

La geografia immobiliare e la geografia urbana: interrelazioni tra mercato e forma urbana¹

Sintesi

Gli schemi teorici di riferimento per la definizione e l'individuazione empirica dei principali modelli di sviluppo urbano sono quelli proposti dalla letteratura di economia urbana e regionale (ad esempio, il modello di Von Thunen, di Van den Berg e quello di Christaller), che interpretano i processi dinamici delle città, alla luce della teoria della formazione della rendita e del "ciclo di vita" delle realtà urbane.

Tra le ipotesi alla base di tali modelli teorici c'è il fattore prezzo delle abitazioni, che tende a diminuire passando dal centro urbano alle periferie/hinterland, sia nel modello di città monocentrica che in quello di città policentrica.

Il livello dei prezzi delle abitazioni dipende dalla combinazione di fattori di costo (terreno, materiali, manodopera), fattori strutturali del mercato (dimensione, mobilità), fattori sociali (struttura demografica, ricchezza, costo e qualità della vita) e fattori localizzativi (distanza del centro, qualità urbana, vivibilità, mercato del lavoro, infrastrutture di trasporto, servizi).

L'analisi della distribuzione dei prezzi delle abitazioni nei territori provinciali ha permesso di individuare, attraverso un approccio empirico, aree omogenee in termini di polarizzazioni urbane, relativamente alle 13 grandi città individuate da Nomisma per monitorare periodicamente il mercato immobiliare italiano.

Una prima elaborazione proposta, utile per comprendere le dimensioni, le forme e le relazioni interne ai mercati metropolitani, è rappresentata dalla distanza dei prezzi delle abitazioni del comune centrale rispetto a quelle ubicate nella prima cintura, nella seconda cintura e nel resto della provincia. In questo modo è possibile misurare l'effetto città sui territori urbani limitrofi (sprawl urbano).

Tale distanza è stata misurata dalla differenza percentuale tra i costi dell'abitare e standardizzata per ricondurre i mercati a 4 tipologie di aree urbane.

A parte poche rare eccezioni, prevale una progressiva crescita della distanza dei prezzi mano a mano ci si allontana dal comune capoluogo (effetto sprawl urbano).

Successivamente è stata associata all'indicatore della distanza dei prezzi una misura della variabilità degli stessi.

L'esito dell'analisi dei dati ci induce a ritenere che la ridotta distanza tra i valori assoluti e la contenuta variabilità a livello del comune capoluogo siano le condizioni necessarie per attestare il policentrismo, mentre la bassa variabilità dei valori a livello di prima cintura sia una condizione probabile, ma non necessaria.

Nel caso di città monocentriche, invece, l'elevata distanza dei prezzi del comune centrale rispetto alla prima e seconda cintura è associata ad una variabilità che raggiunge un picco nel comune capoluogo, per poi ridursi a livello di prima cintura. La tendenza naturale sembra essere quella di una riduzione ulteriore passando dalla prima alla seconda cintura, ma ciò non pare verificarsi ovunque. E', infatti, possibile che se a livello di prima cintura si rileva l'esistenza di una o più polarità, la variabilità, a livello di seconda cintura, tenda ad aumentare leggermente, anziché proseguire la naturale tendenza alla contrazione, imputabile all'allontanamento dalla vera centralità, ossia dal comune capoluogo.

L'analisi proposta rappresenta un supporto conoscitivo in una fase in cui la rigidità dei prezzi, a prescindere dalla forma di sviluppo urbano, ha accentuato le difficoltà di accesso alla forma proprietaria. Si tratta di un fenomeno particolarmente penalizzante per le periferie dei centri urbani, le cui quotazioni si attestano oggi su livelli difficilmente raggiungibili per gran parte della domanda potenziale. Se, in corrispondenza di contesti urbani policentrici, l'omogeneità di andamento dei valori di centro e periferia nei comuni capoluogo, che ha caratterizzato la congiuntura recente, trova nella forma insediativa il logico presupposto, diverso appare il discorso per le realtà monocentriche, per le quali il profilo piatto della curva, che sintetizza il rapporto dei prezzi di localizzazioni centrali e periferiche, testimonia il disallineamento rispetto a posizioni di equilibrio relativo. Alla luce di tali considerazioni, non pare dunque, fuori luogo, sostenere che esistano tuttora taluni eccessi speculativi a livello macrozonale, che paiono inevitabilmente destinati a rientrare.

¹ A cura di Elena Molignoni e Luca Dondi dall'Orologio, Nomisma.

L'esigenza di un approccio consapevole e di un'idea precisa del modello di sviluppo da realizzare diviene una prerogativa necessaria per disegnare una nuova città dove, l'accessibilità al "bene casa" non dipenda esclusivamente dalla rendita dei suoli, ma da azioni concertate che perseguano obiettivi di coesione sociale e favoriscano la mobilità residenziale.

Premessa

Negli ultimi decenni, le città hanno subito profonde trasformazioni: da insediamenti nettamente differenziati rispetto al territorio circostante, ad insediamenti sfilacciati, dispersi, diffusi.

