

Barriere/*Barriers*



MEMORIE GEOGRAFICHE
nuova serie / n. 16 / 2018



MEMORIE GEOGRAFICHE

Giornata di studio della Società di Studi Geografici
Pescara, 1 dicembre 2017

Barriere/Barriers

a cura di
Marina Fuschi



ROBERTA GEMMITI

DALLE AREE METROPOLITANE, UN'OCCASIONE DI RIFLESSIONE SU DUALISMI, CONFINAMENTI, BARRIERE

1. INTRODUZIONE. – Nell'ambito del tema generale del riordino amministrativo e della questione delle aree metropolitane recentemente costituite in Italia, questo contributo presenta una breve riflessione sul rapporto tra concettualizzazioni dell'urbano, ruolo della città e caratteri del sistema capitalistico. La domanda è, più specificamente, se e quanto le più note categorie concettuali dell'urbano possano essere utili in questa fase storica, laddove si voglia delimitare spazialmente il fenomeno urbano per riferirlo a compiti istituzionali di governo dello sviluppo della società e del territorio. La questione riguarda in modo particolare l'area metropolitana, termine che in Italia ha caratterizzato per qualche decennio il dibattito accademico e politico-istituzionale per poi giungere, per improvvisa accelerazione, alla recente abolizione di alcune province e alla loro sostituzione con altrettante istituzioni (città metropolitane) che avrebbero dovuto accentrare funzioni, prima proprie anche dei singoli comuni, in materia di pianificazione territoriale, mobilità, servizi pubblici. Come noto, questa decisione ha risposto all'urgenza di fare (nella fattispecie realizzare un progetto in piedi dal 1990) e contemporaneamente di mostrare la volontà di un cambio di rotta politica (abolire le province in quanto simbolo dei costi e del malcostume della politica). I risultati dell'operazione, come peraltro le premesse che l'hanno guidata, sono stati discussi criticamente a lungo e sotto diversi aspetti: si è sottolineata l'inadeguatezza dei poteri conferiti (intercomunali anziché sovra-comunali) rispetto alla missione affidata alla città metropolitana; lo squilibrio nella distribuzione dei poteri all'interno della struttura (con particolare riferimento alla figura del Sindaco e alla debolezza dei comuni diversi dal capoluogo di provincia); si è dibattuto della congruenza del criterio della delimitazione spaziale, e della scelta di far coincidere in prima battuta le aree metropolitane con le preesistenti province (pur essendo del tutto legittimo sotto molti punti di vista); si è sottolineata l'inadeguatezza delle risorse finanziarie rispetto alla missione assegnata alle nuove istituzioni; si è infine giunti a mostrare gli effetti prodotti dalla bocciatura al referendum della riforma costituzionale, con la inevitabile discrasia tra livelli istituzionali intermedi nelle varie regioni italiane; queste e molte altre critiche e perplessità hanno caratterizzato questi ultimi anni. A questa già consistente serie di argomenti di discussione sembra opportuno aggiungere uno generale e propedeutico, che riguarda il tema della identificazione dell'urbano, dunque del quadro teorico nel quale si colloca il concreto atto della regionalizzazione e gli obiettivi ai quali tale atto risponde. Molta letteratura, internazionale e nazionale, soprattutto recentemente prodotta da geografi ed urbanisti, ci dice che la città e la metropoli sono categorie del Novecento che ormai molto poco a che fare hanno con le manifestazioni del fenomeno urbano sia nel Nord che nel Sud del mondo. Anche in Italia le ipotesi della fine della metropoli e dell'urbanizzazione come le conosciamo (Soja, 2011; Brenner e Schmid 2013; 2015) sembrano in larga misura trovare riscontro nelle trasformazioni in atto nei territori urbani (Balducci *et al.*, 2016). Ha ancora senso, dunque, porsi il problema di come delimitare le aree metropolitane e come mettere in coerenza delimitazione e istituzione?

2. AREE METROPOLITANE, ELEMENTO GENERATORE DI DUBBI. – Sembrerebbe del tutto logico aspettarsi che qualunque delimitazione del fenomeno urbano avvenga all'interno di un quadro chiaro di obiettivi ai quali questa risponde e dopo aver collocato la scelta nell'ambito di un quadro teorico-metodologico chiaro.

Solo a questa condizione può avere senso una proposta di definizione dei confini della città che non sia un pericoloso miscuglio tra il problema istituzionale e di governo del territorio e la questione della definizione, perimetrazione e misura del fenomeno urbano. Le due cose (spazio e istituzione) non sono per forza da legarsi in modo biunivoco, non devono obbligatoriamente coincidere.



Quello che invece non sembra eludibile è la comprensione del fenomeno urbano e delle forze che lo guidano, e la definizione degli strumenti di intervento più utili per orientare le trasformazioni verso organizzazioni socio-territoriali che si ritiene siano rispondenti ai principi che intendiamo darci; solo con un quadro teorico definito e con obiettivi e principi certi alla guida del progetto di sviluppo potrà avere senso definire le geometrie istituzionali più coerenti con i singoli temi o con temi combinati.

