



UNIVERSITÀ POLITECNICA DELLE MARCHE

DIPARTIMENTO DI ECONOMIA

**I SISTEMI LOCALI DEL LAVORO
NELL'INTERPRETAZIONE
DELL'ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE:
FONDAMENTI TEORICI E LIMITI ONTOLOGICI**

FABIANO COMPAGNUCCI

QUADERNO DI RICERCA n. 336

Dicembre 2009

Comitato scientifico:

Renato Balducci

Marco Crivellini

Marco Gallegati

Alberto Niccoli

Alberto Zazzaro

Collana curata da:

Massimo Tamberi

I Sistemi Locali del Lavoro nell'interpretazione dell'organizzazione territoriale: fondamenti teorici e limiti ontologici

Fabiano Compagnucci

Abstract

La necessità di riaprire il dibattito sull'individuazione delle aree funzionali (i Sistemi o Mercati Locali del Lavoro in Italia - SLL) e di rivederne l'architettura operativa viene oramai sostenuta da numerosi studiosi. Un'operazione preliminare rispetto a tale finalità è quella di ripercorrere la genesi dei SLL per capire quale sia stato il costrutto teorico che ne ha ispirato la formalizzazione e verificarne la pertinenza interpretativa nel tempo. Almeno inizialmente, quindi a cavallo fra gli anni '70 e gli anni '80, i SLL sembrano essere in grado di cogliere alcune forme emergenti di organizzazione territoriale, in particolare quelle distrettuali. Col passare del tempo, però, il territorio si riorganizza secondo modelli urbani, rendendo meno pertinente la validità interpretativa dei SLL. È oramai evidente che, prima di modificare la procedura di regionalizzazione funzionale dell'Istat, bisogna rivederne l'ancoraggio teorico. La categoria di "città" potrebbe rappresentare il costrutto teorico di riferimento.

The need to reopen the debate on the identification of functional areas has by now been claimed by several scholars. The aim of this article is to give a contribution to this debate by first describing the genesis of Local Labour Systems (SLL) in order to understand the theoretical construct that has inspired their formalization and verify its interpretative pertinence throughout time. The SLL's seemed to be able to capture emerging forms of territorial organization, particularly the districtual ones, at the turn of the '70s and '80s. Over time, however, the process of territorial reorganization in urban models, affected its validity. To overcome this problem, the concept of functional areas has to be anchored to a different theoretical construct. The concept of city might help us in this way.

JEL Classification: R10 Urban, Rural, and Regional Economics - General Regional Economics – General

Keywords: Sistemi Locali del Lavoro, distretti, organizzazione territoriale del processo economico, città.

Indice

1. Introduzione	5
2. I Sistemi Locali del Lavoro: una cesura metodologica nell'interpretazione del territorio	6
3. Il distretto industriale come unità di indagine	8
4. I fondamenti teorici dei Sistemi Locali del Lavoro	10
5. La genesi dei SLL	12
6. L'organizzazione territoriale del processo economico negli anni '70: fenomeni emergenti	14
7. La rivoluzione territoriale degli anni '80: cause ed esiti	16
8. Limiti ontologici dei SLL	21
9. Considerazioni conclusive	24
Bibliografia	27

1. Introduzione

Con la pubblicazione nel 1989 (Istat, Irpet 1989) dei primi dati sugli spostamenti pendolari dei cittadini italiani per motivi di lavoro, relativi al censimento del 1981, il tema della rappresentazione funzionale del territorio ha finalmente assunto un ruolo centrale nel dibattito scientifico. L'esito della metodologia messa a punto dall'Istat e dall'Irpet, in collaborazione con le Università di Newcastle upon Tyre e di Leeds prima, e con quella di Parma poi, è la suddivisione del territorio italiano in 955 Sistemi Locali del Lavoro (SLL), che diventeranno 784 nel 1991 (Istat, 1997) e 686 nel 2001 (Istat, 2006).

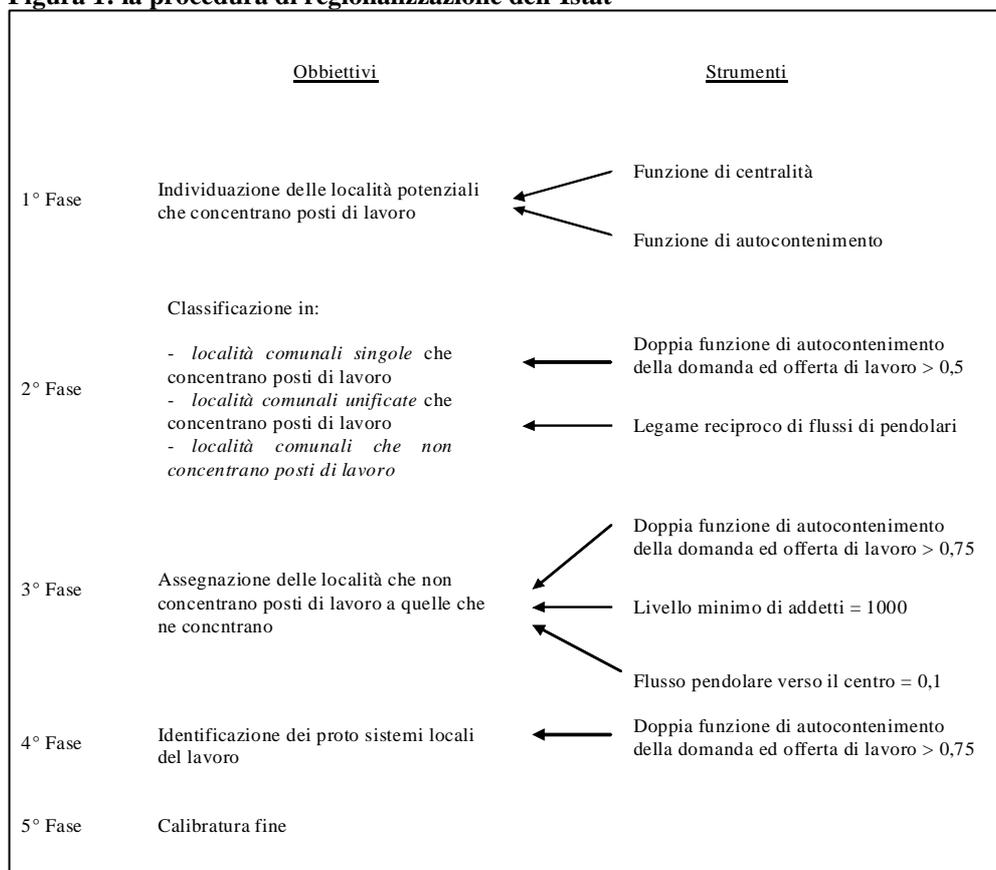
L'introduzione dei SLL ha rappresentato un'importante cesura metodologica nella interpretazione del paesaggio economico italiano. Grazie ad essi, infatti, il territorio italiano poteva essere letto in termini funzionali, superando le poco efficaci chiavi di lettura tradizionali basate sulle partizioni amministrative a scala sub-nazionale. Nonostante l'importanza che questa operazione ha rivestito sia in campo accademico che in quello delle politiche territoriali, i SLL non sembrano affatto costituire una soluzione congrua al problema dell'interpretazione della organizzazione territoriale del processo economico. Essi, infatti, ne hanno esplicitato una particolare forma, coincidente con quella del mercato locale del lavoro, ontologicamente più vicino al concetto di città fordista che non di città post-fordista del terzo millennio, riducendone, di fatto ed in maniera non accettabile, il livello di complessità.

Dopo aver evidenziato i punti di forza dell'algoritmo di regionalizzazione dell'Istat (Paragrafo 2), verrà presentata una rilettura critica del dibattito che ha portato ad identificare il distretto industriale neo-marshalliano con l'unità di indagine per gli studi territoriali e con i SLL (Paragrafi 3 e 4). In seguito verrà ripercorsa la genesi della categoria dei SLL (Paragrafo 5) evidenziando le forme territoriali emergenti degli anni '70 per capire di quale realtà i SLL dovessero rendere conto (Paragrafo 6). Nei Paragrafi 7 ed 8 si cercherà di mostrare come la rivoluzione territoriale cominciata a partire dagli anni '80, che ha riorganizzato il territorio su modelli urbani, rende eccessivamente riduttivo l'uso dei movimenti pendolari come proxy relazionale, palesandone i limiti ontologici. Al tempo stesso verranno indicate possibili direttrici per migliorare la capacità descrittiva della procedura di regionalizzazione dell'Istat, prima fra tutte quella di ancorarla al concetto di "città".