Tra il tessuto storico della città consolidata e i territori rurali si estende oggi la maggior parte dello spazio urbanizzato. E' il risultato di un processo di decentralizzazione delle residenze, dei servizi e delle infrastrutture, con un conseguente indebolimento della gerarchia urbana e la nascita di nuovi modelli di centralità.

Si è passati da uno spazio urbano polarizzato, con una forte dipendenza gerarchica dal centro città, ad una rete nei cui nodi si sono concentrate molte delle funzioni che un tempo si localizzavano nel centro di poche grandi città.

Rispetto ai tessuti urbani compatti, le città nate dalla dispersione urbana si connotano per un generale indebolimento dei tradizionali gradienti centro-periferia², facendo sì che, a volte, si assista addirittura all'inversione di tali gradienti relativamente a certi valori, come il costo degli immobili. Ed è su queste relazioni che intendiamo sviluppare la nostra analisi per descrivere le forme urbane ed individuare alcuni modelli per le città italiane.

Le aree della recente espansione urbana in Italia

In Italia, nei venti anni compresi tra il 1951 ed il 1971, la crescita della popolazione si è concentrata prevalentemente nei comuni capoluogo (il 79% dell'aumento complessivo della popolazione sul territorio nazionale è avvenuto nei capoluoghi di provincia). Successivamente al 1971, i territori dei capoluoghi hanno perso abitanti a favore dei comuni minori di cintura. Sono molteplici i fattori che hanno concorso a favorire questo fenomeno, il primo fra tutti è rappresentato dal venir meno dei vincoli sul consumo di suolo. Contestualmente è aumentato il benessere delle famiglie italiane e con esso le aspettative rispetto alla qualità dell'abitare, nonché il numero delle famiglie e, dunque, la domanda di nuove abitazioni, ed è cresciuta l'offerta privata che si sostituisce a quella pubblica, con la contestuale ricerca di terreni a basso costo nelle cinture urbane.

Dopo il 2001 la situazione demografica delle città sembra migliorare perché anche in Italia si registra un flusso crescente di immigrati dall'estero, arrivati in cerca di lavoro e di un futuro, la cui prima scelta localizzativa si concentra nei comuni capoluogo. Ma è interessante notare che questo incremento non arresta la fuoriuscita della classe media italiana, che continua a cercare una casa di qualità a prezzi accessibili nei comuni di cintura, lasciando che gli immigrati vadano ad occupare il patrimonio residenziale che gli italiani hanno già abbandonato o si apprestano a scartare: le zone meno qualificate dei centri storici e l'edilizia ormai obsoleta degli anni '60 e '70.

Le attuali forme assunte dall'espansione urbana dispersa comprendono una grande varietà di situazioni geografiche, con alcune significative differenze nei modelli di organizzazione spaziale degli insediamenti che possono essere riassunte in tre classi principali³:

- *configurazioni a corona* attorno alle principali conurbazioni metropolitane (Milano, Torino, Roma, Napoli);

² Nella letteratura i gradienti centro-periferia corrispondono alla diminuzione dei valori dei suoli, delle densità di popolazione, della qualità del contesto sociale e ambientale andando dal centro urbano alla periferia e alle aree esterne.

³ <http://noi-italia.istat.it>

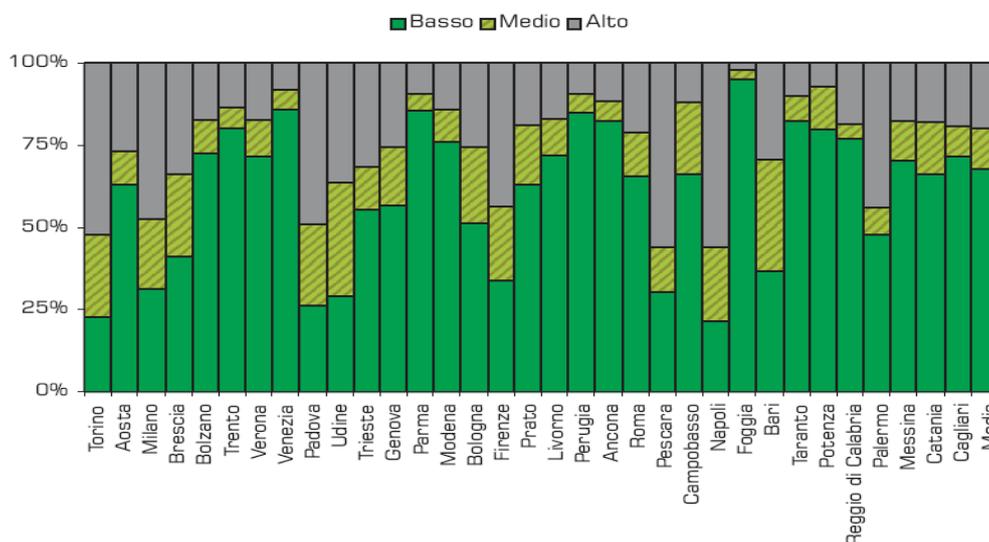
- *configurazioni zonali*, che formano sistemi regionali multinucleari in cui prevalgono dinamiche di sviluppo endogene (ad esempio lungo la fascia pedemontana Alpina e Appenninica, nell'area centrale del Veneto o nella Val d'Arno fra Firenze e la costa Tirrenica);
- *configurazioni a nastro*, lungo le coste o i corridoi vallivi percorsi da grandi vie di comunicazione, in cui le condizioni fisiche svolgono il ruolo di "attrattori" degli insediamenti come, ad esempio, nei corridoi lungo le principali vallate alpine e nelle regioni medio-Adriatiche.