È certamente condivisibile l'idea, a più riprese affermata da urbanisti e geografi, che il governo del territorio necessiti di una scala geografica di ampiezza appropriata, più estesa di quella comunale e meno estesa di quella della regione amministrativa. Non si tratta di un elemento di poco conto, perché il governo del territorio significa controllo dello spazio al fine dello sviluppo economico e sociale (Caruso *et al.*, 2013). In generale, si può immaginare che tra le tematiche di competenza di un governo di area vasta rientrino compiti e obiettivi fondamentali per la vita dei cittadini e per lo sviluppo delle generazioni a venire: dalla pianificazione spaziale, che significa al minimo coordinamento e indirizzo, visione di insieme, guida alla cooperazione e alla sinergia, ma anche e soprattutto controllo sulle trasformazioni del territorio, sulla dotazione di risorse, su inquinamento e impatti, sul consumo di suolo; alla gestione dei servizi e delle infrastrutture (mobilità, ambiente, rete scolastica) la cui efficienza ed efficacia è certamente superiore se svolta in forma associativa; alla promozione dello sviluppo di economia ed imprese, poiché dovrebbe essere ormai noto a tutti, per competere alla scala globale è necessaria una rete abbastanza estesa e coesa di nodi produttivi e funzionali.

Pur sposando la visione dell'area vasta come scala di gestione efficiente dei servizi, di tutela degli elementi eco-sistemici e di sviluppo competitivo della struttura produttiva, resta un dubbio, e in questa direzione si orienta il contributo: che la risposta più opportuna a questo bisogno non sia la delimitazione, anche realizzata in modo geograficamente ineccepibile, di una singola porzione di spazio (chiamato area metropolitana) e della attribuzione al suo organo di governo (città metropolitana), anche perfettamente organizzato e ben dotato di fondi, delle funzioni di gestione, controllo e sviluppo socio-economico e territoriale. O che se questa delimitazione si realizza, non sia più possibile chiamarla area metropolitana, città, metropoli.

3. SCHEMI CONCETTUALI UTILI. – L'area metropolitana cui spesso ci si riferisce nasce in un momento storico ben preciso e risponde all'esigenza di disporre di una categoria di riferimento concettuale e di una unità di indagine statistica adatta a cogliere (e a volte a governare) l'espansione urbana del Novecento.

Si colloca in uno specifico momento storico e risponde, anche in ritardo, ai caratteri dell'urbanizzazione del secolo scorso. Volendola contestualizzare, si può far riferimento a quegli schemi, noti alle scienze sociali, che pongono in relazione le fasi dello sviluppo capitalistico con le modalità dello sviluppo urbano (normalmente a partire dalla periodizzazione Kondratieff/Shumpeter). Secondo una delle proposte più recenti in questo senso (Scott, 2011), utilizzando alcune chiavi di lettura come la tecnologia, i settori leader, il mercato del lavoro, le dinamiche competitive, si possono identificare tre grandi fasi capitalistiche cui corrisponderebbero tre grandi tipi di sviluppo urbano, ciascuno dei quali viene meglio rappresentato da un tipo ideale di città. Vi sarebbe dunque una prima fase, quella nella quale si è assistito allo sviluppo dell'industria durante l'Ottocento e al contemporaneo fiorire delle città manifatturiere britanniche; una seconda fase, corrispondente alla produzione di massa che ha investito la prima metà del Novecento e che si è organizzato nello spazio producendo la polarizzazione urbano/industriale; quella corrispondente al (genericamente detto) post-fordismo, cioè al periodo inaugurato con gli anni Settanta del Novecento, che ha testimoniato un processo di urbanizzazione massificato ed endemico alla globalizzazione, con l'affermarsi nei paesi del Sud del mondo come in quelli del Nord l'affermarsi delle city-regions. Sempre secondo questo schema, a ciascuna di queste fasi può essere associata una città particolarmente rappresentativa: alla prima Manchester, alla seconda Detroit, alla terza Los Angeles, in un progressivo passaggio dalla città manifatturiera di dimensioni contenute e con un rapporto cooperativo con gli spazi rurali circostanti, alla città polarizzante capace di dominare il proprio hinterland integrandolo in un sistema efficiente e trascinando così la crescita dell'intera nazione di riferimento, fino alla città sconfinata, della bassa densità insediativa e del policentrismo funzionale che segue il salto di scala geografica e la riorganizzazione del fenomeno urbano in forma policentrica.

È nella seconda fase storica, quella fordista che nasce, negli Stati Uniti, il concetto di area metro-

politana, intesa come nuova unità spaziale di rilevazione di un fenomeno urbano che ha travalicato i confini fisici della città e quelli amministrativi della contea. È il *Census Bureau* statunitense a proporre nel 1910 il *Metropolitan District* e solo nel censimento del 1949 la *Standard Metropolitan Area*. Un'unità censuaria dunque, che produce un'idea di città come entità formata da un centro dominante ed una periferia dipendente. Questo il senso del fenomeno urbano rappresentato attraverso il concetto di area metropolitana, a prescindere dagli affinamenti tecnici (1) che questa categoria ha subito nei decenni negli stessi Stati Uniti e nelle varie versioni con cui si è affermata in senso all'Unione Europea, agli Stati membri, e in diversi organismi sovranazionali interessati al fenomeno. Il portato concettuale è dunque ridotto alla ricerca della soluzione tecnica più utile a rappresentare una città i cui caratteri fondanti, quello fisico-morfologico, quello funzionale-relazionale e quello politico risultano non più convergenti e coincidenti con lo spazio amministrativo. È dunque chiaro come il tema della delimitazione delle aree metropolitane sconti, fin dall'origine, non un problema di debolezza tecnica o di scarsa disponibilità dei dati statistici necessari, come spesso si sente dire; quanto piuttosto la rispondenza della categoria alle esigenze della rilevazione statistica e la corrispondenza di questa unità alle tematiche della pianificazione (problemi metropolitani complessi da risolvere, sistema delle infrastrutture da organizzare) (2). In questi termini è stata recepita anche in Italia, quando appena all'indomani della proclamazione della Repubblica –ricordava Edoardo Salzano qualche tempo fa- si era già consapevoli della necessità di un governo di area vasta, a seguito della evidente confusione che fin da allora caratterizzava l'urbano ed il rurale ed il disallineamento tra confini fisici, economici e politici della grande città.

