

Evidentemente nel caso dei servizi la tipologia delle richiamate « strutture » va rapportata alla natura del settore e può configurarsi in forme diverse, situazione per situazione. È infatti noto come la rottura degli equilibri gravitazionali, e quindi la superproduttività, può essere frutto di una sola unità produttiva (p. es. ipermercato) o di una integrazione di più attività così come può avere per base tanto servizi gestiti da privati quanto servizi gestiti dalla Pubblica Amministrazione.

Si può quindi concludere questo rapido richiamo alle teorie della localizzazione sottolineandone l'applicabilità al settore dei servizi, non tanto e non soltanto perché essi sono ormai direttamente coinvolti nei processi di polarizzazione che tali teorie hanno posto in luce, quanto perché anche la dinamica specifica del settore dei servizi può essere interpretata in termini analoghi (a partire dal concetto dei ritmi di sviluppo) a quelli utilizzati per le attività di base.

#### b) L'EVOLUZIONE DELLE TENDENZE LOCALIZZATIVE.

La teoria della polarizzazione lascerebbe supporre la prosecuzione della tendenza dei servizi ad insediarsi nei centri urbani a più alta concentrazione di attività terziarie.

L'ipotesi, come si è visto, è basata sostanzialmente sulle aspettative di attrazione che le imprese nutrono relativamente alla capacità dei centri urbani di concentrare un grande numero di attività in spazi ristretti (tendenzialmente a scala pedonale) e quindi al processo di integrazione tra i servizi e le altre attività, che esalta gli effetti utili dell'agglomerazione. Chiaramente il modello appare fondato sulla ricerca attribuita al consumatore della massimizzazione del rapporto tra accessibilità e articolazione dell'offerta. Tale « ricerca » può ritenersi più o meno condizionante nella misura in cui il tempo a disposizione è ridotto e la fruizione di servizi diversi è determinata dalla combinazione di unità operative diverse.

Recenti sviluppi delle teorie localizzative particolarmente centrati sui servizi permettono però di rilevare come, nella « città del trasporto individuale », la accessibilità al nucleo centrale tende a decrescere in funzione dell'aumento della congestione.

Allpass ed altri<sup>53</sup> hanno affrontato con estrema chiarezza il fenomeno rilevando come, dato l'incremento continuo nell'uso del mezzo privato (di cui è anche conseguenza l'ampliamento e la maggior diffusione dell'area servita dal centro di servizi urbano), il centro tende a congestionarsi e l'accessibilità, crescente con la diminuzione della distanza per le aree esterne, decresce rapidamente a partire dal perimetro del nocciolo centrale.

Ancora gli autori richiamati, rilevano, a margine delle inversioni di andamento nella funzione della accessibilità, come, nella misura in cui il concetto di « comunicazione » si amplia includendo mezzi di contatto quali le telecomunicazioni, « la necessità di alta concentrazione fisica — che è imperativa nel caso di impiego dei trasporti pubblici — diviene meno sensibile ».

« Perché dunque — si chiedono gli autori citati — il centro urbano dovrebbe avere in futuro la stessa importanza che ebbe in passato e che ha attualmente? ».

Le notazioni, tradotte nell'ottica aziendalistica, sono risolte attraverso una previsione di ribaltamento nelle tendenze localizzative delle imprese; queste ultime infatti dopo aver puntato per il conseguimento di rendite di posizione e superprofitti sull'attrazione esercitata dal centro urbano sposterebbero l'obiettivo su una maggiore accessibilità come fattore di attrazione primario in sostituzione della polarizzazione dovuta alle integrazioni tra i servizi concentrati in spazi ridotti.

Sarebbe quindi ipotizzabile una spinta verso la decentralizzazione (se non addirittura la dispersione) delle attività di servizio sempre più impegnate nella ricerca di migliori combinazioni tra i mezzi di comunicazione