Scendendo ad un livello metropolitano, l'ISPRA⁴ propone un indice che, basandosi sull'incrocio di tre livelli di informazioni, individua tre tipologie urbane a bassa, media e alta urbanizzazione.

Per ottenere tale indice il territorio comunale è stato suddiviso nelle zone censuarie, georeferenziando le tre componenti di popolazione residente (P), edifici (E) e infrastrutture stradali (S), classificando ciascun elemento nei tre livelli di intensità⁵.

L'elaborazione dei dati è stata effettuata all'interno dei limiti comunali di 33 città italiane (fig. 1).

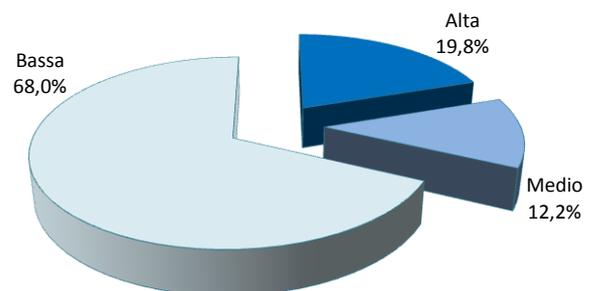
Figura 1. Ripartizione del grado di urbanizzazione del territorio comunale



Fonte: Elaborazioni ISPRA, 2009.

Dall'analisi dell'insieme delle 33 aree urbane, su una superficie complessiva di 660.743 ettari, il territorio risulta così classificato:

- *Grado di urbanizzazione alta* per complessivi 130.977 ha, pari al 19,8% della superficie comunale;
- *Grado di urbanizzazione media* per complessivi 80.538 ha, pari al 12,2% della superficie;
- *Grado di urbanizzazione bassa* per complessivi 449.228 ha, pari al 68% della superficie.



⁴ ISPRA, Annuario dati ambientali. Edizione 2009.

⁵ Il grado di urbanizzazione è il massimo valore tra P/E/S. La popolazione (P) prevede tre livelli, bassa, media, alta urbanizzazione che corrispondono rispettivamente a: $P < 5ab/ha$; $5ab/ha \leq P \leq 50ab/ha$; $P > 50ab/ha$. Gli edifici (E) prevedono tre livelli, bassa, media, alta urbanizzazione che corrispondono rispettivamente a: $E < 0,5$ n. di edifici; $0,5 \leq E \leq 2$ n. di edifici; $E > 2$ n. di edifici. Le strade (S) prevedono tre livelli, bassa, media, alta urbanizzazione che corrispondono rispettivamente a: $S < 10\%$; $10\% < S < 20\%$; $S > 20\%$.

In particolare, l'area urbana di Roma presenta livelli di urbanizzazione in linea con tale ripartizione media: la classe alta di 26.773 ha rappresenta il 20,9% della superficie; la classe media di 17.500 ha copre il 13,7%; la classe bassa di 83.560 ha rappresenta il 65,4%.

L'area urbana di Milano risulta, invece, caratterizzata da una quota più elevata di superficie ad alto grado di urbanizzazione pari a 8.591 ha che costituiscono il 47,3% della superficie, mentre la quota di superficie a basso grado di urbanizzazione è pari al 31,2%, equivalente a 5.661 ha, e quella a medio grado di urbanizzazione rappresenta il restante 21,6% di superficie, pari a 3.915 ha.

Sull'area urbana di Napoli, la classe alta caratterizza una superficie di 6.639 ha, pari al 55,8% del totale, la classe media copre, invece, 2.689 ha, pari al 22,6%, mentre quella bassa i restanti 2.568 ha, pari al 21,6% di superficie complessiva.

Si denota come le città che hanno una maggiore percentuale di territorio con un alto grado di urbanizzazione, rispetto all'intero territorio comunale, sono Milano, Padova, Torino, Pescara e Napoli.

Analisi empirica dei modelli di sviluppo urbano

Gli schemi teorici di riferimento per la definizione e l'individuazione empirica dei principali modelli di sviluppo urbano sono quelli proposti dalla letteratura di economia urbana e regionale (ad esempio, il modello di Von Thunen, di Van den Berg e quello di Christaller), che interpretano i processi dinamici delle città alla luce della formazione della rendita e del "ciclo di vita" delle aree urbane.

