

UNIVERSITÀ DI LUBIANA  
FACOLTÀ DI SCIENZE POLITICHE

Maruša Tomšič

Mentore: doc.dr.Marjan Hočevar

Co-mentore: mag. Matjaž Uršič

Tradotto in italiano da mag. Nina Gorenc

**L'INFLUENZA DELLA SUB-URBANIZZAZIONE SULLO  
SVUOTAMENTO DEI CENTRI URBANI – ESEMPIO DI  
LUBIANA**

TESI DI LAUREA

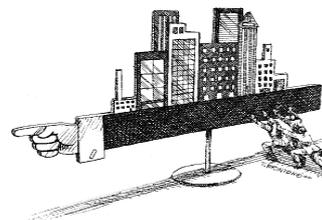
LUBIANA, 2004

## INDICE

1	INTRODUZIONE.....	3
1.1	PRESENTAZIONE DEL PROBLEMA DELLO SVUOTAMENTO DI CENTRO URBANO.....	6
1.2	BASE TEORICA.....	7
1.3	STRUTTURA, SCOPO ED OBIETTIVI DELLA TESI DI LAUREA.....	8
2	PROCESSO DI SUBURBANIZZAZIONE.....	9
2.1	CITTÀ FORDISTA E POST-FORDISTA.....	9
2.2	DEFINIZIONE DI SUBURBANIZZAZIONE.....	13
2.3	BASE DEL PROCESSO DI SUBURBANIZZAZIONE.....	14
2.4	FATTORI »PUSH - PULL« (TIRA – MOLLA) DELLA SUBURBANIZZAZIONE.....	16
2.5	FASI DI SUBURBANIZZAZIONE.....	17
2.6	CONFRONTO CITTÀ – CAMPAGNA.....	25
2.7	CONFRONTO CITTÀ – PERIFERIA.....	29
3	IL CAMBIARE DEL CENTRO CITTÀ A CAUSA DELLA SUBURBANIZZAZIONE.....	32
3.1	DEFINIZIONE DEL TERMINE CENTRO CITTÀ.....	34
3.2	CONSEGUENZE ECONOMICHE, SOCIALI E CULTURALI DELLA SUBURBANIZZAZIONE.....	38
4	PROCESSI DI SUBURBANIZZAZIONE A LUBIANA.....	46
4.1	BREVE RIASSUNTO DI SVILUPPO URBANO DELLA CITTÀ DOPO IL 1945.....	46
4.2	SVUOTAMENTO FUNZIONALE DEL CENTRO CITTÀ.....	50
4.3	FENOMENO DI CENTRI COMMERCIALI.....	55
5	CONCLUSIONE.....	62
6	BIBLIOGRAFIA.....	66
7	APPENDICI.....	72

## 1 INTRODUZIONE

L'era moderna è caratterizzata dalla rapida espansione e sviluppo delle città come comunità sociali ed economiche, anche se le origini delle città risalgono già nel periodo avanti Cristo.



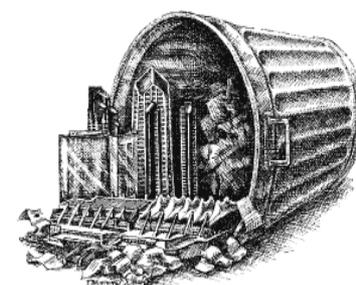
La città non è più soltanto il luogo di lavoro e abitazione dell'uomo moderno, ma diventa il centro della vita economica, politica e culturale, che »porta nella sua orbita le parti più remote del mondo, i poteri diversi, e unisce le persone ed attività in un unico universo«. (Wirth, 1963:158). Più che qualsiasi altro luogo, la città rispecchia i grandi cambiamenti provocati dalla rivoluzione industriale, la cosiddetta frattura sociale.



I cambiamenti ovvero l'adattamento riguarda sia la struttura fisica della città sia quella sociale. Gli adattamenti fisici si manifestavano nella costruzione di nuovi edifici industriali e collegamenti stradali che fecero l'esistenza di questo motore di capitalismo possibile. I cambiamenti nella struttura sociale erano la conseguenza di ceti lavoratori sempre più numerosi che cercava abitazione nelle città. L'attrazione del guadagno e vita migliore erano le cause principali per l'afflusso dei lavoratori nei centri urbani. Il detto « la vita urbana ci rende liberi » era la massima della gente progressiva. La città rappresentava l'opposto della campagna, dell'arretratezza. Il misto di razze e culture davano alle città il fascino mondano.



Presto capitalismo mostrò i denti alla manodopera industriale e simpatizzò con i proprietari dei mezzi di produzione che fece guadagnare bene. La conseguenza di questa



distribuzione diseguale fu la polarizzazione della società in due parti – in quelli che »hanno« e quelli che »non hanno«, problema con il quale si occupavano in maniera dettagliata Marx ed Engels.



Nella seguente fase di cambiamento della città, nuovamente la produzione di beni causa l'espansione di conglomerazioni urbane e la loro occupazione della campagna. La causa principale era che la città non poteva offrire più spazio libero per il previsto sviluppo industriale di settori diversi.



Il secondo problema era la inquinazione dell'ambiente, i parchi sono stati soppiantati da diversi depositi di materiale per l'uso della produzione, gli scarichi dalle fabbriche inquinavano i fiumi. La gente respirava l'aria contaminata ed era costretta a stringersi nelle abitazioni troppo strette. Le città erano sempre più isolate e distrutte, la gente vi soffriva e non si trovava più ad agio. Le città divennero posti senza identità che non funzionavano più come unità. Così iniziò disintegrazione, una delle conseguenze di frammentazione di forme urbane, di privatizzazione ed individualizzazione che rovinavano la cultura urbana.



Sub-urbanizzazione ed il crearsi delle zone residenziali nelle periferie sono le conseguenze logiche di congestione industriale nelle città.



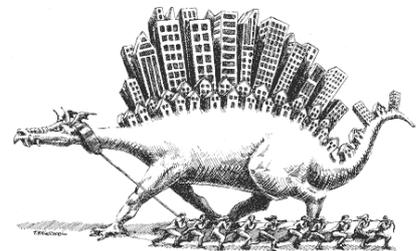
L'espansione dello sviluppo rapido di periferia successe nell'era di prosperità economica, quando cominciò a svilupparsi la società consumistica. La gente cominciò a scappare dalle città piene di crimine, le zone degradate, inquinazione e caos, perché voleva ristabilire contatti veri con la natura, costruire case con giardini intorno ove far giocare i propri figli.

Piano cominciò a formarsi il cerchio residenziale intorno alle città. Nello stesso tempo traslocarono anche le attività terziarie che fornivano la popolazione e cercavano di soddisfare i suoi bisogni nel settore dell'educazione, della sanità, del tempo libero e culturale. Di conseguenza il centro città perse alcune funzioni precedenti che a passo a passo presero i nuovi centri.



La crisi urbanistica dei centri città svuotati si fece sempre più profonda perché le carte vincenti ed i vantaggi, che i centri città potessero offrire sparirono del tutto.

Le città rilevarono sempre di più le funzioni »strumentali«, ignorando invece quelle »riflessive«. Nell'era della società globale bisogna in ogni modo trovare le caratteristiche tipiche che distinguono una città specifica dalle altre città globali, purché l'uso ottimale di queste caratteristiche individuali diventi il vantaggio strategico per la città.



La soluzione potrebbe arrivare con l'economia nuova basata sul settore di servizi, che ha già fatto o facesse ancora da alcune città i nodi focali del mondo globale. Questo nuovo modo di lavorare richiede e nello stesso tempo fa possibile lo stile di vita diverso, non standardizzato. Le città investono nello sviluppo d'attività del tempo libero più diversificate e interessanti possibili, perché sono proprio queste che fanno decidere un impiegato molto profilato con stile di vita e di lavoro specifico, pro o contro l'abitare in città. La revitalizzazione delle città incoraggia e promette il ritorno della vita urbana.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> I disegni sulle pagine 3, 4, 5, appartengono agli autori: Tim Brinton, Dean Rohrer, Jim Meehan, Matt Wuerker in Steve Ansul.

## 1.1 PRESENTAZIONE DEL PROBLEMA DELLO SVUOTAMENTO DI CENTRO URBANO

Con il passare degli anni cambiò anche la definizione del centro urbano. A causa della sua espansione verso l'esterno sia delle attività sia degli abitanti, la città ottenne più centri dello stesso valore o importanza e di conseguenza il centro primario, originale perse alcune funzioni che occupava prima. Il centro città così non rappresenta più l'obbligo, ma soltanto una delle possibilità, la scelta, sia per gli imprenditori, commercianti, abitanti, sia per i consumatori. Quando il centro non ha più il vantaggio competitivo che li garantisce la posizione di primato, lo svuotamento non è che la conseguenza logica ed aspettata. Il pensare di alcuni che la posizione centrale nella città basta per promozione di successo di centro città, oggi non tiene più. Rari od occasionali «utenti» del centro città pensano nella maniera razionale e così scelgono la zona migliore, più bella, meno costosa e più confortevole.

La conseguenza di un lungo periodo di suburbanizzazione fisica e culturale e debole diversità funzionale era la perdita di ruolo vitale del centro città. (Hall in Hočevár, 2002)

Riguardo allo sviluppo generale, Lubiana stenta a seguire le altre città d'Europa Occidentale, ma il lento, progressivo declino del centro città già da tempo presenta un problema anche da noi. Il centro città sta perdendo la posizione dominante nella gerarchia di zone municipali a causa di una distribuzione delle funzioni tra altre zone, accompagnata dalla tendenza di eliminare completamente la gerarchia tra le zone municipali. In questo senso sbiadiscono anche le differenze tra la città e la periferia.

Le conseguenze di tutto ciò sono locali e strade vuote, l'essere urbano come modo di vita è in via d'estinzione. Il trambusto per le strade di città comincia a scomparire, quando si stacca di lavorare e la gente si reca a casa, e quando chiudono gli ultimi negozi le strade si fanno deserte. Il modo di socializzare fuori è scomparso quasi del tutto, e d'inverno per le strade del centro città non regna che la solitudine.

La situazione cambia d'estate, soprattutto a causa del bel tempo e vacanze estive. A risentire di più tali circostanze sono i commercianti e gestori di trattorie, costretti a

pagare affitti salati con guadagno magro portato a casa da pochi clienti. L'amministrazione municipale, gli affittuari ed i visitatori si trovano in circolo improduttivo già da diversi decenni.

## 1.2 BASE TEORICA

Cercherò di sviluppare le definizioni di concetti e relazioni tra l'entità rurale e quella urbana in base al pensiero classico dal secolo scorso – gli scienziati che si occupavano di sociologia della città, come Simmel, Tönnies e Durkheim. Per descrivere il modo di vita urbano ho deciso di riassumere le idee di Gans, Wirth e Mumford.

Il processo di suburbanizzazione di massa è un fenomeno recente, quindi del ventesimo secolo, perciò cercherò anche le spiegazioni e base teorica di questi concetti nei lavori di autori contemporanei i quali nell'osservare criticamente questo fenomeno non usano soltanto metodi descrittivi, come usavano fare i primi studiosi della suburbanizzazione.

Sociologi urbani come Soja, Urry e Flanagan usano approccio critico nel trattare il tema della città e dintorni e la loro previsione del futuro delle città è pessimistica. Per definire i fattori che influiscono sullo sviluppo delle aree suburbanizzate mi sono basata sui lavori di studiosi europei ed americani meno noti, che avevano trattato questo argomento già in passato.

Malgrado la vastità del fenomeno e la sua importanza per la tendenza dello sviluppo spaziale, posso constatare che il problema della suburbanizzazione non occupa un posto molto importante nei lavori di studiosi Sloveni. L'analisi più profonda, sistematica e complessa di questo fenomeno come visto in Slovenia alla fine degli anni novanta del secolo scorso dal punto di vista geografico è presentata da Marjan Ravbar nella sua tesi di dottorato di ricerca.

A causa di molti cambiamenti urbani avveratisi negli ultimi anni, ho cercato di usare anche gli articoli tratti dalle riviste specializzate, scritti da vari studiosi di sociologia, economia ed urbanistica.

La parte teoretica come anche i capitoli nei quali cerco di illuminare il problema del centro città basano soprattutto sui lavori di alcuni sociologi urbani sloveni, come Marjan Hočevar, Zdravko Mlinar, Drago Kos, Pavle Gantar e Rudi Jakhl. Negli anni ottanta del secolo precedente Barbara Verlič percepisce il problema del centro città e prepara un rapporto sul tema “Revitalizzazione di antichi nuclei urbani delle città slovene”, dove sottolinea il processo di cambiamento funzionale del centro città ed il suo svuotamento. Il testo è una raccolta di orientamenti teoretici per lo studio approfondito di un possibile restauro del nucleo urbano.

Nella sua tesi di Masters Degree (titolo accademico di secondo livello) intitolata “Il cambiamento degli spazi di consumo urbani” Matjaž Uršič prende come punto di partenza le differenze tra spazi di consumo in periferia ed in centro città. Il suo lavoro presenta una vasta descrizione dello stato di spazi di consumo culturale a Lubiana. La fonte importante dei dati è la ricerca fatta dall’Istituto per analisi economiche della Repubblica di Slovenia intitolata “Commercio - Dirigere lo sviluppo del commercio al minuto nella località di Municipio di Lubiana” che si occupa dello stato di attività commerciale ed abitudini di acquisto degli consumatori a Lubiana (la ricerca distingue tra il centro città e centri commerciali della provincia).

### 1.3 STRUTTURA, SCOPO ED OBIETTIVI DELLA TESI DI LAUREA

La presente tesi di laurea si compone di quattro capitoli:

Il primo capitolo è dedicato al fenomeno della suburbanizzazione, le sue origini e cause. L’analisi continua con il paragone tra la città e la provincia per quanto riguarda il concepire della società tradizionale e moderna basata sulle opinioni e punti di vista di diversi teoretici classici. Per finire il primo capitolo cerco di trarre paragone tra la città e la periferia, secondo quanto hanno stabilito a questo proposito diversi studiosi.

Nel secondo capitolo, mi occupo di conseguenze della suburbanizzazione per la città. Una distinzione speciale viene fatta tra le conseguenze economiche, sociali e culturali, al interno delle quali tratto i problemi della città causati dall’ apparire delle zone suburbanizzate.

Terzo capitolo è concentrato sulla città di Lubiana. Qui presento la suburbanizzazione residenziale e stabilisco fino a che punto lo svuotamento del nucleo urbano si è già sviluppato. Parallelamente studio il fenomeno di centri commerciali in periferia di Lubiana.

Nell'ultimo capitolo riassumo le constatazioni fatte nella tesi, analizzo i problemi e suggerisco le possibili soluzioni.

Lo scopo di presente tesi di laurea è quello di scoprire le caratteristiche suburbane a Lubiana e di stabilire lo stato del centro città. Per prima cerco di analizzare il problema riguardo alla re-strutturazione del centro città, e nello stesso momento stabilire il ruolo e l'importanza della periferia. L'obiettivo principale della tesi resta la valutazione critica delle soluzioni proposte e formazione di proposte nuove per un eventuale dibattito pubblico.

Nello scrivere la tesi, mi sono servita di risorse secondarie. Il tema per lo studio del discorso teoretico di autori diversi ho preso dalla letteratura sociologica di base, mentre per le spiegazioni del processo di suburbanizzazione viene usato come risorsa principale internet. Per lo studio di relazioni città - campagna basato sul caso di Lubiana mi sono servita della letteratura su pianificazione del territorio a Lubiana, di articoli tratti da giornali vari e di dati quantitativi dalle ricerche precedenti.

## **2 PROCESSO DI SUBURBANIZZAZIONE**

### **2.1 CITTÀ FORDISTA E POST FORDISTA**

L'influenza del modo di produrre sulla formazione di un territorio è notevole, perchè il territorio è in funzione di produzione. Lo sviluppo di una volta prevalenti rami d'industria secondaria, come ad esempio quella alimentare, automobilistica ecc. detta soprattutto la costruzione di grandi complessi per la produzione e collegamenti di trasporto. In questo caso la città si adatta alla produzione di beni fisici. Con la manifestazione di nuova economia e di sviluppo del settore terziario di servizi che

presto diventano la forza motrice dell'economia nazionale, acquistano importanza i vantaggi strategici della città, come ad esempio ricca offerta culturale, possibilità di praticare sport all'aperto, le attività di svago ecc., che attraggono la mano d'opera specializzata, garante del buon andamento degli affari. In questo caso sono le persone quel fattore al quale si deve adattare la città.

Di seguito spiego come la produzione fordista fa cambiare la città e le caratteristiche di città post fordista.

### *Città fordista*

Fordismo significa il modo di produzione come concepito e introdotto da Henry Ford nel 1914. Si tratta principalmente di allora rivoluzionaria produzione automobilistica usando tappeto trasportatore e lavoro standardizzato. Ford divise la produzione in vari stadi, standardizzò e semplificò al massimo i compiti e di conseguenza permise un controllo efficace di lavoratori e del processo lavorativo il che fece risparmiare tempo, energia e soldi e nello stesso tempo massimizzò la vendita delle automobili. La novità principale era l'introduzione di diversificazione tra il lavoro fisico e mentale; la manodopera specializzata non era più necessaria, il che contribuì alla riduzione del costo di produrre, gli incarichi erano talmente semplici, che i lavoratori non avevano difficoltà ad imparare. La logica della produzione fordista si basò anche sulla presupposizione di lavoratori soddisfatti. La retribuzione per il lavoro prestatato era relativamente alta il che motivò i lavoratori, così come anche la quantità di tempo libero, inteso per consumo. In questo modo i produttori di beni di consumo di massa trovavano un adeguato potere d'acquisto.

Il meccanismo di consumo di massa produsse le quantità enormi di prodotti standardizzati che diedero un'incitazione allo sviluppo di mercati – prima di quel domestico, americano, e di seguito anche del mercato mondiale. Il periodo di prosperità dopo la guerra caratterizzato da piena occupazione, alto livello di investimenti di capitale e profitto fece alzare il tenore di vita. Arrivo della produzione e del consumo di massa cambiò profondamente anche lo stile di vita di persone.

Economia capitalistica industriale modificò completamente l'aspetto delle città. Tutto era subordinato e dipendente dalla produzione, e di conseguenza sparirono tanti edifici vecchi che ostacolavano l'espansione delle attività di produzione, come ad esempio gli asili nido, centri sportivi ecc. Al loro posto erano costruiti edifici meno costosi, prefabbricati e soprattutto utili per la produzione. L'importanza era posta sulla funzionalità e non sul valore estetico. Il risultato principale di questa costruzione standardizzata era l'onnipresente monotonia. Nello stesso tempo si formarono anche vari collegamenti di trasporto all'interno di centro città, un fattore negativo per il livello d'inquinamento ed ingorghi stradali. L'ambiente naturale era sempre più distrutto ed i parchi soppiantati da diversi depositi di materiale per l'uso nella produzione. (Hočevar, 2000, Lenarčič, 2004)

Le condizioni di vita divennero insopportabili ed il problema residenziale trovò due soluzioni. La prima era piuttosto logica e spontanea e si manifestò come suburbanizzazione – il formarsi delle zone residenziali nella periferia delle città, mentre la seconda soluzione prese forma di due progetti nostalgici – la città giardino d'Ebenezer Howard e la città di sole di Corbusier. Alla base del piano d'E. Howard c'è l'idea che bisogna salvare la città dalla congestione e la campagna dall'abbandono: la città-giardino da lui immaginata avrebbe unito i vantaggi della vita urbana ai piaceri della campagna. Il progetto di Corbusier prevede la città tecnologicamente perfetta, composta di parchi, grattacieli e sottomessa a traffico automobilistico.