Forse po' frettolosamente abbiamo fatto nostra la categoria statunitense di area metropolitana, confondendo il fenomeno urbano con la grande città, trascurando a lungo la media e piccola dimensione urbana e ignorando colpevolmente tutto quello che non era moderno e metropolitano (3). Una sostanziale confusione tra area metropolitana come unità di analisi della città e di pianificazione di essa in forma di unità funzionale, e area metropolitana come polo/istituzione gestore della vita sociale e generatore di sviluppo in un'epoca diversa in configurazioni territoriali ed esigenze di pianificazione. In Italia, l'area metropolitana di disporre di funzioni "centrali", che soddisfacessero una domanda di beni e servizi di rango elevato, ma anche di funzioni "generatrici", quelle cioè in grado di generare effetti spaziali e di sviluppo economico e sociale nel territorio posto al di fuori del polo. Una sorta di confusione tra area metropolitana (regione urbana variamente delimitata nello spazio) e metropoli, ovvero città madre con competenze attive, abilità direttive, funzioni generatrici di impulsi, ordini o stimoli validi per l'organizzazione delle relazioni (di ogni sorta) attive sul territorio (Scaramellini, 1991). La confusione tra il concetto di metropoli e la pratica della delimitazione delle aree metropolitane cui assegnare poteri di governo del territorio non è trascurabile, in quanto in grado di porsi in modo strumentale alla produzione e riproduzione di rapporti centro/periferia, contribuendo ad alimentare forme di sviluppo squilibrato e ingiusto.

È la città metropolitana a fare la differenza, o meglio le modalità con cui si struttura il gioco istituzionale, la struttura delle relazioni tra comune centrale (e sue partizioni) e comuni limitrofi, e tra forme di rappresentanza e cittadini, come alcune esperienze passate hanno testimoniato (Bonora, Cervellati, 2003)? Ma su quale territorio urbanizzato può essere mai calata questa istituzione se, come è evidente, città e metropoli non corrispondono più alle modalità espressive del fenomeno urbano dopo gli anni Settanta e nelle attuali connotazioni del modello capitalistico?

4. DALLA METROPOLI ALLA REGIONE URBANIZZATA? – Se l'area metropolitana viene rappresentata e si radica come categoria che descrive una città composta da un fuoco animatore ed un intorno dipendente, è facile immaginare la difficoltà di rendere coerente questa immagine con le trasformazioni che dal

(1) Molte sono le rassegne dei metodi di delimitazione: si veda per tutti Bartaletti (2009); dal punto di vista concettuale e per l'Italia vale sempre la pena leggere Scaramellini 2004.

(2) Significativo del fatto che l'area metropolitana sia un'unità funzionale semplice di rilevazione del fenomeno urbano è il confronto con la concettualizzazione dell'urbano fatta da Gottmann nel 1957 che, non a caso, considera la megalopoli come una coalescenza di aree metropolitane.

(3) La letteratura è evoluta nel tempo. Dapprima è stata agganciata ai due criteri dell'omogeneità e della morfologia, negli anni Sessanta, e solo dopo lo sforzo di Istat e Irpet sono state definite le aree del pendolarismo ed i sistemi locali del lavoro che, a parte gli avanzamenti tecnici, sono il fondamento concettuale dell'idea di area metropolitana.

secondo dopoguerra, e sempre più diffusamente con gli anni Settanta, hanno caratterizzato il fenomeno urbano nei paesi del Nord del mondo. La letteratura ci ha raccontato i mutamenti in tutte le componenti identificative fondanti della città, quella fisica, morfologico-insediativa, quella economica, funzionale e relazionale, e quella politica, che riguarda il ruolo che la città svolge o che noi crediamo svolga o che vorremmo farle svolgere.

La prima forma di inadeguatezza dei concetti di città e di metropoli riguarda il modello urbano monocentrico, quello stesso che in Italia si tende normalmente ad associare allo spazio di governo della città metropolitana.

L'era metropolitana, come ha qualche anno fa ricostruito Soja (2011), è da considerarsi come temporalmente specifica e può addirittura essere stilizzata, guardando agli Stati Uniti, attraverso la variazione spaziale dei valori di densità di popolazione a partire dal centro della città e in relazione alla distanza. Nello sviluppo metropolitano tipico del secondo dopoguerra, i valori della densità sono elevati nel core urbano e, pur diminuendo con la distanza, rimangono elevati in una fascia ridotta contigua; la metropoli si distende su una distanza sempre più ampia ma con densità nettamente inferiori rispetto al centro e via via decrescenti. Sono gli anni dell'esplosione della periferia suburbana negli Stati Uniti e della crescita economica guidata dall'industria automobilistica e dagli investimenti pubblici nelle infrastrutture, due settori che proprio della suburbanizzazione si sono nutriti. Per descrivere l'espansione basti dire che raggio effettivo di estensione della città passa dalle 2 miglia del 1890 (percorribili a piedi), alle 8 miglia del 1920 (trasporto pubblico), alle 11 miglia del 1950 (automobile) alle 20-24 miglia del 1970 (sistema delle *highway*) (Gordon, Richardson, 1997).