2. I Sistemi Locali del Lavoro: una cesura metodologica nell'interpretazione del territorio

I SLL sono insiemi di due o più comuni che vengono aggregati sulla base dell'autocontenimento dei flussi di pendolarismo giornaliero tra luogo di residenza e luogo di lavoro mediante un algoritmo *multi-step* (Figura 1).

Figura 1: la procedura di regionalizzazione dell'Istat



La capacità di autocontenere una quota rilevante di posti lavoro – il 75% sia dal lato della domanda che dell'offerta - renderebbe legittimo considerarli come i luoghi quotidiani di chi vi risiede e lavora. In definitiva, la proxy degli spostamenti quotidiani “*qualifica nello spazio e nel tempo il concetto di sistema locale*” (Barbieri, Causi, 2005). Questa ed altre caratteristiche ne hanno decretato

il successo, facendoli diventare l'unità di analisi standard della ricerca territoriale economico-sociale.

Con i SLL, *in primis*, si è finalmente posto rimedio alla mancanza di una categorizzazione generale che consentisse la mappatura esaustiva del territorio italiano in termini funzionali, colmando un vuoto che aveva provocato un'impasse degli studi territoriali e che aveva lasciato l'Italia, unico paese all'interno dell'allora CEE, senza uno strumento del genere.

In secondo, luogo la procedura di identificazione, che si basa su un approccio top-down, è molto parsimoniosa in termini di utilizzo dei dati, minimizzando i costi di individuazione dei sistemi locali. Per produrre il suo output, l'algoritmo di regionalizzazione necessita solamente dei dati relativi ai flussi di pendolarismo per motivi di lavoro.

In terzo luogo i SLL permettono di affrancarsi dalle partizioni territoriali predefinite, non dipendendo dai confini amministrativi vigenti, da eventi storici o da vincoli ambientali. Con i SLL, cioè, è stato possibile superare le delimitazioni territoriali istituzionali, nella maggior parte dei casi incapaci di cogliere i fenomeni di auto-organizzazione del processo economico emersi negli ultimi trenta anni.

Inoltre, va ricordato che i SLL sono stati alla base dell'istituzione delle sezioni circoscrizionali per l'impiego, sono stati il riferimento di studi volti alla delimitazione territoriale delle aree metropolitane e sono stati utilizzati come unità territoriale per l'identificazione dei distretti industriali. La relativa semplicità di individuazione ed il loro utilizzo come unità di analisi di base sia da parte di alcune politiche di programmazione che da parte degli studi sullo sviluppo economico locale è correlata ad una notevole disponibilità di dati riferiti a questo livello territoriale. L'Istat realizza stime relative all'occupazione residente e alle persone in cerca di occupazione al livello dei SLL dal 1998, mentre quelle relative a valore aggiunto ed occupazione interna per macro-branca di attività economica (agricoltura, industria e servizi) sono disponibili in serie storica dal 1996.

La metrica dei SLL ha permesso di saldare la concettualizzazione del territorio in Italia con quella dei paesi OECD. Anche all'interno dei paesi OECD, infatti, la necessità di varare politiche territoriali di sviluppo con precisi focus territoriali ha costretto i paesi membri ad affrontare la questione dei livelli territoriali sub-nazionali e dunque della scelta delle unità territoriali di base. I SLL, in questa ottica, vengono identificati con le regioni funzionali (*Functional Urban Areas* – FUA_s, ESPON, 2007), intendendo per regione funzionale un'unità territoriale esito dei processi di auto-organizzazione socio-economica a scala sub-nazionale (LAU 1 - *local administrative unit* - ex NUTS 4). I SLL sono stati adottati dall'Italia come unità territoriale ufficiale per l'identificazione di aree che possono

beneficiare sia di politiche nazionali che di quelle europee nella forma dei fondi strutturali (Cattan, 2002).

Uno dei fattori che ha maggiormente contribuito alla legittimazione e alla diffusione dell'utilizzo dei SLL, e che, a mio avviso, ne costituisce al contempo uno dei principali limiti, è stata l'operazione di saldatura concettuale tra la metrica *particolare* dei SLL e quella *generale* di sistema locale. L'equivalenza tra SLL e sistema locale ha permesso all'Istat di fornire una rappresentazione territoriale compatibile con gli idealtipi espressi dai principali programmi di ricerca sullo sviluppo locale – in particolare con quelli relativi ai distretti industriali e ai sistemi urbani – che non avevano avuto, invece, esiti territoriali rilevanti dal punto di vista della mappatura. Sulla base della numerosità e delle caratteristiche delle unità locali e degli indici di specializzazione, i SLL possono essere interpretati come distretti industriali o sistemi del terziario avanzato, su quella delle grandezze demografiche e delle caratteristiche degli occupati diventano sistemi urbani o aree metropolitane (Istat, 2006).

I SLL, dunque, sono oramai lo standard territoriale di base per numerose ricerche sullo sviluppo locale, per le politiche – nazionali ed europee – volte a riequilibrare i differenziali territoriali di sviluppo e per la valutazione *ex-post* di tali politiche. Ma sono effettivamente un'unità di analisi pertinente? Per rispondere a questa domanda si rende necessario soffermarsi sui costrutti teorici che ne hanno informato la genesi e capire se tali costrutti hanno mantenuto la loro capacità esplicativa nel tempo.

3. Il distretto industriale come unità di indagine

All'interno del programma di ricerca dell'economia dello sviluppo locale, lo sforzo maggiore volto all'individuazione dell'unità territoriale di indagine è stato compiuto dall'economia industriale neo-marshalliana. Il distretto industriale neo-marshalliano si differenzia dalle categorie di area sistema, area di specializzazione produttiva e dal distretto industriale *tout court* trattandosi non solo di “*una forma organizzativa del processo produttivo di certe categorie di beni, ma anche di un ambiente sociale in cui le relazioni fra gli uomini, dentro e fuori dai luoghi della produzione, nel momento dell'accumulazione come in quello della socializzazione, e le propensioni degli uomini verso il lavoro, il risparmio, il giuoco, il rischio, ecc, presentano un loro peculiare timbro e carattere*” (Becattini, 1987a, p. 8).

Nel modello di Becattini, cioè, gli aspetti istituzionali ed antropologici rilevano nel connotare il territorio, visto che i *network* di imprese sono incastonati in altrettanti *network* sociali, che a loro volta riflettono le peculiari caratteristiche antropologiche ed istituzionali dei contesti locali che li ospitano (Calafati, 2005).

L'identità locale rappresenta una dotazione territoriale sia in termini *cognitivi* - tradizione di saper fare diffuso - che *normativi* - tratti culturali comuni, relativi al forte impegno nel lavoro, capacità cooperativa sia nell'azienda che nella regolazione delle attività economiche a livello territoriale. Per questo i *“distretti industriali sono stati identificati con lo sviluppo locale, proprio per la loro capacità di valersi di beni collettivi locali e di esprimere il protagonismo dei soggetti individuali e collettivi di un territorio”* (Triglia, 2005, p.51).

Accanto agli aspetti istituzionali, culturali ed antropologici, un altro elemento fondante è rappresentato dalla categoria delle esternalità o economie (e diseconomie) esterne. Sempre Becattini afferma che *“ciò che tiene insieme le imprese che fanno parte del distretto industriale marshalliano è una rete complessa ed inestricabile di economie e diseconomie esterne, di congiunzioni e connessioni di costo, di retaggi storico-culturali, che avvolge sia le relazioni interaziendali che quelle più squisitamente interpersonali [...] Il distretto industriale marshalliano costituisce dunque un ispessimento localizzato delle relazioni interindustriali che presenta un ragionevole carattere di stabilità nel tempo”* (Becattini, 1987b, p. 47).

L'introduzione del concetto di economie esterne ha profondamente modificato il quadro teorico all'interno del quale gli insediamenti umani vengono analizzati. Come osserva la Tinacci Mossello *“quando lo sviluppo regionale si è consolidato fino a creare, accanto alle economie esterne pecuniarie, economie esterne tecnologiche, tali da costituire un'atmosfera, l'area di concentrazione industriale è veramente un sistema nel senso della Teoria Generale dei Sistemi, ossia un insieme teleologicamente ordinato* (Tinacci Mossello, 1987, p. 101)”. Le esternalità, infatti, vanno analizzate sotto la prospettiva delle loro relazioni con gli agenti e, in un'ottica sistemica, degli effetti microeconomici, sia al livello delle imprese che degli individui, che da tali relazioni discendono. Esse, dunque, hanno effetti sia statici che dinamici sui contesti che influenzano, determinandone cambiamenti strutturali attraverso l'apprendimento, l'innovazione e la lealtà territoriale, le funzioni di costo, i profitti e gli investimenti (Calafati, 2005).