Tra le ipotesi alla base di tali modelli teorici c'è il fattore prezzo delle abitazioni, che tende a diminuire passando dal centro urbano alle periferie/hinterland, sia nel modello di città monocentrica che in quello di città policentrica (Christaller individua gerarchie di sistemi di città, con un polo di rango massimo circondato da poli di rango intermedio, a loro volta circondati da poli di rango inferiore).

Attraverso l'analisi della distribuzione dei prezzi delle abitazioni nei territori provinciali, si intende procedere all'individuazione empirica di aree omogenee in termini di polarizzazioni urbane, con riferimento alle 13 grandi città individuate da Nomisma per monitorare periodicamente il mercato immobiliare italiano⁶.

La distanza tra i prezzi del comune capoluogo e dei comuni esterni misura l'"effetto città", vale a dire quanto la città è dispersa ovvero monocentrica. Si tratta di una misura dei gradienti comune centrale-comuni periferici (i comuni periferici sono stati classificati in "comuni di prima cintura", "comuni di seconda cintura" e "resto della provincia").

Un primo indicatore: la distanza tra i prezzi delle abitazioni localizzate nei territori estremi dell'area metropolitana (comune capoluogo e "resto della provincia")

Una prima misura della distanza è espressa dalla differenza percentuale dei prezzi delle abitazioni nei comuni estremi del territorio provinciale (denominati "resto della provincia") rispetto a quelli del comune capoluogo (tav. 1).

L'indicatore statistico della misura della distanza è stato standardizzato e ricondotto a 4 classi di valori, a cui sono state associate tipologie omogenee di aree urbane (tav. 2):

- *aree a gradiente alto*: Cagliari e Venezia;
- *aree a gradiente medio-alto*: Roma, Milano e Bologna;
- *aree a gradiente medio-basso*: Genova, Torino, Catania, Napoli e Firenze;
- *aree a gradiente basso*: Bari, Padova e Palermo.

Mentre le prime due tipologie di aree presentano un "effetto città" contenuto, per le seconde due

⁶ L'analisi empirica di seguito proposta utilizza la base dati di Nomisma relativa ai prezzi unitari delle abitazioni nei comuni italiani a dicembre 2010.

l'“effetto città” è distribuito su tutto il territorio provinciale.

Premesso che i valori delle abitazioni tendono a diminuire passando dal centro alle periferie (ciò vale sia in ambito urbano che a livello provinciale, assunto come *proxi* del territorio metropolitano), si rilevano, però, alcune differenze all'interno della stessa tipologia di area così come sopra identificata. Vale a dire, mentre a Cagliari la distanza dei prezzi dal comune capoluogo tende a crescere progressivamente passando dalla prima alla seconda cintura, fino al resto della provincia, nell'area metropolitana di Venezia la distanza è già prossima al livello massimo in corrispondenza dei comuni di prima cintura (in questo caso si può parlare di un monocentrismo spinto a differenza dell'area di Cagliari). Considerazioni analoghe a quelle fatte per Venezia accomunano anche le aree di Roma e di Milano, a differenza di quanto si registra a Bologna, dove la distanza dei prezzi tende progressivamente a crescere mano a mano ci si allontana dal comune capoluogo.

Per le altre due tipologie urbane la relazione tra i prezzi delle abitazioni nei diversi territori nei quali è stata suddivisa l'area metropolitana non presenta ricorrenze, in quanto non si riescono ad identificare le centralità.

Tavola 1. Prezzi medi di abitazioni civili nelle 13 città grandi

Città	Prezzo medio comune capoluogo (in € al mq)	Distanza % dei prezzi nel “resto della provincia” rispetto al comune capoluogo
Bari	2.250	47,2%
Bologna	3.223	57,1%
Cagliari	2.111	70,6%
Catania	1.709	53,5%
Firenze	3.489	51,6%
Genova	2.410	55,1%
Milano	3.479	58,5%
Napoli	2.621	53,0%
Padova	1.902	45,8%
Palermo	1.645	43,8%
Roma	3.664	62,7%
Torino	2.353	54,4%
Venezia	3.561	66,9%

Fonte: Elaborazioni Nomisma.

Tavola 2. Distribuzione crescente delle città dell'indicatore della distanza dei prezzi nel “resto della provincia” rispetto al comune capoluogo

Città	Distanza % in ordine crescente
Palermo	43,8%
Padova	45,8%
Bari	47,2%
Firenze	51,6%
Napoli	53,0%
Catania	53,5%
Torino	54,4%
Genova	55,1%
Bologna	57,1%
Milano	58,5%
Roma	62,7%
Venezia	66,9%
Cagliari	70,6%

Fonte: Elaborazioni Nomisma.

Un secondo indicatore: la distanza tra i prezzi di prima e seconda cintura e la variabilità dei prezzi.