Gli anni Sessanta segnano la rottura della modalità di sviluppo suburbano/metropolitano della città, con lo svuotamento progressivo del *core*, laddove grazie alla progressiva terziarizzazione e quaternarizzazione dell'economia e al consistente sviluppo delle telecomunicazioni, sia le fabbriche che le imprese di servizi possono seguire la popolazione nello spazio suburbano dove questa preferisce vivere. Per tale processo e per l'affermarsi della nuova divisione globale del lavoro, la perdita del ruolo occupazionale dei core metropolitani è rilevata statisticamente negli Stati Uniti tra il 1970 ed il 1990 (Gordon, Richardson, 1997) mentre si moltiplicano le categorie descrittive alternative alla città e alla metropoli, *polycentric cities*, *exurban city*, *edge city* e molte altre immagini volte a rafforzare l'idea del cambiamento della città e del fenomeno urbano (4). La centralità diventa confusa sul piano spaziale, il decentramento riguarda per la prima volta (dopo la popolazione e l'industria) anche il settore dei servizi, in un processo di riorganizzazione funzionale che investe la scala regionale e sovra-regionale.

Ampliamento della scala e struttura policentrica sono concetti fondanti la categoria della *city-region*, vista come scala emergente nel processo di globalizzazione, entità politica nuova alternativa allo Stato, modello di organizzazione più adatto alla competizione globale nell'epoca post-fordista, espressione eccellente di quel regionalismo che vede nella scala intermedia un vero e proprio attore dello sviluppo. Se nella formulazione di Geddes del 1915 la città-regione serviva ad identificare il processo di ampliamento della città da un punto di vista morfologico-insediativo (5), il concetto proposto negli anni Duemila ha una forte valenza funzionale e politica. In particolare nella versione globale o mega, la *city region* è una formazione sociale regionale nella quale i processi di globalizzazione si cristallizzano favorendo una struttura interna *multiclustered* o policentrica (Hoyler *et al.*, 2008).

La metropoli policentrica proposta negli anni Duemila, considerata un modello vincente nella competizione urbana globale e, dunque, un traguardo della pianificazione spaziale indicato, nell'UE ad esempio, per tutti i paesi e a tutte le scale non cancella l'idea che la città, anche estesa e policentrica, abbia un confine e che questo possa rispondere ancora a criteri funzionali (Hall e Pain, 2006). Non sembra più così nelle analisi proposte in questo decennio che sembrano sempre più rilanciare la fine delle categorie tradizionali ed aprire la strada a nuovi percorsi di definizione, analisi e governo del fenomeno

(4) Tutto somiglia al modello di Harris e Ullman, sottolineava Racine nel 1972 osservando la confusione dei caratteri evidente nelle città degli Stati Uniti e per nulla somigliante allo schema della scuola di Chicago.

(5) Analogamente Toschi, nel 1962, la descriveva come un fenomeno di sviluppo topografico degli aggregati urbani maggiori, in certi casi per diffusione da un nucleo originario principale, in altri per l'aggregazione, la saldatura di più, talora parecchi nuclei in sviluppo. Città-regione nel senso che tutta una regione, un territorio, cioè una certa estensione, assume predominanti caratteristiche urbane.

urbano (Soja, 2011; Brenner e Schmid 2013; 2015).

Certamente, la fine dell'era metropolitana è segnata dall'anacronismo di alcuni dualismi, immagini e valori a contrasto: centri e periferie, *core* e *suburbs*, densità e dispersione, città e campagna, compattezza e *sprawl*, e molti altri. Potrebbe essere in atto un cambiamento epocale del processo di urbanizzazione, che oggi si distende a scala regionale con agglomerazioni urbane caratterizzate da elevate densità indipendentemente dal centro e della distanza, su tutta quella (s)confinata regione urbana che sembra aver sostituito la vecchia città e la vecchia metropoli.

5. DOMANDE DI RICERCA. – Se non solo la città è un concetto da archiviare, ma anche la metropoli nel mondo come in Italia (Balducci *et al.*, 2017) quali sono le soluzioni alternative e come è possibile trovarle? Come si è visto, l'attuale disegno istituzionale delle aree metropolitane sembra scontare una certa mancanza di coerenza tra unità di identificazione e questioni rilevanti per la pianificazione, che in origine era propria della categoria negli Stati Uniti. Troppo semplicisticamente consideriamo coincidenti l'area metropolitana, e la metropoli, concetto che contiene in sé un ruolo politico di organizzazione e sviluppo su aree e territori da essa dipendenti o comunque passibili di una funzione di supporto al motore principale dello sviluppo dell'intera economia nazionale, prima, e globale poi.

Confusione tra spazio e istituzione, tra punto di partenza e punto di arrivo, sul quale si innesta anche il sostanziale superamento della metropoli come categoria di riferimento concettuale e come forma concreta di organizzazione spaziale del fenomeno urbano. Come ne usciamo?

Per come la geografia economica intende il rapporto regione/sviluppo a partire dagli anni Settanta, il territorio (urbanizzato) non è neanche più da intendersi come lo spazio neutro nel quale si dispiegano le logiche del capitalismo attraverso la localizzazione di nodi e la tessitura di reti, ma piuttosto attore protagonista dello sviluppo capitalistico da sempre e, recentemente, della globalizzazione.

Quindi lo spazio della città metropolitana non dovrebbe soltanto assolvere a compiti organizzativi e di efficacia nella gestione dei servizi, né preoccuparsi di rispondere con le infrastrutture necessarie al pendolarismo e alla polarizzazione urbano-industriale ormai superata, ma piuttosto convogliare i territori aderenti verso uno specifico percorso di sviluppo. Allora ci si chiede se non abbia ragione Harvey quando, nel 1996 con lungimiranza, si interrogava sulla natura della città e del processo di urbanizzazione, se avesse ancora senso basare sulla città (e dalle aree metropolitane potremmo anche dire) la nostra osservazione delle modalità di configurazione del fenomeno urbano; oppure se non fosse piuttosto il caso di ricondurre anche l'urbanizzazione, sul piano interpretativo come su quello delle politiche, di ricondurre tutto a ciò che davvero sembra contare, la società e lo sviluppo che vogliamo e le fondamenta (urbane) su cui è più opportuno costruire.