Sia gli elementi più strettamente connaturati al sistema sociale che le esternalità sono fenomeni locali che si basano sulla prossimità¹, caratteristica che fornisce una dimensione spaziale relativamente precisa ai distretti industriali. Con essi il territorio diventa finalmente *“fattore di spiegazione del cambiamento della società e dell'economia, e una griglia interpretativa”*, invece che mero *“supporto utile per studiare la presenza delle imprese sul territorio, o come le attività economiche vi si distribuiscono o la società vi si organizza”* (F. Sforzi, 1999).

¹ Per una rassegna articolata del concetto di prossimità nelle sue innumerevoli accezioni si veda Bouba-Olga, Grossetti (2006).

Parimenti, il distretto industriale, che nella sua declinazione neo-marshalliana è sinonimo di sistema locale, assume al ruolo di *unità d'indagine* e di *classificazione* dei fatti economici e sociali.

4. I fondamenti teorici dei Sistemi Locali del Lavoro

Alla fine degli anni '80 Sforzi utilizza il concetto di distretto industriale neo-marshalliano come ancoraggio teorico per i Mercati Locali del Lavoro, oramai in procinto di essere pubblicati dall'Istat-Irpet. Analizzando la porzione di territorio compresa tra Firenze e Pistoia, in cui è localizzato il distretto tessile di Prato, egli verifica la coincidenza fra spazialità del sistema produttivo, spazialità del sistema sociale e quella del sistema urbano (giornaliero) o mercato locale del lavoro (Sforzi, 1987, p. 143-167). Visto che il distretto pratese si configura come *“un'entità in cui i processi di socializzazione, i valori, i comportamenti sono orientati dalla presenza di un'industria che incide profondamente sul territorio e che rappresenta il centro su cui converge una parte rilevante degli interessi della collettività”* (p. 153) e che *“il sistema urbano pratese comprende al proprio interno la maggior parte del territorio in precedenza connotato dalle tipologie tipiche dell'industrializzazione leggera”* (p. 154), allora il distretto industriale è sia un sistema sociale che un sistema urbano. Essendo il sistema urbano approssimato dalla categoria analitica dei mercati locali del lavoro allora il mercato locale del lavoro rappresenta anche la forma analitica dei distretti industriali.

Grazie a questa operazione, i SLL, diventano in breve lo strumento formale attraverso cui interpretare i fenomeni dello sviluppo economico locale, sintetizzandone i due maggiori filoni di ricerca: il distretto industriale marshalliano ed i sistemi urbani. A tal riguardo Martellato e Sforzi evidenziano come sia il distretto industriale che i sistemi urbani rappresentano dei sistemi – nell'accezione della Teoria Generale dei Sistemi – basati sulle relazioni fra gli elementi che li compongono. Pur riconoscendo la diversità del tipo di relazioni che caratterizzano il sistema urbano ed il distretto industriale, le due tipologie territoriali sono accomunate dalla presenza delle *località* - i luoghi della produzione e della residenza – su cui insistono i flussi di relazioni. Se nell'organizzazione spaziale dei sistemi urbani i flussi di pendolarismo per motivi di lavoro risultano un elemento centrale, nei distretti, oltre a questa tipologia relazionale, rilevano anche quelle interindustriali fra imprese specializzate nello stesso processo produttivo. Il riferimento comune al pendolarismo fa sì che entrambe le tipologie territoriali possano essere considerate dei mercati locali del lavoro relativamente autocontenuti e, in particolare, che le relazioni di tipo urbano siano un sottoinsieme di quelle distrettuali. (Martellato, Sforzi, 1990, p. 11-13).

Con gli anni '90, resasi evidente la parzialità interpretativa dei distretti industriali, si comincia ad allargare il quadro di analisi *“applicando i frutti di quegli approfondimenti a un tentativo di rilettura coerente dell'economia e della società italiana, cioè una rilettura per sistemi locali (luoghi)”* (Bellandi, Dei Ottati, 2001), siano essi distretti industriali, aree polarizzate dalla grande impresa, città industriali composite. L'economia industriale neo-marshalliana, infatti, nonostante le premesse e le intenzioni, non è riuscita a generalizzare il concetto di distretto industriale, concentrandosi su casi di studio eclatanti per la straordinarietà delle proprie traiettorie di sviluppo industriale. Come farà notare Sforzi in seguito, il limite principale del paradigma dell'economia industriale neo-marshalliana è quello di far coincidere lo sviluppo locale con i distretti industriali e le piccole imprese, focalizzando l'attenzione più sul modello produttivo distrettuale che non sul paradigma teorico distrettuale. *“La distinzione è utile per sottolineare che esiste una diversità fra lo studio dei fatti economici, pur nella loro territorialità (ad esempio, come un'industria si organizza nel territorio) e lo studio dello sviluppo economico attraverso il territorio (ad esempio, come una società locale si specializza in un'industria)”* (Sforzi, 2005, p. 9).

L'accostamento fra distretti industriali e SLL, inoltre, ha determinato una sottoutilizzazione sistematica della griglia territoriale fornita dall'Istat, visto che si è focalizzata l'attenzione solo sul gruppo di sistemi con spiccate caratteristiche distrettuali, lasciandone ai margini molti altri. Come osserva Calafati, l'utilizzo dei SLL come proxy dei distretti industriali *“non ha permesso di cogliere le modifiche dell'organizzazione territoriale nelle aree deboli [...] Non ha permesso neanche di cogliere i profondi mutamenti che la formazione dei sistemi locali stava determinando sulla dimensione urbana della società italiana.”* (Calafati, 2005b).

Conscio della necessità di fornire strumenti utili per una rilettura territoriale dell'organizzazione del processo economico, nel 1994 Giorgio Fuà propone il Progetto *TESI* (Trasformazioni Economiche e Sociali dell'Italia), con l'obiettivo dichiarato di giungere ad un meta-concetto di sistema locale dai caratteri più generali. *“Dopo anni di apprendimento sull'originalità del modello di sviluppo industriale”* (Bellandi, Dei Ottati, 2001), il territorio diventa oggetto di studio, intendendo per territorio una pluralità di ambiti locali in cui gli elementi-fondo (luoghi della residenza, luoghi della produzione, luoghi del consumo e della socialità) sono collegati da flussi rilevanti di relazioni materiali ed immateriali. Secondo Beccattini, responsabile dell'unità toscana del progetto, *“un passaggio obbligato era la ripartizione dell'Italia in tanti sistemi locali, per poi passare a raggrupparli in blocchi omogenei secondo il modo in cui l'apparato produttivo si innestava nelle società locali. Solo una tale partizione avrebbe consentito di cogliere tutta la ricchezza delle forme produttive e, al tempo stesso, di valutare la*

rappresentatività dei pochi casi sottoposti ad approfondimento. Fortunatamente una partizione del genere era già disponibile, per l'opera congiunta di Fabio Sforzi, l'Irpet e l'Istat: i cosiddetti mercati, o sistemi, locali del lavoro" (Beccattini, 2001). I SLL, dunque, avrebbero dovuto fungere da griglia interpretativa di partenza per l'individuazione dei sistemi locali. In realtà, il progetto TESI non è giunto ad esprimere una mappa dei sistemi locali italiani alternativa a quella dei SLL, forse anche per i dubbi che lo stesso Beccattini nutriva nei confronti dei SLL, che *"sono da considerare come proxies molto imperfette dei veri sistemi locali, nascondendo dietro un'affascinante completezza geometrica, una scarsa pregnanza di contenuti, che li rende inadeguati per un'esplorazione dei veri sistemi produttivi locali"* (Beccattini, 1994).

Con il sostanziale fallimento del progetto TESI i SLL sono rimasti la sola griglia interpretativa del territorio in termini funzionali a disposizione dei ricercatori. Purtroppo, come hanno mostrato numerosi studi teorici ed empirici², la mappatura fornita dai SLL non sembra in grado di dare conto dei cambiamenti avvenuti nell'organizzazione territoriale del processo economico nell'ultimo trentennio. Da questa constatazione nasce la necessità di riaprire il dibattito sull'individuazione, sia dal punto di vista teorico che operativo, dell'unità territoriale di indagine.

5. La genesi dei SLL

L'esperienza di regionalizzazione funzionale del territorio italiano inizia con gli studi condotti nelle Regioni per l'individuazione dei comprensori di programmazione socio-economica. Questi comprensori, ossia partizioni territoriali sub-regionali, dovevano fungere da base territoriale ottimale per le politiche pubbliche locali. Dagli studi emergeva la necessità di accompagnare alla ricerca di un algoritmo efficiente per la loro individuazione, capace di trattare un'elevata quantità di dati in un tempo d'elaborazione ragionevolmente breve, un apparato teorico in grado di spiegare la natura delle entità territoriali che sarebbero diventate comprensori (Sforzi e Conti, 1997). Proprio l'istituzione dei comprensori in Toscana a fini di programmazione economico-sociale rappresenta il primo tentativo di regionalizzazione funzionale in Italia (Irpet, 1977). In quell'occasione, per la prima volta, vennero utilizzati i dati sugli spostamenti sistematici casa-lavoro raccolti in fase sperimentale dall'Istat con il Censimento del 1971. Nel 1986, sulla base dei dati relativi al Censimento del 1981,

²Si vedano a tal proposito i lavori di Calafati (2005), Calafati e Compagnucci (2005), Chelli e Merlini (2009), Compagnucci (2009), Carlei et alii (2006).

l'esperimento venne replicato a livello nazionale, introducendo ufficialmente la categoria dei Mercati o Sistemi Locali del Lavoro.