All'inizio l'espansione del capitale proveniente dall'industria fordista rallenta l'afflusso dell'utile; la conseguenza della diminuita produzione tipicamente fordista. Le cause per il crollo di fordismo erano numerose, come ad esempio l'estraniamento di lavoratori e mancanza d'interesse per la produzione di massa. I consumatori non ne potevano più di prodotti standardizzati di bassa qualità e cominciarono a mostrare interesse per prodotti più costosi, unici e di qualità migliore. (Lenarčič, 2004)

### *Città post - fordista*

Produzione post fordista rappresenta esattamente l'opposto di modo fordista. Produzione si basa sulle tecnologie nuove, come ad esempio biotecnologia, tecnologia

informatica ecc, ed è focalizzata anche sulla creatività ed innovazione nella produzione stessa. Si tratta soprattutto di servizi non materiali che richiedono anche sviluppo d'altri settori di produzione. Il terziario, basato sui servizi d'informatica, diventa la risorsa principale per la crescita dell'economia. A causa del modo di produrre comincia a diminuire la richiesta per la manodopera e di conseguenza la dimensione delle aziende. Le fabbriche chiudono o si trasferiscono, le città sono deindustrializzate. Generalmente si può affermare che la produzione post fordista viene localizzata in città diverse da quelle fordista, perché le aziende usano l'attrazione di località dei posti di lavoro come stimolo principale per la manodopera specializzata.

Un'altra caratteristica di post fordismo è la flessibilità del mercato di manodopera, di prodotti e modelli di produzione. Si sente un forte rifiuto per uniformità di qualsiasi tipo, che era la caratteristica principale del fordismo. Un'altra novità è la diversificazione della popolazione in base al modo di consumismo, e non più in base al reddito, appartenenza etnica o classe come soleva nel passato fordista. La produzione stessa è molto flessibile e può reagire velocemente ai cambiamenti, perché le condizioni nel consumo sono molto instabili.

Località diventa sempre più importante a causa dell'economia nuova, e le metropoli devono investire soprattutto nell'ambiente, se vogliono rimanere competitive ed economicamente potenti. L'ambiente si presenta come risorsa di competitività economica. La nuova manodopera specializzata richiede l'ambiente urbano di alta qualità, la vicinanza della natura, le istituzioni educative, possibilità per esprimere il proprio modo di vita ed ambiente variegato. Attività all'aperto, una ricca vita culturale e le possibilità di divertimento serale sono messe in evidenza. La precedenza è data ai posti di qualità estetica e non più soltanto funzionale, e si tratta di una specie di fusione degli standard globali con la tradizione ed estetica locale. Centri commerciali presentano l'esempio tipico, perché uniscono il shopping e consumo generale con divertimento in ambiente piacevole. Ambienti di questo tipo attraggono i lavoratori impiegati nelle attività dell'economia. (Hočevár, 2000, Lenarčič 2004).

Marinotti (1994) definisce gli "uomini d'affari delle metropoli", che sono il "prodotto" dell'industria di servizi. Questi "businessmen" vivono tra l'una città e

l'altra perchè questo richiede la natura stessa del loro lavoro. Una parte del tempo dedicato agli affari è passata in città, mentre l'altra parte del tempo passata anch'essa nella città serve per lo svago e cose varie. Le città globali si devono quindi adattare a questa forma di economia con il costruire degli alberghi, centri di congresso, ristoranti e istituzioni culturali – in questo modo riescono ad attirare gli attori importanti dell'economia mondiale.

Nell'era di economia nuova il centro città dovrebbe riuscire a far aumentare il suo valore – bisogna però trovare il modo efficace di unire i tre elementi di creatività: esperti, varietà socio-culturale ed azione reciproca. (Jacobs in Lenarčič, 2004)

## 2.2 DEFINIZIONE DI SUBURBANIZZAZIONE

Urbanisti definiscono suburbanizzazione come “processo di trasferimento della popolazione urbana dalle città in periferia” (Dizionario terminologico di urbanismo, 1975)

“Suburbanizzazione è il processo che cambia l'aspetto e la struttura della periferia di grandi città e specifica la fase nuova nello sviluppo di aree urbane. Essa rappresenta la crescita demografica e spaziale di centri d'abitazione in periferia, che è la conseguenza dell'afflusso di popolazione dalle città ed il loro vasto retroterra di gravitazione.” (Germ, 1999) Si tratta di una definizione geografica che rende evidente la ristrutturazione spaziale ed i movimenti demografici.

Nell'ambito dell'UE “suburbanizzazione rappresenta le migrazioni dal centro città in periferia e spesso riguarda la crescita di servizi collegati con le attività di lavoro e la riduzione di popolazione in centro città.” (Dizionario di Commissione Europea)

“Suburbanizzazione è il trasferimento di popolazione e posti di lavoro da grandi centri città in zone circondanti; di conseguenza le città vivono nell'abbraccio di periferia che va oltre i limiti urbani. Suburbanizzazione riflette il processo di deconcentrazione della popolazione e decentramento dell'amministrazione e porta al formarsi di piccole ed indipendenti unità politiche nel cuore di vaste aree metropolitane.” (Dizionario

terminologico di urbanismo, 1975, in Ravbar, 1990). L'ultima definizione include tutti gli aspetti sociali, compreso i cambiamenti urbani, l'aspetto amministrativo ed il decentramento occupazionale.

Come visto dal testo precedente la definizione di suburbanizzazione non è una sola, ma ce ne sono tante, quanti sono gli aspetti per lo studio di questo fenomeno.

I sociologi si occupano di suburbanizzazione soprattutto dal punto di vista di appropriazione dalla parte di città delle zone di campagna e l'introduzione del modo di vita urbano nelle zone precedentemente rurali. Sociologi fanno notare anche la mancanza di controllo che ha per conseguenza tanti effetti negativi. Il termine americano per suburbanizzazione è "sprawl", che significa crescita, proliferazione ed ha la connotazione negativa; infatti, questo fenomeno rappresenta l'opposto di *città compatta*, caratterizzata da alta densità, sviluppo centralizzato e funzioni diversificate. (Chin, 2002). Gli abitanti di spazio suburbano rappresentano la nuova forma culturale caratterizzata maggiormente dal consumismo. Questo modo di vita richiede una diversa organizzazione del tempo e dello spazio, sia da parte di individui sia di famiglie. (Martinotti, 1998)

Una possibile soluzione si nasconde nel cosiddetto programma "smart growth", cioè di crescita sensibile ovvero controllata, che comprende i miglioramenti in vari settori come ad esempio una migliore costruzione di varia infrastruttura, protezione di aree rurali e rivitalizzazione di nuclei urbani.

### 2.3 BASE DEL PROCESSO DI SUBURBANIZZAZIONE

I fattori principali che portarono all'inizio di questo processo, erano lo sviluppo sociale, economico e tecnologico, ma alla base di questi fattori era senza dubbio la società globalizzata. Le innovazioni in campo di tecnologia di comunicazione, sviluppo di nuove tecnologie, semplificazione di processi di lavoro, globalizzazione di economia, la creazione di nuovi posti di lavoro, l'importanza di educazione ecc. esprimono lo sviluppo generale della società. Il livello di sviluppo della società occidentale coincide con il livello di suburbanizzazione e, come verrà rilevato di

seguito nella tesina presente, alcune città devono già confrontare la nuova fase di urbanizzazione ovvero riurbanizzazione.

Progresso tecnologico fa abbassare il prezzo di produzione, così la macchina diventa il mezzo di trasporto disponibile a tanti. Secondo Urry questo è il fattore principale che permette la suburbanizzazione, però le conseguenze di uso delle macchine da tanti e la crescente dipendenza dall'automobile risulterà devastante. I sobborghi americani ed australiani sono il riflesso di società alla quale "auto-mobilità" permette di commutare in base giornaliera. (Urry, 2000)

Le ricerche europee di suburbanizzazione hanno evidenziato il dimezzarsi del costo di benzina negli ultimi quaranta anni, il che ha causato un notevole incremento del traffico automobilistico. (Wegener, 1999) In relazione alla divulgazione della macchina bisogna menzionare anche un'accelerata costruzione di strade ed infrastruttura generale, per la quale vengono stanziati fondi speciali. (Mills, 1999, McKenzie 1963, Kuswa, 2002)

Il seguente fattore di rilievo è edilizio – il modo di costruire case usando tecnologia e materiali nuovi con rispetto per il design moderno. Materiali usati costano meno e durano di più, il terreno non ha più bisogno di preparazione preliminare, e la casa di questo tipo è chiamata "la casa dal catalogo" o "la casa postale" – senz'altro la conferma di buon prezzo accessibile a tanti e conseguentemente anche di gran richiesta. (Progetto SHA, 1999, Flanagan, 1998:202-207)

L'indice d'edilizia residenziale accelerata in sobborghi è il numero di case costruite, in proporzione al numero di aziende edilizie che aumenta notevolmente proprio in questo periodo. Prima del 1945 in America secondo Jackson l'azienda edile privata costruì approssimativamente cinque case, mentre nel 1959 l'azienda edile di media grandezza costruì ben venti case l'anno. (Jackson, 1985) Quartieri residenziali erano maggiormente uniformi, con case di stile semplice.

Nell'ambito di questi fattori inizia il processo di graduale abbandono dei centri città. Questi sono i requisiti indispensabili che permettono suburbanizzazione di massa. Lo stimolo necessario che convince gli abitanti di trasferirsi dalla città in periferia, viene

dal modello culturale e politico di governo, che da una parte incentiva la popolazione e dall'altra questo stimolo viene dato dalla città stessa che spinge gli abitanti fuori. Il perchè d'abbandono del centro città è spiegato meglio nelle pagine che seguono.

#### 2.4 FATTORI »PUSH - PULL« (TIRA – MOLLA) DELLA SUBURBANIZZAZIONE

Sono i valori culturali quelli che specificano gli obiettivi di membri della società. In questo riguardo, americani seguono il modello d'insediamento più coerentemente rispetto agli europei. Gli autori che descrivono la suburbanizzazione in America, parlano spesso di cosiddetto "american dream" o sogno americano, con il quale intendono evidenziare le preferenze e ideali nazionali riguardo al posto dove abitare, in altre parole l'insediamento.

Possedere la propria macchina, casa, ambiente di lavoro piacevole e educare i figli in un quartiere pacifico e sicuro sono gli elementi di questo ideale. Il sobborgo, la periferia di città grande offre esattamente questo. I lotti, pezzi di terreno erbosi, offrono abbastanza spazio per case con posti parcheggio e giardino. Edifici di lavoro e di attività economica sono di costruzione bassa, circondati dal verde e centri commerciali non distano più di dieci minuti dalle case residenziali. L'amministrazione locale tiene l'ambiente pulito ed ordinato e pensa a buon andamento di servizi pubblici. (Felkner, Von Hoffman, 2002)

In favore delle migrazioni funzionano anche le politiche di governo a livello nazionale, statale e locale. I provvedimenti di regolamento riguardo edilizia, condizioni favorevoli di credito, investimenti in sviluppo di periferia, svalutazione di moneta, costruzione di autostrade, politica liberale per l'utilizzo di terreni, provvisori e stipulazioni legali supplementari ed altro, sono le azioni che permettevano e in alcuni casi sostenevano lo sviluppo di periferia. Handy aggiunge che il governo non si

è interessato molto di regolamento della periferia, ma si è dedicato prevalentemente all'accelerazione di crescita dei sobborghi.(Handy, 1996)<sup>2</sup>

La prosperità del dopoguerra incideva sull'aumento di membri appartenenti al ceto medio. La produzione di beni e di servizi si basava soprattutto sulla manodopera di colletti bianchi, che rappresentava la classe media di popolazione riguardo ai salari. La prosperità del dopoguerra era anche la causa dell'incremento di natalità (la generazione "baby boom"), e la gente cercava nuove soluzioni d'abitazione. (Progetto SHA, Harris, 1999)

L'insieme di fattori che dissuadono le persone dall'abitare in città, è il progressivo degrado delle condizioni ambientali e residenziali nelle città. Il defluire della popolazione dalle città può essere collegato con l'incremento di criminalità, scarsa qualità di educazione e crollo dell'infrastruttura urbana.

La popolazione che resta in città dopo il trasloco dell'alta classe sociale, è povera, maleducata e di conseguenza disoccupata. I più educati e persone con reddito più alto lasciano la città per trasferirsi in periferia, con la speranza di trovare l'ambiente meno caotico e inquinato.

## 2.5 FASI DI SUBURBANIZZAZIONE

Il processo di suburbanizzazione è di carattere graduale, con gli albori alla fine del diciannovesimo secolo negli Stati Uniti. In ogni modo l'espansione dei sobborghi fino agli anni quaranta del ventesimo secolo era molto lenta. Il periodo dopo 1940 è caratterizzato dalla crescente suburbanizzazione e dall'apparire di numerose zone residenziali in periferia.

Le città europee avevano una ventina d'anni di ritardo rispetto a quelle americane. La suburbanizzazione di massa ha inizio negli anni sessanta del secolo scorso.<sup>3</sup> Le cause

---

<sup>2</sup> Zdravko Mlinar si occupava del tema simile in Slovenia, veda: Mlinar,Z. (1983): Humanizacija mesta. Maribor. Založba obzorja. (L'umanizzazione della città)

<sup>3</sup> I processi di questo tipo si svolgevano pressappoco simultaneamente anche in Slovenia.

per questa differenza temporale derivano soprattutto dai poteri di mercato e politiche di governo, ma anche dalla posizione geografica e fattori demografici diversi. (EESI, 2000) Bontje e Burdack citano come causa anche diversi valori culturali legati alla città, le differenze nella progettazione e contrasti nelle forme di regolamento politico. (Bontje, Burdack, 2001)

La seguente svolta, che fa rallentare o fermare la crescita di periferia, sono gli anni ottanta o novanta del ventesimo secolo. Le zone abitate intorno alle città hanno mostrato effetti negativi e questo spinge la popolazione a riscoprire la vita urbana. Segue, infatti, il periodo di re-urbanizzazione.

Decentramento del centro città si svolge in varie fasi. Nella prima fase si tratta di deflusso della popolazione a causa di fattori spiegati in precedenza, e di conseguenza il popolamento della periferia. Gli abitanti di quartieri residenziali periferici sviluppano lo stile di vita diverso da quello urbano ma anche da quello provinciale.

Insieme con la popolazione si trasferisce in periferia anche il settore commerciale e di servizi, in altre parole tutto collegato con i bisogni di quartieri residenziali. Questo è la seconda fase di suburbanizzazione. L'attività di commercio prende forma di grandi centri commerciali situati al margine di sobborghi che non forniscono soltanto la popolazione locale ma anche i consumatori dal centro urbano e vicinanze. Avendo la possibilità di parcheggio e la gamma di prodotti più vasta anche i consumatori dalle zone assai lontane scelgono di fare acquisti in centri commerciali – shopping malls. Altre attività sviluppatesi nelle zone suburbane sono educazione, settore bancario, servizi vari... (Mills, 1999)

Il prossimo passo nello sviluppo di periferia è il trasloco di quelle attività che non riuscivano a coprire le spese dell'affitto salato in centro città, o delle attività per le quali la posizione centrale non presenta vantaggio comparativo e non incide sul loro reddito ed esistenza. Mills sostiene l'ipotesi che la suburbanizzazione residenziale e quella occupazionale non influiscono in maniera reciproca l'una sull'altra. Le aziende si trasferiscono in periferia in base alla loro valutazione riguardo al numero sufficiente di consumatori e lavoratori e viceversa: i lavoratori si trasferiscono in periferia per abitare vicino al loro posto di lavoro. (Mills, 1999)

Il settore terziario si appropria il ruolo di primato nell'impiegare la popolazione e dipende soprattutto dal potere d'acquisto di popolazione e non dalla vicinanza di risorse d'energia o di materie prime, come soleva nel settore secondario in passato. Per questa ragione le attività del terziario traslocano in periferia insieme con gli abitanti. (Ravbar, 1992:55).

Nelle pagine seguenti sono presentati gli elementi di suburbanizzazione; vale a dire la popolazione, accesso a collegamenti di trasporto e percorribilità stradale, utilizzo di terreni, infrastruttura e servizi pubblici. Si vedrà anche come sono cambiati questi elementi all'interno del processo di suburbanizzazione e quale livello di governo si deve assumere la responsabilità per i cambiamenti avvenuti. Il processo di suburbanizzazione si divide in sette fasi.

Tabella 2.1: Elementi di suburbanizzazione ed il loro cambiamento nel tempo.

ELEMENTI DI SUBURBANIZZAZIONE							
Livello decisionale: <b>stato/regione</b> -- <b>distretto</b> – <b>governo locale</b> -- <b>combinazione</b> – non c'è processo decisionario							
FASE	POPOLAZIONE	ACCESSO COLLEGAMENTI DI TRASPORTO	PERCORRIBILITÀ STRADALE	UTILIZZO TERRENI	DESTINAZIONE AREA	INFRA-STRUTTURA	SERVIZI PUBBLICI
<b>PRIMA</b>	Centri piccoli con densità bassa ed uniforme.	Rete fondamentale di strade regionali che collegano periferia e città.	Percorribilità fluida.	Fondamentalmente agricolo.	Area fabbricabile con case mono-familiari costruite su grandi lotti vicino la strada principale. Il resto di terreni è coltivabile, coperto con boschi o terreno agricolo non coltivato.	Non ci sono le condotte e rete idrica.	Bambini vanno a scuola lontano. Sicurezza limitata, servizi di sicurezza in base volontaria.
<b>SECONDA</b>	Crescita di popolazione moderata. Appaiono conflitti tra popolazione primaria, indigena ed i nuovi arrivati.	Costruzione di raccordi autostradali e regionali nel raggio di 16 km.	Flusso libero di traffico, in ore di punta si formano rallentamenti in incroci. Allestimento di semafori per regolamento del traffico.	Costruzione di case famigliari sui terreni più adatti.	In primo luogo residenziale con terreno vicino la strada principale. <b>Cambiamento di destinazione vicino incroci per attività di commercio. Area</b>	Serbatoi idrici e pozzi neri si decompongono. <b>Viene fatto il progetto per rete idrica e le condotte dove necessita.</b>	Aumenta numero di scolari, anche se le scuole continuano ad operare fuori del luogo d'abitazione. Servizi di

					intorno alle zone di traffico più denso cambia destinazione in industriale o/e commerciale.		sicurezza ancora volontari.
<b>TERZA</b>	Crescita di popolazione accelerata. Diminuisce il numero di fattorie.		Si progetta allargamento di strade principali in incroci per diminuire rallentamenti ed ingorghi e permettere entrate dalle strade periferiche in quelle principali.	Continua costruzione di case in zone libere. Sui terreni vicini alle strade principali si sviluppa attività commerciale per soddisfare i bisogni di popolazione locale.	Studio di terreni con l'intenzione di costruire zone industriali o centri commerciali.	Qualità d'acqua in zone con pozzi neri diminuisce per un eventuale scarico fecale in acque scorrevoli. Rete idrica e condotte sistemati in grande parte di zona e di conseguenza il municipio indebitato.	Sono preparate le proposte per costruzione di nuove scuole insieme con progetti di finanziamento. Sicurezza ancora gestita volontariamente e da parte di pochi impiegati a tempo pieno.

