

## TRAFFICO, CENTRI STORICI E URBANISTICA COMMERCIALE

In occasione di questa Tavola Rotonda organizzata dal Ce. S.E.T., si è provveduto ad ampliare alle dieci maggiori città italiane, interessate al problema del traffico automobilistico, una specifica indagine sul tema in oggetto, avvalendoci della cortese collaborazione di alcune delle principali agenzie di intermediazione immobiliare operanti su scala nazionale.

Lo studio è stato condotto attraverso colloqui diretti con agenti immobiliari in attività nei diversi centri, nonché attraverso un'inchiesta campionaria riservata ad operatori commerciali, a proprietari ed a locatari di unità immobiliari ubicate nel "centro storico" o nei quartieri più centrali di ciascuna delle città in questione.

In realtà, occorre premettere anzitutto che, se si esclude l'esperienza bolognese, non esistono in Italia vere e proprie pedonalizzazioni di centri urbani, nel senso di aree di sufficienti dimensioni complessive indiscriminatamente chiuse al traffico privato almeno durante l'arco dell'intera giornata lavorativa. Quasi tutte le amministrazioni locali hanno, comunque, messo allo studio progetti del genere per ambiti urbani di non grandi dimensioni e secondo modalità che variano dall'un caso all'altro. Solo in taluni casi, però, si è dato vita a fasi sperimentali che hanno mostrato, peraltro, risultati assai discordi tanto ai fini della soluzione del congestionamento del traffico veicolare quanto alle preoccupazioni ed ai timori di natura commerciale o patrimoniale delle categorie interessate.

Dal canto suo, l'esperienza bolognese si pone, evidentemente, come un caso a parte per la particolare configurazione planimetrica ed altimetrica del centro storico da pedonalizzare, nonché per la presenza di larghe e comode arterie al contorno. Con mezzo pubblico, con bicicletta o a piedi, il centro storico di Bologna può, quindi, essere facilmente attraversato o aggirato, in breve tempo, anche nelle giornate di tempo inclemente. Decisamente più difficile, invece, la situazione in altre grandi città (Napoli e Genova, ma anche Roma e Palermo) in cui i centri storici hanno un'estensione notevole mentre le reti viarie e gli andamenti orografici non sempre consentono facili attraversamenti delle

---

\* Prof. ordinario di Principi di Economia ed Estimo nell'Università di Napoli

linee urbane di superficie.

In quasi tutte le altre grandi città, la pedonalizzazione ha, quindi, interessato soltanto alcune modeste aree dei centri più antichi senza creare grosse perturbazioni nelle consuete linee di gravitazione commerciale e terziaria in genere, e, quindi, senza alterare la domanda di abitazioni e di locali destinati al settore terziario. L'indagine motivazionale ha, infatti, evidenziato che i timori iniziali sono stati presto fugati e non si registrano evidenti casi di immobili che hanno sofferto riduzioni di valore venale o di domanda - né di acquisto né di locazione - ad esclusivo motivo della circostante pedonalizzazione decisa da un'amministrazione comunale. Alcune cessioni a prezzi più bassi rispetto al prevedibile si sono registrate nei casi specifici in cui l'immobile offerto in locazione o in vendita non presentava più le caratteristiche (più frequentemente strutturali, tecnologiche o di distribuzione interna) richieste dalle particolari attività che avrebbero potuto allocarvi.

Un discorso così ampio e generalizzato, rivolto a centri urbani con caratteristiche così diverse, non può, comunque, che essere riferito soltanto agli aspetti generali del fenomeno, e trascurare ovviamente taluni aspetti marginali che pure di certo non sono mancati tra i risultati dell'indagine.

Va anche sottolineato che, per un tema così complesso nell'ambito dell'economia urbanistica, esistono frequenti motivi di "sovrapposizione delle cause e degli effetti" che complicano viepiù le analisi specifiche. Vi sono, ad esempio, cause di tipo generalizzato, diffuse sull'intero territorio nazionale, che hanno orientato in un determinato modo, come vedremo, l'offerta e la domanda di immobili in posizione centrale. Si pensi, infatti, agli effetti dell' "equo canone" introdotto nel 1978, che ha sottratto alla destinazione abitativa un numero di unità immobiliari che, in taluni casi, è risultato perfino più elevato di quanto la particolare domanda di tali immobili effettivamente, in quel particolare momento, richiedesse.

Il successivo provvedimento di "condono edilizio" (1985) ha ratificato e legalizzato la modifica di destinazione degli immobili così trasformati, oltre tutto imponendo un costo tutto sommato contenuto ed accettabile (tanto per l'oblazione, quanto per le imposizioni fiscali successive). Si è verificato, così, un rapido incremento del parco immobiliare destinato ad uffici ed al terziario in genere, anche in zone ed in quartieri tradizionalmente poco legati alla domanda di questo tipo.

L'incremento rapido delle destinazioni terziarie, a discapito di quelle residenziali che da tempo vanno sensibilmente riducendosi nelle aree più interne, dura in Italia da oltre dieci anni e dipende, in sostanza, dalla circostanza, ormai lampante, che da noi, come altrove, la città post-industriale è la città del terziario. Questo è l'unico settore produttivo che continua a presentare incrementi di occupazione consentendo, tra l'altro, di remunerare in misura adeguata tutti i livelli di specializzazione e di capacità.