L'algoritmo dell'Istat si aggancia alle numerose ricerche realizzate in Gran Bretagna a partire dagli anni '70, volte ad ottenere unità areali di riferimento per il Censimento della popolazione e per le politiche urbane e regionali. In particolare, il riferimento esplicito è alle Travel-To-Work-Areas (TTWA), ossia aree definite sulla base degli spostamenti giornalieri per motivi di lavoro, utilizzate per calcolare gli indici di disoccupazione a livello locale e come sezioni circoscrizionali per l'impiego. L'obiettivo dell'algoritmo di regionalizzazione dell'Istat, infatti, era quello di delimitare aree funzionali che riflettessero nella maniera più accurata possibile i principali contorni della struttura spaziale dei *mercati locali del lavoro* in cui si articola un territorio dato, ossia le unità di base per la formulazione di politiche e per la costruzione di indici relativi al mercato del lavoro. In effetti, al loro esordio, i SLL vengono denominati *mercati locali del lavoro* e solo successivamente sistemi locali del lavoro, anche sulla base della critica di Becattini, che in relazione alla terminologia "mercato" faceva notare che "*si ha qui a che fare con una strana merce che ha un'opinione di sé, che può essere diversa da quella degli altri*" (Becattini, 1979).

Le ipotesi che stanno alla base della categoria dei SLL – più in generale delle FUAs - è che le attività degli individui legate ai propri cicli circadiani, quindi il lavoro, i consumi e la socializzazione, tendono a concentrarsi intorno al luogo di residenza. L'impossibilità di poter disporre, oggi come negli anni '80, di dati censuari relativi ai movimenti dei cittadini per il consumo o il tempo libero, ha fatto sì che l'analisi dei flussi si incentrasse solo su quelli per motivi di lavoro, che sono diventati la *proxy* relazionale per eccellenza. I SLL, come ricordato in precedenza, sono divenuti sinonimo di sistema locale in senso lato, immaginando una quasi perfetta sovrapposizione fra relazioni motivate da esigenze lavorative con quelle relative al consumo, alla ricreazione sociale e al tempo libero. Come osservano Barbieri e Causi "*il concetto di sistema locale è strettamente legato a quello di autocontenimento, il quale denota la capacità di un ambito territoriale di concentrare al proprio interno la maggiore quantità possibile delle relazioni umane che intervengono tra le sedi dove si svolgono attività di produzione (località di lavoro) e quelle dove si svolgono attività legate alla riproduzione sociale (località di residenza). L'ambito territoriale in questo modo individuato si configura come un sistema locale: infatti, al suo interno si concentrano le attività connesse alla residenza (ad esempio, la maggior parte dei consumi individuali e familiari), quelle connesse al luogo di lavoro (le spese di produzione e distribuzione), e l'insieme delle relazioni sociali che s'instaurano tra questi due poli. Il riferimento agli spostamenti quotidiani qualifica nello spazio e nel tempo il concetto di sistema locale*" (Barbieri, Causi, 2005).

Posta in questi termini, la riflessione critica sui SLL diventa un'analisi sul valore del pendolarismo come *proxy* delle densità relazionali territoriali. Per verificare se effettivamente la *proxy* del pendolarismo riesce ad approssimare un sistema locale, due passaggi sembrano obbligati. In primo luogo si rende necessario descrivere il contesto territoriale che l'algoritmo dell'Istat doveva interpretare nel momento in cui ne è stata progettata l'architettura. In secondo luogo si dovrà valutare se quel tipo di organizzazione territoriale è rimasto stabile, o se, invece, sono intercorse modificazioni tali da rendere anacronistico il SLL come strumento interpretativo.

6. L'organizzazione territoriale del processo economico negli anni '70: fenomeni emergenti

Quale era, dunque, l'Italia che l'algoritmo di regionalizzazione si è trovato a dover mappare all'inizio degli anni '80? Si tratta di una domanda basilare che, però, in letteratura non ha ricevuto l'attenzione che meritava.

I fenomeni territoriali emergenti di quegli anni sono una presenza capillare dell'industria di piccole e medie dimensioni in alcune aree del Centro Italia e del Nord-est, i processi di dis-urbanizzazione delle grandi città del Nord-ovest, giunti oramai ad uno stadio maturo, e la formazione di nuove polarità industriali nel Meridione come conseguenza combinata dell'intervento pubblico nell'economia e della delocalizzazione operata dal settore privato.

Dal punto di vista teorico, l'elaborazione della procedura di identificazione dei SLL si sviluppa durante l'affermazione del modello di organizzazione territoriale tipico della *Terza Italia* (Bagnasco, 1977). Nell'*Italia dei comuni* (Fuà, Zacchia, 1983) l'attività produttiva di tipo distrettuale risulta diffusa presso una moltitudine di unità comunali, rendendo possibile espletare la funzione lavorativa presso la comunità di appartenenza (Pettenati, 1991). Questi centri, oltre a disporre ognuno della propria zona industriale, sono dotati, nella maggior parte dei casi, di funzioni urbane diversificate, elementi istituzionali consolidati, una variegata attività privata nel commercio, una rete stradale densa. Si tratta di comuni di piccole e medie dimensioni localizzati nella *campagna urbanizzata*, i cui processi di industrializzazione non hanno creato la classica contrapposizione centro-periferia, dando vita ad una sorta di *policentrismo morfologico*. Le comunità locali che li abitano godono, dunque, non solo di un elevato autocontenimento in relazione alla domanda e all'offerta di lavoro, ma anche rispetto alla gran parte dei campi relazionali generati dall'attività di consumo e dall'attività sociale e ricreativa. Il risultato è la sovrapposizione quasi perfetta dei cicli circadiani degli individui generati dall'espletamento dell'attività lavorativa e quelli generati dalla gestione degli affari personali e familiari, dall'attività ricreativa e dal tempo libero. In

questi ambiti, cioè, sembra che effettivamente le economie esterne di scala, le economie di agglomerazione urbana e quelle di consumo coincidano, proiettandosi omogeneamente sulla medesima partizione territoriale. Questo tipo di organizzazione territoriale, basata sulla centralità del fattore lavoro, è una tipologia che l'algoritmo riesce ad identificare in maniera congrua per definizione.

L'altro modello organizzativo, quello della grande città industriale, della città-fabbrica, aveva cominciato a trasformarsi a partire dalla metà degli anni '60 in seguito ai processi di decentramento territoriale della produzione, che hanno investito, in particolare, le aree periferiche delle regioni nord-occidentali ed il meridione. Questo fenomeno è stato definito come *contro-urbanizzazione* o *disurbanizzazione*, sulla base della tendenza della popolazione e delle attività economiche a crescere in misura inversamente correlata alla dimensione urbana (Dematteis, 1991). Si è assistito, infatti, ad una "*espulsione delle industrie manifatturiere ad alto consumo di spazio e a bassa tecnologia dalle aree metropolitane e dai centri maggiori*" (Pettenati, 1991).

Gli effetti territoriali di questi fenomeni sono stati eterogenei. Da una parte la strategia di decentramento produttivo per opera delle grandi imprese private e di quelle a partecipazione statale, ha riguardato l'Italia meridionale. Qui, sono state create nuove polarità industriali che hanno innescato processi di organizzazione territoriale secondo il *modello centro-periferia*. Anche questo modello organizzativo, che vede un comune pivot concentrare opportunità occupazionali e una serie di comuni limitrofi gravitare su di esso, è colto in maniera pertinente dall'algoritmo dell'Istat.