BIBLIOGRAFIA

- BALDUCCI A., CURCI F., FEDELI V., "Una galleria di ritratti dell'Italia post-metropolitana", *Territorio*, 76, 2016, n. 1, pp. 20-22.
- BARTALETTI F., *Le aree metropolitane in Italia e nel mondo*, Torino, Bollati Boringhieri, 2009.
- BONORA P., CERVELLATI P.L., "La città metropolitana: madre di città", *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 2003, n. 78, pp. 203-210.
- BRENNER N., SCHMID C., "The 'Urban age' in question", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 38, 2013, n. 3, pp. 731-755.
- BRENNER N., SCHMID C., "Towards a new epistemology of the urban?", *City*, vol. 19, 2015, 2-3, pp. 151-182.
- CARUSO N., COTELLA G., JANIN RIVOLIN U., "Post-metropoli e strumenti di piano", *Planum. The Journal of urbanism*, 27, 2013, n. 2, pp. 1-11.
- GORDON P., RICHARDSON H.W., "Are compact cities a desirable goal?", *Journal of the American Planning Association*, 63, 1997, n. 1, pp. 95-106.
- HALL P., PAIN C., *The polycentric metropolis*, London, Earthscan, 2006.
- HARVEY D., "Cities of urbanization", *City*, 1, 1996, n. 1-2, pp. 38-61.
- HOYLER M., KLOOSTERMAN R.C., SOKOL M., "Polycentric puzzles. Emerging mega-city regions seen through the lens of advanced producer services", *Regional Studies*, 42, 2008, n. 8, pp. 1055-1064.
- RACINE J.B., "Le modèle urbain américain. Les mots et les choses", *Annales de Géographie*, 440, 1972, pp. 397-427.
- SCARAMELLINI G., *Città e poli metropolitani in Italia*, Milano, Franco Angeli, 1991.
- SCARAMELLINI G., "Le aree metropolitane", *Istituto Geografico Militare, Italia. Atlante dei Tipi Geografici*, 2004, n. 103, pp. 482-489.
- SCOTT A.J., "Emerging cities of the third wave", *City*, 11, 2001, n. 3-4, pp. 289-321.

SOJA E., "Regional urbanization and the end of the metropolis era", in BRIDGE G., WATSON S. (eds), *The new Blackwell Companion to the city*, Hoboken (NJ), Blackwell Wiley, 2011, pp. 679-689.

Sapienza – Università di Roma: roberta.gemmiti@uniroma1.it

RIASSUNTO: Il contributo discute di aree metropolitane prendendo come spunto la discussione generata dalla legge Delrio (e successivi passi) condotti nell'ambito del ri-disegno della struttura e delle relazioni Stato-Autonomie Locali. L'occasione offre diversi spunti di riflessione intorno al tema della città, della sua natura, di metodi e modelli interpretativi, di evoluzione della teoria urbana e di nuovi paradigmi interpretativi. È chiaro infatti che la natura della città e le rappresentazioni della metropoli appartengono ormai al passato, così come certi approcci di politica urbana. La discussione propone alcuni filoni recenti di letteratura che propongono nuove svolte nel guardare e considerare lo spazio di governo metropolitano.

SUMMARY: Taking as a starting point the wide discussion generated by the Delrio Law (and its subsequent steps), this paper debates the concepts of city and metropolitan area, their nature, the models and methods generally used for their identification and regionalization. Within this aim, the discussion shows how the representation of cities and metropolitan areas belong to the past century and stresses the problem of the use of this spaces as planning and institutional one. The paper concludes with some recent strands of literature that propose new turns in looking at and considering the metropolitan space of government.

Parole chiave: città, area metropolitana, teoria urbana

Keywords: city, metropolitan areas, urban theory

INDICE

LIDIA SCARPELLI, <i>Presentazione</i>	pag.	5
MARINA FUSCHI, <i>Introduzione – Barriere, oltre la globalizzazione</i>	»	9
PIERGIORGIO LANDINI, <i>Intervento</i>	»	17
JOSEPH SALUKVADZE, <i>Relazione – Barriers of the Past and Future: (Re)Configuring Spaces and Lives</i>	»	23

Sessione 1 – Dinamiche geoeconomiche e tecnologiche dell'internazionalizzazione dei servizi bancari a sostegno delle PMI nei mercati esteri

FRANCESCO CITARELLA, MARIA GIUSEPPINA LUCIA, <i>Introduzione</i>	»	35
FRANCESCO CITARELLA, <i>Technological clusters to limit barriers to SME internationalisation</i>	»	37
MARIA GIUSEPPINA LUCIA, <i>Modelli emergenti di intermediazione per le PMI e le sfide per il credito tradizionale</i>	»	45
CHRISTIAN SELLAR, <i>Conceptual barriers in Anglo American geography's treatments of the State: examples from 20th century Italy</i>	»	55
GIANFRANCO BATTISTI, <i>Dopo la globalizzazione. Verso un ritorno alle "gabbie d'oro"?</i>	»	61
STEFANO VALDEMARIN, <i>Creatori di insidership: il ruolo di Crédit Agricole nell'internazionalizzazione delle PMI italiane in Francia</i>	»	69
ROBERTO SCHIESARI, LUIGI BOLLANI, ENRICO BATTISTI, <i>PMI ed internazionalizzazione: un'indagine empirica sulle imprese italiane a conduzione familiare</i>	»	77
MARIA ANTONIETTA CLERICI, <i>Verso Est. Le reti del commercio dei servizi di architettura e ingegneria di Italia e Germania nell'Unione Europea</i>	»	81