È necessario però rendersi conto che il terziario è, in sostanza, un complesso arcipelago con esigenze e con impatti molto diversificati e soprattutto, come

vedremo, con tendenze che non sempre sono irreversibili né con esigenze necessariamente devastanti: a fronte di subsettori dedicati alla commercializzazione di prodotti di massa o all'attività burocratico-amministrativa legata a grandi aziende – che abbisognano di grandi spazi ed attirano un gran numero di addetti e di clienti – esistono numerosi altri subsettori con attività più minute e delicate che non richiedono grandi superfici né attraggono vaste schiere di addetti e di clienti ma che, al contrario, hanno sovente la necessità di avvalersi di un sinergismo dovuto all'addensarsi sulla stessa area di tanti altri operatori appartenenti allo stesso o ad altri settori produttivi. Ricerca di un sinergismo commerciale, quindi, ma anche un'evidente operazione di "filtering up", possiamo dire, con una scrematura che lascia nei centri storici e nelle aree più interne quella parte del terziario con più alto valore aggiunto e, quindi, in grado di accettare i canoni locativi ed i prezzi di vendita quotidianamente crescenti.

\*\*\*

Durante i primi anni Cinquanta, la distribuzione commerciale, seguendo l'insegnamento che proveniva dal Nord-America, impara a scoprire gli evidenti vantaggi economici che si verificano con l'accrescimento delle superfici aperte alla funzione di vendita e punta a stupire il pubblico con due contemporanee novità: il maggior numero possibile di settori merceologici esposti contemporaneamente, nonché l'offerta del parcheggio privato, appositamente ed esclusivamente predisposto per la clientela nelle immediate adiacenze del punto vendita. I termini di "superette, supermarket, ipermercato, free discount house, cash and carry", e così via, vengono introdotti ed appresi appunto in questo periodo ed il nuovo modo di concepire l'acquisto dei beni di largo consumo fondato sul "self service" e sullo "scontrino lungo" (ad imitazione del modello americano), risulta gradito ed ampiamente accettato, aiutandoci a dimenticare almeno le privazioni che il recente sconvolgimento bellico ci aveva arrecato.

In questo modo, una società di tipo tradizionalista e conservativo come la nostra, prende a trasformarsi in una società di consumi e ad apprezzare un servizio più comodo ed un'offerta non più limitata ai soli generi di prima necessità. Cresce enormemente, peraltro, il fabbisogno di superficie ed agli insediamenti nelle aree centrali vengono preferite le localizzazioni periferiche, più convenienti sotto il profilo dei costi ed ora divenute accessibili con gli autoveicoli privati che diventano sempre più diffusi. Sono anche questi gli anni in cui dagli Stati Uniti ci provengono insegnamenti di urbanistica commerciale quale "No parking, no selling", ad esempio, che si presentano con la forza di vere e proprie leggi di economia urbana.

Il decennio degli anni Sessanta si apre appunto all'insegna del "più grande è più bello"; la grande distribuzione tenta esperienze mastodontiche e scopre anche, intanto, il concetto di "centro commerciale integrato" creato per non trascurare le frange di mercato più esigenti e sofisticate: al riguardo, le esperienze europee (e francesi, in particolare) sono illuminanti e costituiscono esempi da

introdurre anche in Italia.

È appena il caso di ricordare che questi concetti-guida di un nuovo modo di concepire l'offerta ai possibili consumatori sono resi possibili da un nuovo modo di far conoscere il proprio prodotto al pubblico non più facendo pubblicità soltanto sul punto di vendita, bensì portando l'immagine costruita per il prodotto stesso fin dentro il cuore della famiglia italiana attraverso il cinema e la televisione nonché imparando ad utilizzare come "consiglieri d'acquisto" i volti e i sorrisi noti di attori e attrici, di atleti o di cantanti e dei tanti modelli di comportamento che l'Italia dell'epoca va quotidianamente costruendosi.

La "grande distribuzione" ed il "dettaglio organizzato" trascurano, in quegli anni, i centri storici delle nostre città considerati troppo angusti e inaccessibili per le taglie dimensionali a cui si tende ed, in certa misura, appaiono anche responsabili del disinteresse e dell'incuria in cui le aree urbane di più antica formazione finiscono col soggiacere durante l'intero periodo.

L'evoluzione degli obiettivi dell'offerta e della geografia di mercato inizia intorno alla metà degli anni Sessanta e coincide con l'intuizione dell'accresciuta esistenza di una domanda che non è interessata ad incontrare tutti i possibili settori merceologici nello stesso punto-vendita, bensì intende, per ciascun acquisto, approfondire la scelta ed operare paragoni e confronti. Si rivaluta, così, la bottega di tipo tradizionale mentre cadono, anche concettualmente, tutte le remore in merito alla "concorrenza" tra attività commerciali appartenenti allo stesso settore produttivo ed operanti a contatto di gomito. La scoperta, per la verità, non è affatto nuova: già, infatti, nell'interno dei centri storici più antichi si incontrano frequentemente le testimonianze - ricordate magari soltanto dai nomi delle vie - di attività mercantili o artigianali spesso addensate e raccolte per categorie merceologiche o per affinità di produzione, attraverso un'agglomerazione che risale alle "corporazioni" medioevali o rinascimentali e che dimostra ampiamente che l'imprenditore commerciale o l'artigiano non temono dalla vicinanza di altri operatori dello stesso settore una concorrenza deleteria ma, anzi, comprendono che la presenza di più offerenti in uno stesso luogo produce un vero e proprio "sinergismo economico" vantaggioso per ciascuno di essi.

