

ATLANTE E SCENARI DEL LAZIO METROPOLITANO

A CURA DI MARCO CREMASCHI



ATLANTE E SCENARI DEL LAZIO METROPOLITANO

UNA REGIONE IN COSTANTE TRASFORMAZIONE

prima edizione XXXXXXXX
isbn XXXXX

© XXXXXXXXXXXXX

stampa
XXXXXXXXXXXXXX

progetto grafico
XXXXXXXXXXXXXX

a cura di Marco Cremaschi

scritti e contributi di: S. Annunziata, F. Benelli, L. Cammarota, S. Cataldo, B. Chiarelli, M. Cremaschi, A. P. Di Risio, P. Elisei, L. Giecillo, S. Lucciarini, S. Sampaolo, G. Terzi

interventi di A. Filpa, G. Ferraro, S. Ombuen, A.L.Palazzo, P.Elisei

Roma 2009

Questa pubblicazione ha origine dal rapporto predisposto a fine 2007 su sollecitazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso il DiCoTer, nella fase di costruzione ed elaborazione del Quadro Strategico Nazionale per la nuova programmazione dei fondi strutturali 2007-2013. In questo quadro, il Ministero delle Infrastrutture aveva sviluppato un proprio contributo al fine di rafforzare la dimensione territoriale delle politiche di sviluppo e coesione. Il rapporto da cui ha origine questo Atlante è stato frutto della collaborazione che il dipartimento Territorio (Direzione Regionale Territorio ed Urbanistica) della Regione Lazio ha avviato con il Dipartimento di Studi Urbani dell' Università Roma Tre, e con la Fondazione Censis (Centro Studi Investimenti Sociali).

INDICE

PRESENTAZIONE	7	PROSPETTIVE	105
UNA REGIONE ARTIFICIALE	11	Politiche urbane	107
Un locale in crescita	13	Rafforzare i fondamentale e governare un Lazio visto dal Lazio	109
Organizzazione dell'Atlante	15	Politiche per il territorio	110
Una lettura per macro-ambiti	15	Affitto e accessibilità, temi cardine per nuove politiche abitative	112
Nota metodologica: descrivere il territorio che cambia	17	Le prospettive del turismo nel Lazio	114
La Regione che non c'è	21	Le prospettive dei fondi strutturali	116
		Programmazione infrastrutturale e sentieri di sviluppo	117
ATLANTE	33	NOTE NEL TESTO	123
Le tavole tematiche	35		
Le abitazioni	38	NOTE SUGLI AUTORI	127
Le aree produttive	42		
Un'analisi degli indicatori socio-economici ed abitativi	45	ATTRIBUZIONI	129
Ambienti insediativi della ricerca Itaten	50		
Distretti alla prova	52	INDICE DELLE FIGURE NEL TESTO	131
La concentrazione degli impieghi urbani	54		
Territori del commercio	54	INDICE DELLE TABELLE NEL TESTO	133
Policentrismo a Roma	58		
POLITICHE	63	BIBLIOGRAFIA	135
Piani e programmi regionali	65		
Il Lazio e il Mediterraneo	73	SITI DI INTERNET DI INFORMAZIONE GENERALE	137
Il Documento Strategico Preliminare Regionale 2007-2013	75		
Le infrastrutture strategiche	79	SITI INTERNET	139
Lo sviluppo del litorale	81		
Programmi a scala provinciale	82		
Accordi locali di sviluppo	85		
SCENARI	89		
Scenari territoriali	91		
Quattro scenari	95		
Il Lazio visto dall'Europa	99		

PRESENTAZIONE

L'Atlante qui presentato è uno strumento di lettura delle trasformazioni del Lazio e, insieme, un progetto di ricerca. Nato dalla collaborazione tra Dipartimento di Studi Urbani, Censis e Regione Lazio per uno studio sottomesso al Ministero delle Infrastrutture in occasione della preparazione del Documento strategico nazionale sui fondi strutturali¹, si è sviluppato nella forma presente integrando altre ricerche in corso presso l'università sulle dinamiche del cambiamento territoriale nel Lazio.

Le convinzioni sottese alle ricerche qui presentate sono soprattutto due: la prima, è che l'equilibrio tra le diverse parti della regione, finora interpretato principalmente attraverso la cifra del contrasto tra Roma e le altre province, entri ora in una fase nuova; la seconda, è che l'attuale congiuntura delle politiche nazionali suggerisce un ruolo nuovo e diverso per il territorio.

Nella interpretazione proposta dal Ministero, l'elemento cruciale riguarda l'individuazione delle "soglie dimensionali critiche per la formazione di economie di scala e reti di conoscenza che consentano a specifici territori di competere sul mercato globale".

