

Il modello in oggetto si colloca in un campo di analisi, quello della modellistica dei sistemi urbani, da un lato ampiamente consolidato sia dal punto di vista teorico-metodologico (Bertuglia, Leonardi ed altri, 1984, Wilson, 1984, Bertuglia ed altri, eds., 1985) sia dal punto di vista sperimentale [per esempio, nell'ambito dell'esperienza italiana, i modelli sperimentati dall'IRES negli anni settanta (Bertuglia e Rabino, 1975, IRES, 1976)], da un altro lato in fase di intenso e fecondo sviluppo - in questa direzione, l'IRES sta già lavorando, allo scopo di costruire un modello globale della dinamica congiunta degli stock e dei flussi nonché delle infrastrutture di trasporto (*) -.

Rispetto agli approcci che tradizionalmente possono ritenersi maggiormente consolidati, il modello in oggetto riunisce, in un unico approccio più generale, gli elementi essenziali di tre approcci e, precisamente, lo schema causale di Lowry (1964), l'approccio entropico di Wilson (1970), lo schema dinamico di Forrester (1969).

Rispetto agli approcci più recenti, in particolare rispetto a quelli volti ad approfondire lo studio del comportamento dinamico dei sistemi spaziali, questo modello rappresenta lo sforzo di applicare i paradigmi analitici dell'analisi dinamica allo studio di una struttura urbana considerata in dettaglio nella sua complessità funzionale e spaziale.

Il modello in oggetto costituisce, dunque, uno strumento di grande potenzialità, sia per la gamma di sperimentazioni che consente di effettuare (**), sia per la possibilità di arricchimento del modello stesso tramite l'approfondimento o lo sviluppo di una o più parti [si pensi, ad esempio, alla possibilità di incorporare, nell'attuale formulazione, un vero e proprio modello di trasporto, come SMIT (Bertuglia, Gallino, Tadei, 1984)]. Ne consegue che l'utilizzazione di

(*) In particolare, questo nuovo modello non solo approfondisce lo studio della dinamica dei singoli sottosistemi, ma affronta anche, esplicitamente, l'analisi della formazione degli stock nonché delle interazioni tra gli stock ed i flussi e, quindi, dei fenomeni di instabilità e di disequilibrio che possono derivarne.

(**) Per esempio, diversamente da quanto fatto in queste sperimentazioni, sarebbe possibile, definito uno scenario socioeconomico e spaziale ottimale o, quanto meno, auspicabile da parte dell'operatore pubblico, ricercare se esiste (e, se esiste, quale sia) l'insieme degli interventi che consente di pervenire al definito scenario, tenendo conto, anche, di un qualche vincolo economico di scarsità delle risorse disponibili.