Le "località centrali" del commercio al dettaglio in sede fissa tornano a ritrovarsi nel centro storico delle città, come luoghi da sempre deputati all'incontro tra un'offerta baricentrica di beni e di servizi ed una domanda di acquisti, di informazioni e di acculturamento che, tutto sommato, appare espressa con gli stessi caratteri fin dai primordi della civiltà urbana. Il recupero della centralità geografica si scontra, però, con il degrado edilizio dei quartieri più antichi e con gli evidenti problemi derivanti da una accessibilità assai limitata e difficile. Un'accessibilità che, ovviamente, non è stata costruita a misura di traffico automobilistico e che quasi mai può essere migliorata senza procedere a stravolgimenti di eccezionale entità. Sono anche questi gli anni in cui quasi tutti gli strumenti urbanistici che vengono redatti prendono a considerare il commercio e l'intero settore terziario come i principali elementi di perturbazio-

ne degli equilibri socio-economici della città, da demonizzare e respingere verso le zone marginali, evitando tutte le aggressive dilatazioni nell'interno delle aree di più antica formazione e dei tessuti urbani più fragili e debilitati.

Anche se talune circostanze particolari appaiono in parte diverse per l'una o l'altra delle grandi città italiane oggetto della presente indagine, la situazione generale mostra per gli anni Settanta il decennio più difficile per il rapporto tra il traffico veicolare e i centri storici. Da un lato, infatti, è di certo evidente che il rapido incremento della motorizzazione privata, sia considerato in senso assoluto sia relativamente alla situazione d'anteguerra, ha anche presentato, per larghi strati della popolazione italiana, vive implicazioni e sollecitazioni di carattere sociologico e psicologico che hanno finito con l'aggravare pesantemente le condizioni della circolazione nell'interno delle reti viarie di più antico impianto. A questa circostanza di carattere comportamentale va certamente aggiunto che assai spesso le amministrazioni delle grandi città non hanno saputo apprestare in tempo, o adeguare, le strutture di trasporto collettivo su ferro e su gomma, né soprattutto difendere le reti di trasporto di superficie dall'invadenza fisicamente prepotente del traffico veicolare privato. Si compiono, anche, durante l'intero decennio le prime esperienze di intervento pubblico finalizzato al recupero dei centri storici ed, in particolare, degli edifici di antico impianto. Ma i risultati, nonostante l'impegno di talune amministrazioni locali, appaiono largamente contraddittori e comunque non offrono obiettive incentivazioni a proseguire nella sperimentazione L'imprenditoria privata, a sua volta, ben conosce gli impegni di spesa che si rendono necessari negli interventi di ristrutturazione edilizia e preferisce, ovviamente, continuare a costruire, più o meno legalmente, nei nuovi quartieri di edilizia economica. Gli interventi dei privati nei centri storici rimangono limitati ai pochi interi stabili resi liberi dai primitivi residenti e collocati sul mercato del terziario a prezzi che risultano notevolmente remunerativi.

Sono questi anche gli anni in cui l'intero settore del terziario superiore tende ad espandersi in misura assai rapida e ad esercitare una domanda di localizzazione molto intensa e determinata sulle aree centrali urbane, impegnando in massima parte i piani superiori degli edifici in questione ma, spesso, disinteressandosi del tutto dei problemi di congestione che vengono così ad aggravarsi ulteriormente. Le amministrazioni locali realizzano, però, in questi anni la delocalizzazione di molte delle strutture cresciute a dismisura e fortemente generatrici di traffici veicolari di massa, come facoltà universitarie, policlinici, ospedali, palazzi di giustizia, ecc., favorendo anche lo spostamento in aree periferiche (e, quindi, più accessibili) di sedi megadirezionali, di uffici ministeriali, di grossi complessi industriali, ecc.

\*\*\*

Intorno alla metà degli anni Settanta, mentre le maggiori città italiane raggiungono il limite massimo della superficie occupata dal tessuto urbano, i

centri storici presentano una situazione di equilibrio tra le diverse funzioni (residenziale, commerciale, artigianale, direzionale e di servizio, culturale, ecc.) che appare sostanzialmente accettabile, con una residenzialità che si presenta compresa tra il 30 e il 50% ma che però viene svolta frequentemente in edifici obsoleti, degradati ed, in molti casi, anche staticamente compromessi. La congestione dovuta al traffico veicolare raggiunge, inoltre, valori molto sensibili conducendo a stimare costi, tanto privati quanto pubblici, assolutamente inaccettabili: ci è, infatti, stato possibile personalmente accertare che, nelle maggiori città italiane, il congestionamento del traffico urbano nell'interno dei centri storici conduceva a maggiori costi sia per i mezzi pubblici che per le auto private, che risultavano pari all'incirca al doppio di quelli medi europei pubblicati dai vari Automobil Clubs.

Nella seconda metà degli anni Settanta ed, in particolare a partire dal luglio 1978, questo già precario equilibrio di destinazioni d'uso nei centri storici finisce con l'alterarsi quasi d'improvviso ed assai vistosamente a motivo dell'introduzione della nuova disciplina delle locazioni degli immobili urbani. L'equo canone, come è noto, pone limitazioni precise soltanto in materia di destinazioni abitative e favorisce, ovviamente, gli immobili destinati al terziario e tutti quelli che in qualche modo avrebbero potuto essere liberati e ristrutturati per tale ultima destinazione.