In altri casi la delocalizzazione si è connotata come delocalizzazione di prossimità, interessando le cinture di comuni immediatamente circostanti i centri cittadini, che vengono abbandonati per l'insorgere di diseconomie di agglomerazione conseguenti alla polarizzazione produttiva e all'urbanizzazione. Questo tipo di delocalizzazione ha creato nuove centralità periferiche, che, spesso, rimangono comunque funzionalmente interrelate con il centro da cui promanano. Il contemporaneo accentramento delle attività di servizio nei centri ha dato vita ad una specializzazione funzionale, che è generalmente di tipo terziario nel *core* dell'area urbana e di tipo manifatturiero nelle aree periferiche. La specializzazione funzionale delle differenti aree della città genera, a sua volta, una segmentazione dei mercati del lavoro. Tali mercati del lavoro, in alcuni casi, possono raggiungere livelli di autocontenimento tali da poter essere considerati funzionalmente disconnessi dal resto della città. In particolare, la presenza di attività industriali nelle aree periferiche delle città crea piccoli sistemi di comuni molto auto-contenuti, visto che, come è noto in letteratura, i relativi addetti hanno un raggio di pendolarismo più limitato rispetto a quello di figure professionali legate al terziario (Preto e Rabino 1992).

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

In definitiva, la prima lettura del territorio italiano attraverso l'algoritmo multi-step dell'Istat, avvenuta sulla base dei dati del 1981, sembra adattarsi in maniera abbastanza coerente all'organizzazione territoriale dello sviluppo economico italiano dell'epoca. La sostanziale adozione della teoria dello sviluppo “dal basso”, ossia della ricerca di un ruolo attivo del territorio nei processi di sviluppo economico (Garofoli, 1991) come principio ispiratore della procedura, consente di mappare i processi di diffusione industriale nella campagna urbanizzata e gli insediamenti abitativi ad essi connessi, aree fortemente monocentriche e gerarchizzate, ed infine, per ammissione degli stessi estensori della procedura, sub-sistemi urbani notevolmente auto-contenuti in termini di domanda ed offerta di lavoro.

Il problema risiede nel fatto che l'organizzazione spaziale consolidatasi durante gli anni '70, definibile come il punto di arrivo della prima rivoluzione territoriale (Bagnasco, 1977), rappresenta, al tempo stesso, il punto di partenza della seconda rivoluzione territoriale, che si esplica pienamente a partire dagli anni '80. A fronte dei cambiamenti intervenuti nell'articolazione territoriale del processo economico, l'algoritmo è rimasto immutato, fatto che ne ha diminuito la capacità di interpretazione territoriale.

7. La rivoluzione territoriale degli anni '80: cause ed esiti

Fra i fenomeni principali che hanno innescano la rivoluzione territoriale a partire dagli anni '80, ne possiamo ricordare almeno tre: l'aumento della mobilità individuale; le peculiarità del processo di terziarizzazione, internazionalizzazione

e globalizzazione dell'economia; l'ulteriore allentamento dei vincoli che il modello fordista aveva imposto nell'organizzazione della vita quotidiana.

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

In secondo luogo, negli anni '80 prende avvio il processo di terziarizzazione dell'economia italiana, in larga parte riconducibile ai processi di disintegrazione verticale delle imprese industriali. Molte di esse, infatti, hanno esternalizzato alcune attività che prima venivano svolte al loro interno (come, ad esempio, i servizi legali, la contabilità, le pulizie o le mense) determinando un continuo aumento del numero di unità locali ascrivibili al settore dei servizi (Calafati, 2007).

A questo fenomeno si sono aggiunti gli effetti dell'internazionalizzazione e della globalizzazione dell'economia. Nel mutato contesto economico le industrie hanno compreso l'importanza delle esternalità urbane per poter far fronte alla concorrenza internazionale. *“La capacità delle città di proteggersi contro il rischio e l'incertezza, permettendo di minimizzare i costi di transazione attraverso la varietà degli input cognitivi, delle risorse di lavoro e dei fornitori esterni, fa sì che all'interno della città sia favorita la formazione di concentrazioni geografiche di industrie (veri e propri sotto-sistemi industriali urbani) del tutto simili ai distretti industriali marshalliani”* (Amin, Thrift, 1992, Storper, 1995, Amin, Graham, 1999). Viene sovvertita, cioè, la gerarchia delle forme di organizzazione territoriale dell'attività economica. Mentre con i SLL si afferma la centralità dei fenomeni distrettuali, la cui individuazione è l'obiettivo primario della procedura di regionalizzazione dell'Istat, la comprensione dell'importanza delle esternalità di tipo urbano pone al centro dell'attenzione la città, di cui i distretti possono costituire sub-sistemi industriali.

Se, infatti, nel modello di industrializzazione diffusa, basato su piccoli cluster di imprese, le economie di complessità e di scala³ sembravano sufficienti a garantire l'esplicarsi del processo economico, l'internazionalizzazione e la globalizzazione dell'economia creano nuove esigenze. In particolare il funzionamento delle imprese richiede sempre più *economie di urbanizzazione*, che riguardano la concentrazione dell'attività economica di imprese differenti e non interrelate. Ciò favorisce non solo la condivisione di input specializzati, ma anche, e più importante, quella dei servizi pubblici, dei servizi di trasporto ed altri elementi delle infrastrutture comuni, come i servizi specializzati nel terziario avanzato, solitamente forniti dallo stato o dal mercato (Parr, 2001). Le economie esterne all'impresa, sebbene interne alla concentrazione urbana, sono fondamentali per un'ampia gamma di imprese, particolarmente per le imprese piccole o nuove, con localizzazione nei parchi industriali e nei distretti all'interno di aree metropolitane (Goldstein e Goldberg, 1984; Lichtenberg, 1960; Vernon, 1960).

Dal punto di vista dell'organizzazione spaziale del processo economico possiamo affermare che le nuove esigenze dell'apparato produttivo in termini di servizi hanno avuto *esiti territoriali concentrati*, creando nuove centralità urbane – oltre a quelle già esistenti - con funzioni e dimensioni peculiari rispetto ai contesti territoriali ospitanti. In alcuni casi le città dispensano servizi su scala locale: “*non soltanto quelli banali destinati principalmente alle famiglie del luogo, ma anche quelli più rari e specialistici destinati alle imprese che operano nei distretti industriali e negli altri settori produttivi tipici delle varie zone*” (Pettenati, 1991). In altri casi la localizzazione dei nuovi servizi nelle città ha avuto caratteristiche di *path dependance*, dipendendo da elementi istituzionali imputabili, ad esempio, alla presenza dei capoluoghi di provincia e di regione. In altri ancora la scelta di località centrali è dipesa da ragioni tecniche ed economiche, “*come ad esempio, per i servizi rari e costosi richiesti con una certa frequenza da utilizzatori diffusi sull'intero territorio regionale o nazionale;*

³ Le *economie esterne di scopo* si riferiscono ad una diminuzione dei costi per le singole impresa che dipendono dall'uso condiviso di *inputs* con altre imprese. Le *economie esterne di complessità* dipendono, invece, dal collegamento in termini di input-output fra le imprese il cui output è una produzione identificabile. Il risparmio sui costi, in questo caso, deriva dall'efficienza del flusso di informazioni e dall'abilità della singola impresa nel coordinare la sua attività con quella delle altre imprese, soprattutto per evitare problemi di fornitura di *inputs*. Le *economie esterne di scala*, chiamate da Marshall economie di localizzazione, riguardano la concentrazione di imprese simili, ad esempio operanti nello stesso settore industriale. Tale localizzazione permette l'emergere di bacini di manodopera specializzata, tariffe di nolo più basse sia per gli input che per gli output, accesso a servizi specialistici, e la possibilità di *spillover* informativi. Le economie di localizzazione sono esterne all'impresa, ma interne al settore in cui opera, riguardando tradizionalmente il settore calzaturiero, quello tessile ed ultimamente il settore dell'elettronica.

oppure per i servizi che pur avendo caratteristiche di mercato diverse, presentano sinergie produttive, commerciali o d'altro genere con altri beni o servizi a localizzazione vincolata" (Pettenati, 1991).

L'ultimo elemento preso in esame che ha contribuito ad innescare la rivoluzione territoriale iniziata negli anni '80 riguarda l'ulteriore allentamento dei vincoli che il modello fordista aveva imposto nell'organizzazione della vita quotidiana ed il continuo aumento del reddito pro-capite. *"Per ambedue i motivi i modelli di consumo si sono modificati incorporando una quota crescente di consumi che un tempo si sarebbero detti superflui. Gli investimenti realizzati dalle città italiane per recuperare terreno rispetto alla de-industrializzazione, hanno quasi sempre cercato di captare questa domanda. Le città si sono sforzate di essere scelte come oggetto di consumo non solo da parte dei cittadini residenti. Se la popolazione della città è spesso diminuita, è aumentata la popolazione della città che consuma la città per via dell'ipermercato e più marginalmente per gli altri beni e servizi che possono arricchire il tempo libero"* (Becchi, 2007).

La città, dunque, oltre che generatrice di economie di agglomerazione per le imprese, diventa fonte di *economie di consumo* per le famiglie, grazie alla presenza di servizi pubblici quali l'istruzione, la sanità ed i trasporti, di servizi privati avanzati e diversificati, come cultura e ricreazione, dei vantaggi e delle opportunità derivanti dalla varietà, che lasciano ampia libertà di scelta localizzativa in merito alla residenza, ai luoghi del lavoro e a quelli degli acquisti (Camagni, 1993).