<b>QUARTA</b>	Il numero di abitanti aumenta notevolmente. Scarso numero di fattorie. Terreni agricoli non coltivati aspettano cambiamento di destinazione.	Rallentamenti ed ingorghi nelle uscite autostradali e la costruzione di nuove uscite.	Flusso del traffico migliorato, incroci più scorrevoli. Allestimento di semafori in incroci di strade principali e raccogliatrici. Persiste il problema di accessibilità alle strade principali.	Inizia sviluppo di aree di seconda classe (terreni ripidi, poveri, zone allagate)	Terreni fabbricabili monofamiliari cambiano in quelli specifici suburbani. Il resto è ristrutturato per potervi costruire edifici commerciali o industriali intesi a fornire i quartieri residenziali nelle vicinanze.	Manutenzione del impianto idrico e delle condotte incide sulle finanze municipali. I proprietari del terreno cominciano a pagare le tasse per questi servizi.	In zone abitate densamente vengono costruite le scuole, la richiesta per trasporto scolastico organizzato diminuisce. Servizio di sicurezza impiega i dipendenti a tempo pieno.
<b>QUINTA</b>	La crescita di popolazione aumenta in questa zona.	Vengono aggiunte le corsie a strade principali. Per strade di collegamento con quelle locali e secondarie si prevedono miglioramenti. Trasporto di persone anziane e invalide funziona bene.	A causa dell'incremento di attività economica alle strade maestre vengono aggiunte nuove strade secondarie, il traffico è rallentato. Aumenta il numero di semafori. Ingorghi in ore di punta sono sempre più lunghi.	Continua la costruzione di quartieri residenziali, ma non è più ottimale. Appare la necessità per rinnovamento di vecchie zone commerciali. Nuovi centri commerciali e zone industriali sono costruiti	Cambia intenzionalità di multipli lotti per necessità commerciale ed industriale. È permessa la costruzione di alberghi e uffici.	Impianto idrico e delle condotte si espande. Alcuni proprietari di lotti sono in dubbio sulla necessità d'impianto idrico, condotte ecc. a causa di costo del rifornimento assai elevato.	Ci sono sempre più bambini iscritti nelle scuole. Bisogna aumentare le tasse per scolarizzazione o cercare altre risorse finanziarie. Il numero d'impiegati in settore di sicurezza aumenta. Posti di

				vicino ai punti di trasporto più frequentati.			lavoro sono sparsi per le comunità.
<b>SESTA</b>	La crescita di popolazione in zone suburbanizzate rimane inattiva.	Costruzione o riparazione di strade non è possibile per la mancanza di fondi. È stabilito il sistema di trasporto pubblico per raggiungere il centro d'affari e zone con traffico intenso e di conseguenza diminuiscono gli ingorghi stradali. È organizzato trasporto per anziani e invalidi.	Ingorghi stradali negli incroci e strade maestre avvengono anche fuori le ore di punta. La ragione di questo è la concentrazione d'uffici ed attività commerciali. Si cerca la soluzione con l'auto di mezzi segnaletici.	Il livello d'utilizzo del terreno è di 85%. Soltanto i terreni meno adatti sono lasciati inutilizzati.	Appare il dubbio di cambiare l'intenzionalità' anche a zone residenziali per favorire commercio e attività industriale. Mercato apre la porta ai mercanti all'ingrosso. Si svolge la revitalizzazione di vecchie aree commerciali.	La maggior parte di comunità è attrezzata con infrastruttura.	Tasse per scolarizzazione fanno parte di tassazione regolare, ma le conseguenze sono di successo variabile. Il livello di servizi di sicurezza in periferia è uguale a quello in città.
<b>SETTIMA</b>	La popolazione diminuisce. Le famiglie traslocano.	Sono proposti nuovi segmenti stradali per ridurre ingorghi e migliorare la percorribilità.	Incroci e strade maestre sono bloccati dal traffico anche fuori le ore di punta.	Vecchie aree commerciali, residenziali e industriali cominciano a perdere valore e	Attività commerciale trova nuovo slancio, si studiano possibili cambiamenti di destinazione	Necessitano la manutenzione e cambiamenti per soddisfare i standard EPA (standard di	Tasse per scolarizzazione rientrano ancora tra tasse regolari. Aumenta la richiesta per

		Strade più vecchie richiedono riparazione completa e sistema di traffico pubblico migliora e viene usato da sempre maggior numero di persone.		sono trascurate o abbandonate a causa di debiti e obiezione ecologica.	terreno per il nuovo sviluppo.	Agenzia di protezione ambientale – Environmental Protection Agency)	servizi di sicurezza e all'interno di questi, per servizi speciali come conseguenza di crescente povertà e criminalità.
--	--	---	--	--	--------------------------------	---	---

Fonte: Comitato per progettazione del distretto di Cuyahoga (1998): Fasi di suburbanizzazione, accessibile:

<http://planning.co.cuyahoga.oh.us/i71/histortb.htm>

Quartieri circondanti le città sono cresciuti principalmente in maniera spontanea, ma ci sono pure i casi di quartieri progettati, come ad esempio Shaker Hights a Cleveland e Levittown a New York (Columbia Enciclopedia, 2001) I primi abitanti di sobborghi erano i membri di elite sociale, seguiti abbastanza presto dalla classe di lavoratori che abitavano gli edifici di costruzione monotona, situati all'interno della fascia di popolamento suburbano. Lo spazio tra queste due fasce era occupato dal ceto medio. Le caratteristiche principali erano l'omogeneità culturale (compresa quella religiosa, educativa, razziale e di stato sociale e coniugale) e sviluppata cultura consumistica (Soja, 2000:240). Jackson (1985) cita l'esempio di Levittown dove per ben vent'anni esisteva una forte resistenza all'entrata della razza nera. In una ricerca di struttura razziale in quartieri americani Harris (1999) evidenzia il ruolo di politica non discriminante degli anni sessanta per il graduale inserimento di popolazione multi razziale in quartieri, che sono in ogni modo rimasti prevalentemente bianchi.

## 2.6 CONFRONTO CITTÀ – CAMPAGNA

“La città rappresenta il centro d'insediamento di notevole estensione demografica e nucleo di relazioni e comunicazioni organizzate. Come tale svolge varie e complesse funzioni create dagli abitanti che vivono dal lavoro non-agricolo.” (Fondi, 1985) Con progresso tecnologico e sviluppo di comunicazione la città diventa elemento dominante di nostra civiltà. Il dominio della città sulla campagna è il risultato o la conseguenza della concentrazione d'attività e opportunità industriali, finanziarie, commerciali e amministrative, che la città offre. Il fattore che accomuna le città è l'incidere sulle vite di loro abitanti tramite varie istituzioni e mezzi di comunicazione e trasporto. Per Wirth la città e campagna rappresentano due poli collegati intorno ai quali si schierano tutte le forme d'insediamento umano. (Wirth, 1963)

La definizione di campagna di solito contiene la negazione dell'urbano, anche se il villaggio rappresenta la forma d'insediamento più antica: si tratta di zona remota dalla città ed aree industriali che viene usata prevalentemente per coltivazione agricola o rappresenta la natura incontaminata e pura. Gli abitanti di campagna mantengono

contatto e si adattano alla natura per sopravvivere. La società rurale è caratterizzata dall'eterogeneità di suoi membri e un semplice stile di vita. Gli abitanti si conoscono e sono strettamente collegati, il che risulta dal fatto di ridotto numero d'abitanti in villaggi piccoli. Unioni coniugali si formano solitamente all'interno del villaggio o tra villaggi confinanti, in ogni caso nella zona conosciuta. A causa d'isolamento della società dagli influssi provenienti dal fuori anche lo sviluppo procede lentamente.

Louis Wirth descrive l'urbano, quindi appartenente alla città, in base allo stile di vita di campagna, rurale, che in sua opinione indubbiamente contiene le qualità maggiori. Tre presupposte di metropoli – grandezza, densità ed eterogeneità – rispecchiano lo stile di vita urbano e sono il fattore distintivo tra città e campagna. (Wirth, 1963)

La selezione d'alcune teorie d'autori classici che si occupavano di relazione urbana rurale dimostra le caratteristiche e differenze principali tra città e campagna. Possiamo classificare le differenze secondo i seguenti criteri sociologici:

a) Ordine sociale

Durkheim distingue tra rurale ed urbano in base al concetto di solidarietà organica meccanica. Ambedue tipi d'ordine sociale sono naturali. Solidarietà si riferisce a legami sociali basati su somiglianze che dipendono dalle convinzioni, abitudini, rituali, routine e simboli comuni. Il comportamento d'individui è uguale e perciò anche la loro unione procede quasi automaticamente. Coesione sociale autosufficiente è basata sull'uguaglianza e somiglianza d'individui nella società. Queste caratteristiche diventano sempre meno predominanti in proporzione contraria allo sviluppo della società. La vita rurale definisce l'unità di valori ed idee che si esprime con la coscienza collettiva. Al contrario la solidarietà organica caratterizza l'ambiente urbano, dove l'ordine sociale è fondato sulle differenze all'interno della società, complessa distribuzione di lavoro e dove molte persone cercano di specializzarsi in professioni diverse. Solidarietà organica nei confronti con quella meccanica mostra un livello di libertà più alto, insieme con una maggiore possibilità di scelta nonostante il fatto che la città produce

disoccupazione, impersonalità, alienazione, disaccordo e conflitti. In città la tradizionale integrazione sociale risulta meno solida, però vi si sviluppa una nuova forma d'unione sociale fondata sull'interdipendenza degli abitanti, che si dimostra come un fattore liberatorio.

Gli individui svolgono compiti diversi, hanno valori ed interessi diversi così che l'ordine sociale e la sopravvivenza individuale diventano dipendenti da collegamenti reciproci di questi stessi individui con lo scopo di raggiungere gli obiettivi. La vita urbana è caratterizzata dalla specializzazione e dall'interdipendenza funzionale. (Jones, 1986: 24-59, Flanagan, 1999: 47-49, Urry, 1995:7)

#### b) Aspetto psicologico

Tönnies definisce le differenze tra città e campagna (ovvero villaggio come forma d'abitato) in base alla comunità (*gemeinschaft*), caratterizzata da forte identità comune e solidarietà, ed alla società (*gesellschaft*), tipica per l'ambiente urbano. In ambienti rurali persone si uniscono con lo scopo di lavorare per il bene comune e di raggiungere gli obiettivi. Sono legate da vincoli familiari e di vicinanza; la vita sociale è caratterizzata dall'appartenenza familiare ed al villaggio. Gli abitanti di villaggi sentono l'appartenenza alla comunità a causa di linguaggio comune e tradizione; tutti i membri di comunità hanno sia amici sia nemici comuni, il che fa sentire un forte senso di solidarietà (noi, nostro). In città gli interessi privati e singolari vengono prima di quelli comunali e lo stesso vale per l'identità individuale. Città è l'aggregato meccanico, definito dalle nozioni di dissenso, individualismo ed egoismo. Il concetto d'esistenza si trasforma dalla solidarietà all'individualità, razionalità ed egocentrismo. L'ambiente urbano è la formazione artificiale dove nonostante le caratteristiche unificanti, persone vivono in isolamento, mentre in ambienti rurali le persone vivono in rapporti stretti nonostante le loro differenze. La conseguenza logica della vita urbana sono quindi l'isolamento, l'apatia e la solitudine. (Tönnies, 1957, Flanagan, 1999:45-46).

### c) Aspetto d'interazioni sociali

In suo lavoro "Metropoli e mentalità", Simmel esprime le sue osservazioni di vita urbana e rurale dal punto di vista socio-psicologico. La vita urbana si distingue da quella rurale per il livello di stimolazione della nervatura. In città gli abitanti devono additarsi ad un costante bombardamento di varie immagini, suoni, odori ecc., mentre la vita in campagna scorre più lentamente, la percezioni d'immagini è costante ed uniforme. L'ambiente urbano spinge l'individuo verso il comportamento razionale ed egoista, così che diventa intromesso e staccato. Il comportamento dell'individuo in città e le sue relazioni interpersonali sono caratterizzate da individualismo e formalismo. La città personalizza il principio di differenziazione sociale e spaziale e di diversificazione culturale. (Simmel, 1900, Flanagan, 1999:51:53). Al contrario di Durkheim e Tönnies, Simmel non presenta l'ambiente urbano in maniera negativa. Apatia, insensibilità e restrizione dell'individuo non sono che la conseguenza logica di impulsi molto ricchi e variegati che gli fanno sviluppare una specie di meccanismo di difesa. La città permette sviluppo, espressione e soddisfazione di desideri più nascosti, mentre le ristrette comunità rurali reprimono tutto ciò. (Uršič, 2002:31)

Riassumendo brevemente le differenze tra città e campagna, Simmel, Durkheim e Tönnies, illuminano soprattutto il problema di vita dell'individuo nella città. Per Tönnies e Durkheim la città occupa il ruolo prevalentemente negativo, mentre Simmel vede soprattutto gli aspetti positivi. Tutti e tre, in ogni modo, collegano i problemi urbani con l'era moderna, mentre il villaggio, ovvero l'ambiente rurale, rappresenta la vita semplice e primordiale.

Le ricerche seguenti riescono a rilevare che non si trattava né di modelli semplici urbani né rurali (Urry, 1995:9), e che sempre maggiore complessità di fattori, che influiscono sul cambiamento delle due entità ostacolano o anzi impediscono il definire di modello ideale sia di campagna sia urbano. Marx ed Engels credevano che la città, come forma d'abitato, rifletteva il passaggio dal periodo barbarico alla civiltà.

Oggi non possiamo più sostenere la loro idea. Possiamo trovare la prova contraria in sobborgo, fenomeno urbanistico recente, che rappresenta un misto d'urbano e di rurale. Un'altra prova è il processo di de-urbanizzazione, per meglio dire l'incremento della popolazione in zone rurali e conseguente svuotamento di centri urbani.

## 2.7 CONFRONTO CITTÀ – PERIFERIA

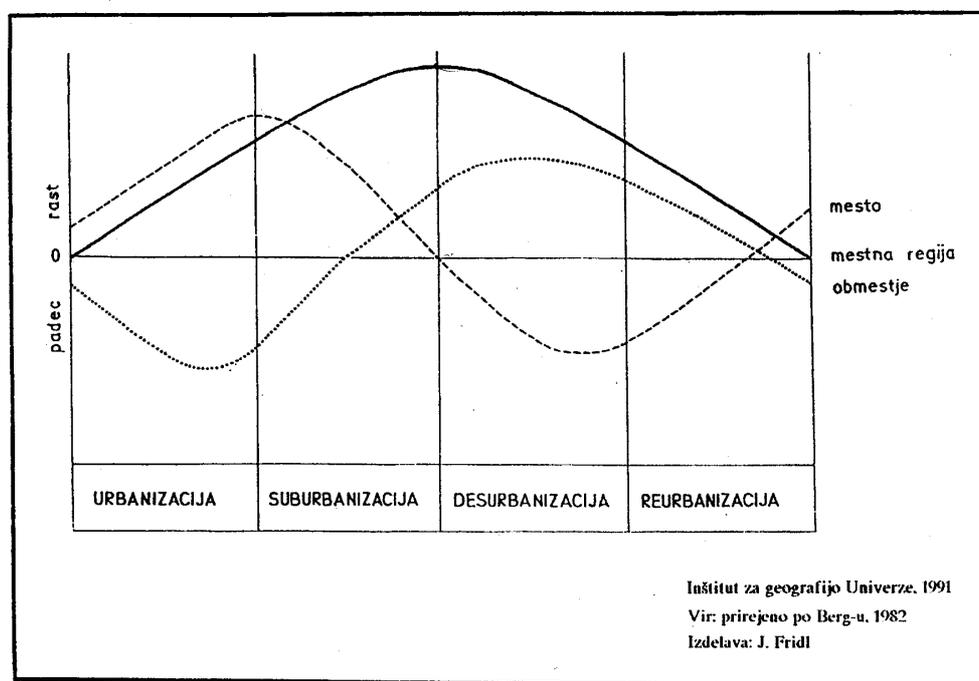
L'insieme di città e periferia formano l'area municipale e sono in rapporto di dipendenza reciproca, anche se il rapporto stesso è cambiato nel tempo. Fino al IX Secolo, le periferie non avevano che il ruolo di consumo dei beni prodotti in città, oltre ad essere il mercato per la città e la sua fonte di materie prime per la produzione. La città rappresentava il centro di produzione materiale, di scienza, educazione e cultura, di servizi fornitivi e di commercio. (Ravbar, 1992:34) La relazione città – periferia aveva una forte prevalenza in favore di città.

Industrializzazione ed urbanizzazione accelerata del IX Secolo fanno mutare questi rapporti. Tanti cambiamenti sociali e l'espansione della città verso la provincia hanno causato collegamenti più stretti tra città e periferia. Il flusso bi-direzionale di migrazioni della manodopera ed il flusso unidirezionale dei beni funzionano in base giornaliera. La città è la sede di funzioni centrali, amministrazione, economia e sociali di vasto significato. Oltre al suo ruolo di fornimento ed attività libera, la periferia svolge anche la funzione residenziale di crescente importanza. Le conseguenze di rapporti cambiati sono viste anche nella fisionomia della zona urbana e di suoi dintorni. Gans (1962:184) cita le seguenti differenze tra città e periferia: queste ultime rappresentano zone residenziali più lontane dal centro amministrativo rispetto ad altre zone municipali. Sono di costruzione recente e più moderna che la città e sono destinate piuttosto al traffico automobilistico e spostamenti di massa che a traffico pedonale. La densità di popolamento in periferia è bassa, perchè si tratta soprattutto di case monofamiliari, la popolazione è più omogenea e demograficamente diversa da quella di città. Gli abitanti di periferia sono più giovani, principalmente sposati, di reddito più alto e si tratta maggiormente d'impiegati.

Coeve allo sviluppo di aree suburbane è mutato anche il rapporto città – periferia. La periferia si assume sempre più funzioni in precedenza svolte dalla città e di conseguenza diventa il centro residenziale, amministrativo e dall’aspetto di fornimento, anche autosufficiente. Soja (2000) fa notare che la crescita di sobborghi detta anche nuove regole per definizione della città. Decentralizzazione è seguita da poli-centralizzazione. La città perde la funzione del centro simultaneamente alla creazione di numerosi nuovi centri in periferia, che si assumono la maggioranza di funzioni precedentemente attribuite alla città. Joel Garreau li definisce “edge city” - le città ai margini, perchè si assumono le funzioni tradizionalmente appartenenti alla città, favorendo le migrazioni di massa dal centro città. La differenza principale sta nel fatto, che questi centri non sono situati intorno al nucleo antico di città. (Flanagan, 1998: 107-210) Questi centri sono denominati anche “urban village” – villaggi urbani; sono l’incrocio tra città e campagna, e offrono la possibilità di abitarvi, fare acquisti, andare a lavoro ecc. senza dover ricorrere all’uso della macchina. (Leinberger, Lockwood, 1986).

Secondo la statistica, quando il processo di suburbanizzazione raggiunge (di solito) il punto più alto, la gente smette di traslocare in periferia. La crescita di popolazione si ferma o addirittura comincia a diminuire. (si veda illustrazione 2.1.) La città riconquista importanza e la revitalizzazione di centri urbani (il cosiddetto “rialzare della qualità di aree urbane trascurate che consiste di ricostruzione, restauro o rinnovamento”) attira gli abitanti, consumatori e turisti da densamente popolate aree suburbane.

