizi di identificazione", in Martellato D. e Malfi (a cura di), *Il capitale umano nello sviluppo locale e regionale*, Franco Angeli, Milano.
- Calafati A.G. e Compagnucci F. (2005), "Oltre i sistemi locali del lavoro", *Economia Marche*, n.1,
- Calafati e Mazzoni, 2005 Calafati A.G., Mazzoni F. (2006), "Sviluppo locale e sviluppo regionale: il caso delle Marche", *Rivista di Economia e Statistica del Territorio*, Fascicolo 1
- Camagni R. (1993), *Principi di economia urbana e territoriale*, NIS.
- Combes P-P, and Overman H.G. (2004), "The Spatial Distribution of Economic Activities in the European Union," in Vernon Henderson J. and Thisse J-F. (eds.), *Handbook of Urban and Regional Economics*, Volume 4. Amsterdam, North Holland.
- Compagnucci, 2004 Compagnucci F. (2004), "L'organizzazione territoriale del distretto calzaturiero delle Marche", Relazione presentata alla XXV Conferenza Nazionale dell'AISRe.
- Duranton, G. (2006), "Human Capital Externalities in Cities: Identification and Policy Issues," in Arnott R. J. and McMillen D.P (eds.), *A Companion to Urban Economics*. Malden, Blackwell.
- Duranton, G. e Puga D. (2004). "Micro-foundations of Agglomeration Economies," in Vernon Henderson J. and Thisse J-F. (eds.), *Handbook of Urban and Regional Economics*, Volume 4. Amsterdam, North Holland.
- Florida, R. (2002), *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*, New York, Basic Books.
- Fuà G e Zacchia C (1983), *Industrializzazione senza fratture*, Il Mulino, Bologna.
- Fujita, Masahisa, Jacques-Francois Thisse. (2002), *Economics of Agglomeration*, Cambridge, Cambridge Univ. Press.
- Gilder, 1995, 2000
- Glaeser L., Kolko J. e Saiz A., (2001), "Consumer city", *Journal of Economic Geography*, n. 1, 2001

Hall, 1993

Isfort (2007), *Audimob: Osservatorio sulla mobilità degli italiani*, Isfort, Roma

Istat (1997), *I sistemi locali del lavoro 1991*, Istat, Roma.

Istat (2006), *Distretti industriali e Sistemi Locali del Lavoro 2001*, Franco Lorenzini (a cura di), Istat, Roma.

Istat-Irpet (1989), *I mercati locali del lavoro*, Franco Angeli, Milano.

Lucas R.E. and Rossi-Hansberg E (2002), “On the Internal Structure of Cities,” *Econometrica*, 70(4), 1445–1476.

Martellato D. e Sforzi F. (1990), (a cura di), *Studi sui sistemi urbani*, Franco Angeli, Milano.

Parr J.B. (2002), “Agglomeration economies: ambiguities and confusions”, *Environment and Planning A*, Volume 34(4), pp 717–731.

Pettenati, P. (1991), “I modelli di organizzazione economica del territorio”, in Fuà (a cura di), *Orientamenti per la politica del Territorio*, Il Mulino, Bologna.

Pumain, 1997 Pumain D. (1997), “Pour une theorie evolutive des villes”, *L'Espace Geographique*, 2: 119-34.

Remy e Voyé, 1992 Remy J. et Voye, L. (1992), *La ville: une nouvelle definition*, Paris L'Harmattan.

Rosenthal S.S. and Strange W.C. (2004), “Evidence on the Nature and Sources of Agglomeration Economies,” in Vernon Henderson J. and Thisse J-F. (eds.), *Handbook of Urban and Regional Economics*, Volume 4. Amsterdam, North Holland.

Sassen S. (2003), *Le città nell'economia globale*, Il Mulino, Bologna.

(Sforzi, 1990), Sforzi F. (1990) “Problemi di definizione dei sistemi urbani”, in: Martellato e Sforzi (ed) (1990).

Storper, 1995,. Storper M. (1995), “The resurgence of regional economies: Ten years later” *European Urban and Regional Studies*, vol 2, n. 3, pp191-221