Per un approfondimento sulle forme urbane - che prendendo spunto dalla misura dell'“effetto città” che consente di identificare tipologie di aree policentriche e monocentriche - è stata associata alla distanza dei prezzi (tav. 3), una misura della variabilità degli stessi rappresentata dal coefficiente di variazione all'interno di ciascun territorio, dal comune capoluogo, ai comuni di prima e di seconda cintura (tav. 4).

Tavola 3.

Distanza % dei prezzi nei comuni di prima cintura rispetto al comune capoluogo (città in ordine crescente)		Distanza % dei prezzi nei comuni di seconda cintura rispetto al comune capoluogo (città in ordine crescente)	
Firenze	18,0%	Firenze	32,8%
Torino	19,1%	Torino	33,9%
Cagliari	26,6%	Napoli	39,6%
Bologna	30,1%	Bari	39,9%
Napoli	30,4%	Padova	40,2%
Bari	31,3%	Bologna	46,2%
Catania	31,5%	Catania	46,4%
Palermo	32,3%	Palermo	49,1%
Padova	32,6%	Milano	52,2%
Genova	39,2%	Cagliari	53,7%
Roma	44,1%	Roma	54,2%
Milano	45,4%	Genova	56,8%
Venezia	57,5%	Venezia	64,2%

Fonte: Elaborazioni Nomisma.

Fonte: Elaborazioni Nomisma.

Tavola 4. Coefficienti di variazione dei prezzi delle abitazioni nei comuni capoluogo, nei comuni di prima cintura e in quelli di seconda cintura (città in ordine crescente)

Comune capoluogo	Comuni di prima cintura	Comuni di seconda cintura
Firenze 0,070	Torino 0,081	Padova 0,076
Torino 0,070	Padova 0,086	Venezia 0,090
Bari 0,135	Firenze 0,086	Firenze 0,094
Genova 0,162	Milano 0,104	Torino 0,130
Cagliari 0,179	Napoli 0,110	Bologna 0,138
Bologna 0,200	Bari 0,117	Cagliari 0,140
Catania 0,208	Palermo 0,137	Milano 0,150
Palermo 0,208	Catania 0,138	Napoli 0,150
Napoli 0,210	Bologna 0,145	Roma 0,156
Milano 0,220	Cagliari 0,150	Palermo 0,222
Venezia 0,247	Roma 0,185	Bari 0,231
Roma 0,280	Venezia 0,197	Catania 0,264
Padova 0,286	Genova 0,210	Genova 0,287

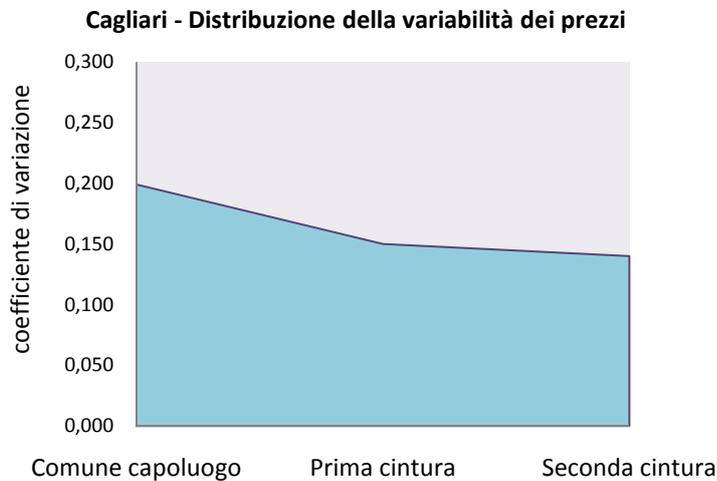
Fonte: Elaborazioni Nomisma.

Un livello contenuto della differenza percentuale tra i valori del comune capoluogo e dei comuni di prima cintura lascia presupporre uno sviluppo urbano policentrico. L'ipotesi di policentrismo troverebbe conferma, nell'opinione di chi scrive, in presenza di una ridotta variabilità a livello di comune capoluogo. L'esito atteso per i comuni di prima cintura è di variabilità altrettanto contenuta, anche se non si può escludere che, seppure in presenza di policentrismo, la misura della dispersione dei prezzi si attesti su livelli addirittura maggiori rispetto al comune capoluogo. E', infatti, possibile che si registrino valori elevati nelle immediate vicinanze di una delle centralità, ma che l'influenza territoriale tenda rapidamente a ridursi. Ciò è verosimile soprattutto in corrispondenza di ambiti territoriali piuttosto vasti e frammentati.

L'esito dell'analisi dei dati ci induce a ritenere che la ridotta distanza tra i valori assoluti e la contenuta variabilità a livello di comune capoluogo rappresentino le condizioni necessarie per attestare una forma

urbana di tipo policentrico, mentre la bassa variabilità a livello di prima cintura costituisca una risultante probabile, ma certamente non necessaria.

La lettura dei dati delle aree prospicienti al mare risulta senz'altro più complessa, in quanto elemento di per se stesso polarizzante, che in quanto tale finisce inevitabilmente per confondere le influenze delle centralità urbane.