Illustrazione 2.1.: Movimento di popolazione in città, periferia e zone municipali in diversi stadi di sviluppo urbano



..... Periferia,  
 ----- Città,  
 \_\_\_\_\_ Zona municipale

#### Urbanizzazione / sub-urbanizzazione / desurbanizzazione / re-urbanizzazione

Fonte: Ravbar, M. (1992): Suburbanizacija v Sloveniji – odnosi, strukture in težnje v njenem razvoju, doktorska disertacija. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo. (Suburbanizzazione in Slovenia – rapporti, strutture e tendenze di sviluppo, tesi per dottorato di ricerca. Lubiana. Università di Lubiana, Facoltà di lettere e filosofia, Dipartimento di geografia)

L'illustrazione presenta diversi stadi di sviluppo della città, del suo circondario e della periferia basati sul movimento di popolazione. La zona urbana o municipale, formata dalla periferia e città, è rappresentata con parabola. Questo significa che nel periodo dell'urbanizzazione e suburbanizzazione la popolazione cresce intensamente fino ad un certo punto, dopo il quale inizia il processo di desurbanizzazione che si sviluppa in re-urbanizzazione. In ultimi due periodi possiamo costatare la diminuzione della

popolazione in zone municipali. Popolazione urbana cresce soltanto nel periodo dell'urbanizzazione, mentre comincia a calare nella fase di suburbanizzazione fino al punto estremo nella fase di desurbanizzazione che è anche il punto di svolta, dopo il quale la popolazione riprende a crescere nel periodo di re-urbanizzazione. La parabola di periferia rispecchia quella urbana quasi completamente. Nel periodo dell'urbanizzazione la parabola si abbassa. Questo significa che la popolazione trasloca in città, ma nello stesso periodo riprende a crescere nuovamente. Il punto d'intersezione delle parabole è il periodo di suburbanizzazione, quando la tendenza cambia – da quel punto di svolta sempre più persone abbandonano la città rispetto al numero che vi si trasferisce. Nel periodo di desurbanizzazione la parabola si abbassa di nuovo, gli abitanti abbandonano sobborghi e la periferia per tornare in città. Il punto d'intersezione si trova nel periodo di re-urbanizzazione, e presenta il nuovo equilibrio tra la popolazione urbana e quella di periferia. Da questo punto in poi la popolazione di periferia diminuisce, mentre quella urbana cresce.

### **3 CAMBIAMENTO DEL CENTRO CITTÀ A CAUSA DELLA SUBURBANIZZAZIONE**

Il processo di suburbanizzazione rappresenta il trasferimento unidirezionale degli abitanti ed attività commerciali dal centro città in periferia. Le conseguenze di suburbanizzazione sono riflesse nel centro città come deficit di un certo ceto sociale della popolazione e delle attività culturali e di fornimento. Capitolo presente inizia con la presentazione di cambiamenti della popolazione urbana nel tempo, offre spiegazioni per l'importanza di centro città e nella terza parte studia le conseguenze economiche, sociali e culturali del processo di suburbanizzazione, che sono spesso intrecciate tra loro ed a volte anche interdipendenti.

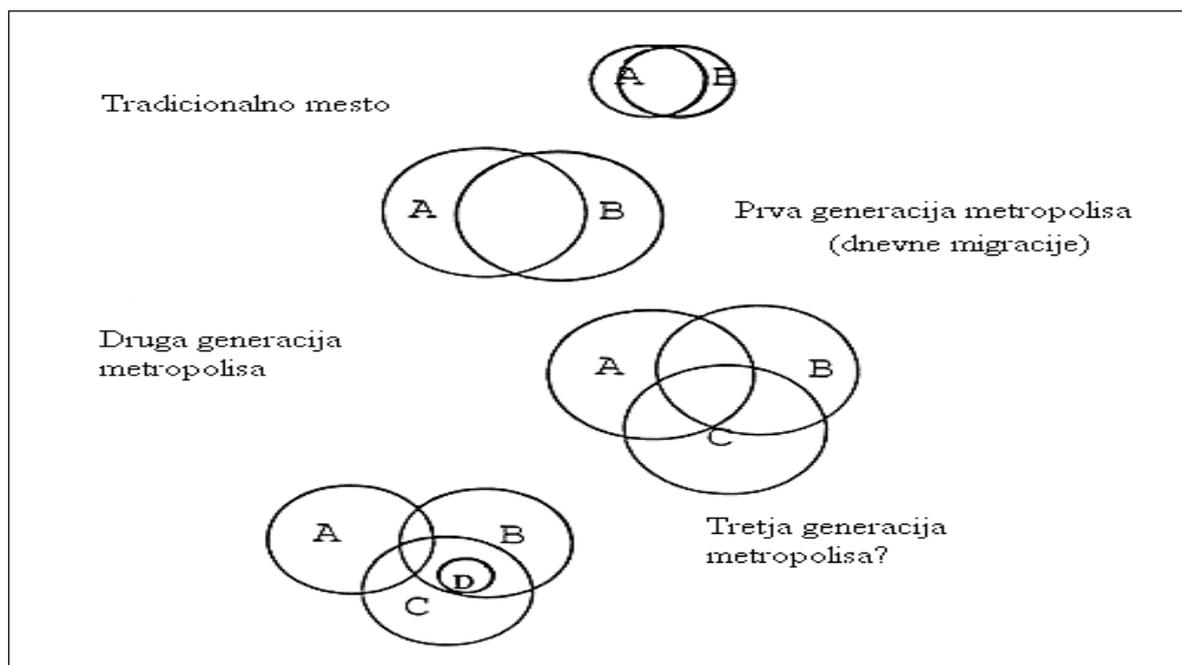
#### *Cambiamento di popolazione urbana*

Con il cambiamento delle funzioni di centro città avvenute nel tempo, è cambiata anche la popolazione di centri urbani. Il sociologo italiano dell'urbanesimo,

Martinetti, ha rappresentato la popolazione urbana ed il suo rapporto con la città usando i cerchi geometrici. Ha descritto quattro forme diverse di città – quella tradizionale, la prima, seconda e terza generazione di metropoli. (si veda illustrazione 3.1.)

In città tradizionale la manodopera rappresenta nello stesso tempo anche gli abitanti della città, il che è rappresentato con due cerchi i quali circonferenze sono quasi, ma non completamente, sovrapposte. Questo è dovuto al fatto che occasionalmente vi arrivano anche turisti, commercianti, pellegrini..., ma senza lasciare alcuna impronta sulla struttura sociale ed ecologica della città. Nella fase preliminare di metropolizzazione, la popolazione comincia a differenziarsi tra *abitanti e lavoratori*. Come conseguenza di migrazioni giornaliere i cerchi iniziano ad allontanarsi l'uno dall'altro. I lavoratori pendolari affrontano ogni giorno il viaggio di andata e ritorno. Fattori contribuenti allo sviluppo di prima generazione di metropoli continuano a differenziare la popolazione. In terza fase vi troviamo oltre ad abitanti urbani e pendolari anche il terzo gruppo di cosiddetti *utenti di città*. Gli ultimi arrivano in centro usando mezzi di trasporto pubblico con l'idea di visitare il museo, andare al cinema, fare shopping ecc. e passano il loro tempo libero maggiormente nelle zone commerciali e/o culturali. Si tratta soprattutto di giovani che vengono a divertirsi il weekend, di turisti, di consumatori o di gruppi organizzati come ad esempio tifosi di calcio, pubblico di concerti, di mostre ecc. La seconda generazione è la cosiddetta "metropoli matura". In terza generazione di città globale troviamo un nuovo gruppo di popolazione, gli attori di economia nuova ovvero gli *uomini d'affari delle metropoli*. Nonostante il fatto, che la maggioranza di servizi sia sostenuta dall'avanzata tecnologia di telecomunicazioni e dalle funzioni per via telematica, alcuni servizi hanno ancora bisogno del contatto personale. Sono esempi la consulenza, relazioni pubbliche, pubblicità ecc. Questi uomini d'affari quindi dividono il loro tempo trascorso in città tra gli affari e svago, quindi utilizzano la città. All'interno del cerchio degli utenti esiste un altro cerchio per uomini d'affari, che sono simultaneamente utenti e pendolari.

Illustrazione 3.1. Quattro popolazioni urbane.



Città tradizionale / prima generazione (pendolari giornalieri) / seconda generazione di metropoli / terza generazione di metropoli

	<b>VITA</b>	<b>LAVORO</b>	<b>CONSUMO</b>
<b>A</b> .....abitanti	SI	SI/NO	SI
<b>B</b> .....pendolari giornalieri	NO	SI	(SI)
<b>C</b> .....utenti	NO	NO	SI
<b>D</b> .....uomini d'affari delle metropoli	NO	SI	SI

Fonte: Martinotti, G. (1993):»The new social morphology of cities«, accessibile:  
<http://www.unesco.org/most/martinot.htm>

### 3.1 DEFINIZIONE DEL TERMINE CENTRO CITTÀ

Il centro città è cambiato. A causa di nuove forme urbane e dell’abitato anche il suo ruolo cambia. Una volta la definizione derivava dal suo mono-centrismo – nucleo

urbano, centro antico, che era nello stesso tempo anche il centro economico, politico e culturale di città e dintorni. Jakhel definisce il centro urbano con successive parole: “Il termine (city) ci permette di denominare la zona centrale di una metropoli o zona municipale nella quale si svolge il processo di trasformazione del centro storico o della città storica nella forma corrispondente a livello di sviluppo della società capitalistica.” (Jakhel, 1979:40) In questa definizione Jakhel sottolinea l’importanza di centro storico della città come il punto di partenza per tutte le trasformazioni successive. Le caratteristiche principali del city e nel contempo i suoi punti critici sottoposti a cambiamenti sono riassunti in sei punti principali:

1. *Sviluppo superficiale* si svolge in direzione di strade principali che portano fuori del centro, comprese le strade secondarie. Il formarsi di nuovo centro di traffico – la stazione ferroviaria – rappresenta il fattore centrale per la trasformazione del centro storico.
2. *Struttura edilizia* è la testimonianza di com’erano riempiti gli spazi liberi tra edifici fino ad ottenere la densità tale che ha dato inizio a costruzioni alte.
3. *Lo sloggiare degli abitanti*, continua ancora oggi. Uno di fattori più incisivi è la ristrutturazione di ceti sociali.
4. *Cambiamento di struttura locativa* significa spingere gli abitanti ed attività accompagnatorie (di fornimento, amministrative ecc.) fuori del centro e occupare il loro posto con attività d’intermediazione (la caratteristica di città grandi o metropoli) e settore di servizi (in città piccole). All’interno delle attività d’intermediazione possiamo trovare le banche, assicurazioni, aziende pubblicitarie, società fiduciarie, commercianti all’ingrosso ecc.
5. *Sviluppo del centro di traffico* coincide con lo sviluppo del city. Il traffico all’interno del city si differenzia in base agli utenti: traffico migratorio, traffico di fornimento, traffico commerciale e traffico di visitatori. City è una specie d’incrocio di traffico regionale e inter-regionale. Secondo Stober, questo rappresenta la presupposta per l’utilizzo intensivo d’ordinamento esistente. Il problema spunta, quando il traffico raggiunge l’estremo, dato che il regolamento di comunicazione (stradale, ferroviaria ecc) e lo spazio riservato richiede tanta progettazione anticipata e quindi non si risolve da oggi a

domani. Una parte del city presto diventa caotica a causa di troppe macchine, e nonostante la rete stradale, la percorribilità ed efficienza diminuiscono.

6. *Prezzi di terreni* aumentano secondo la posizione più, o meno centrale del locale. Chiaramente l'affitto dipende anche dalla zona stessa. Il fatto d'interesse è la scala d'affitto immobiliare riguardo al piano che il locale occupa. Locali al pianoterra raggiungono i prezzi più alti rispetto a quelli di piani superiori.

Le prime evidenziazioni di due contraddizioni del centro urbano risalgono al fordismo; si tratta di centralità e decentralizzazione: la concentrazione di sedi finanziarie, governative, amministrative e commerciali, contro l'espandersi delle aree suburbane, che accolgono sempre maggiore numero di popolazione e di conseguenza anche la crescita del settore artigianale ed infrastruttura per consumo di massa che sostengono questo stile di vita. La periferia si sviluppa e comincia a formare nuovi centri in grado di assumere le funzioni del centro città. La gran parte della produzione e posti di lavoro è concentrata in periferia, mentre il centro urbano diventa sempre più vuoto ed abbandonato. Lo stesso vale per la popolazione: aree che avevano in passato la densità più alta sono sempre meno popolate, mentre la periferia arriva alla densità di Manhattan. Soja stabilisce, che nell'era di post-metropoli non è facile scappare dallo stile di vita urbano, perchè le condizioni e lo stile di vita urbano diventano ubiquitari, onnipresenti. (Soja, 2000).

Possiamo quindi constatare che non è facile definire il centro città in base alle sue funzioni, perchè tante di queste si sono disperse tra i nuovi nuclei creati in periferia. Il centro città rimane però caratterizzato dalla sua eredità storica e dallo specifico stile di vita urbano, che non è percepibile in abitati suburbani. Urbanità è quindi la caratteristica tipica del centro città, come anche la sua qualità distintiva ed il vantaggio comparativo, rispetto ad altri centri, che si sono formati più tardi.

### *Urbanità del centro città*

Gli abitanti e visitatori del centro città vi svolgono tante attività diverse: quelle legate al lavoro, burocrazia ed amministrazione (andare in banca, al municipio, fare domanda per passaporto...), ma anche quelle legate al tempo libero. Il centro città è anche il centro commerciale ed amministrativo, il centro delle attività culturali, educative, sportive e ricreative. Tutte queste attività rientrano nella vita pubblica della città. L'ambiente del centro si propone come palcoscenico, dove l'individuo può veramente sentire il batticuore della città.

Il modo di sentire l'ambiente urbano dipende sempre da esperienze personali avvenute tramite le interazioni con la città. Già Simmel (1900) nota, che nel centro il livello di impulsi nervosi è in costante aumento – la città ci bombarda con mille immagini al secondo. L'individuo s'identifica con la vita urbana e “nella “sua” città trova il modello del suo comportamento e delle sue attese.”(Bocklemann in Jakhel, 1979) Lo stile di vita urbano stimola l'integrazione sociale, che dipende dall'identificazione di ogni individuo con l'ambiente. La città si presenta come ambiente ideale (soprattutto il centro città con alta concentrazione di varie attività e persone) per venire a contatto con tante persone diverse in una ristretta area urbana. Possiamo osservare le performance artistiche per strada, prendere un caffè nel bar, incontrare uomini e donne d'affari che portano a spasso i loro cani... Sono tutti “gli elementi d'esperienza, che regolano e cambiano il comportamento sociale di ogni individuo.”(Jakhel, 1979)

Il concetto dell'urbanità può essere inteso come qualità socio-psicologica o socio-antropologica, oppure come la qualità di forma fisica dell'ambiente urbano. Si tratta di “sviluppare il rapporto con la specificità dell'abitare, vivere ed interagire urbano in condizioni di alta densità popolosa ed una dettagliata distribuzione del lavoro” (Mušič in Jakhel, 1979:11), il che è la conseguenza di una struttura specifica dell'ambiente urbano: la diversità del paesaggio, l'intensità delle esperienze visuali e l'accordo dell'ambiente naturale con quello costruito dall'uomo. I valori ed esperienze urbane sono meglio rappresentati dalle masse urbane, dove sono mescolati tutti i ceti sociali,

gruppi diversi ecc. Facendo parte di questa massa urbana, l'individuo sperimenta la ricchezza degli eventi ed esperienze offertegli dal ritmo delle strade. (Uršič, 2001)

Lo sparire dell'urbanità' coincide con la crescita di consumismo, che trasforma il nucleo urbano esclusivamente in centro di consumo, attirando uno strato specifico della popolazione. Attività non lucrative si ritirano per far posto al commercio. Di conseguenza spariscono anche le masse tipicamente urbane, responsabili per il formicolio per le strade di città in ogni ora del giorno. I bar, caffetterie, teatri, cinema ed altre attività con la funzione urbano-formativa si ritirano dal centro e sono sostituiti dalle attività di consumo. "Urbanità non può essere garantita da grandi centri commerciali di successo, ma soltanto da collegamenti tra spazi di consumo e varie attività di svago (bar, teatri, ristoranti, cinema ecc.), in grado di attirare il ceto misto di popolazione e di mantenere il ritmo vivace della vita urbana anche dopo la chiusura di negozi."(Uršič, 2001:40)

### 3.2 CONSEGUENZE ECONOMICHE, SOCIALI E CULTURALI DELLA SUBURBANIZZAZIONE

#### *Conseguenze economiche*

Nel passato il centro città svolgeva il ruolo del centro industriale, imprenditoriale e commerciale. Il progresso tecnologico ha inciso fortemente su tutte queste attività, ritiratesi a mano a mano dal centro in periferia. La prima ad andarsene è stata l'industria, seguita poco dopo dal commercio. I piccoli commercianti ed artigiani hanno trovato località alternative oppure sono andati in fallimento. L'unica attività a adattarsi bene alla competizione è stata l'industria alberghiera.

#### a) Il trasloco dell'industria in periferia

Nel ventesimo secolo l'industria non occupa più il ruolo decisivo nella crescita e nello sviluppo di città. Altre attività e la consapevolezza ecologica con i rispettivi progetti urbanistici diventano predominanti e spingono l'industria fuori del centro. Le cause principali per questo trasloco sono come segue:

- Affitto (per magazzini e cantieri) troppo alto.
- Inquinamento dell'ambiente (anche con rumore)
- Scarsa possibilità per l'espansione spaziale dell'attività a causa di tutela monumentale del centro città o della generale ristrettezza dell'ambiente
- Infrastruttura non idonea

Sono questi i fattori principali per trasloco o fallimento dell'industria, il fenomeno che può essere chiamato anche deindustrializzazione. Tanti operai diventano disoccupati, le chance per trovare un altro lavoro scarseggiano, dato che si tratta di manodopera non qualificata – la domanda crescente si manifesta per i lavoratori educati e qualificati. Nelle città nordamericane si trasferiscono soprattutto i lavoratori del Sud, che cercavano il lavoro disatteso e precario, il che non fa che aumentare la concentrazione di disoccupati in centri urbani.(Bee, 1994) I teorici collegano la disoccupazione con bassa mobilità della manodopera nelle città di regione centrale. L'espressione “spatial mismatch” (ovvero la diversità o la discrepanza spaziale), descrive la situazione di tutti i posti lavoro accessibili concentrati in una sola zona (in questo caso nel centro città). Le cause principali sono la scarsa organizzazione del trasporto pubblico e la bassa percentuale di mezzi di trasporto privati, entrambi conseguenze di povertà. Con miglioramento di trasporto pubblico potrebbe migliorare anche la mobilità della forza lavoro nelle aree con più posti vacanti e quindi più chance di trovare l'occupazione. (Rhodes, 2000) Il trasferimento dell'industria ha comportato anche trasferimento del capitale. Le strutture di produzione sono state abbandonate perchè i cantieri non si prestavano ad altre attività commerciali e gli affitti erano troppo alti. L'amministrazione municipale investiva nello sviluppo della periferia e non del centro, perchè la prima era economicamente più interessante

(Verlič, 1984), così che gli edifici che una volta ospitavano l'attività di produzione, oggi non accolgono che i senza tetto.

b) Trasferimento delle attività commerciali in periferia.

Decentralizzazione della popolazione urbana rappresenta un grande shock per l'attività commerciale. Il centro non forniva soltanto gli abitanti locali, ma anche i consumatori dalle zone vicinanti ed i lavoratori pendolari. Il centro offriva tutti i tipi di beni, dagli alimentari, articoli domestici, abbigliamento, utensili per lavori in giardino e libri. I consumatori non avevano nessuna scelta, dato che la maggioranza di negozi era situata nel centro città.

I nuovi centri commerciali della periferia all'inizio rappresentavano la competitività a centri commerciali di città, ma gli ultimi a mano a mano aumentavano il loro distacco sia organizzativo, sia relativo all'offerta e di conseguenza cominciarono a perdere clienti.

Il problema che si presenta ha quindi tante sfaccettature. Da una parte non ci sono più abbastanza consumatori nel centro stesso, giacché i ceti medio ed alto si sono trasferiti in periferia, lasciando soltanto la classe più povera, responsabile per una piccola parte di consumo totale. Oltre a questo, in maggior parte i posti lavoro sono dispersi in periferia, così che anche i pendolari di prima preferiscono fare la spesa nei centri commerciali più vicini alla loro abitazione. A causa di scarsa offerta, mancanza di politica dell'agire comune e caotico regolamento del traffico, dal punto di vista commerciale il centro città non rappresenta più l'alternativa per potenziali consumatori che vivono al bordo o fuori centro. (Stanley, 2000)

L'altro problema sono affitti salati sia per magazzini sia per uffici. A causa del numero insufficiente di clienti (turisti, visitatori, abitanti), il fatturato non è abbastanza alto da coprire l'affitto, che rappresenta sempre più alta quota della spesa

totale. I proprietari cercano quindi una posizione più vantaggiosa in periferia, sia dal punto di vista della clientela, sia dal punto di vista dell'affitto. (ICIC, 1998)

Il circolo vizioso di scarsa offerta e insufficiente numero di consumatori spinge i piccoli commercianti a chiudere, e quelli più grandi ad andare incontro alla domanda, cioè in periferia.