È interessante rilevare che, anche in questo caso, gli effetti permanenti venuti a determinarsi furono di segno duplice: mentre, da un lato, si registrava un'evidente riduzione del parco immobiliare a destinazione abitativa in tutti i quartieri e gli ambiti urbani e non soltanto nei centri storici, si constatava, dall'altro, nei quartieri subcentrali e periferici, un tempo quasi esclusivamente residenziali, un interessante inizio di espansione del terziario professionale e di servizio con un positivo accrescimento del locale livello di centralità.

Per quanto più specificamente concerne i centri storici, va anche rilevato che, nonostante il sensibile aumento dell'offerta di immobili destinati al terziario, nelle dieci grandi città in esame presero a verificarsi marcati incrementi dei valori venali che continuarono a registrarsi, quasi ovunque, fino a tutto il 1983.

Sul finire degli anni Settanta, infatti, nei centri storici delle dieci grandi città italiane si era già registrato un diffuso andamento ascendente dei prezzi assoluti a cui aveva fatto riscontro un analogo accrescimento anche in termini di valori depurati dai tassi inflazionistici. Fanno spicco, a questo proposito, Genova e Napoli, con un incremento annuo deflazionato superiore al 20%, mentre pressoché stazionaria appare, invece, la situazione a Milano, Torino e Palermo.

Analizzando l'andamento a prezzi costanti in lire 1985, appare evidente l'inizio di un ridimensionamento già a partire dal 1981 per Roma e Milano (dove più rapidamente si coglie l'inizio di un periodo di stabilità) e dal 1982 per Firenze, Bologna, Genova, Torino, Napoli e Cagliari. Un analogo, ma più lieve, decremento si registra solo dopo l'83 per Bari e Palermo.

Una fase di riflusso con prezzi che crescono in misura sensibilmente

inferiore al potere d'acquisto, o che addirittura registrano perdite assolute, si rileva nelle dieci città dopo il 1982 perdurando fin quasi al 1987. Fanno eccezione, ancora una volta Milano e Roma in cui la ripresa è già in atto nel 1985. Nel 1987 sono in salita i prezzi di tutte le altre città, anche se per Napoli e Palermo il fenomeno appare appena accennato. All'inizio del 1990, i prezzi assoluti sono in ascesa in tutte le città, con un andamento che si presenta vistoso per Roma e Milano.

Nei centri storici di maggior pregio delle dieci città osservate, gli incrementi dei prezzi deflazionati (a lire 1985) lungo l'intero decennio 1979-1989 presentano i seguenti valori :

Bari	12,2%
Bologna	15,6%
Cagliari	13,8%
Firenze	19,2%
Genova	9,2%
Milano	14,2%
Napoli	13,1%
Palermo	12,5%
Roma	13,5%
Torino	10,8%
Media ponderata(*)	13,8%

(\*) in funzione del numero di abitanti residenti).

in cui spiccano Firenze e Bologna ampiamente sopra la media, mentre Genova e Torino presentano, invece, incrementi medi piuttosto modesti.

Per quanto, invece, concerne il quinquennio 1984 - 1989, gli analoghi incrementi al netto dell'inflazione risultano:

Bari	17,2%
Bologna	22,6%
Cagliari	20,1%
Firenze	30,0%
Genova	24,6%
Milano	24,1%
Napoli	15,5%
Palermo	16,2%
Roma	30,7%
Torino	22,6%
Media ponderata	23,5%

Anche stavolta Firenze presenta, con Roma, un andamento ampiamente sopra la media. Seguono, poi, Genova e Milano. Sostanzialmente in media Bologna e Torino, mentre decisamente sotto la media risultano le altre quattro città (tutte nel Meridione o in Sardegna).

Nel primo trimestre dell'anno in corso, i prezzi deflazionati degli immobili di prestigio nei centri storici di tutte le dieci città oggetto dell'indagine, si sono presentati in ascesa mostrando evidentemente un maggior interesse della domanda verso l'investimento immobiliare in un momento di inflazione crescente. Il gradiente appare, comunque, almeno in parte ridimensionato nelle prime rilevazioni relative al mese di aprile.

\*\*\*

Un ulteriore elemento a favore della pedonalizzazione dei centri storici e delle aree più densamente edificate nasce, da qualche tempo a questa parte, dalla evidente consapevolezza dei drammatici livelli di inquinamento atmosferico e di grave pericolo per la salute pubblica che le nostre città sempre più frequentemente tendono a presentare e che sono imputabili in buona parte al traffico automobilistico leggero. La situazione, come ci viene dimostrato con dati inoppugnabili, è ormai divenuta veramente grave ed abbiamo (quasi) davvero compreso che la nostra rinuncia all'auto diventerà un'esigenza prossima ed assolutamente irrinunciabile.

Allo stato attuale, dall'indagine motivazionale di cui si è detto, abbiamo rilevato che comincia finalmente a farsi strada e ad emergere il convincimento che essere con la propria sede (commerciale o residenziale che sia) in una zona pedonalizzata e, quindi, decisamente meno inquinata del resto della città rappresenti, a questo punto, non una limitazione penalizzante bensì una caratteristica elitaria di cui vantarsi e da indicare con soddisfazione e compiacimento alla clientela e agli amici. È finalmente un concetto nuovo, ancora impensabile fino a qualche anno fa e di cui non ci si può che compiacere. Ovviamente, a questo punto diviene ancora più pressante per le amministrazioni locali l'impegno a predisporre una coerente rete di trasporti pubblici che offra un servizio soprattutto tempestivo ed affidabile.