Il raggiungimento di tali soglie sarebbe legato alle "piattaforme territoriali strategiche", ambiti territoriali di livello sovraregionale che, per i loro caratteri endogeni e relazionali, rappresentano i livelli di eccellenza dell'offerta territoriale.

La riflessione su tali piattaforme territoriali evidenzia una nuova possibilità di concepire relazioni complementari, su uno scenario più ampio, tra la metropoli romana e il territorio della regione Lazio.

Anzi, sembra introdurre il processo di trasformazione metropolitana della regione come l'elemento che caratterizza una nuova dinamica metropolitana, e di messa in comune di caratteri finora reciprocamente distinti.

Inoltre, evidenzia un confronto strategico tra la dimensione dello sviluppo economico e quella della coesione territoriale. In particolare, nella dialettica tra queste due opzioni generali, si delinea un ruolo nuovo per il paesaggio e i beni culturali, sempre più elemento connettivo e misura di coerenza tra sostenibilità e competitività.

Infine, la prospettiva delle piattaforme territoriali apre delle riflessioni a scala più ampia di quella regionale, dove nuovamente sia Roma che le altre province trovano nuovi ruoli dinamici.

UNA REGIONE ARTIFICIALE

Questo Atlante raffigura attraverso mappe, carte tematiche, schemi interpretativi e testi, lo stato del Lazio in una particolare congiuntura: il culmine del processo metropolitano che porta all'estremo la riorganizzazione delle relazioni tra parti di territorio e attività e, forse per la prima volta, giunge a insidiare la tradizionale prevalenza della capitale rispetto agli altri ambiti territoriali.

Un Lazio metropolitano, dunque? Da un certo punto di vista, sicuramente sì, perché la diffusione metropolitana ha investito tutta la regione, alterando definitivamente i rapporti tra città e campagna, tra capitale e provincia, tra centri maggiori e minori. Certo, oggi ha senso parlare del Lazio come di uno spazio denso di relazioni, che uniscono la capitale e il resto della regione più di quanto non li dividano.

Inoltre, l'Atlante indica alcuni scenari di trasformazione dell'organizzazione territoriale. Gli scenari sono costruiti incrociando i diversi materiali di studio raccolti in precedenza: sovrapponendo le stratificazioni ambientali, gli schemi di assetto geografico, le dinamiche socio-economiche, si ottiene una griglia di possibilità dentro le quali si configurano insieme di potenziali politiche.

L'Atlante esplora così il gioco delle "immagini interpretative" dal punto di vista dei molti aspetti che le preoccupazioni territoriali, ambientali e paesaggistiche mettono in gioco; e cerca di leggerne i nessi con le azioni politiche, attuali e potenziali. Uno sforzo che pare comunque utile a sollecitare una ripresa della discontinua attenzione che questa regione presta alle trasformazioni del suo territorio. A questo scopo, l'Atlante non compie operazioni definitive. Più che suggerire analisi conclusive, si presenta come un più modesto strumento di lavoro, e offre un compendio di carte (frutto di analisi elaborate in varie occasioni) e di schemi interpretativi.

Il lavoro offre materiale di riflessione su tre linee:

- la rappresentazione delle maggiori componenti del paesaggio e del sistema insediativo a scala regionale, nonché dell'urbanizzato e delle forme degli insediamenti, ricostruita dal confronto tra fonti cartografiche e documentarie diverse (tra cui soprattutto la carta tecnica regionale)²;

- l'analisi delle fonti statistiche censuarie, in particolare del censimento del 2001 ma non solo, allo scopo di elaborare una "geografia" sociale dei comuni del Lazio (l'ipotesi è che l'incrocio dei "paesaggi" sociali così risultanti con la morfologia insediativa consente considerazioni più approfondite sui sistemi insediativi locali)³;

- l'analisi critica, infine, dei documenti di piano, finalizzata a identificare gli orientamenti delle politiche territoriali promosse da soggetti diversi alle appropriate scale territoriali.

UN LOCALE IN CRESCITA

Anticipiamo due possibili obiezioni.

La prima riguarda Roma. La pretesa che la capitale si ridimensioni rispetto alla regione è stata spesso frettolosamente enunciata, e spesso altrettanto frettolosamente esorcizzata. Sarebbe futile pensare ad un ribaltamento del rapporto tra la regione e la capitale. Ma sembra possibile ripensare le relazioni tra le parti del territorio regionale come oggi fosse un territorio metropolitano unitario, o per lo meno, più unitario di quanto fosse ieri.

La seconda riguarda le previsioni. Disegnare scenari nel modo accennato può apparire, a certe condizioni, un esercizio fin troppo facile. Fintanto che non si incontrano le aspettative e disponibilità di attori e forze sociali, e non si radicano le opzioni su orizzonti condivisi, lo scenario resta un esercizio speculativo. Questo Atlante può solo augurarsi di contribuire allo sviluppo di un dibattito in questo senso.