### *Conseguenze sociali*

I ceti, medio ed alto abbandonano il centro, e la popolazione rimanente rappresenta la classe sociale più bassa e più bisognosa, sia dal punto di vista di servizi sociali e sanità, sia di sicurezza pubblica. Il centro manifesta anche il livello di disoccupazione più alto, le case sono vecchie con bisogno di rinnovazione, ma non ci sono i soldi. Tale ambiente è ideale per le attività criminali, come la prostituzione o il traffico di stupefacenti. Nel passato il centro rappresentava la meta preferita per le attività di svago, passeggiate, cene con gli amici ecc., mentre oggi la maggioranza di popolazione, proprio per le ragioni evidenziate prima, evita il centro del tutto scegliendo invece i centri commerciali di periferia. La vita sociale nel centro si sta smorzando.

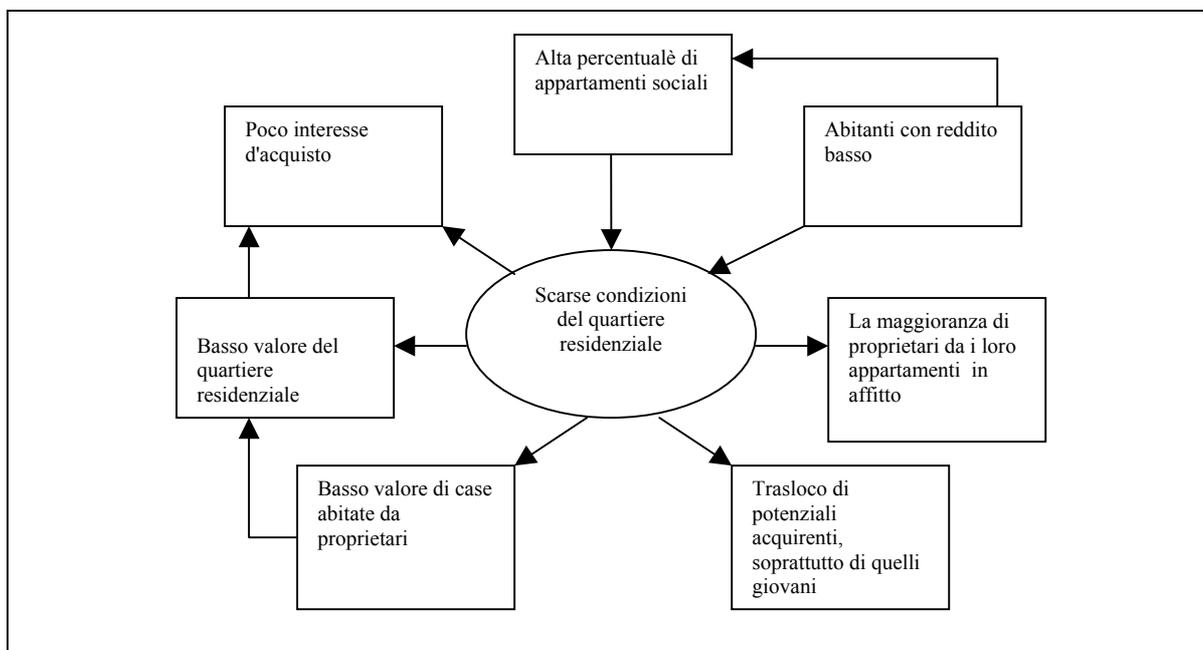
#### a) La manifestazione di quartieri poveri

L'abbandono del centro e trasloco in periferia accentuano la polarizzazione sociale tra la città e le nuove comunità di periferia. La riflessione spaziale di questa polarità sociale viene chiamata da teorici anche "divided / dual towns - le città divise o duali" (Mollenkopf, Castells, 1991; Rapporto di Commissione Europea, 1996), mentre Soja usa il termine "metropolarities - polarità metropolitana". (Soja, 2000) La ristrutturazione economica e sociale accompagna i cambiamenti socio-demografici della città, e l'insieme di tutti questi fattori accentua ancora di più la disuguaglianza sociale e razziale. Centro città diventa il regno della cultura di povertà. La popolazione senza scelta, forzata a rimanere nel centro sotto la pressione delle circostanze, rappresenta tre gruppi principali: diverse minoranze etniche, disoccupati

vecchi, e giovani non sposati. In maggioranza di casi si tratta di persone disoccupate o con impiego precario. A causa di scarso sistema educativo si manifesta alta quota di persone che non finiscono scolarizzazione ed hanno di conseguenza poche chance occupazionali. È frequente che ragazze rimangono incinte prima di compiere diciotto anni e rimangono a casa senza lavoro, mentre i maschi vivono della delinquenza minorile. (Northwest Area Foundation, 2003)

Il degrado sociale delle zone urbane interne è collegato con il peggiorare delle condizioni di vita, come: infrastruttura trasandata ed insufficiente, mancanza di zone verdi all'interno della città, inquinamento dell'aria e di zone pubbliche, decadenza di case d'abitazione... In molti casi gli abitanti non sono padroni di casa, ed inoltre ci sono tanti dipendenti da aiuti sociali. I residenti da soli non sono in grado di finanziare la rinnovazione, e l'amministrazione municipale non si occupa di questi problemi. (Grammenos, 2001) Illustrazione 3.2. presenta il "circolo vizioso" della decadenza graduale dell'ambiente, nel quale sono intrappolati gli abitanti di quartieri poveri all'interno della città.

Illustrazione 3.2 :Influenza della politica residenziale sul degrado di quartieri abitativi del centro città



Fonte: adattato dal (1999) Mumford, Power: The slow death of great cities? Urban abandonment or urban renaissance, accessibile al sito: <http://www.jrf.org.uk/knowledge/findings/housing/519.asp>

Si sono già verificate le idee di partecipazione finanziaria alla ristrutturazione del centro storico anche da parte delle aree prospere suburbane. (Si vedano ad esempio Haughwout, Inman, 2002) L'altra possibilità per risolvere i problemi sociali è la cosiddetta "gentrificazione", in altre parole il popolare i ceti sociali più alti nelle aree tradizionalmente povere, per migliorare la struttura sociale di una certa zona. (Smith in Slater, 2002)

#### b) Crescita di criminalità

Criminalità urbana è concentrata nell'area relativamente ristretta all'interno della città. Queste zone sono caratterizzate da profonda povertà, disoccupazione, scarse condizioni abitative, alta percentuale di ragazze minorenni incinte e droga. Le conseguenze economiche della criminalità sono distribuite sulla popolazione urbana più vasta, ma i più colpiti rimangono proprio i poveri.

Ci sono tante teorie che cercano di spiegare le cause per l'aumento di criminalità nonostante la crescita economica e programmi pubblici in zone povere. Wilson sostiene l'idea, che la criminalità aumenta a causa di specifici valori culturali ed abitudini del ceto sociale più basso, residente nel centro città. Questi valori e norme sono riflessi nella loro vita pubblica, e non hanno molto in comune con gli standard di società moderna. (Wilson, 1983 in Flanagan, 1999:297-298). I poveri urbani sono spesso vittime di fatalismo, dato che non trovano nessuna via d'uscita dall'isolamento sociale. La loro cultura reprime ogni speranza di uscire dalla povertà e dal ceto sociale più basso.

Secondo i dati statistici esiste anche il legame tra livello di criminalità e disoccupazione, la quale coincide con alta percentuale di tossicomani. Un altro fattore di rilievo è la mancanza di possibilità occupazionali, conseguenza di struttura razziale all'interno del centro città. Per membri, innanzi tutto di altri gruppi razziali, la

disoccupazione di solito presenta un problema a lungo termine; sono quindi costretti a sopravvivere occupandosi di attività illegali. (Flanagan, 1999)

Da quanto scritto sopra è evidente che l'aumento di criminalità nel centro città riflette un insieme di cause provenienti dalla povertà e dall'apatia del ceto sociale più basso, residente proprio nel centro storico.

### *Conseguenze culturali*

Mumford (1961) definisce la città come un recipiente che contiene il più grande numero di persone ed istituzioni di qualsiasi altra comunità. La città rappresenta lo spazio d'incontro di razze e culture diverse, di vari ceti sociali e di diversi gruppi di persone. Nonostante tutto questo caos, apparente disordine ed insicurezza, la città nonostante tutto riesce a comunicare un certo ordine, con il quale gli abitanti possano identificarsi e nel tempo creare anche un certo senso di appartenenza. Wirth (1963:161) definisce la città come "relativamente grande, denso e permanente abitato di socialmente eterogenei individui". Più grande che è il numero degli abitanti di città, più sono mutati i rapporti tra persone e gruppi. In grandi città l'individuo appartiene a vari gruppi, ma la sua dipendenza da ogni singolo gruppo è minore. Questo deriva dalla molteplicità di interazioni di ogni individuo, il che aumenta la potenziale differenziazione. Rapporti tra individui e gruppi diventano più impersonali e superficiali, cosicché i gruppi di appartenenza esercitano meno controllo emotivo e personale su individuali membri.

La densità non fa che aumentare l'effetto di grandezza, diversificando le persone e loro attività, causando l'incremento di complessità strutturale della società. Società e le sue funzioni sono sempre più segregate. Le attività posizionate nel centro città tendono verso una maggiore differenziazione e specializzazione, che enfatizza ancora di più l'eterogeneità sociale. La città è abitata da tante persone diverse, e per far funzionare il sistema che collega tutta questa gente senza valori o schemi etnici comuni, bisogna introdurre alcuni provvedimenti: denaro, come misura di cose,

controllo formale, produzione di beni di massa ed adattamento di servizi culturali, educativi e ricreativi alla domanda di massa. Tutto questo miscuglio di persone, servizi ed enti in costante interazione reciproca, crea la cultura urbana.

Le città di oggi sono distrutte ed abbandonate, non ci offrono più nessun senso di piacere e non ci fanno più sentire a casa. Stanno diventando gli spazi vuoti senza identità. La città non funziona più come un'unità intera, aprendo la porta al senso di disintegrazione; la conseguenza di frammentazione urbana, privatizzazione ed individualizzazione – fattori che decompongono la pubblica cultura urbana. (Robins, 1995:46)

Ovviamente sta per diminuire l'eterogeneità di popolazione ed attività; economia globale ha attaccato tutti i mercati. L'aumentata accessibilità alla varietà (conseguenza dello sviluppo di tecnologie della comunicazione e del trasporto) (Mlinar, 1994), e quindi anche a culture diverse, fa diminuire il valore della città come spazio culturalmente eterogeneo. Simultaneamente si registra anche la dominanza di un'unica cultura (dipendente dal suo livello d'aggressività), che si afferma come cultura globale o universale.

Le corporazioni globali ed aziende in generale hanno “occupato” e privatizzato lo spazio pubblico, il che rappresenta uno dei problemi principali che aiutano a far sparire la vita pubblica. (Zukin, 1996). Spazi pubblici svolgono un ruolo importante nel creare il senso di appartenenza alla comunità, rendendo possibile l'incontro di persone di età, razza, etnia e stile di vita diversi. (Robins, 1995) Giardini, come spazi tipicamente pubblici, sono gestiti da aziende che definiscono l'orario di apertura e selezionano la popolazione con permesso di utilizzo.

## 4 PROCESSI DI SUBURBANIZZAZIONE A LUBIANA

### 4.1 BREVE RIASSUNTO DI SVILUPPO URBANO DELLA CITTÀ DOPO IL 1945

Lo sviluppo di Lubiana da Seconda Guerra Mondiale fino ad oggi può essere diviso in tre periodi principali. Il primo inizia con la fine della guerra e finisce all'inizio degli anni settanta. È caratterizzato dagli sforzi di sopprimere le conseguenze di guerra e di stabilizzare la situazione economica. Il secondo periodo risale al 1970 e dura pressappoco 20 anni – si tratta dell'era di industrializzazione e dell'accelerato sviluppo di economia. Con l'indipendenza della Slovenia del 1991 prendono avvio tanti cambiamenti societari, soprattutto dell'economia, che si ripercuotono anche nello sviluppo urbano.

Fino al 1960 Lubiana, così come Slovenia in generale, è caratterizzata soprattutto da un livello assai basso di urbanizzazione. Con l'avvio dell'industrializzazione, questo fatto cambia, il che è confermato dal dato che nell'arco di dieci anni, la percentuale di abitanti in città aumenta dal 36,1 (nel 1960) al 44,6 (nel 1971). Nel 1981 il 48,9% di popolazione abitava in città. Per illustrare meglio la crescita annuale della popolazione urbana, Ravbar sceglie il dato di crescita annuale di popolazione intera (il 2,15%), che mette al confronto il valore medio di crescita annuale della popolazione urbana – tutti i dati per 1961 – ovvero il 0,6%. (Ravbar, 1994:100) Nel periodo di urbanizzazione intensa si registrano anche le migrazioni di popolazione rurale nelle città più grandi, coeve a questo stanno emergendo anche le città satellite, piccole, che fanno parte del retroterra urbano di Lubiana, come ad esempio Domžale, Vrhnika, Litija, Grosuplje ecc. A causa di questo estendersi dello stile di vita urbano, tante zone principalmente considerate periferiche, cominciano a far parte di amministrazione municipale. Già a cominciare dal 1953, Trnovo, Bežigrad e Moste, facevano parte della città. Nel 1981 il bordo della città si sposta oltre Črnuče, Nadgorica, Jarše, Podutik e Šentvid. Nel 1981 Lubiana contava la popolazione di 253000. Nel prossimo decennio vengono sotto Lubiana anche Bizovik, Dobrunje, Fužine, Hrastje, Obrije, Polje, Slape, Sneberje, Sostro, Tacen, Zalog ed altri. Nel censimento del 1991 il loro insieme contava 267008 abitanti. Prima della guerra, quest'area comprendeva 13km<sup>2</sup>,

nel 1970 all'incirca 70 km<sup>2</sup> e nel 1991 la superficie si è duplicata e contava all'incirca 140 km<sup>2</sup>.

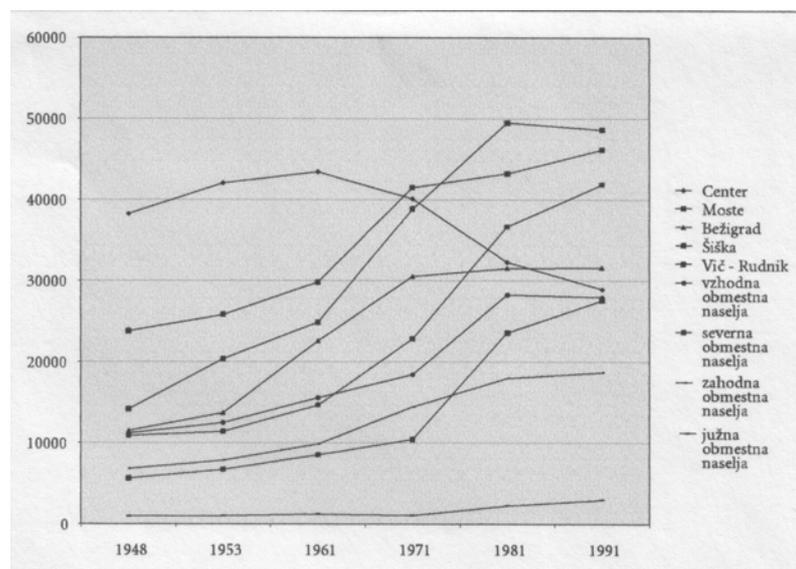
Dopo il 1981 la crescita della popolazione comincia a calmarsi ed il numero di abitanti a Lubiana aumenta a un quarto di velocità degli anni 1971-1981. Tra il 1981 – 1995 la popolazione aumenta per 6766 persone.<sup>4</sup> I flussi migratori cambiano ruota negli anni ottanta del secolo scorso; comincia affollamento in periferia, mentre la città stessa perde abitanti. Questo fenomeno si manifesta anche in altre città slovene. Le cause di questa depopolazione sono le migrazioni urbane di fine settimana, acquisti di lotti in periferia, mancanza di aree a buon prezzo dove poter costruire case monofamiliari in città, e non idonea costruzione di quartieri residenziali a Lubiana. (Rus, Stanič, 1994). La media annuale di popolazione che si è stabilita in periferia era di 16300 abitanti, mentre in città soltanto di 9350. Nel periodo dal 1953 al 1991 il centro città registra la perdita dell'incirca 4000 abitanti. (Ravbar, 1994, Rus, Stanič, 1993, sito internet di Municipio di Lubiana, Rebernik, 1999)

La grafica rappresenta lo sviluppo di popolazione a Lubiana per area e per periodo. Sono rappresentati i periodi tra 1948-1953, 1953-1961; dopo il 1961 sono rappresentati i periodi in intervallo di dieci anni.

---

<sup>4</sup> Non ci sono dati disponibili per il periodo dopo 1995, perchè con l'istituzione di autoamministrazione nasce Il Municipio di Lubiana con 8 comuni di periferia

Grafica 4.1.: Sviluppo di popolazione a Lubiana dal 1948 al 1991



Fonte: Rebernik, D.(1999): Prebivalstveni razvoj Ljubljane po letu 1945. Geografski vestnik, 71-1, 1999, str. 41-60. (Sviluppo di popolazione a Lubiana dopo il 1945)

Le parabole che rappresentano il numero degli abitanti nelle zone decentralizzate di città sono in salita soprattutto dopo il 1961; la crescita più marcata si registra a Moste, Šiška e Vič-Rudnik, mentre la parabola rappresentante popolazione centrale di Lubiana entra nella fase discendente già nel 1961.