\*\*\*

Un'altra notazione che riteniamo di particolare interesse, in merito alla crescente terziarizzazione delle aree centrali delle maggiori città e dei più rappresentativi "centri storici" di cui disponiamo, è nella circostanza obiettivamente incontrovertibile che, laddove la destinazione terziaria non raggiunge una sufficiente presenza (in termini di percentuale di volume o di superficie complessivamente occupata nell'ambito del singolo edificio, come dell'intero quartiere), gli edifici di antico impianto finiscono col venire abbandonati al degrado e alla fatiscenza, mentre non esistono affatto incentivi e stimoli di alcun genere che possano sollecitarne il recupero: residenzialità di ceti poco abbienti - conseguenza di un "filtering down" avvenuto, magari, nel corso degli ultimi secoli - e costi unitari eccezionalmente elevati per la ristrutturazione fisica o tecnologica disincentivano qualunque intrapresa speculativa al riguardo. Si verifica, invece, che, come abbiamo più volte potuto dimostrare attraverso analisi economiche direttamente eseguite, la possibilità di utilizzare a destina-



zioni terziarie almeno una porzione di un antico edificio costituisce una "iniection" di tutto rispetto che fa divenire possibile, ed anzi conveniente, il recupero del fabbricato e, quindi, la rivitalizzazione del centro storico. Ancora recentemente, in uno studio pluridisciplinare a carattere nazionale, abbiamo sostenuto e dimostrato che una rigenerazione dell'intero ambito dei Quartieri Spagnoli, a Napoli, può essere resa compatibile anche senza impegno di risorse pubbliche – attraverso una moderata e ragionata introduzione del settore terziario, allo scopo di riequilibrare opportunamente l'attuale minore residenzialità del quartiere, creare nell'interno stesso dell'ambito le necessarie numerose occasioni di lavoro qualificato e garantire il ritorno di buona parte degli attuali abitanti a condizioni finanziarie sufficientemente accettabili.

Una volta superato l'antico pregiudizio che il terziario sia soltanto una componente parassitaria ed improduttiva all'interno della società civile, appare ormai sempre più diffusa la convinzione che occorra respingere anche qualsiasi demonizzazione al riguardo ed, anzi, utilizzare l'intero settore come una imprescindibile componente della "base economica urbana" in grado di conferire un'essenziale e corretta validità al nuovo equilibrio che la città post-industriale va, più o meno spontaneamente, assumendo.

Anche il resoconto più stringato per un'indagine di questo tipo condotta sui centri storici di tutte le più grandi città italiane, con le differenziazioni e le caratteristiche peculiari che ognuna di tali città presenta, presuppone di certo un discorso approfondito e diversificato che travalica, ovviamente, i limiti di questo intervento. Ci si limita, pertanto, qui a confrontare gli andamenti dei valori immobiliari a partire dal 1975 tanto per gli appartamenti ai piani elevati quanto per le botteghe e le altre unità immobiliari a destinazione commerciale.

Ovviamente, anche questi prezzi – desunti dalle indagini ed in parte da considerarsi ufficiali – devono essere accettati con l'approssimazione che ogni valore medio certamente presuppone: a noi estimatori è ben noto, tra l'altro, che, anche limitando un'analisi di mercato al solo "centro storico" e pertanto riferendoci ad immobili che presentano "caratteristiche di localizzazione" sostanzialmente analoghe, possono verificarsi rispetto ai valori medi escursioni e scarti di prezzo anche molto sensibili per effetto dei numerosi altri gruppi di caratteristiche (estrinseche ed intrinseche) che intervengono appunto nella formazione dei prezzi di mercato.

La comparazione dei prezzi assoluti nel periodo considerato mostra un andamento caratteristico che consente di distinguere analogie di comportamenti sia a livello genericamente nazionale e sia per gruppi di città.

Analizzando il diagramma di fig. 1 relativo ai prezzi medi delle abitazioni, appare evidente un comportamento distinto per fasce:

- Una prima fascia che comprende i "centri storici" di Roma e di Milano; gli andamenti sono estremamente simili nelle fasi di lievitazione ed in quelle di riflessione, con un incremento complessivo dell'ordine del 700% nei quattordici anni in osservazione;
- Un secondo gruppo comprendente ben sei città che partono, all'inizio del

periodo, da prezzi dell'ordine di 500-600.000 L/mq. e si attestano, più volte incrociandosi e sovrapponendosi, su prezzi compresi tra 3.000.000 e 4.500.000 L/mq. (incremento complessivo del 500-600%);

- Una terza fascia, infine, comprendente i due capoluoghi isolani, ad andamento decisamente più moderato (incremento complessivo di circa il 400%).

In tutte le tre fasce si nota con evidenza l'impennata dei prezzi precedente al 1980 (per Milano e Roma, anzi, la fase ha inizio fin dal '77) ed una successiva fase di stanca tra l'82 e l'86-'87. Particolarmente sensibile per Roma e Milano, ma ben visibile anche per tutti gli altri capoluoghi, la ripresa del 1989 (segno evidente di un maggior interesse verso l'investimento immobiliare di pregio in momenti in cui l'inflazione monetaria tende a crescere).