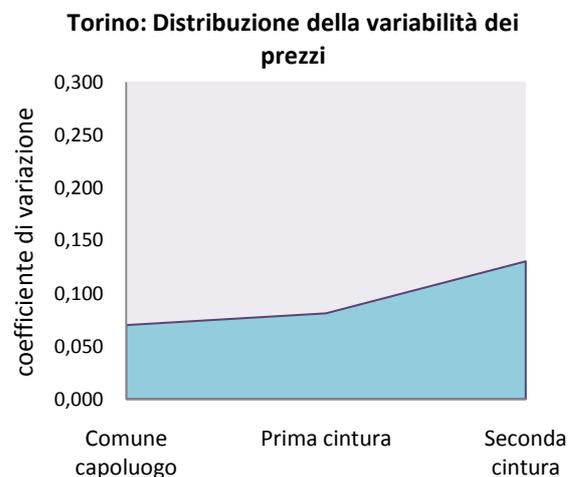
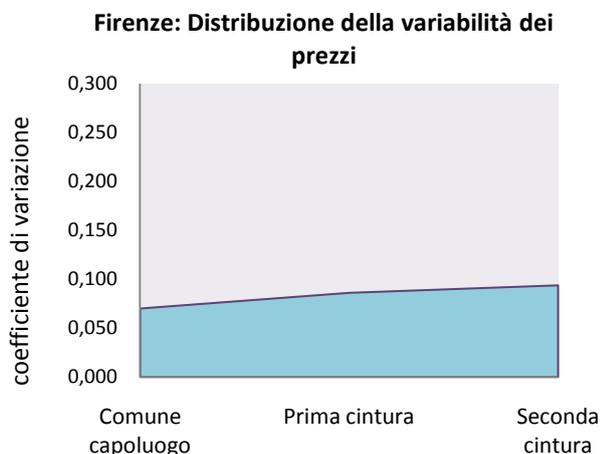


Prendendo, ad esempio, Cagliari è facile rilevare che la modesta differenza percentuale tra i prezzi unitari del comune capoluogo e dei comuni di prima cintura spingerebbe erroneamente all'inserimento nel novero delle realtà policentriche. L'analisi della distanza dei valori di prima e di seconda cintura, nonché della forma urbane, consente, infatti, di giungere a tutt'altre conclusioni. La vera e unica centralità è rappresentata dalla costa, sia a livello di comune capoluogo (la zona immediatamente retrostante il porto), che di prima cintura, determinando, per entrambi i contesti, una variabilità dei

Fonte: Nomisma.

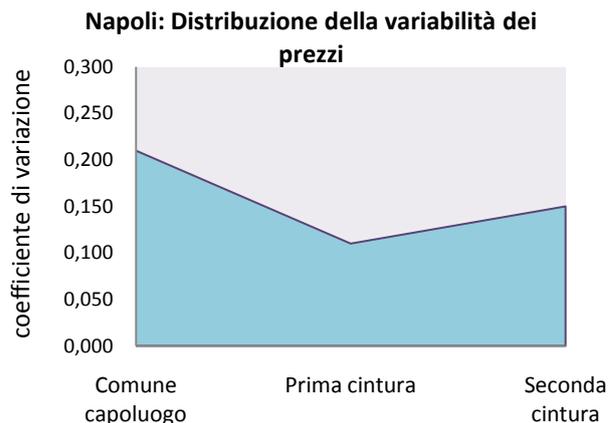
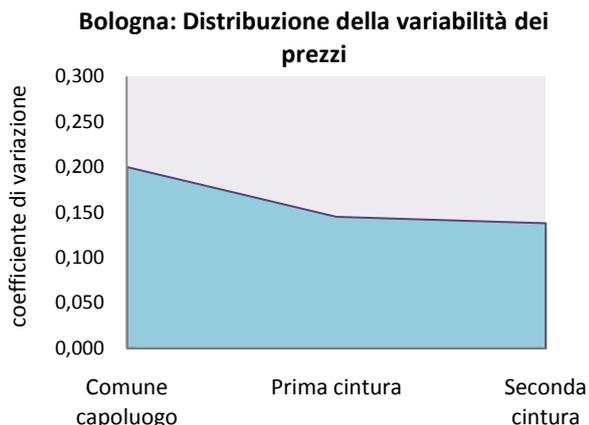
valori piuttosto elevata.

Sulla base dell'impostazione sin qui seguita, è possibile ritenere effettivamente policentriche le aree di Firenze e Torino, ossia i contesti che presentano una differenza percentuale dei valori tra comune capoluogo, prima e seconda cintura più contenuta e una bassa variabilità dei prezzi a livello di singolo contesto. Il dato relativo al resto della provincia appare, ai fini dell'analisi, irrilevante, in quanto si presuppone che l'influenza delle diverse polarità, superata la seconda cintura, risulti significativamente attenuata.