L'espandersi dell'urbanizzazione in campagna si riflette in formazione di un sistema unico ed uniforme di quartieri urbani, che hanno come elementi principali la città ed i suoi dintorni. A causa di tanti processi ed attività contemporanei, legati all'espansione di periferia, non è facile definire i criteri che differenziano la città dalla periferia, e questa dal villaggio. Dubbi in riguardo all'idoneità di singoli criteri derivano dal fatto che suburbanizzazione rappresenta il processo, quindi anche i cambiamenti avvengono con il passare del tempo, mentre i margini tra l'urbano ed il suburbano non sono netti. Nel tentativo di delimitare la città dalla periferia si usano vari gruppi di criteri, e.g. demografici, funzionali, fisionomici ecc. Sociologi seguono questo fenomeno soprattutto dall'aspetto di stile di vita, cercando di constatare in quale misura e come si rispecchia questo stile di vita urbano anche in campagna. Scienziati sostengono che sia proprio questa complessità di fenomeno suburbano a farci usare

vari criteri accomunati dal fatto di vedere suburbanizzazione come processo socio-economico. Criteri geografici sono i seguenti: rapida crescita di popolazione e edifici residenziali privati, gran mobilità di popolazione ed intense migrazioni giornaliere di manodopera che derivano dalla distribuzione “nucleare” di posti di lavoro e dalla trasformazione fisica degli abitati - conseguenza di ristrutturazione della popolazione. (Ravbar, 1994)

Ravbar (1994) cerca di demarcare la zona suburbana di Lubiana, usando i dati di vari indici geografici (la somma di densità degli abitanti e posti di lavoro supera 400 abitanti + posti lavoro al km<sup>2</sup>, accessibilità al centro non maggiore di 30 minuti, la media crescita annuale di popolazione dal 1971-1991 di almeno 0,6%). Gli abitati residenziali distano dal centro città non più di 30 minuti ovvero 25 km con mezzi di trasporto pubblico. In periferia si notano trasferimenti di popolazione dalla città e la quota di nuovi arrivati supera quella degli abitanti originali. Quartieri residenziali di periferia sono caratterizzati da costruzioni specifiche. Si tratta di condomini con più appartamenti e piani. Terreno circondato è meglio utilizzato, e c'è meno spazio libero tra edifici. (pag.118-119)

Dati più recenti riguardo la densità di popolazione per ettaro nella zona municipale di Lubiana ed i suoi dintorni risalgono al 1995 (si veda allegato A). Dalla piantina si possono vedere le zone con densità aumentata che corrispondono all'incirca alla situazione registrata nel 1994. Dal municipio di Lubiana si estendono le fasce di popolazione concentrata verso il retroterra; l'espandersi di città ha preso la forma di polpo. Un eventuale disegno delle strade d'incidenza ci mostrerebbe che il popolamento più denso si svolge proprio lungo le strade più trafficate che collegano Lubiana con il suo retroterra. (si veda Ravbar, 1992:233)

## 4.2 SVOUTAMENTO FUNZIONALE DEL CENTRO CITTÀ

Il centro città rappresenta la zona riservata quasi esclusivamente all'amministrazione di consorzi, dello Stato o del Municipio, a vari uffici, negozi al minuto, alla vita culturale ed al divertimento.<sup>5</sup> (Papelkas in Jakhel, 1979) Lo spazio urbano svolge quindi sia le funzioni "strumentali", sia "riflessive". (Hočevvar, 2000:41)

Il ruolo strumentale offre a individuo o gruppo l'adempimento di obiettivi accessibili, mentre le attività di ogni individuo sono soltanto routine, ovvero persone frequentano certi posti con scopi specifici e.g.: fare la spesa, andare in banca, fare domanda per passaporto ecc. Esempi di tali edifici sono le banche, aeroporti, mercati ecc. Il ruolo riflessivo sta per identificazione dell'individuo con il posto; l'obiettivo di posto urbano è il trattenimento di persone. Esempi di tali spazi sono giardini pubblici, gallerie artistiche ecc. (e.g. Castello di Lubiana, Gornji trg, parco Tivoli, Mesta galerija ecc.) Strumentalizzazione di spazio viene dettata da funzioni municipali, come ad esempio funzione amministrativa, educativa, direttiva ed economica, mentre la funzione culturale e di divertimento riguardano principalmente il ruolo riflessivo.

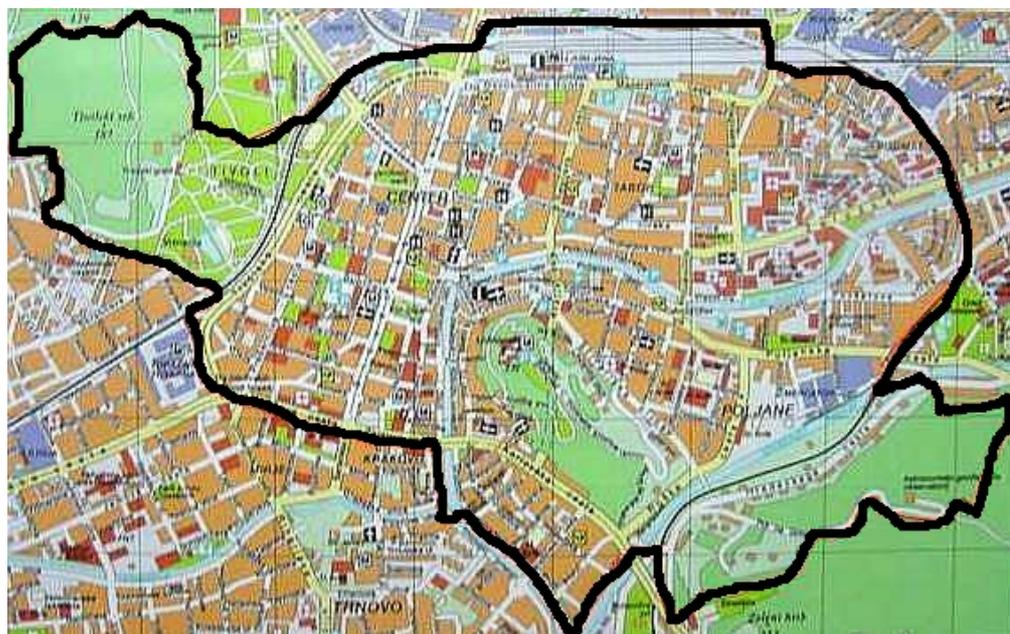
Urbanità di zona municipale (si veda la definizione in capitolo 3.1.1.) è garantita ed aumentata da tutte le funzioni riguardanti la città, che attraggono persone in spazi pubblici; si tratta infatti di attività che stimolano la vita pubblica urbana. L'affermazione "che gli spazi pubblici della città non hanno più il carattere dell'eterogeneità locale ma quello di spazio urbano sempre più standardizzato, omogeneo e strumentalizzato"(Hočevvar, 2002:133) origina nel fatto che il nucleo urbano sta perdendo alcune funzioni appartenutegli nel passato per colpa di sviluppo di aree suburbane. In seguito cercherò di valutare lo stato di alcune attività nel centro di Lubiana<sup>6</sup>, che contribuiscono all'arricchimento di "vita urbana" – mantengono vitalità e sono fattori d'attrazione. Cercherò anche di confermare o respingere l'ipotesi, che sia proprio il decentramento quel colpevole per lo svuotamento funzionale del centro città.

---

<sup>5</sup> In alcuni casi Jakhel definisce il centro città' come »city«. Per ulteriori spiegazioni si veda Jakhel, Rudi (1979): Iluzija in resničnost urbanih središč. Ljubljana. CZ (Illusione e realtà' di centri urbani)

<sup>6</sup> Con il termine centro di Lubiana mi riferisco a tutta la superficie di comune Lubiana – centro (Ljubljana- center)

Illustrazione 4.1.: Il centro città di Lubiana



Fonte: (1998) Atlas Ljubljane. Geodetski zavod Slovenije, Ljubljana. Mladinska knjiga.(Atlante geografico di Lubiana)

“Sebbene Lubiana offre tanti festival, concerti, manifestazioni culturali, bar, club ed altro, il battito serale - notturno di Lubiana, a parte qualche eccezione di visitatori provinciali, non si può definire che misero. Le cause variano dalla costruzione di centri amministrativi – sociali in periferia, diversi atti municipali per la chiusura serale anticipata, scarsi collegamenti serali con trasporto pubblico e una miriade di bar locali.”(Klemenčič, 2002) La situazione descritta deriva da più fattori collegati reciprocamente. Il primo è l’offerta di attività di svago in centro: commerciale ed artigianale, alberghiera, culturale ed in questo ambito anche manifestazioni culturali.

I dati suggeriscono che l’artigianato a mano a mano sparisce dal centro. Dal 1995 ad oggi 7 calzolai, più orologiai, sarti, legatori di libri ed orefici non esercitano più il mestiere, lasciando posto a parrucchieri ed altri servizi per le cure del corpo. (Kmetec, 2002) Attività commerciale è concentrata soprattutto sulla vendita di abbigliamento e calzatura. Non condivido l’opinione dell’etnologo Damjan Ovsec, che i negozi vendono soltanto i prodotti tessili a basso prezzo (Čepin, 2001). Escada in Gosposvetska, Hugo Boss in Slovenska, Max Mara, La coste, Dolce Gabbana, Perla,

Koto ecc. in Miklošičeva e Cerreti in via Wolfova sono la conferma di un'altra realtà. Sosterrei che il centro apre le porte a negozi boutique, che vendono merce firmata ad alto prezzo, anche se è vero che le vie "mondane" non si formano velocemente. Si presta come esempio la Via Gosposvetska, dove fino a qualche anno fa esistevano a porta a porta il negozio dell'Escada ed il negozio della catena "300 tolarjev shop" (che vende tutti articoli a prezzo di 300 talleri sloveni). Oltre a negozi di prodotti tessili e di calzature, ci sono anche tante profumerie con cosmetici di alta qualità e prezzi elevati, e.g. Müller, la catena di profumerie Y. Lancôme e le profumerie private posizionate maggiormente nel centro storico). La tattica da boutique è adoperata anche dai negozi di prodotti per la casa, come Status, Kokoška, Fendi, L'Occitane, Ligne Rosset ecc. La ricerca svolta dall'Istituto per analisi economiche (2001) conferma la tendenza di consumatori di cercare qualità maggiore e abbigliamento firmato nel centro di Lubiana. Il formarsi di vere e proprie vie commerciali con delle boutique che stimolano lo stile di vita alla flaneur si è già avviato, ma lo sviluppo uniforme avrebbe bisogno di cooperazione tra municipio e commercianti. I magazzini come Nama, Metalka, Centromerkur e Maximarket che occupavano il ruolo centrale nel passato, oggi ad eccetto di Maximarket, non mostrano più l'aspetto felice. Metalka affitta ad altri, uguale Nama, che ha dato in affitto alla Benetton Italiana la metà del pianoterra, mentre Centromerkur ha bisogno di un totale rinnovamento, sia nell'offerta sia nell'aspetto. Maximarket si è indirizzato verso i pensionati ed ha cercato di adattare a loro la sua offerta, non avendo trascurato però i trend moderni e la qualità. Vale a dire che ci sono stati anche investimenti evidentemente sbagliati in due case magazzino del centro; Markus ed Interšport, che stanno decadendo da più di diec'anni nonostante la loro posizione d'élite. Uno dei principali crocevia del centro di Lubiana ospita ben tre magazzini abbandonati – manifestazione preoccupante dell'economia nel centro città. Vi sono concentrati tanti negozi d'abbigliamento e calzature, mentre gli abitanti si lamentano della mancanza di negozi alimentari. Nel periodo tra il 1996 e 2000, il numero di negozi alimentari si è ridotto da 200 a 42. (Milostnik, 2002). Mancanza di potenziale commerciale è considerata la causa principale. Da quello che sembra, il problema della popolazione nel centro non sta per cambiare; è quindi l'amministrazione locale quella responsabile per un'equa e sufficiente distribuzione di negozi alimentari in quartieri del centro, offrendo le

condizioni per commercio più favorevoli. Il secondo problema è costituito dall'affitto (troppo) alto, dalle procedure di denazionalizzazione non portate a termine e dalla mancanza di strategia di sviluppo da parte del Municipio di Lubiana; tutto ciò ostacola lo sviluppo di negozi nel centro in maniera uniforme, sensata e varia nel contenuto.

Il settore alberghiero, senza considerare i ristoranti e le trattorie, si trova in situazione analoga a quella dei negozianti. Qui mi riferisco solatio ai bar, caffetterie, discoteche e club, mentre i ristoranti e le trattorie stanno ultimamente mettendo in rilievo soprattutto la qualità e varietà di offerta. Da questo aspetto si può dire che Lubiana sia abbastanza internazionale, il che si può vedere da una vasta gamma di cucina internazionale, e.g. messicana, cinese, greca, francese, giapponese ecc. I ristoranti fast food si spostano fuori dal centro, però il problema rimanente è la politica di guadagno veloce presente in quasi tutti i bar che si rispecchia anche nella loro offerta. Dappertutto si sente lo stesso tipo di musica, l'offerta è quasi uguale, come sono identici anche i prezzi, orari d'apertura ecc. C'è troppa competizione e tanti bar falliscono ogni giorno. Nel raggio di circa 100 metri a Knafljev prehod, ci sono 8 locali alberghieri diversi, quattro di questi aperti di notte. Per il numero di visitatori del centro, questo è sicuramente troppo. Il municipio dovrebbe stabilire la densità di locali per area e specificare anche il tipo di locale, come regolano la situazione in tante altre città europee. Gli abitanti di Lubiana sono ancora caratterizzati da assai marcata omogeneità e scarsa differenziazione di stile di vita (Hočevvar, 2002), così che anche il bisogno per locali tematici non è abbastanza articolato.

Posso accertare il trasferimento delle attività o istituzioni culturali dal centro. Si spostano fuori almeno quelle di massa, come cinema. Comparando i dati per frequentatori di cinema al centro e in periferia (Il complesso cinematografico Kolosej, aperto nel 2001 a BTC – centro commerciale di Lubiana) Uršič (2002) stabilisce, che vince senza dubbi la periferia. In ottobre 2001 Kolosej ha registrato 147.846 di visitatori, mentre tutte le sale del centro insieme soltanto 19.716. Va aggiunto che il numero di frequentatori in ogni modo non è cambiato in Slovenska kinoteka, che si dedica a presentare i film diversi, sconosciuti al pubblico generale. La sua clientela è

specifica e molto fedele. Altre istituzioni culturali del centro come Opera, Drama, MGL, Cankarjev dom, Slovenska filharmonija ecc. registrano parecchie oscillazioni nel numero di visitatori dal 1997 al 2002, mentre musei e gallerie artistiche riportano addirittura l'aumento. In base a tutto ciò non si può comunque trarre la conclusione di un mancato interesse da parte del pubblico per l'offerta culturale del centro. Manifestazioni culturali sono seguite e frequentate da una parte di popolazione, che non varia molto nel tempo. Oltre a questo sono del parere, che è proprio l'ambiente il fattore decisivo per la qualità di rappresentazione. Vale a menzionare che ci sono anche i teatri a BTC, Mengeš e Domžale, frequentati da tante persone e dedicati ad un pubblico più ampio.

Le manifestazioni di massa potrebbero migliorare la vita sociale nel centro. MOL (il Municipio di Lubiana) si occupa di varie manifestazioni (si veda Klemenčič, 2002), che soprattutto d'estate riempiono la città con visitatori, ma non si prende cura di come fare i visitatori / turisti prolungare la loro permanenza a Lubiana. Ogni dicembre le festività natalizie e di Capodanno attirano tanta gente, ma ben pochi negozianti sfruttano la possibilità di prolungare il tempo di chiusura. (Dodig-Sodnik, 2001) Oltre a questo esiste il problema di conflitto tra manifestazioni e loro organizzatori da una parte ed abitanti del centro dall'altra. I primi sostengono il bene comune di forme contemporanee di vita sociale e culturale, mentre gli altri lamentano chiasso e disordine notturno. (Kmetec, Klipšteter, 2002)

Allo scopo di permettere lo sviluppo dell'attività alberghiera, commerciale e culturale, bisogna trovare una soluzione anche al problema apparentemente irrilevante, in altre parole l'accesso al centro di Lubiana. La mancanza di posti parcheggio è soltanto una delle ragioni per le quali i consumatori scelgono di fare spesa nei centri commerciali in periferia, piuttosto che nel centro storico (si vedano capitoli seguenti). Anche il traffico per le vie commerciali disturba parecchio, ma il comune – come attore principale nel processo di rivitalizzazione del centro urbano – non si è ancora dato da fare abbastanza. I responsabili condividono l'opinione che sono proprio i centri commerciali di periferia i principali colpevoli per il declino di consumo nel centro. (Dodig- Sodnik, 2001) Fin ad ora non hanno quindi fatto altro che dare il veto alla

costruzione di centri commerciali in quartieri esterni dal centro. Tra le misure più importanti va considerata l'inclusione nel progetto Re Urban Mobil nell'ambito dell'UE, ove partecipano numerose istituzioni con il compito di preparare, secondo la buona prassi, i metodi per lo sviluppo più efficace del centro città. Si tratta di collegare il privato con il pubblico, di commerciare il centro storico, di amministrare meglio immobili e di creare strumenti e misure fiscali. (Kmetec, 2002)

#### 4.3 FENOMENO DI CENTRI COMMERCIALI

L'epoca di centri commerciali risale agli anni ottanta del secolo scorso, con le prime manifestazioni a Lubiana, nelle vicinanze di Maribor e di Kranj. La fine degli anni ottanta rappresenta la svolta (frizioni in Jugoslavia che portano al suo decomporsi finale) che si riflette anche in economia. Sloveni stiamo diventando i veri consumatori, l'opportunità vista e sfruttata da tanti commercianti domestici, e con l'arrivo di capitale straniero, anche quest'ultimi. L'espandersi di centri commerciali si manifesta subito dopo il 1993, con il secondo punto saliente dopo il 1996, quando il numero di nuovi centri aumenta velocemente. (Uršič, 2002)

27 cittadine slovene hanno centri commerciali, alcune più di uno solo, Ljubljana e Marbor addirittura 16 e 12 rispettivamente. La loro misura è proporzionale alla grandezza della città e sono quindi diversi per grandezza e numero di locali. Nelle città piccole svolgono il ruolo di fornimento dell'intera città, mentre in quelle più grandi forniscono soltanto una parte della zona municipale.

Di solito si trovano in periferia, vicino alle strade principali che portano al centro. BTC ( blagovno trgovinski center – centro di merci e commercio) non dista che 2 km dal centro di Lubiana e all'incirca duecento metri dalla tangenziale. Il centro commerciale può anche essere situato sul bordo del centro città o proprio nel centro, ma queste posizioni risultano meno frequenti dovuto soprattutto a problemi di terreno. Esempi di questa posizione sono a Lubiana, Maribor e Velenje. (Drozg, 2001)

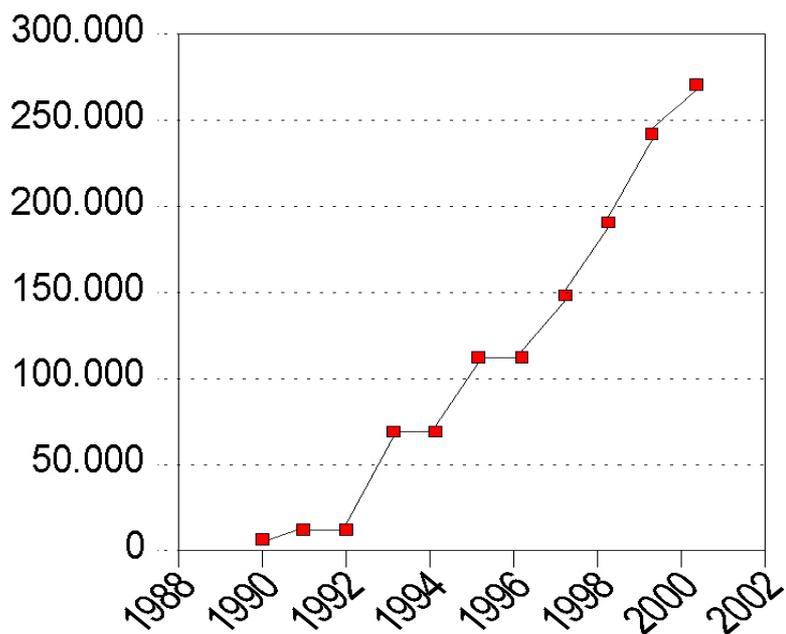
La posizione periferica di maggior parte di centri commerciali si può collegare con vari fattori. Uno di questi è senz'altro la superficie commerciale. Nel centro città i

terreni a questo scopo di solito non sono molto grandi, e ci sono mille condizioni a soddisfare dal punto di vista d'inserimento in ambiente urbano generale e di tutela monumentale. Un altro problema è l'eventuale espansione o costruzione di edifici aggiuntivi, discutibile a causa di severo regolamento e mancanza di spazio. Altre ragioni per questa posizione sono i terreni meno costosi, preparazione ed acquisto di permessi ed altra documentazione più veloce e quindi periodi meno lunghi di attesa prima dell'avvio alla costruzione. (Drozg, 2001) I primi centri commerciali sono nati sia in zone industriali sia da magazzini, ma anche oggi la maggioranza si trova ancora in zone (nel passato) industriali, dove i cantieri sono stati semplicemente ristrutturati e adattati. I centri costruiti daccapo sono relativamente pochi.