Assolutamente analogo l'andamento dei prezzi delle botteghe e degli immobili a destinazione commerciale (fig. 2) in cui ancora più marcato è l'andamento "a forbice" tra le tre fasce, con valori medi che raggiungono (e superano) i 12.000.000 di L/mq. per Roma, Milano e Firenze, limitandosi a circa 3.500.000 L/mq. per Palermo e Cagliari.

Una notazione particolare merita il caso di Firenze che, dopo aver presentato lungo l'intero periodo un andamento del tutto simile a quello delle città della seconda fascia, nel 1989 presenta una improvvisa e decisa impennata, raggiungendo in breve il livello dei prezzi di Milano e Roma. Del tutto analogo il caso di Torino che durante l'intero periodo naviga più o meno costantemente al livello delle città insulari, ma che nel 1989 con un balzo rapidissimo raggiunge i livelli della seconda fascia. Due situazioni assolutamente parallele che confermano, qualora ve ne fosse ancora bisogno, della indiscutibile indifferenza del mercato immobiliare dei centri storici nei confronti delle pedonalizzazioni (parziali o totali che siano) ma, soprattutto, aprono il discorso sulla "terziarizzazione" di nuovo tipo - forse ancora del tutto da approfondire - che agli inizi degli anni '90 tende ad indicare l'assetto prossimo futuro delle nostre maggiori città.

\*\*\*

Lo scenario delle grandi città italiane all'inizio degli anni Novanta, nonostante le notevoli differenze demografiche, morfologiche ed anche socio - economiche, presenta alcuni caratteri comuni che meritano attenta considerazione, sia ai fini delle possibili soluzioni per i problemi del traffico veicolare e sia anche, e più in generale, per le previsioni in termini urbanistici che se ne possono trarre.

Va rilevato, anzitutto, che la popolazione urbana è in lenta ma continua riduzione come si rileva dal controllo del numero dei residenti (complessivamente circa 500.000 abitanti in meno nell'arco degli ultimi dieci anni nelle città in esame); anche se crescono, invece, le presenze di cittadini stranieri extracomunitari senza che, almeno finora, siano stati possibili rilevamenti sufficientemente attendibili. Il fabbisogno di spazio per la costruzione di nuove abitazioni

sembra, quindi, divenire in genere meno rilevante e pressante mentre solo localmente si riscontrano sul tema della casa tensioni sociali ancora rimarchevoli. La funzione della residenza a carattere familiare viene svolta in prevalenza dalle aree subcentrali urbane e da quelle periferiche mentre una preferenza sempre più spinta viene accordata ad aree extraurbane (e spesso anche extra-comunali) che appaiono più tranquille e vivibili, sotto il profilo dell'inquinamento e della congestione, anche se ovviamente meno ricche ed attrezzate dal punto di vista dell'offerta di beni e servizi di qualità superiore, aumenta, invece, nei centri storici e nelle aree centrali la residenzialità dei singoli e delle coppie in miniappartamenti e in case-albergo appositamente predisposte.

Le amministrazioni locali progettano e realizzano (in molti casi profittando anche dell'occasione offerta dagli imminenti Mondiali di calcio) infrastrutture destinate anzitutto a ricucire le parti di territorio cresciute troppo in fretta e senza alcuna pianificazione, ma anche a migliorare l'accessibilità del mezzo di trasporto pubblico nel centro storico, riducendo quindi la necessità dell'auto privata.

La funzione (o le funzioni) che il "centro storico" andrà ancora a svolgere nella città del futuro prossimo potrà essere tanto più utilmente ed efficacemente svolta quanto meno congestionato e caotico sarà l'addensamento delle funzioni fin qui svolte. È probabile, anzitutto, che nei casi in cui sono in corso di apprestamento centri terziari in posizione marginale rispetto alla città, buona parte dell'apparato burocratico, commerciale e di servizio che richiama un elevato numero di utenti giornalieri e di personale addetto finirà col delocalizzarsi spontaneamente in tali nuovi centri a seguito di un'analisi economica in cui, appunto, il costo della centralità sarà stato giudicato non conveniente a fronte del valore aggiunto della funzione offerta. Decisioni di questo tipo generano talvolta perplessità in merito al futuro del centro storico, che viene considerato sul punto di divenire un "ghetto" più o meno desertificato ed inutile. In realtà, le indagini motivazionali (che abbiamo compiuto in questa come per altre analoghe occasioni di studio), fugando i dubbi in proposito, hanno posto in evidenza che a decidere la delocalizzazione sono soprattutto aziende interessate ad utenti e consumatori provenienti dalle aree esterne alla città. Gli operatori e le aziende che considerano almeno equivalenti il mercato costituito dagli abitanti della città e quello dei provenienti dall'esterno hanno, invece, in buona parte optato soltanto per il raddoppio, conservando cioè la sede nel centro primitivo ed aprendone un'altra nel nuovo centro terziario. Si tratta, nei casi in esame, di due distinte domande di beni o servizi, sostanzialmente comparabili ed, ovviamente, entrambe giudicate interessanti per gli operatori del terziario. L'indagine ha, tra l'altro, evidenziato che, come era da attendersi, le richieste espresse dalla domanda urbana sono rivolte con maggiore frequenza ai beni di livello medio-superiore e raro, presentando, quindi, un più alto valore aggiunto.

Può concludersi, quindi, affermando che il "centro storico" delle maggiori città italiane conserva intatto il suo fascino e la sua capacità di attrazione economica, mentre è ormai ben chiaro a tutti gli operatori più avvertiti ed

attenti che anche le pedonalizzazioni – già sperimentate o soltanto studiate sulla carta – non provocano più timori o perplessità.