Con queste cautele e le finalità introduttive del presente lavoro, è chiaro che ci si avventura su un terreno minato. Ma forse è tempo di porre mano alla sfida di raccontare meglio il territorio del Lazio. La relativa stabilità del territorio del Lazio pone in gioco degli interrogativi pesati sulla natura e la "grana" dei processi di trasformazione.

L'attenzione che è stata rivolta finora al territorio regionale è stata scarsa: il "peso" che la capitale esercita sullo sviluppo regionale condiziona le fenomenologie e gli orientamenti di studio. La presenza della metropoli capitale è imbarazzante, da questo punto di vista, perché non solo sottrae al territorio circostante parte delle risorse, ma perviene addirittura a gettare ombra sulle dinamiche locali originali. E' vero che nell'ultimo decennio è stata fatta in parte giustizia di questo diffuso pregiudizio prestando attenzione ai processi di diffusione metropolitana; ma è anche vero che l'analisi si è sostanzialmente arrestata ai confini dell'area romana, evidenziando forse la difficoltà concreta di collocare la capitale nell'alveo della regione.

Un altro motivo di disattenzione, forse, ha a che fare con la natura stessa del territorio regionale, con il suo carattere "costruito" e recente sia dal punto di vista istituzionale che in senso proprio (si pensi alle bonifiche di questo secolo, al recente sviluppo industriale nelle zone della Cassia), con la discontinua sedimentazione storica di popolazione e struttura insediativa che caratterizza il Nord e il Sud, la costa e la montagna. Regione artificiale, dunque, fin dalle non lontane origini, dove gli elementi di integrazione funzionale e di organizzazione gerarchica risultano indotti dall'alto, dall'inter-