Nel municipio di Lubiana cinque aree soddisfano criteri per centro commerciale; BTC, center Rudnik, Vič - Interšpar, Trata – Mercator e Brdo – Lesnina. Anche se lo sviluppo commerciale in Slovenia non è molto avanzato, vi esiste una crescente tendenza di vendere le superfici destinate al commercio. Misurato in m<sup>2</sup> per abitante, questo numero nel 1992 era il 0,47, in altre parole il 18% di tutte le aree vendute in Slovenia derivava da Lubiana. In otto anni questa superficie è aumentata per il 121%, e la quota per abitante era 1,21 m<sup>2</sup>. Secondo alcune valutazioni la superficie commerciale a Lubiana nel 2000 comprendeva ben 327.516 m<sup>2</sup> (Prostorski plan MOL, 2001 – progetto spaziale del Municipio di Lubiana, 2001). Un altro dato che dimostra lo sviluppo commerciale è il numero di impiegati in questa categoria. Nel 1990 gli impiegati erano 39.332, e nel 2000 il numero è salito a 50.428 persone impiegate in commercio.

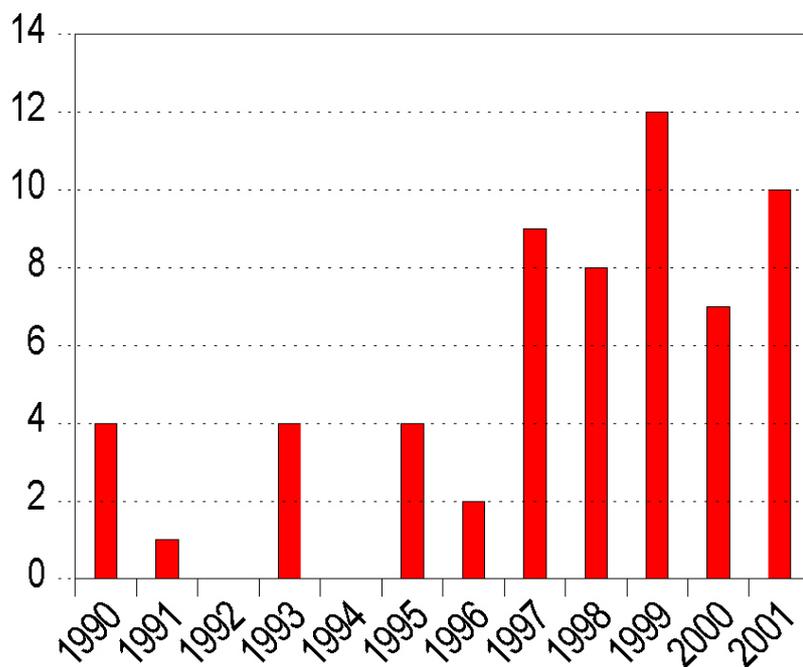
Le tabelle seguenti mostrano la crescita di superfici commerciali nei centri commerciali in Slovenia, nel periodo dal 1988 al 2002, e la crescita di numero di centri commerciali dal 1991 al 2001. La maggior parte di centri è stata costruita tra il 1997 ed il 2001, mentre la grandezza di superfici destinate a vendita ha cominciato ad aumentare già nel 1992, e ancora più sostanzialmente nel 1996.

Tabella 4.1.: Crescita di superfici vendita nei centri commerciali



Fonte: Drozg, V. (2001): Nakupovalna središča v Sloveniji. Geografski vestnik 73-1, 2001, str. 9-21.(Centri commerciali in Slovenia)

Tabella 4.2.: Numero di centri commerciali per anno di costruzione



Fonte: Drozg, V. (2001): Nakupovalna središča v Sloveniji . Geografski vestnik 73-1, 2001, str. 9-21.  
(Centri commerciali in Slovenia)

Possiamo dividere centri commerciali in due categorie. I centri sovra-regionali coprono il raggio oltre la regione, il che significa, che i consumatori vi si recano anche da altre regioni o zone distanti fino a 150 km. La loro caratteristica è l'offerta di attività oltre a quelle legate strettamente al commercio, ovvero attività amministrative, sportive, ricreative, culturali e di divertimento. A Lubiana ci sono due centri di questa categoria, il centro BTC al nordest e center Rudnik al sudest.

La seconda categoria comprende i centri regionali: ce ne sono tre a Lubiana; Vič – Interšpar, Trata – Mercator, Brdo – Lesnina. Come implica già il nome di categoria, si tratta di centri che attraggono gli abitanti della regione dove sono ubicati e in ogni modo quelli, che abitano all'interno del raggio di 50 km. Si tratta di centri meno grandi rispettivamente alla prima categoria, indirizzati soprattutto verso le attività commerciali e servizi (bar, ristoranti) ed altre attività legate al negozio. L'aumento di spazi vendita non è consueto, a differenza di centri sovra-regionali, che tendono ad aumentare le superfici commerciali e ad aggiungere sempre nuove attività. La struttura di centri regionali è di misure moderate e si adatta con più facilità. (Prostorski plan MOL, 2001 – progetto spaziale del Municipio di Lubiana)

### *L'aspetto sociologico di centri commerciali*

Perchè considero i centri commerciali un fenomeno? La prima ragione sta nel fatto, che l'era del consumismo dopo il 1991 accelera lo sviluppo di questa forma di consumo. In Slovenia si registra il salto di centri commerciali in periodo di sette anni. Una tale espansione di attività non possiamo constatare per nessun'altra categoria economica.

La seconda ragione è legata alla strategia dell'invitare i consumatori. Centro commerciale non è soltanto il soprannome per negozio alimentare o d'abbigliamento, ma offre una vasta gamma di servizi, che permettono ai consumatori di soddisfare vari bisogni in un posto solo. Il centro commerciale con sviluppo più accelerato a Lubiana è BTC, ed il suo presidente amministrativo in un'intervista data alla rivista Glas

gospodarstva (La voce dell'economia) descrive l'offerta di questo centro in seguente modo:

*“I nostri consumatori sono in passaggio dalla classe sociale bassa in quella media, o addirittura medio-alta. Al centro della nostra attenzione sono soprattutto le famiglie, sia quelle benestanti, sia più povere. Stiamo cercando di offrire una vasta gamma di attività d’accompagnamento, come quelle sportive, per i membri famigliari che non se la sentono di fare le compere. I mariti si possono rilassare in qualche birreria con produzione propria oppure vanno al mercato. In breve ci sarà anche l’autolavaggio, così potranno dedicare il tempo alla pulitura della loro macchina, mentre le mogli faranno acquisti. Offriamo anche servizi postali, bancari e d’assicurazione. La nostra massima è di offrire tutti i servizi di una città vera e propria.”*

(Glas gospodarstva, 1997)

Fino al 1997 BTC era considerato come zona di tanti negozi a buon prezzo. L'amministrazione ha intrapreso un altro progetto importante decidendo di organizzare gli edifici in forma di città, creando così una vera “città dentro città”. L'idea era di attirare le persone oltre con i negozi, anche con offerta diversa. Così hanno preparato l'offerta completa di attività accompagnatorie, con lo scopo di prolungare la permanenza di consumatori nel centro. Con la rinnovazione e costruzione di nuove strutture dedicate allo sport (casa dello sport Millennium offre campi da tennis, squash, palestra e sauna), al divertimento (centro cinematografico Kolosej, il complesso più grande d'Europa che ospita fino a 3.400 visitatori in 12 sale), ed attività amministrative (grattacielo BTC è la sede di tanti uffici e ditte). Inoltre hanno aperto anche mercato coperto ed autolavaggio. Fanno parte di questo complesso anche Casino, caffè - concerto e ristorante, che offrono il programma serale culturale e di divertimento, dedicato a pubblico meno pretenzioso. (Uršič, 2000, pagina web di BTC)

Architetti di queste aree di consumo hanno intrapreso la strategia di simulazione del centro città, creando l'ambiente che assomiglia al centro: forma di edifici, regolamento del traffico in sistema di stradine, offerta (e.g. bar e mercato), alberi piantati e zone verdi... attirando non soltanto gli abitanti della città, ma anche quelli dalle vicinanze. La chiave di successo amministrativo sta nel collegare e concentrare le culture, abitudini e modi di consumo giornalieri in un solo posto – unire ed offrire quindi piacevole ambiente, divertimento e consumo (Uršič, 2001, Lenarčič, 2004). Architetti di centri commerciali hanno fatto un passo in più, offrendo vantaggi che centro città non può, dunque abbastanza parcheggio libero vicino a negozi, tempo lavorativo prolungato, pubblicità organizzata e comune (periodici pubblicitari che informano i consumatori delle offerte speciali e novità, pubblicità in TV) e servizi comuni (e.g. consegna a casa), ed altro.

I dati della ricerca svolta dall'Istituto per analisi economiche nella zona del Municipio di Lubiana nel 2001 mostrano il rapporto di consumatori per acquisti in centro città ed in centri commerciali di periferia.

L'obiettivo della ricerca era di scoprire le abitudini collegate con consumo giornaliero di articoli vari, abbigliamento, calzatura, prodotti per casa e prodotti di lusso. Si è cercato di stabilire dove i consumatori comprano diversi gruppi di articoli e quanti soldi spendono per acquisti.

La ricerca era basata sul questionario inteso a persone di età e sesso diverso, divise in tre gruppi. La zona primaria includeva il Municipio di Lubiana, secondaria quella di comuni limitrofi che gravitano su Lubiana, e la zona terziaria comprendeva i paesi delle vicinanze lo stesso legati a Lubiana.

Risultati dimostrano che la maggioranza di consumatori preferisce centri commerciali di periferia e non il centro città. Di tutti gli intervistati (N=500), il 73,2% ha specificato almeno un vantaggio del centro, mentre ben 90,4% ha citato almeno un vantaggio della periferia. L'88,2% ha specificato almeno un svantaggio del centro rispetto a 56,2% di argomenti contro la periferia. Da questi dati si può dedurre, che vi

esiste una maggiore inclinazione per consumo in periferia. Questa sembra avere meno svantaggi e più vantaggi rispetto al centro città. Questa tesi è confermata anche dal dato del 1999; il consumo stimato per la periferia di Lubiana era il 44,8% del consumo totale per la Slovenia, mentre il centro non ha contribuito che la metà, quindi soltanto il 23,4%. (Commercio – dirigere lo sviluppo di commercio al minuto nella zona del Municipio di Lubiana, 2001)

Le tabelle in allegato B, C, D ed E specificano in dettaglio sia i vantaggi sia i svantaggi di fare acquisti in centro città e in centri commerciali di periferia.

Tabella “Vantaggi di consumo in periferia” dimostra come vantaggio principale la comodità, il 57,6% di intervistati ha scelto l’accesso più facile e parcheggio, il 35,4% apprezza le dimensioni di grandi centri commerciali. Prezzi più bassi e favorevoli condizioni di pagamento sono importanti per 14,8% di persone, e 12,4% di intervistati ritiene che la prossimità di negozi rappresenta il vantaggio principale. Tra le risposte rimanenti vale la pena menzionare: non sono affollati, acquisti più rilassati (4,2%), si impiega meno tempo (1,2%), riparazione dal tempo (1,2%), ideale per acquisti più grandi (1,2%). (Si veda allegato B)

Nell’elencare gli svantaggi di centri in periferia, la maggioranza di persone incluse nel sondaggio (22,6%) lamenta la lontananza, l’11% scarsa offerta di articoli, l’affollamento (9,4%) e consumo impersonale (5,2%). Bassa qualità di articoli è menzionata da 4,6% di persone ed il 3,4% lamenta la distanza tra vari negozi. Il problema di parcheggio disturba 2% di intervistati, 1,6% riporta prezzi elevati e 1% di persone non si sente bene in centri commerciali. (si veda allegato C)

Come vantaggio principale del centro città la maggioranza riporta grande scelta, offerta migliore e tanti negozi diversi (39,4%). Il 21,4% sostiene l’importanza della prossimità del centro, e 13,8% di persone pone l’accento sul fascino e sull’attrazione generale del centro come vantaggi comparativi rispetto a centri commerciali di periferia. Sondaggio inoltre rileva che acquisti in centro sono più veloci rispetto a quelli di periferia (5,6%), e che la qualità di articoli offerti e negozi è notevolmente maggiore (5,4%). Prezzi più bassi sono importanti per 3,2% di persone, il 2,6%

apprezza la possibilità di trasporto pubblico. 2,6% di consumatori sceglie la città perchè conosce i negozi e rileva l'importanza delle abitudini. Il 2,4% trova che i negozianti del centro siano più gentili e cordiali, e l'1,2% trova nel centro i negozi che non ci sono in centri di periferia. La folla minore è importante per 1% di persone intervistate. (si veda allegato D)

Lo svantaggio più grande del centro città è la mancanza di parcheggi e accesso ostacolato o limitato (64%). Il 14% lamenta la folla e file, il 5,6% prezzi più alti, e la stessa percentuale negozi dispersi. Anche il traffico molto denso (5%) e la lontananza di negozi dal abitato (4,8%). Il 2,4% considera l'offerta minore rispetto a grandi centri commerciali, le manifestazioni temporali disturbano 1,8% di persone e 1,6% ha già incontrato le commesse scortesie. Gli intervistati lamentano anche lo spazio ridotto per l'esposizione (1,4%) e grande perdita del tempo (1,2%). (si veda allegato F)

Il vantaggio comparativo di centri commerciali in periferia è parcheggio. Altre caratteristiche in favore della periferia sono l'offerta maggiore, prezzi più bassi e negozi specializzati. Possiamo concludere che la periferia, come zona di consumo e commercio, è in netto vantaggio sul centro città di Lubiana.

## **5 CONCLUSIONE**

Rispetto a livello di sviluppo, Lubiana rimane un pò indietro dell'Europa occidentale, ma il declino del centro urbano diventa sempre più anche il nostro problema, presente già da tempo. Il centro urbano sta perdendo il primato nella gerarchia urbana anche a causa di funzioni disperse tra altre zone urbane. Inoltre, si può notare anche il trend del de-gerarchizzare le aree urbane in generale. In questo senso scompaiono le differenze tra la città e periferia. La perdita di vitalità deriva da suburbanizzazione fisica e culturale e da scarsa diversità funzionale.

Negli anni sessanta del ventesimo secolo Lubiana era sottoposta a forti correnti di suburbanizzazione, che non sono ancora scomparse. Di conseguenza, la popolazione e parzialmente anche servizi, hanno abbandonato il centro città. Il dato di conferma è il trasferimento dal centro di circa 4000 abitanti negli anni quaranta, mentre la popolazione in zone periferiche, soprattutto a Moste, Šiška e Vič, ha aumentato notevolmente.

Più tardi, dopo il 1990, è cominciato il trend di centri commerciali in periferia, con la funzione di fornire la popolazione della città e dintorni. In alcuni casi si trattava anche di abitanti del retroterra, come nel caso di BTC. Questo distacco è collegato con la politica rigida di economia pianificata sia in ex Jugoslavia, sia in Slovenia. I centri commerciali di Lubiana hanno preso per modello quelli americani e di Europa occidentale, caratterizzati da grande offerta di attività ed eventuale soddisfazione di più possibili bisogni. Architetti di queste aree di consumo hanno intrapreso la strategia di simulazione del centro città, creando l'ambiente che assomiglia al centro: forma di edifici, regolamento del traffico in sistema di stradine, offerta (e.g. bar e mercato), alberi piantati e zone verdi... attirando non soltanto gli abitanti della città, ma anche quelli dalle vicinanze. La chiave di successo amministrativo sta nel collegare e concentrare le culture, abitudini e modi di consumo giornalieri in un solo posto – unire ed offrire quindi piacevole ambiente, divertimento e consumo. I dati empirici della ricerca “Dirigere lo sviluppo di commercio al minuto in centro città” dimostrano, che i consumatori preferiscono i centri commerciali per acquisti di articoli standardizzati dedicati all'uso giornaliero, mentre invece scelgono la città per articoli di lusso, che si trovano in vari boutique del centro.

Urbanità della città è garantita ed aumentata da tutte le funzioni relative alla città, che attraggono persone in spazi pubblici; si tratta infatti di attività che stimolano la vita pubblica urbana. Come esempio possiamo citare tre gruppi principali. Si tratta di attività commerciale, alberghiera e culturale. L'attività' alberghiera, ad eccezione di ristoranti, dimostra la mancanza d'interesse dalla parte di clienti, per qualsiasi varietà d'offerta, che risulta monotona e non differenziata. L'aspetto più preoccupante è la

proporzione tra l'offerta e la domanda – la prima, soprattutto di qualità assai bassa – supera per molto l'ultima.

Commercio non è molto diverso, orientato soprattutto sulla vendita di abbigliamento e calzature, mentre esiste una grave sproporzionalità tra le attività d'artigianato. È aumentato il numero di parrucchieri, mentre gli ombrellai e calzolai quasi non esistono più nel centro. Secondo me questo fenomeno origina nello stile di vita diverso rispetto al passato – una volta le scarpe o l'ombrello sono consumati, non li portiamo più dal calzolaio o ombrellaio, ma li buttiamo semplicemente via e compriamo nuovi quasi con il costo quasi uguale. Sono ottimista per quanto riguarda la formazione di vere e proprie vie commerciali, perchè sono proprio i negozi di alta qualità quelli con permanenza più lunga.

Le attività culturali, ad eccetto il cinema, non evidenziano nessun declino di visitatori. Questo è certamente la conseguenza di una clientela specifica e fedele in istituzioni come l'Opera o il teatro Drama, che non cambia molto. Manifestazioni pubbliche sono abbastanza frequenti e variegate, ma purtroppo i negozianti e gli albergatori spesso non sanno sfruttare queste opportunità con un'offerta adatta e orario di lavoro prolungato.

L'interesse per centro come posto di abitazione si può notare anche dalla costruzione di nuovi complessi residenziali a Čopova, Prule e Poljane, oltre alla ristrutturazione di alcune case sotto la tutela monumentale nel centro storico di Lubiana.

Posso constatare che l'urbanità' di centro di Lubiana non è in crisi così' profonda come in alcune altre città. Il fatto, che la colpa principale per il declino di visitatori nel centro non è soltanto di centri commerciali in periferia, ma che si tratta di un fenomeno molto più complesso, collegato con l'organizzazione di attività nel centro stesso e va risolto con la cooperazione tra gli albergatori, negozianti, amministrazione municipale e cittadini.

Il potenziale per lo sviluppo e miglioramento della vita pubblica in città sta nel differenziare l'offerta esistente, soprattutto riguardante lo stile di vita degli abitanti, dando preferenza alla qualità e non alla quantità. Nell'organizzare le manifestazioni pubbliche di scala ristretta (come si può vedere in bar Samara e Pločnik sulla piazza di Prešeren d'estate) e nel introdurre le attività più moderne (e.g. alberghi boutique), contemporaneamente con un necessario miglioramento logistico di parcheggi e trasporto pubblico.