Sessione 2 – Le barriere ai flussi logistici tra economia globalizzata e industria 4.0

VITTORIO AMATO, <i>Introduzione</i>	»	93
LUCIA SIMONETTI, <i>Tra globalizzazione e protezionismo. Ostacoli e aperture nella geografia dei flussi commerciali internazionali</i>	»	95
VIVIANA D'APONTE, <i>La Brexit una barriera nell'interscambio di forza lavoro e beni con l'UK</i>	»	103
STEFANO DE FALCO, <i>Paradigms and barriers in the African transition from II to IV industrial revolution</i>	»	111

TERESA AMODIO, Alleanze strategiche e barriere di accesso nel trasporto marittimo commerciale a scala globale	pag. 117
ILARIA GRECO, ANGELA CRESTA, La geopolitica dei mari e la “guerra” dei canali e dei nuovi passaggi marittimi e terrestri	» 125
GIOVANNA GALEOTA LANZA, One Bealt One Road: il sistema logistico italiano tra nuove opportunità e vecchie barriere	» 133
DANIELA LA FORESTA, ARKADIUSZ MODRZEJEWSKY, Tra tradizione e innovazione. La sfida dell’industria cantieristica della regione Pomerania	» 143
MARCELLO TADINI, Il corridoio ferroviario euro-asiatico: le barriere ai flussi logistici	» 151
ANTONELLA RINELLA, FRANCESCA RINELLA, Il caso del gasdotto TAP (Trans Adriatic Pipeline) tra conflitti locali e processi di governance multilivello	» 159
ASTRID PELLICANO, Economia ed ecologia: possibili barriere nello sfruttamento degli idrocarburi lucani	» 167
VITTORIO AMATO, Le Zone Economiche Speciali. Definizioni, evoluzione e dimensione del fenomeno	» 177

Sessione 3 – La transizione verso la sostenibilità come modello analitico/teorico per il superamento delle barriere poste alle questioni ambientali

MARCO GRASSO, FILIPPO RANDELLI, <i>Introduzione</i>	» 187
STEFANIA ALBERTAZZI, Conflitti socio-ambientali nella foresta Mau (Kenya)	» 189
VALERIO BINI, Sostenibilità e giustizia ambientale. I progetti di New Cities in Africa	» 195
ADRIANA CONTI PUORGER, Antropocene: le barriere nella relazione uomo ambiente	» 201
DOMENICO DE VINCENZO, Il confine come barriera selettiva. Problemi ambientali nella regione frontaliere tra Messico e Stati Uniti	» 209
GIORGIA IOVINO, Barriere nell’accesso alla terra. Il caso italiano	» 215
FILIPPO RANDELLI, FEDERICO MARTELLOZZO, L’impatto territoriale del turismo nelle aree rurali. Il caso di studio della Toscana	» 227
NATASCIA MALINCONICO, Biodiversità, un valore sovranazionale: soluzioni diverse, un’unica strategia	» 239

Sessione 4 – Migrazioni: tra radici e approdi, oltre le barriere

SILVIA ARU, TERESA GRAZIANO, FULVIO LANDI, PIERLUIGI MAGISTRI, <i>Introduzione</i>	» 247
------------------------------------------------------------------------------------	-------

FULVIO LANDI, PIERLUIGI MAGISTRI, Immigrazione e nuove territorialità: il ruolo del portato culturale-religioso tra barriere invisibili e arricchimenti nella diversità	pag. 251
CATERINA NICOLAIS, I bangladesi in Italia: dal lavoro dipendente al lavoro autonomo	» 259
SILVIA OMENETTO, Oltre le barriere: dal mimetismo alla riqualificazione architettonica e urbana delle <i>musalla</i> di Roma	» 265
SILVIA ARU, TERESA GRAZIANO, Il sistema di “accoglienza” europeo per i richiedenti asilo tra spazi formali e informali	» 273

Sessione 5 - Barriere insediative: segregazione etnica e marginalità sociale negli spazi urbani

DIONISIA RUSSO KRAUSS, <i>Introduzione</i>	» 283
GUIDO LUCARNO, Emergenze inclusive, buone pratiche e ghettizzazioni in periferie con elevata pressione immigratoria: il caso di Baranzate	» 287
NADIA MATARAZZO, Barriere socio-spaziali: l'insediamento degli immigrati nel Litorale Domitio	» 295
FABIO AMATO, L'area della stazione di Napoli: fragile cantiere dell'interculturalità	» 301
MARIANNA BOVE, Urban barriers: european suburbs between marginality and cohesion	» 307
GIUSEPPE TERRANOVA, Il ruolo dei privati come attori geopolitici dell'accoglienza dei rifugiati: il caso canadese	» 315

Sessione 6 - Strategie per la riduzione del rischio disastri: barriere ad un approccio interdisciplinare