L'aumento della mobilità territoriale, le peculiarità dei processi di terziarizzazione delle città italiane, l'allontanamento degli stili di vita dal modello fordista hanno profondamente modificato l'organizzazione spaziale del processo economico e degli insediamenti umani, mettendo in crisi la pertinenza interpretativa dell'algoritmo dell'Istat.

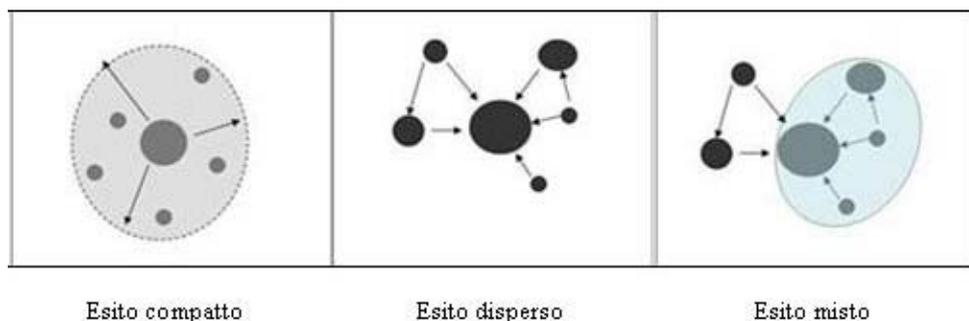
Il continuo rafforzamento delle interdipendenze comunali fra individui ed organizzazioni, già in nuce a partire dagli anni '70, ha dato vita a fenomeni di *coalescenza territoriale*, in seguito ai quali le singole unità amministrative di base diventano parti – elementi – di sistemi locali sovra-comunali profondamente integrati. *"Lo sviluppo spaziale che ne è seguito, pur non conducendo sempre ad agglomerati compatti in termini fisici, ha determinato un'organizzazione spaziale secondo una gerarchia di "punti focali" coerente alla scala sovracomunale. In genere, i punti focali dei comuni pivot sono diventati i punti gerarchicamente più importanti. All'interno di ciascun sistema locale individuato nel territorio è immediatamente riconoscibile un comune centroide e, soprattutto, un sistema di punti focali nei quali si intersecano i cicli circadiani della popolazione dell'intero sistema locale"* (Calafati, 2007, p. 7).

I processi di coalescenza territoriale hanno avuto esiti eterogenei. Da una parte si assiste ad un'integrazione fisica di unità comunali (*esito compatto*), un tempo spazialmente disconnesse, grazie all'espansione di ciascun nucleo originario o come conseguenza della nascita di nuovi insediamenti negli spazi tra gli insediamenti originari che rendono più "denso" il territorio, connettendolo in un *quasi-continuum* dell'urbanizzato.

In altri casi (*esito disperso*) l'aumento delle densità relazionali fra centri che in passato potevano godere di una relativa autonomia funzionale, assume la forma della città dispersa policentrica, in cui gli elementi di base – i comuni –, pur non assumendo la connotazione morfologica tipica della città densa, *funzionano come una città*.

Infine, ci sono stati processi che hanno avuto esiti territoriali compatti e dispersi al tempo stesso (*esito misto*) – Figura 5.

Figura 1: le modalità di formazione dei sistemi locali



Il risultato finale, comunque, è l'emergere del disegno funzionale della città, solitamente gerarchizzata intorno ad un centro più importante, in alcuni casi con una varianza notevole fra le dimensioni del comune *pivot* e quelle dei comuni periferici, ma in altri organizzata secondo modalità più spiccatamente policentriche, in cui l'eterogeneità dimensionale risulta meno marcata.

Un aspetto interessante dei processi di coalescenza è che essi non hanno riguardato solo aree urbane o aree caratterizzate da rilevanti processi di industrializzazione, ma anche aree marginali in cui si è registrata una forte decrescita demografica e scarse performance economiche. *“In questi casi, i nuovi sistemi locali sono la conseguenza del cambiamento delle metriche e delle mappe territoriali degli individui – cambiamento che, in molti casi, è obbligato dalla nuova dislocazione dei servizi di base, ma che finisce per sedimentarsi nelle mappe territoriali sulle quali gli individui costruiscono le loro strategie di sviluppo (locale)”* (Calafati, 2002).

Grazie alle osservazioni emerse in questo paragrafo sarà possibile evidenziare i limiti teorici che inficiano la capacità di lettura territoriale dell'algoritmo di regionalizzazione dell'Istat e che ne impongono la revisione, anche in vista dei prossimi Censimenti del 2011.

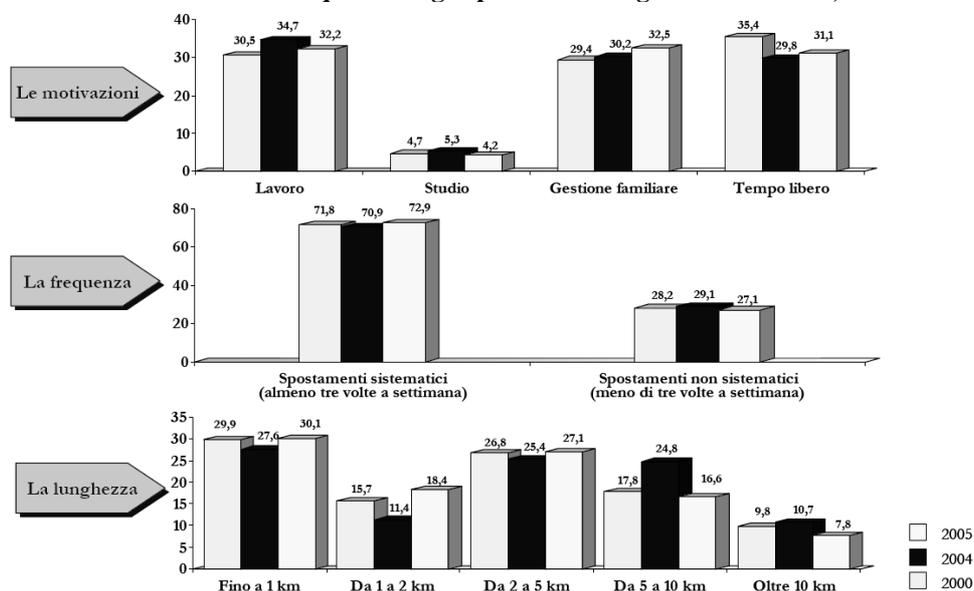
8. Limiti ontologici dei SLL

L'introduzione del concetto di città come metafora del concetto generale di sistema locale introduce nel dibattito teorico e metodologico elementi di complessità tali da rendere palesemente riduttiva la metrica del pendolarismo come *proxy* delle densità relazionali. La città, secondo questa accezione, è metafora di luogo, ossia *“una porzione di territorio alla quale un gruppo umano attribuisce un'individualità che deriva dalle singole funzioni e dal ruolo complessivo che essa svolge nel sistema delle strutture spaziali della società”* (Nice, 1987). È evidente che le città, dovendo soddisfare sia le funzioni residenziali che quelle più propriamente produttive e legate alla distribuzione di beni e servizi, sono dispositivi spaziali plurifunzionali. Come fa notare sempre Nice, le città costituiscono le tessere dell'organizzazione spaziale del processo socioeconomico, formando *“una molteplicità di sistemi locali caratterizzati da diversi tipi di attività produttiva e soprattutto da diversi gradi di sviluppo socio-economico”*. Il diverso peso delle varie funzioni economiche che si esplicano a livello locale determinano *“l'individualità dei singoli luoghi e il loro grado di importanza, ossia le gerarchie dei luoghi”* (Nice, 1987, pp 117-123).

In effetti, le teorizzazioni dei vari paradigmi di ricerca mettono in luce la multidimensionalità della vita economica, sociale e culturale della città. Dalla città globale (Sassen, 2003), alla città come motore dell'economia nazionale (Jacobs, 1970), alla città come *milieu* (Remy, 1966), alla città come luogo creativo (Bianchini, Schwengel, 1991), alla *cultural city* (Florida, 2002) alla *consumer city* (L. Glaeser, J. Kolko, A. Saiz, 2001), alla città come sistema progressivo (Calafati, 2007), ciò che emerge è il suo *“carattere molteplice”* (Amin, 1999), il costituire il substrato di fasci di relazioni sociali, economiche, politiche e culturali (Dematteis, 1997).