## 6 BIBLIOGRAFIA

- BEE, E. (1994): An action agenda for urban inner city economic development, *Economic Development Review*, accessibile su: <http://www2.uc.edu/cdc/park-schiller.doc>
- BONTJE, J., BURDACK, J. (2001): »Are there european edge cities?«, accessibile su: <http://www.mri.hu/downloads/EURA/paper-BurdackBontje.doc>
- CASTELLS, M. (1983): *The city and the grassroots, A cross – cultural theory of urban social movements*. London, Edward Arnold Publishers Ltd.
- CHIN, N. (2002): *Unearthing the roots of urban sprawl: a critical analysis of form, function and methodology*, accessibile su: [http://www.casa.ucl.ac.uk/working\\_papers/Paper%2047.pdf](http://www.casa.ucl.ac.uk/working_papers/Paper%2047.pdf)
- ČEPIN, M. (2001): »Vsak mesec nove »štacune««, *Dnevnik*, 27.9.2001
- Dictionary of European comitee, accessibile su: <http://glossary.eea.eu.int/EEAGlossary/S/suburbanisation>
- DODIG – SODNIK, T. (2001): »Najdražje bodo zaprte trgovine«, *Dnevnik*, 25.1.2001
- DROZG, V. (2001): *Nakupovalna središča v Sloveniji*. *Geografski vestnik* 73 – 1, 2001, pag. 9 – 21.
- EESI Report (2000): *Sprawl in Europe and the United states: Contrasting patterns of urban development and their policy implications*, accessibile su: <http://www.eesi.org/publications/Briefing%20Summaries/06.21.99sprawl.pdf>
- European comitee report – Expert group for urban environment (1996): *European sustainable cities*, accessibile su: <http://europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/rport-en.pdf>
- European environmental agency, accessibile su: <http://glossary.eea.eu.int/EEAGlossary/U/urbanisation>
- FELKNER, J., VON HOFFMAN, A., (2002): *The historical origins and causes of urban decentralization in the United States*, accessibile su: [http://www.jchs.harvard.edu/publications/communitydevelopment/von\\_hoffman\\_w02-1.pdf](http://www.jchs.harvard.edu/publications/communitydevelopment/von_hoffman_w02-1.pdf)
- FLANAGAN, W. G. (1998): *Urban sociology: images and structure*, terza edizione. Boston, Allyn and Bacon.

- FONDI, M. (1985): Le sedi umane: dall' abitazione isolata alla città in Viaggio nella geografia, Milano, T.C.I.
- GANS, H. (1962, 1988): Urbanizam grada i predgrada kao načini života. V Vujović, S. (ed.) Sociologija grada, 1. izdaja. Beograd, Zavod za udžbenike i nastavna sredstva, pag. 176-194.
- GERM, N. (1999): »Suburbanizacija v okolici Slovenske Bistrice«. Geografski vestnik, 71-1, pag. 61-69.
- Geodetski zavod Slovenije (1989): Atlas Ljubljane. Ljubljana, Mladinska knjiga.
- GOLJEVŠČEK, K. (2001): »Množice derejo na obrobje«, Dnevnik, 2.2.2001
- GRAMMENOS, F. (2001): Disinvestment and the decline of urban neighbourhood, accessible su: <http://www.cmhc-schl.gc.ca/publications/en/rh-pr/socio/socio090E.pdf>
- HANDY, L. S. (1996): »The Future of Telecommuting«, accessible su: <http://www.ar.utexas.edu/cadlab/handyweb/michelle.html>
- HARRIS, D. R. (1999): »All suburbs are not created equal: a new look at racial differences in suburban location«, accessible su: <http://www.psc.isr.umich.edu/pubs/papers/rr99-440.pdf>
- HAUGHWOUT, A.F., INMAN, R.P. (2002): »Should suburbs help their central city?«, accessible su: <http://web.gc.cuny.edu/economics/seminarpapers/december2two.pdf>
- HOČEVAR, M. (2000): Novi urbani trendi, Prizorišča v mestih – omrežja med mesti. Ljubljana, Znanstvena knjižnica FDV.
- HOČEVAR, M. (2002): »Ljubljana: konec ali začetek urbanosti«. V Kos, D. (ed.): Sociološke podobe Ljubljane. Ljubljana, Fakulteta za družbene vede, pag. 26 – 37
- ICIC, Pricewaterhouse Coopers (1998): The inner city shopper: a strategic perspective, accessible su: [http://www.icic.org/Documents/pdf\\_1\\_The\\_Inner\\_City\\_Shopper.pdf](http://www.icic.org/Documents/pdf_1_The_Inner_City_Shopper.pdf)
- Intervista con Jože Mermal in Glas gospodarstva, oktober 1997, accessible su: <http://www.gzs.si/Nivo3.asp?ID=4673&IDpm=1298>
- JACKSON, K. T. (1985): Crabgrass Frontier: The Suburbanization of America, New York, Oxford University press.
- JAKHEL, R. (1979): Iluzija in resničnost urbanih središč. Ljubljana, Cankarjeva založba.

JONES, R. A. (1986): Emile Durkheim: An introduction to four major works. Beverly Hills, Sage Publications.

KLEMENČIČ, I. (2002): »Omrtničena Ljubljana«, Mladina, 16.9.2002

KLIPŠTETER, T., KMETEC, U. (2002): »V mestu ni vaše idile«, Dnevnik, 30.5.2002

KMETEC, U. (2002): »Praznih lokalov je v središču mesta že skoraj več kot polnih«, Dnevnik, 12.11.2002

KUSWA, K. D. (2002): Suburbification, segregation and the consolidation of the highway machine, accessible su: <http://www.antibiaslaw.com/Kuswa.pdf>

LEINBERGER, C. B., LOCKWOOD, C. (1986): »How Business is Reshaping America«, accessible su: <http://www.theatlantic.com/issues/95nov/malls/howbiz.htm>

MARTINOTTI, G. (1993): »The new social morphology of cities«, accessible su: <http://www.unesco.org/most/martinot.htm>

MARTINOTTI, G. (1998): »Il vero centro si e' gia' spostato non e' piu' "dentro", sta in periferia«, accessible su: <http://www.fub.it/telema/TELEMA15/Martin15.html>

McKENZIE, R. D. (1963): The rise of metropolitan communities. V Hatt, P.K., Reiss, A.J.,(ed.): Cities and society, The revised reader in urban sociology, seconda edizione. New York, The Free Press of Glencoe, Inc., str. 201-213

MILLS, E. S. (1999): »Truly smart »smart growth««, accessible su: <http://www.business.uiuc.edu/orer/V13-3-1.pdf>

MILOSTNIK, T. (2002): »Dlje po kruh in mleko«, Dnevnik, 3.8.2002

MILOSTNIK, T. (2003): »V prazne lokale umetnike«, Dnevnik, 21.5.2003

MLINAR, Z. (1994): Individuacija in globalizacija v prostoru. Ljubljana, Slovenska akademija znanosti in umetnosti.

MUMFORD, K., POWER, A. (1999): The slow death of great cities? Urban abandonment or urban renaissance, accessible su: <http://www.jrf.org.uk/knowledge/findings/housing/519.asp>

MUMFORD, L. (1961): The city in history: Its origins, its transformations and its prospects. New York, Harcourt, Brace & World Inc.

Northwest Area Foundation (2003):Metropolitics - Social and Economic Polarization Vs. Community and Stability, accessible su: [http://www.nwaf.org/pubs/pubs\\_articles14.htm](http://www.nwaf.org/pubs/pubs_articles14.htm)

Pagina web di BTC City, accessibile su: <http://www.btc-city.com/>

Pagina web Mestne občine Ljubljana, accessibile su:  
<http://www.ljubljana.si/mol/statistika/OI-12.pdf>

Planning comitee Cuyahoga (1998): Faze suburbanizacije, accessibile su:  
<http://planning.co.cuyahoga.oh.us/i71/histortb.htm>

Progetto SHA, Suburbanization Historic Context and Survey Methodology, accessibile su:  
<http://www.sha.state.md.us/keepingcurrent/maintainRoadsBridges/bridges/oppe/suburbs/B-1.pdf>

Prostorski plan Mestne občine Ljubljana. Zasnova prostorskega razvoja – Gradivo za razpravo (2001). Ljubljana, Mestna občina Ljubljana, Oddelek za urbanizem.

RAVBAR, M. (1992): Suburbanizacija v Sloveniji – odnosi, strukture in težnje v njenem razvoju, doktorska disertacija. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta, Oddelek za Geografijo.

RAVBAR, M. (1994): Spremljanje in vrednotenje suburbanizacijskih procesov v Gulič, P. *et al.*: Kvaliteta življenja in kvaliteta bivalnega okolja Ljubljane : delovno poročilo 1. faze projekta. Ljubljana, Urbanistični inštitut RS, Inštitut za geografijo pri Univerzi Ljubljana, pag. 99 – 138.

REBERNIK, D. (1999): Prebivalstveni razvoj Ljubljane po l. 1945. Geografski vestnik, 71-1, pag. 41 – 60.

REPOVŽ, G. (2004): »Žrtev nerealiziranih metropolistov« v Delo, 31.1.2004

RHODES, E. (2000): A metropolitan approach to workforce development, accessibile su:  
[http://www.ideas2000.org/Issues/Social\\_Economic/Workforce%20Development.pdf](http://www.ideas2000.org/Issues/Social_Economic/Workforce%20Development.pdf)

RICHARDSON, H. W., GORDON, P. (1999): »Is sprawl inevitable? Lessons from abroad«, accessibile su: [http://www-rcf.usc.uwec.edu/~pgordon/pdf/LESSON\\_A.pdf](http://www-rcf.usc.uwec.edu/~pgordon/pdf/LESSON_A.pdf)

ROBINS, K. (1995): Collective emotion and urban culture. V Healey, P. *et al.* (ed.): Managing cities: The new urban context. Chichester, Willey, pag. 45 – 63.

RUS, A., STANIČ., I. (1993): Členitev mesta Ljubljana. Ljubljana, Urbanistični inštitut RS.

RUS, A.(1997): Členitev mesta Ljubljana, III. faza. Ljubljana, Inštitut za geografijo.

SIMMEL, G. (1900, 2000): Velemesta in mentalitete. Izbrani spisi o kulturi. Ljubljana, Studia Humanitatis.

- SLATER, T. (2002): What is gentrification?, accessible su:  
<http://members.lycos.co.uk/gentrification/whatisgent.html>
- SOJA, Edward W. (2000): Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions. Oxford, Blackwell.
- STANLEY, F. D. (2000): »A window of opportunity: The concentrated buying power in inner cities«, accessible su:  
<http://www.rich.frb.org/cao/mwtopics/pdf/innercity.pdf>
- ŠTRAJHER, M. (2003): »Stara mestna jedra so postala leglo kriminala«, Dnevnik, 30.8.2003
- TÖNNIES, F. (1887,1957): Community and society. New York, Harper Torchbooks.
- Trgovina – Usmerjanje razvoja trgovine na drobno v prostoru Mestne občine Ljubljana (2001). Ljubljana, Inštitut za ekonomska raziskovanja.
- TSENG, T. (1999): Common Paths: Connecting Metropolitan Inner City Opportunities, accessible su:  
<http://publicpolicy.pepperdine.edu/davenportinstitute/reports/paths/paths4.html>
- URRY, J. (1995): Consuming places. London, Routledge.
- URRY, J. (1998): Automobility, Car Culture and Weightless Travel, accessible su:  
<http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/soc008ju.html>
- URŠIČ, M. (2001): Spreminjanje urbanih prostorov potrošnje, magistrsko delo. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede.
- URŠIČ, M. (2002): Veliko mesto malih nakupov – »to je moje mesto«. V Kos, D. (ed.): Sociološke podobe Ljubljane. Ljubljana, Fakulteta za družbene vede, str.61-79
- VERLIČ, B. (1984): Usmerjanje družbeno razvojnih procesov v prostoru in razvoj manj razvitih občin v SRS – Revitalizacija starih mestnih jeder. Ljubljana, Inštitut za sociologijo.
- WEGENER, M. (1999): Land – use transport interaction: state of art: What can we learn from North America, accessible su:  
<http://www.feweb.vu.nl/re/STELLA/General/Genesis/MichaelWegener.doc>

WIRTH, L. (1938, 1963): Urbanism as a way of life, v Cities and society, The revised reader in urban sociology, druga izdaja. Hatt, P.K., Reiss, A.J.,(ed.), New York, The Free Press of Glencoe, Inc., pag. 46 – 63.

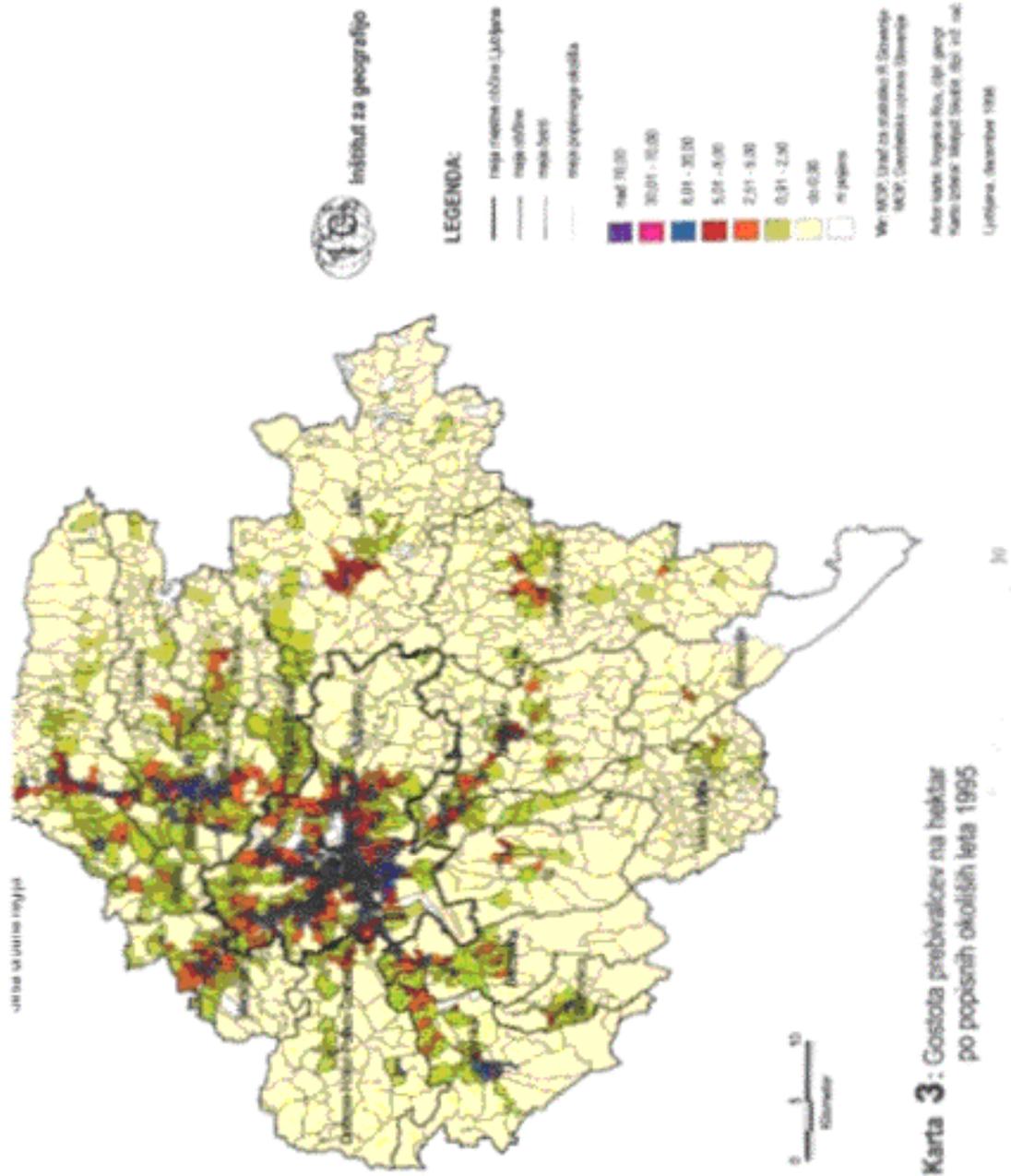
ZUKIN, S.(1995): The cultures of cities. Oxford, Blackwell.

*Tutte le pagine web che fanno parte della bibliografia, sono accessibili il giorno 29.2.2004.*

## 7 APPENDICI

Appendice A:

Densità di popolazione per ettaro in circondari di censimento nel 1995



Fonte: RUS, A.(1997): Členitev mesta Ljubljana, III. faza. Ljubljana, Inštitut za geografijo.(Lo smembrare della città di Lubiana, III fase. Lubiana, Istituto per geografia)

Appendice B: Vantaggi di fare acquisti in periferia.

<b>% di persone coinvolte in sondaggio</b>				
	<b>totale (N=500)</b>	zona 1 (N=299)	zona 2 (N=137)	Zona 3 (N=64)
Facile accesso ai negozi, possibilità di parcheggio	<b>57,6</b>	55,5	84,4	49,6
Grandi centri commerciali	<b>35,4</b>	31,1	42,2	41,6
Prezzi bassi e favorevoli condizioni di pagamento	<b>14,8</b>	15,1	18,8	12,4
Prossimità di negozi	<b>12,4</b>	15,1	4,7	10,2
Non c'è affollamento, vi si sente rilassati	<b>4,2</b>	3,7	7,8	3,6
Commesse cordiali	<b>2,0</b>	1,7	0,0	3,6
Acquisti veloci, si spende meno tempo	<b>1,2</b>	1,0	0,0	2,2
Riparazione dalle manifestazioni temporali.	<b>1,2</b>	1,7	0,0	0,7
Adatti per acquisti più grandi	<b>1,2</b>	1,7	0,0	0,7

Fonte: Usmerjanje razvoja trgovine na drobno v prostoru Mestne občine Ljubljana (2001), Inštitut za makroekonomske raziskave RS. (Dirigere lo sviluppo di commercio al minuto nella zona del Municipio di Lubiana, 2001, Istituto per ricerche macro-economiche della Repubblica di Slovenia)

Appendice C: Svantaggi della periferia

<b>% di persone coinvolte in sondaggio</b>				
	<b>totale (N=500)</b>	zona 1 (N=299)	zona 2 (N=137)	Zona 3 (N=64)
Grande distanza da centri commerciali	<b>22,6</b>	24,4	6,3	26,3
Scarsa offerta e scelta	<b>11,0</b>	11,0	12,5	10,2
Folla	<b>9,4</b>	12,7	3,1	5,1
Consumo impersonale	<b>5,2</b>	3,3	14,1	5,1
Bassa qualità di prodotti	<b>4,8</b>	5,4	6,3	2,9
Negozi distanti l'uno dall'altro.	<b>3,4</b>	3,0	6,3	2,9
Mancanza di posti parcheggio	<b>2,0</b>	1,7	3,1	2,2
Prezzi più alti.	<b>1,6</b>	2,0	0,0	1,5
Malessere generale	<b>1,0</b>	1,3	0,0	0,7

Fonte: Usmerjanje razvoja trgovine na drobno v prostoru Mestne občine Ljubljana (2001), Inštitut za makroekonomske raziskave RS. (Dirigere lo sviluppo di commercio al minuto nella zona del Municipio di Lubiana, 2001, Istituto per ricerche macro-economiche della Repubblica di Slovenia)

Appendice D: Vantaggi del centro città

<b>% di persone coinvolte in sondaggio</b>				
	<b>totale (N=500)</b>	zona 1 (N=299)	zona 2 (N=137)	Zona 3 (N=64)
Grande scelta, offerta, tanti negozi	<b>39,4</b>	38,1	37,5	43,1
Prossimità del centro	<b>21,4</b>	24,1	7,8	21,9
Fascino ed attrazione generale del centro	<b>13,8</b>	15,7	12,5	10,2
Si spende meno tempo	<b>5,6</b>	7,4	4,7	2,2
Qualità migliore sia di prodotti sia di negozi.	<b>5,4</b>	5,4	4,7	5,8
Prezzi più bassi	<b>3,2</b>	4,0	0,0	2,9
Possibilità di trasporto pubblico	<b>2,6</b>	2,3	4,7	2,2
Abitudine, si conosce i negozi	<b>2,6</b>	2,0	3,1	3,6
Commesse cordiali	<b>2,4</b>	2,7	0,0	2,9
Negozi specializzati che non esistono in centri commerciali.	<b>1,2</b>	1,7	0,0	0,7
Meno gente	<b>1,0</b>	1,7	0,0	0,0

Fonte: Usmerjanje razvoja trgovine na drobno v prostoru Mestne občine Ljubljana (2001), Inštitut za makroekonomske raziskave RS. (Dirigere lo sviluppo di commercio al minuto nella zona del Municipio di Lubiana, 2001, Istituto per ricerche macro-economiche della Repubblica di Slovenia)