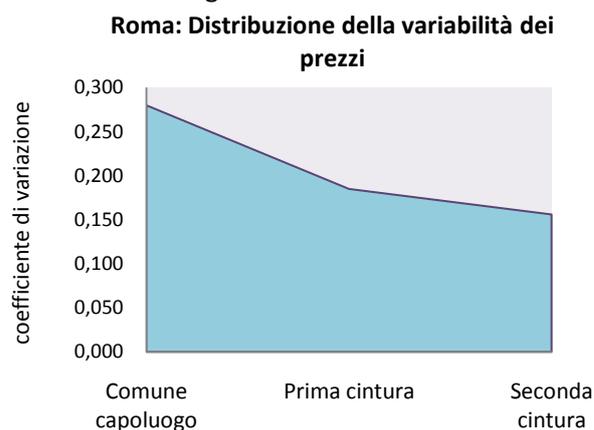
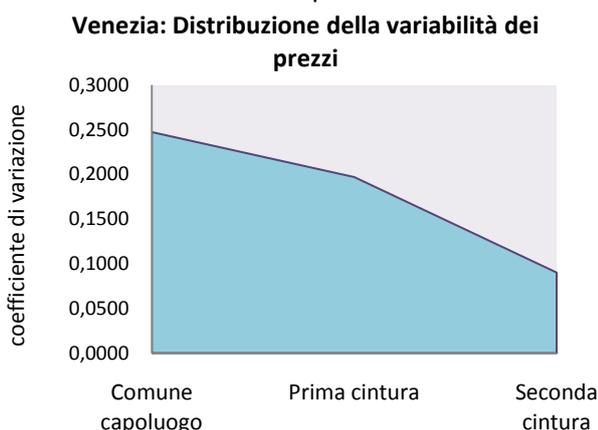
Fonte: Nomisma.

Bologna e Napoli rappresentano altre realtà policentriche, anche se in misura meno marcata rispetto alle città sopra menzionate. Se per Napoli la presenza della costa potrebbe, ancora una volta, essere fonte di distorsione, per quanto riguarda Bologna si tratta, con ogni probabilità, di un policentrismo fondato su un numero di polarità piuttosto esiguo (che non è azzardato ipotizzare si collochino addirittura in corrispondenza di taluni comuni di prima cintura). Seguendo questa impostazione non deve sorprendere che la variabilità, sia a livello di comune capoluogo che di prima cintura, risulti essere maggiore rispetto a Firenze e Torino. Per Bologna si può, dunque, parlare di *policentrismo incompleto* o *in divenire*, come se mancassero una o più polarità all'effettivo compimento.

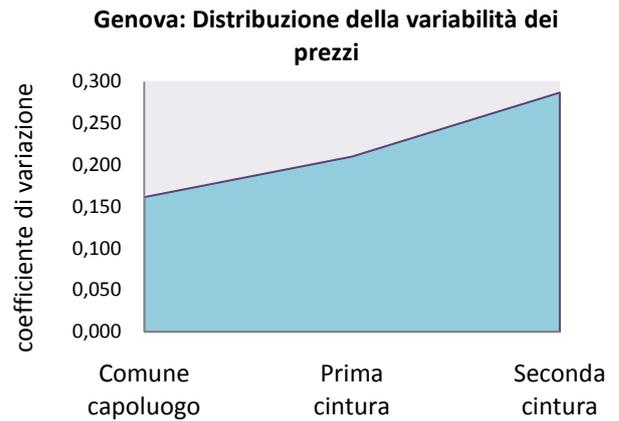
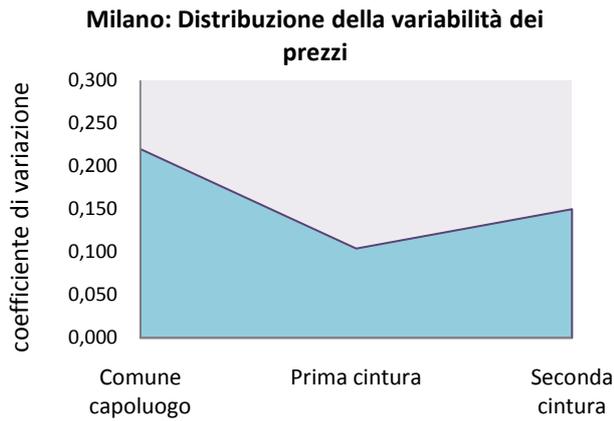


Fonte: Nomisma.