All'interno di questo quadro teorico, è ovvio che l'utilizzo della sola metrica del pendolarismo genera un riduzionismo ontologico difficilmente accettabile, sia in relazione ai grandi contesti urbani che alle città che assumono la forma di cluster di comuni interrelati, in maniera più o meno gerarchica o più o meno policentrica. Se è vero che la componente dei flussi legata al pendolarismo ha un ruolo importante nella strutturazione delle densità relazionali locali, è pur vero che essa rappresenta una quota minoritaria sul totale degli spostamenti che quotidianamente vengono effettuati dagli individui (Grafico 1).

Grafico 1: motivazione e frequenza degli spostamenti degli italiani – 2000, 2004 e 2005



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

Sulla base della ricerca *Audimob*⁴ dell'Isfort (Isfort, 2006), si vede come nel 2001 (l'anno in cui sono stati censiti gli ultimi dati relativi al pendolarismo per motivi di studio e di lavoro) la mobilità generata dai lavoratori rappresenta il 34,5% sul totale degli spostamenti sistematici, ossia di quegli spostamenti ripetuti almeno tre giorni a settimana, che sono la componente largamente maggioritaria della mobilità urbana. Ad essa si accompagna la mobilità generata dalle attività legate al tempo libero (30,3%), quella relativa alla gestione degli affari personale e familiari (29,4%) e quella relativa a motivi di studio (5,9%) (Tabella 1).

⁴ L'Osservatorio "Audimob" dell'Isfort si basa su un'estesa indagine telefonica, realizzata con sistema CATI e alimentata da oltre 15.000 interviste annue ripartite su 4 survey (una per stagione, due/tre settimane per ciascuna stagione). L'Osservatorio è attivo dall'inizio del 2000 e interessa un campione stratificato (per sesso, per età e per regione) statisticamente significativo della popolazione italiana compresa fra 14 e 80 anni. I campioni trimestrali sono indipendenti e "gemelli" (omogenei rispetto alle caratteristiche di base). L'indagine registra in modo dettagliato e sistematico tutti gli spostamenti effettuati dall'intervistato il giorno precedente l'intervista (solo giorni feriali), ad eccezione delle percorrenze a piedi inferiori a 5 minuti. L'indagine raccoglie anche informazioni, a livello prevalentemente percettivo/valutativo, sulle ragioni delle scelte modali, sulla soddisfazione per i diversi mezzi di trasporto, sugli atteggiamenti verso le politiche di mobilità sostenibile e così via (Isfort, 2006).

Tabella 1: motivazioni della mobilità – val. %

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

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

Porre l'accento sulla sola proxy del pendolarismo per motivi di lavoro sembra voler proporre un modello di città neo-fordista in cui, grazie alla mobilità di massa, risulta incrementata la distanza percorsa tra residenza e luogo di lavoro, negando, di fatto, l'importanza dei flussi legati alla funzione ricreativa e culturale, al consumo, allo scambio e all'interazione sociale. Quindi, o avvaloriamo l'ipotesi che i cicli circadiani degli individui non siano cambiati (dal punto di vista della numerosità delle relazioni tra individuo ed ambiente esterno) rispetto a quelli della città fordista e del modello distrettuale o non possiamo che ritenere insufficiente la sola proxy del pendolarismo nell'identificazione dei sistemi locali.

E' evidente che considerando solo il pendolarismo per motivi di lavoro si perde una parte rilevante dei flussi che generano i campi relazionali rilevanti per l'individuazione dei sistemi locali. È altrettanto evidente che, sulla base dei fenomeni di coalescenza prima esplicitati, *“il pendolarismo per motivi di lavoro non rappresenta più una proxy dell'interdipendenza territoriale bensì una proxy dell'organizzazione territoriale del sistema locale”* (Calafati e Compagnucci, 2005). Infatti, l'intensità del pendolarismo è una proxy valida delle interazioni e delle interdipendenze solo se queste interazioni ed interdipendenze strutturano i sistemi locali nella stessa maniera dei flussi di pendolarismo (Bode, 2007). L'indicatore di intensità del pendolarismo è divenuto troppo stringente, non riuscendo a cogliere la dimensione molteplice delle economie di agglomerazione che si generano a scala locale. Se, infatti, è vero che il livello di integrazione economica è determinato da una molteplicità di interazioni ed interdipendenze economiche che generano economie di agglomerazione, queste non sono sempre obbligatoriamente correlate con il pendolarismo (Combes e Overman, 2004; Duranton e Puga, 2004; Duranton, 2006; Rosenthal e Strange, 2004). In letteratura è stato dimostrato in maniera formale che le economie di agglomerazione urbana ed il pendolarismo hanno la stessa proiezione territoriale in caso di strutture urbane monocentriche (Lucas e Rossi-Hansberg, 2002; Abdel-Rahman e Anas, 2004). È stato dimostrato anche, che le esternalità fra imprese sostituiscono il pendolarismo nel caso di situazioni policentriche (Fujita e Thisse, 2002; Lucas e

Rossi-Hansberg, 2002; Anas e Xiong, 2005). In tali situazioni, cioè, l'individuo per godere di livelli di reddito maggiori non deve necessariamente spostarsi verso la località centrale di un sistema policentrico, potendo lavorare nelle sue zone periferiche in aziende che sono però integrate con quelle del centro.

In definitiva, nonostante il passaggio *“da una fase in cui prevalevano imprese più autonome rispetto all'ambiente ad un'altra in cui le economie esterne diventano sempre più importanti e danno nuovo rilievo al rapporto fra economia e territorio”* (Trigilia, 2005), l'utilizzo dei SLL continua a focalizzare l'attenzione solo su alcuni aspetti. In particolare, l'accento è posto sui caratteri del mercato del lavoro e sui modelli di organizzazione produttiva, lasciando in secondo piano lo studio della spazialità delle esternalità derivanti dalla produzione di beni pubblici, che, proprio in una società post-fordista, assume un'importanza rilevante ed una specifica configurazione spaziale. *“Si tratta di processi consapevoli di produzione di beni collettivi, che possono “riguardare infrastrutture e servizi che sono specifico oggetto di specifiche politiche pubbliche intraprese dai governi regionali e locali, anche sulla base di programmi nazionali o europei”* (Trigilia, 2005).

Le considerazioni riportate in questo paragrafo evidenziano l'eccessivo riduzionismo ontologico derivante dalla lettura del territorio attraverso la metrica dei SLL, che può generare distorsioni rilevanti nella comprensione dell'organizzazione spaziale del processo economico. La comprensione dei limiti teorici dell'algoritmo di regionalizzazione dell'Istat apre la strada ad una riformulazione dei costrutti teorici su cui fondare una procedura formale per individuare le unità di indagine di base.

9. Considerazioni conclusive

Con questo articolo, preso atto della necessità di riaprire il dibattito sull'individuazione dell'unità territoriale di indagine, si è cercato di focalizzare l'attenzione sui fondamenti teorici che hanno portato ad identificare la categoria particolare dei SLL con quella generale di sistema locale. L'analisi delle forme spaziali del processo economico che l'algoritmo si è trovato a dover descrivere al suo esordio, ha messo in evidenza una serie di fatti stilizzati. Se inizialmente, sia dal punto di vista teorico che da quello operativo, l'utilizzo della proxy del pendolarismo come proxy relazionale generale poteva funzionare rispetto agli idealtipi territoriali emergenti, in particolare quelli distrettuali, la rivoluzione territoriale cominciata negli anni '80 ne ha minato la pertinenza interpretativa.

Ripercorrere la genesi della categoria dei SLL è un'operazione ineludibile se si vuole fondare ontologicamente un nuovo algoritmo di regionalizzazione che non

riguardi semplicemente scelte tecniche fra diverse modalità operative. In particolare, la scelta di ancorare il concetto di sistema locale a quello di città, evidenzia l'eccessiva parzialità del pendolarismo come unica proxy relazionale. Se gli spostamenti casa-lavoro potevano descrivere i cicli circadiani degli individui in un determinato periodo storico ed in particolari contesti territoriali, il livello di complessità ed articolazione dei flussi relazionali che caratterizzano le città attuali necessita di ulteriori elementi di spiegazione. Rifondare ontologicamente l'unità elementare di indagine è il primo passo per introdurre nuovi livelli descrittivi all'interno dell'algoritmo di regionalizzazione dell'Istat o per modificarne radicalmente l'architettura operativa.