FAUSTO MARINCIONI, <i>Introduzione</i>	» 325
ELEONORA GUADAGNO, Barriere amministrative alla prevenzione del rischio: il caso dell'area vesuviana	» 327
GIANDIEGO CARASTRO, Il processo di consultazione pubblica sui rifiuti radioattivi in Italia	» 335
FEDERICA APPIOTTI, MATTIA BERTIN, DENIS MARAGNO, FRANCESCO MUSCO, Limiti e barriere alla gestione della vulnerabilità alla scala urbana	» 341
SARA BONATI, La riduzione del rischio idrogeologico nella città metropolitana di Genova. Barriere ad un approccio sociale	» 349
CRISTINA CASAREALE, ALESSANDRA COLOCCI, La gestione adattativa della sanità pubblica ai cambiamenti climatici	» 355
BEATRICE GATTO, FAUSTO MARINCIONI, Disabilità e spazi accessibili: verso lo sviluppo di nuove strategie di pianificazione dell'emergenza	» 361

ELEONORA GIOIA, Indicatori COGES, una metodologia per la valutazione della riduzione del rischio alluvione nel progetto europeo Life Primes	pag. 367
SIMONA DE ROSA, Overcoming institutional and technological barriers for the improvement of crisis management at european level. The case study of the SECINCoRE Project	» 375
MARIA TERESA CARONE, La comunicazione come strategia per la riduzione del rischio alluvione (il caso del Progetto Primes)	» 381

Sessione 7 – Sport e barriere: opportunità per superarle oppure ostacoli da affrontare?

ANDREA GIANSAANTI, <i>Introduzione</i>	» 393
GIAN LUIGI CORINTO, Lo sport per unire il Mar Mediterraneo	» 397
ENRICO SQUARCINA, Vela d'altura: barriere abbattute e barriere persistenti	» 403
MARTINA TISSINO DI GIULIO, City of Manchester: da città industriale a sport village	» 409
MARIA LAURA GASPARINI, Giú le barriere: lo sport come strumento di inclusione dei soggetti diversamente abili	» 415
ANDREA GIANSAANTI, Quando lo sport annulla le distanze	» 423

Sessione 8 – Barriere fluide: le città cosmopolite

GIOVANNI MODAFFARI, <i>Introduzione</i>	» 433
GIOVANNI MODAFFARI, Le città simili a un mondo	» 435
GIULIA VINCENTI, Gli spazi del viaggio e la rappresentazione del mondo: Costantinopoli dagli occhi di Cornelio Magni	» 441

Sessione 9 – Territori amministrati: Regioni, Città Metropolitane, Aree Vaste e la nuova geografia politica dell'Italia

FRANCESCO DINI, SERGIO ZILLI, <i>Introduzione</i>	» 449
ROBERTA GEMMITI, Dalle aree metropolitane, un'occasione di riflessione su dualismi, confinamenti, barriere	» 453
PATRIZIA ROMEI, Ripensare l'analisi scalare: il ruolo delle interazioni negli spazi urbano metropolitani	» 459
MARIA PREZIOSO, Quale possibile ipotesi organizzativa per il rilancio competitivo del modello metropolitano nazionale? Una proposta metodologica	» 467

FIorenzo FERLAINO, <i>Tertium datur? Le Macroregioni</i>	pag. 479
VALERIA LINGUA, MATTEO PUTILLI, <i>Conflitti d'area vasta. Geografie, rappresentazioni, governo</i>	» 489
LUDOVICA LELLA, FRANCESCA S. ROTA, <i>L'area vasta e il riequilibrio intra-regionale. Il dinamismo della periferia e il ruolo degli AIT nella Regione Piemonte</i>	» 497
PAOLO MOLINARI, <i>Innovazioni, ambizioni e conflitti istituzionali in Lombardia: le ricadute territoriali della Legge 56/2014</i>	» 509
SERGIO ZILLI, <i>“Non tutti nella capitale sbocciano i fiori del male, qualche assassinio senza pretese lo abbiamo anche noi in paese”: riordino territoriale e fusione di comuni dopo la Legge 56 del 2014</i>	» 515
CARLO VALORANI, <i>Per un progetto paesistico nell'area metropolitana di Roma</i>	» 523
ANGELA D'ORAZIO, <i>Città metropolitana di Roma Capitale: opportunità e barriere alla cooperazione</i>	» 533
MARINA FUSCHI, ALDO CILLI, <i>La conurbazione centro adriatica abruzzese: una piccola “metropoli” di rango sovra regionale</i>	» 543

Sessione 10 – Waterfront delle città del Mediterraneo. Barriere: confini o frontiere?

SIMONE BOZZATO, GIACOMO BANDIERA, <i>Introduzione</i>	» 555
SIMONE BOZZATO, GIACOMO BANDIERA, <i>Waterfront urbani mediterranei: confine o frontiera. Identità e riterritorializzazione</i>	» 557
BARBARA DELLE DONNE, <i>Dinamiche città/porto in ambito mediterraneo</i>	» 563
ANTONELLA ROMANELLI, <i>Riscoprire Bagnoli: la nuova frontiera del waterfront</i>	» 569
SIMONA GIORDANO, <i>Biodiversità e tutela dei waterfront: il caso dell'Area Marina Protetta delle Isole Tremiti</i>	» 575

Sessione 11 – Nuove forme di rigenerazione urbana tra pratiche e politiche: superare barriere, costruire barriere

RAFFAELLA COLETTI, CHIARA RABBIOSI, <i>Introduzione</i>	» 587
VITO GIANNINI, MAURILIO PIRONE, <i>Gli spazi liberati tra welfare di prossimità, partecipazione politica e istanze legislative: il caso di L'Abas nel centro storico di Bologna</i>	» 591
GERMANA CITARELLA, <i>L'apporto del capitale sociale alla riduzione dei processi di distanziamento negli spazi pubblici urbani</i>	» 597