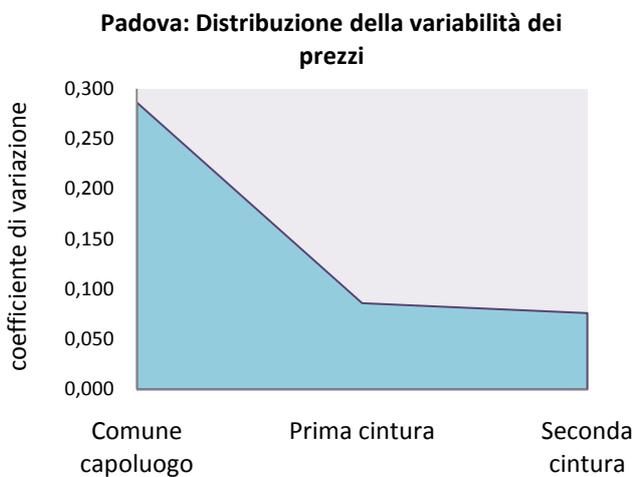
All'estremo opposto si trovano le città per le quali già la sola misura della distanza dei valori induce ad ipotizzare uno sviluppo monocentrico. Nell'ordine: Venezia, Roma e Milano. Rispetto ai dati riportati, Roma si deve con ogni probabilità posizionare, infatti, prima di Milano, in ragione della presenza del litorale a livello di prima cintura, che contribuisce a colmare parte della distanza che rimane comunque assai elevata. Nel gruppo delle città monocentriche, secondo questo indicatore, sembra potersi includere anche Genova, anche se la prossimità al mare e la notevole distanza tra i valori costieri e dell'entroterra non consente un'attribuzione altrettanto netta come nei casi precedenti. Dal punto di vista della variabilità dei prezzi, in corrispondenza dei contesti monocentrici si raggiunge, quindi, un picco in corrispondenza del comune capoluogo, per poi registrarsi una flessione a livello di prima cintura. La tendenza naturale sembra essere quella di un'ulteriore riduzione nel passaggio dalla prima alla seconda cintura, seppure ciò non accada ovunque. E', infatti, possibile che a livello di prima cintura si individuino una o più polarità, con l'effetto di determinare, a livello di seconda cintura, un leggero incremento della variabilità, anziché la naturale contrazione, riconducibile all'allontanamento dalla principale polarità, ossia il centro del comune capoluogo. In tale quadro, la presenza della costa a livello di cintura rappresenta, ovviamente, un elemento di alterazione di cui non si può non tenere conto in sede di valutazione degli indicatori.



Fonte: Nomisma.



Fonte: Nomisma.



Un discorso a parte merita la città di Padova. Nonostante una distanza tra i valori assoluti di comune capoluogo e prima cintura che si posiziona su livelli intermedi, si è con ogni probabilità in presenza di un'area fortemente monocentrica. Si tratta di un'evidenza confermata dal fatto che, già a livello di comune capoluogo, la variabilità risulta essere piuttosto elevata, come se il vero salto fosse tra centro e periferia del comune stesso e non tra comune principale e prima cintura. La variabilità a livello di prima cintura cala, infatti, drasticamente, per poi contrarsi ulteriormente, anche se in misura piuttosto limitata, a livello di seconda cintura.

Fonte: Nomisma.

Bibliografia

Agenzia Europea dell'Ambiente

2006 *La sovraccrescita urbana in Europa*, in EEA Briefing 4.

Calafati, A. G.

2009 *Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia*, Roma, Donzelli editore.

Christiaanse K.

2003 *The City as Loft*, esposizione temporanea dei lavori dello studio KCAP tenutasi al De Singel, Anversa.

Costanzo, L.

2010 *Aspetti della nuova urbanizzazione italiana: tendenze dell'insediamento e impatto sul territorio*, sta in Atti del Convegno, *L'informazione statistica per la conoscenza del territorio e il supporto alle decisioni*, Roma, 16 giugno.

D'Alessio, G e Gambacorta R. (a cura di)

2007 *L'accesso all'abitazione di residenza in Italia*, in «Questioni di economia e finanza», Banca d'Italia Eurosystema.

Dematteis G.(a cura di)

1992 *Il fenomeno urbano in Italia: interpretazioni, prospettive, politiche*, Franco Angeli, Milano.

European Environment Agency,

2006 *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*, Report No.10.

European Environment Agency,

2007 *Land-use scenarios for Europe: qualitative and quantitative analysis on a European scale*, Report No.9.

Ispra

2008 *Focus su il suolo, il sottosuolo e la città*, sta in V Rapporto ISPRA, *Qualità dell'ambiente urbano*, Roma, Edizione 2008.

Ispra

2009 *Annuario dati ambientali*. Edizione 2009.

Ispra

2010 *Annuario dati ambientali*. Edizione 2010.

Istat

2009 *Rapporto annuale. La situazione del Paese nel 2008*, Roma.

Istat

2010 *Annuario statistico italiano 2010*, Roma.

Jacobs, J.

1970 *The economy of Cities*, New York, Vintage Books.

Legambiente

2010 *Un'altra casa?*, disponibile sul sito www.legambiente.it

- Marinosci, I., Bonora, N., Martellato, G., Munafò, M., Santonico, D.
2008 *Analisi del processo di urbanizzazione delle città, sta in Ispra, Rapporto annuale 2008*, Roma.
- Nomisma,
anni vari *Rapporto Quadrimestrale sul mercato immobiliare*, Bologna.
- Pasqui G.
2011 *Un ciclo urbano al tramonto: perché l'innovazione delle politiche urbane in Italia non ha funzionato*. Territorio, n. 56.
- Secchi B.
2005 *La città del XX secolo*. Laterza, Bari.