Proseguendo una tendenza già largamente in atto, le aree centrali urbane risulteranno, entro tempi probabilmente assai brevi, svuotate (o meglio ancora, depurate) di tutte le funzioni che attirano un rilevante numero di addetti e di clienti (sedi centrali di banche, finanza, pubblica amministrazione, attività produttive, ecc.) e che potranno facilmente venir "cablate": per questo tipo di funzioni si vanno quasi ovunque realizzando megacentri direzionali che certamente dovranno essere maggiormente approfonditi in termini di economia urbana ma che appaiono appunto più specificamente concepiti per tali scopi.

Il "centro storico", come luogo per eccellenza in cui ogni organismo urbano ritrova i suoi caratteri più autentici e le testimonianze della sua stessa storica identità, non può che risultare avvantaggiato da tali operazioni di sostituzione e predisporre a rimanere, in una dimensione più umana e gradevole, il nocciolo, per definizione, della "città" come complesso sistema di funzioni superiori e di rapporti relazionali tra individui e tra istituzioni.

La rilevante espansione che l'intero settore terziario ha presentato a partire dagli anni Ottanta ha certamente contribuito ad esaltare per i centri storici delle principali città la caratteristica inconfondibile del luogo che, per qualità urbane e per addensamento di occasioni socio-culturali di livello superiore, costituisce ancora il cuore autentico dell'organismo urbano e riesce ad esprimere la più autentica espressione del cosiddetto "effetto città".

Naturalmente, l'addensamento di funzioni che contemporaneamente sono commerciali e terziarie in genere, quaternarie, abitative ed artigianali di servizio (ma talvolta anche del piccolo artigianato di produzione) genera confusione e congestione (e, pertanto, diseconomie anche vistose) ma è anche vero che l'addensamento e il disordine generano, a loro volta, le idee per nuove forme di servizi e di funzioni, in un crescendo di offerta e di comunicazione che sono forse appunto alla base del desiderio stesso di città.

C'è, infatti, da chiedersi come andranno fisicamente evolvendo il ruolo e l'immagine stessa dei "centri storici" delle città maggiori via via che gli effetti del post-industriale si faranno sentire ed andranno vincendo la naturale inerzia alle trasformazioni o alle delocalizzazioni dei "monumenti" industriali del XX secolo. Ma, soprattutto, c'è da ipotizzare, e quasi prefigurare, in che misura l'avvento della telematica e dell'informatica tenderà a modificare la forma urbana futura. È indiscutibile, infatti, che il tele-lavoro, la tele-informazione, la tele-medicina, ecc. andranno affermandosi facilmente, rendendo certamente inutili molti degli spostamenti e dei pendolarismi che oggi accrescono la congestione nelle aree centrali; ci pare, però, che questa ridotta "esigenza" di centralità non potrà influire sul "desiderio" di centralità, sul bisogno di socializzare, di conoscere, di guardare dal vivo e (perché no?) anche di farsi guardare, che probabilmente è anch'esso un bisogno naturale ed innato della specie umana o almeno un carattere distintivo della nostra cultura da quando l'uomo ha cominciato ad emettere suoni ed a compiere gesti per comunicare con

gli altri esseri umani. Ma, evidentemente, non così immediato e soddisfacente (e, forse, neppure possibile o auspicabile) potrà essere la diffusione del tele-insegnamento, del tele-ospedale, del tele-sport, e così via: c'è da chiedersi, ad esempio, se la lezione universitaria, inviata via cavo al domicilio di ogni singolo allievo, potrà avere la stessa funzione sia di apprendimento che educativa che, ancora oggi comunque, la lezione dal vivo ancora svolge.