Bibliografia

- Abdel-Rahman H.M. e Anas A. (2004). "Theories of Systems of Cities," in Vernon Henderson J. e Thisse J-F. (eds.), *Handbook of Urban and Regional Economics*, Volume 4. Amsterdam: North Holland.
- Amin A., Graham S. (1999), "Verso un nuovo urbanesimo: la città molteplice", *Sviluppo Locale*, VI, 10, pp 60-97
- Amin A., Thrift N. (1992), "Neo-marshallian nodes in global networks", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol 16, n. 4, pp 571-587.
- Barbieri G. e Causi G. (2005), "Lo sviluppo locale italiano fra il 1981 e il 2001 alla luce della geografia dei sistemi locali del lavoro" Università degli Studi Roma Tre, working paper n. 53
- Becattini G. (1979), "Dal "settore industriale" al "distretto industriale". Alcune considerazioni sull'unità di indagine dell'economia industriale". *Rivista di economia e politica industriale* 1(V).
- Becattini G. (1987a), "Introduzione. Il distretto industriale marshalliano: cronaca di un ritrovamento", in Becattini G (a cura di), *Mercato e forze locali: il distretto industriale*, Il Mulino, Bologna.
- Becattini G. (1987b), "L'unità di indagine", in Becattini G (a cura di), *Mercato e forze locali: il distretto industriale*, Il Mulino, Bologna.
- Becattini G. (1994), "Per una rilettura territoriale delle trasformazioni industriali dell'Italia contemporanea", mimeo.
- Becattini G. (2001), "Metafore e vecchi strumenti. Ovvero: della difficoltà d'introdurre il territorio nell'analisi socioeconomica", in Becattini G., Bellandi M, Dei Ottati G., Sforzi F. (a cura di), *Il caleidoscopio dello sviluppo locale*, Rosenberg & Sellier, Torino
- Becattini G. (a cura di) (1989), *Modelli locali di sviluppo*. Il Mulino, Bologna.
- Becchi A. (2007), "La città del consumo oggi", in Cusinato A. (a cura di), *L'interpretazione della città nell'economia urbana*, Scienze Regionali, Supplemento al n. 3, Franco Angeli.
- Bellandi M, Dei Ottati G., (2001), "Per una rilettura territoriale delle trasformazioni dell'economia italiana: cronaca di un progetto", in Becattini G., Bellandi M, Dei Ottati G., Sforzi F. (a cura di), *Il caleidoscopio dello sviluppo locale*, Rosenberg & Sellier, Torino
- Bianchini F. e Schwengel H. (1991), "Re-imagining the city", in Corner J. E Harvey S. (a cura di), *Enterprise and Heritage: Crosscurrents of National Culture*, London, Routledge, pp 212-233.

- Bode E. (2006), Delineating metropolitan areas using land prices, *Journal of Regional Science*, Vol. 48, No. 1, 2008, pp. 131–163.
- Bouba-Olga O. e Grossetti M. (2006), “Socio-économie de proximité”, *Revue d'économie régionale et urbaine*, No 3, settembre. 2008, pp. 311-328.
- Buscema M., Carlei V, Nuccio M. e Sacco P. (2006), “La complessità strutturale dei distretti industriali: un approccio basato sulle similarità multidimensionali”, *DADI Working Paper*, 3/07
- Calafati A.G. (2002), “Sistemi locali: esercizi di identificazione”, in Martellato D. e Malfi (a cura di), *Il capitale umano nello sviluppo locale e regionale*, Franco Angeli, Milano.
- Calafati A.G. (2005b) “On the use of local labour systems: a note”, *Scienze Regionali*, Vol.4, No.1, pp.139-144.
- Calafati A.G. (2007), “La città come sistema progressivo: evoluzione strutturale e sviluppo economico”, *Dipartimento di Economia di Ancona*, Quaderni di ricerca, n. 290.
- Calafati A.G. (2008), “Urban Sprawl Italian Style”, *Scienze Regionali/Italian Journal of Regional Science*, n. 3, 2008.
- Calafati A.G. e Compagnucci F. (2005), “Oltre i sistemi locali del lavoro”, *Economia Marche*, n.1,
- Camagni R. (1993), *Principi di economia urbana e territoriale*, NIS.
- Cattan N. (2002), *Questionnaire on Functional regions*, OECD.
- Chelli F. e Merlini A. (2009), “Un’analisi critica dei sistemi locali del lavoro individuati dall’Istat”, *Economia Marche*, numero 1, 2009.
- Combes P-P, and Overman H.G. (2004), “The Spatial Distribution of Economic Activities in the European Union,” in Vernon Henderson J. and Thisse J-F. (eds.), *Handbook of Urban and Regional Economics*, Volume 4. Amsterdam, North Holland.
- Dematteis G. (1997), *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*; Il Mulino, Bologna.
- Duranton, G. (2006), “Human Capital Externalities in Cities: Identification and Policy Issues,” in Arnott R. J. and McMillen D.P (eds.), *A Companion to Urban Economics*. Malden, Blackwell.
- Duranton, G. e Puga D. (2004). “Micro-foundations of Agglomeration Economies,” in Vernon Henderson J. and Thisse J-F. (eds.), *Handbook of Urban and Regional Economics*, Volume 4. Amsterdam, North Holland.
- ESPON project 1.4.3 (2007), *Study on Urban Functions - Final Report*.
- Florida, R. (2002), *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*, New York, Basic Books.
- Fuà G e Zacchia C (1983), *Industrializzazione senza fratture*, Il Mulino, Bologna.

- Fujita, Masahisa, Jacques-Francois Thisse. (2002), *Economics of Agglomeration*, Cambridge, Cambridge Univ. Press.
- Garofoli G. (1991), *Modelli locali di sviluppo*, Franco Angeli, Milano.
- Garofoli G. (1993), *Economia del territorio. Trasformazioni economiche e sviluppo regionale*. Etas Libri, Milano.
- Glaeser L., Kolko J. e Saiz A., (2001), “Consumer city”, *Journal of Economic Geography*, n. 1, 2001
- Irpet (1977), *La questione comprensoriale e l'individuazione delle aree funzionali in Toscana*, Documenti di lavoro, Firenze.
- Isfort (2007), *Audimob: Osservatorio sulla mobilità degli italiani*, Isfort, Roma
- Istat (1997), *I sistemi locali del lavoro 1991*, Istat, Roma.
- Istat (2006), *Distretti industriali e Sistemi Locali del Lavoro 2001*, Franco Lorenzini (a cura di), Istat, Roma.
- Istat-Irpet (1989), *I mercati locali del lavoro*, Franco Angeli, Milano.
- Jacobs J. (1969), *The Economy of Cities*, Vintage Book, New York.
- Lucas R.E. and Rossi-Hansberg E (2002), “On the Internal Structure of Cities,” *Econometrica*, 70(4), 1445–1476.
- Martellato D. e Sforzi F. (1990), (a cura di), *Studi sui sistemi urbani*, Franco Angeli, Milano.
- Nice B. (1987), *Introduzione alla geografia economica*, Cusl, Firenze
- Parr J.B. (2002), “Agglomeration economies: ambiguities and confusions”, *Environment and Planning A*, Volume 34(4), pp 717–731.
- Pettenati, P. (1991), “I modelli di organizzazione economica del territorio”, in Fuà (a cura di), *Orientamenti per la politica del Territorio*, Il Mulino, Bologna.
- Preto G., Rabino G.A. (1992), “Torino città metropolitana”, in Costa P., Toniolo M. (a cura di), *Città metropolitane e sviluppo regionale*, Angeli, Milano.
- Remy J. (1966), *La ville, phénomène économique*, Vie Ouvrière, Bruxelles
- Rosenthal S.S. and Strange W.C. (2004), “Evidence on the Nature and Sources of Agglomeration Economies,” in Vernon Henderson J. and Thisse J-F. (eds.), *Handbook of Urban and Regional Economics*, Volume 4. Amsterdam, North Holland.
- Sassen S. (2003), *Le città nell'economia globale*, Il Mulino, Bologna.
- Sforzi F. (1987), “L'identificazione spaziale”, in Becattini G. (a cura di), *Mercato e forze locali: il distretto industriale*, Il Mulino, Bologna.
- Sforzi F. (1999) “Il sistema locale come unità d'analisi integrata del territorio”, in E. Gori, E. Giovannini e N. Batic (a cura di) *Verso i Censimenti del 2000, Atti del Convegno della Società Italiana di Statistica*, Udine.
- Sforzi F. (2005), “Dal distretto industriale allo sviluppo locale”, testo della lezione inaugurale tenuta ad Artimino, Incontri pratesi sullo sviluppo locale.

- Sforzi F. e Conti S. (1997), “Il sistema produttivo italiano”, in P. Coppola (a cura di), *Geografia politica delle regioni italiane*, Einaudi, Torino; pagg: 278-336.
- Tinacci Mossello M. (1987), “Economie di agglomerazione e sviluppo economico”, in Becattini G. (a cura di), *Mercato e forze locali: il distretto industriale*, Il Mulino, Bologna.
- Trigilia C. (2005), *Sviluppo locale: un progetto per l'Italia*, Edizioni Laterza, Roma-Bari.