CESARE DI FELICIANTONIO, L'economia politica dei processi di rigenerazione urbana <i>smart</i> . Uno sguardo su Milano	pag. 605
GIACOMO ZANOLIN, Ibridazioni nella regione urbana milanese: Campus Spark a Bereguardo	» 611
MARCO TONONI, ANTONELLA PIETTA, Mappiamo le culture. Un'indagine sulla città che cambia	» 617
MARIATERESA GATTULLO, Nuovi comportamenti "generativi" per vecchi vuoti urbani: la rete dei laboratori urbani in Puglia	» 625
CRISTIANA RANIERI, Economia sociale e territorio, prospettive e strumenti di generatività di benessere a livello locale	» 633
RACHELE PIRAS, Città senza barriere. Utopia o possibile gestione degli spazi pubblici? Il caso di Cagliari	» 641
TIZIANO GASBARRO, Ridefinire l'urbano: dal vuoto residuale all'inclusione strutturale	» 651

Sessione 12 – Industria 4.0: i sistemi produttivi locali e le "barriere" dell'economia digitale

BERNARDO CARDINALE, ROSY SCARLATA, <i>Introduzione</i>	» 659
PAOLA SAVI, C'era una volta... il modello Veneto. Dalla vecchia manifattura all'industria 4.0?	» 663
ROSY SCARLATA, I distretti marchigiani e la sfida della manifattura 4.0: prospettive e criticità dell'industria calzaturiera	» 671
BERNARDO CARDINALE, I nuovi orizzonti dell'economia digitale in Abruzzo: il ruolo del Polo di Innovazione Automotive	» 679
ANTONIETTA IVONA, DONATELLA PRIVITERA, Strategie pubbliche e digitalizzazione delle imprese locali	» 685
ADRIANA SCARLET SFERRA, La sfida "edilizia 4.0": da settore delle costruzioni a settore dell'ambiente costruito	» 693
MARCO BROGNA, Il contratto di rete. Un nuovo strumento di sviluppo locale	» 699

Sessione 13 – Sovranità, identità e confini nell'era (post) globale, tra vecchie e nuove barriere

LUCA ZARRILLI, DANIELE MEZZAPELLE, <i>Introduzione</i>	» 709
DANIELE PARAGANO, La militarizzazione dei confini: dinamiche recenti ed implicazioni nel dibattito sulla sovranità	» 711
TAMAR DOLBAIA, JOSEPH SALUKVADZE, LUCA ZARRILLI, Nuove barriere, "borderscapes" e frammentazione politica nel Caucaso meridionale post-sovietico	» 717

ANTONELLO SCIALDONE, Territori contesi e progetti identitari nella crisi ucraina	pag. 727
ROSALINA GRUMO, Centralismo e autonomie locali. L'utopia nella sfida della Catalogna (Spagna)	» 735
MICHELE PIGLIUCCI, L'autonomismo triestino e la crisi dello Stato-Nazione. Appunti per una geografia dell'identità	» 741
SILVIA SCORRANO, Dal Mediterraneo all' "Euro-Mediterraneo", dall'identità all'integrazione: alcuni spunti di riflessione	» 749
DANIELE MEZZAPELLE, (In-)linea di confine: dalla cyber-territorialità alla cyber-sovrantà e viceversa	» 755

Sessione 14 – Turismo e squilibri territoriali: opportunità e barriere allo sviluppo

DANTE DI MATTEO, VALENTINA EVANGELISTA, FABRIZIO FERRARI, GIACOMO CAVUTA, <i>Introduzione</i>	» 765
STEFANIA CERUTTI, ELISA PIVA, CESARE EMANUEL, ANNA MARIA PIOLETTI, Il superamento delle barriere amministrative attraverso la creazione di marchi turistici. Il caso Alto Piemonte	» 767
PERIS PERSI, MONICA UGOLINI, Nuove opportunità e antiche barriere. Il turismo nelle Marche	» 775
MARCELLA DE FILIPPO, LIVIO CHIARULLO, I borghi di Castelmezzano e Pietrapertosa: da area svantaggiata a territorio resiliente	» 781
SONIA GAMBINO, La risorsa vinicola nell'area crotonese: elemento di attrattività in un'area svantaggiata	» 791
FRANCESCO DE PASCALE, The proposal of an ecomuseum of transhumance as a strategy for overcoming barriers in the internal areas of Calabria: the case study of the Sila	» 801
VALENTINA EVANGELISTA, Oltre la marginalità: gli orientamenti strategico-turistici emergenti dalla Strategia Nazionale per le Aree Interne	» 809
DANTE DI MATTEO, GIACOMO CAVUTA, Festival enogastronomici e coinvolgimento dei visitatori: un'ipotesi interpretativa	» 819
FABRIZIO FERRARI, Luoghi quotidiani e spazi del turismo: barriere invisibili nelle città?	» 827
VALERIA COCCO, Barriere olimpiche. Impatto sul territorio e sul turismo	» 837
ANDREA SALUSTRI, Il turismo come leva per il finanziamento delle politiche di welfare: un'opportunità per ridurre le distanze?	» 841
PAOLO GERBALDO, Al di qua e al di là del Paillon. Il fiume come barriera tra <i>hivernants</i> e locali nella Nizza sabauda del Settecento	» 849
ANTONIO VIOLANTE, I colonizzatori del nuovo Montenegro	» 855
GIULIANO BIFOLCHI, Lo sviluppo di cluster turistici nel Caucaso del Nord come forma di contrasto ai problemi socioeconomici: il caso di <i>Kurorti Severnovo Kavkaza</i>	» 861