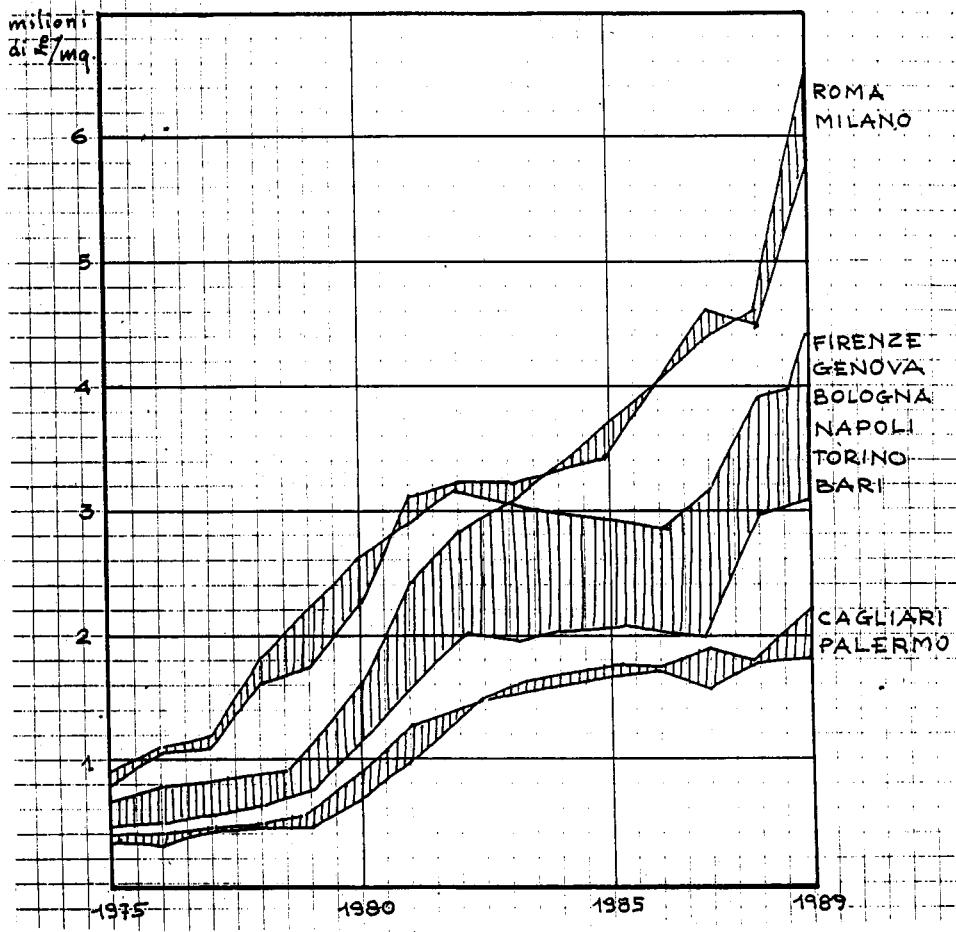


Fig. 1 - Prezzi medi degli immobili destinati ad uffici nel "centro storico"

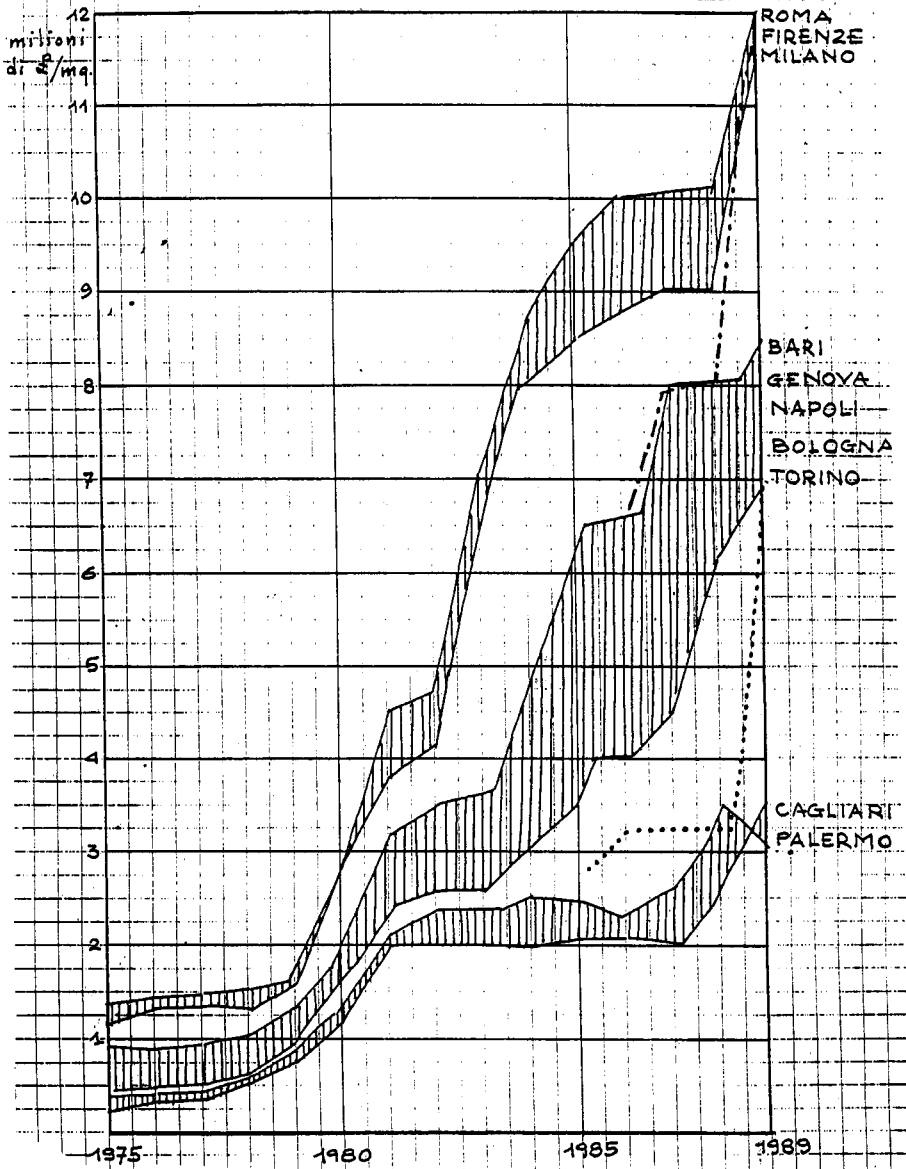


Fig. 2 - Prezzi medi delle botteghe nel "centro storico"

### *Summary*

The A. reports the results of a search that is in course that point out the consequences of the pedestrian zones on the value of the immovable properties.

Then he analyses the phenomenon in terms of commercial building industry in relation to the perspectives of development and to the occupational aspects.

### *Résumé*

L'A. se rapporte à une investigation actuellement en cours laquelle va mettre en évidence les conséquences de la piétonisation sur les valeurs des immeubles.

Il va analyser le phénomène, aussi en terms d'urbanisme commerciale en relation à les perspectives de développement et à les implications occupationnelles.