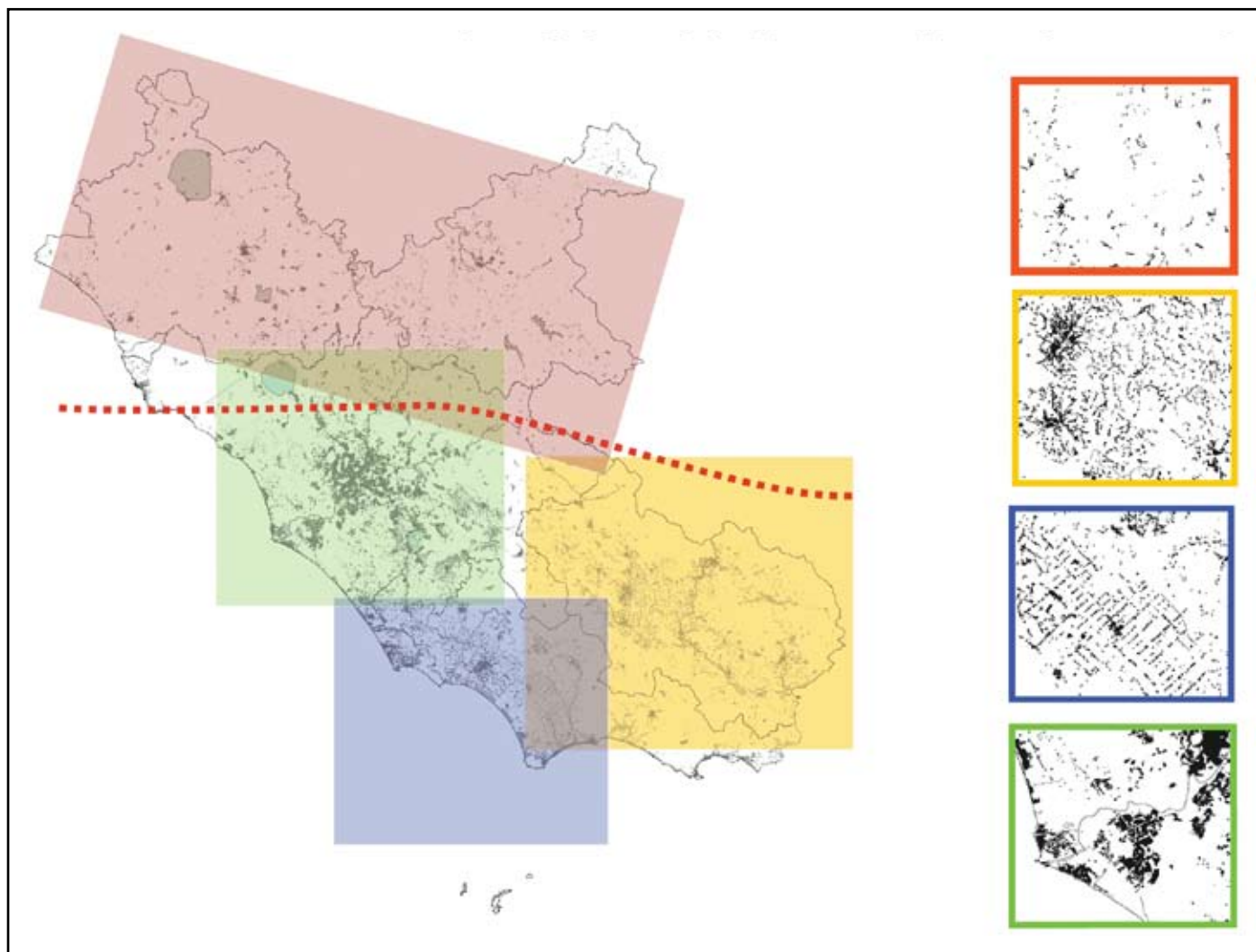


FIG. 1 - DISPERSIONE / CONCENTRAZIONE: MODALITA' INSEDIATIVE

Il tessuto insediativo della Regione Lazio viene interpretato a partire dagli opposti fenomeni della dispersione e concentrazione dell'urbanizzazione, cioè degli edifici, infrastrutture, opere, ecc: vengono infatti identificati quattro ambienti insediativi aventi caratteristiche strutturali (armatura urbana e tendenze agglomerative), ambientali (ecosistemi e risorse endogeni ad alcune aree), produttive (presenza di distretti industriali o aree produttive specializzate) e paesaggistiche (topografia e uso del suolo) che permettono una loro distinzione ed astrazio-

ne. L'area settentrionale, nella quale un ruolo fondamentale conservano i valori ambientali e paesaggistici, presenta caratteri che la differenziano fortemente dal territorio regionale: infatti, nell'area centrale romana continua il processo di terziarizzazione e di decentramento demografico nei comuni di corona e l'area meridionale, è interessata, seppur in misura differente nelle sue componenti costiere ed interna, da un rafforzamento della struttura urbana. Nei riquadri a destra si raffigura un sistema insediativo esemplificativo delle quattro modalità insediative.

vento infrastrutturale centrale o da processi diffusivi sempre generati dal centro. Regione artificiale fortemente controllata dal centro metropolitano che “colonizza” in epoche successive porzioni diverse della regione (la valle del Sacco, il Pontino, la costa ecc.). L’ipotesi della dipendenza della regione da Roma suggerirebbe che tutti i processi di cambiamento sarebbero condizionati dall’area centrale, con poche eccezioni; viceversa, solo le forme del consumo resterebbero a fomentare la *creolizzazione* delle forme sociali e territoriali, al limite del folklore, con i diversi lessici e identità tradizionali. Proseguendo su questa linea di ragionamento, si dovrebbe concludere per una mancanza di autonomia e di “generatività” endogena delle periferie regionali a fronte della sovrastante primazia romana.

In realtà, processi di strutturazione locale sono manifestamente osservabili, anche dal punto di vista delle trasformazioni del tessuto insediativo, in più di una località del Lazio, in particolare nelle province meridionali. Certo però l’osservazione del cambiamento locale nella regione porta a interrogativi forse originali rispetto al “mainstream” delle analisi territoriali localizzate.

In sostanza, la dimensione “locale” è ambigua nel Lazio (come forse in tutto il Meridione), e si pone certamente in modo difforme rispetto ai connotati ormai classici della iconografia territoriale (per esempio, rispetto ai sistemi locali della Terza Italia). Il locale non appare come un dato consolidato, quasi un fatto “naturale”; nel Lazio, dove si manifesta ancora allo stato nascente, rivela la sua natura di categoria interpretativa, di contesto rilevante per l’interpretazione del senso di certi processi che, a determinate condizioni, appaiono strutturare ambiti locali.

ORGANIZZAZIONE DELL’ATLANTE

Questa pubblicazione è articolata nelle seguenti parti:

- l’introduzione definisce scopi e limiti del lavoro, e introduce alcune riflessioni a carattere metodologico e più generale; inoltre, ospita uno scritto di Giovanni Ferraro, uno studioso che, prima di scomparire prematuramente, dette un contributo –rimasto sostanzialmente inedito- alla lettura del territorio laziale;
- la sezione successiva, in forma di vero e proprio Atlante, illustra l’articolazione territoriale e insediativa del territorio della regione, a partire dalle base dati cartografici e digitali disponibili, cercando di individuare i diversi ambiti territoriali e insediativi presenti nel Lazio, e le geografie economico-territoriali che esprimono. Questa indagine si avvale di precedenti riflessioni sul territorio della regione, come quella condotta dalle Università per la ricerca

Itaten del 1996, aggiornata quindi con i nuovi dati censuari, per proporre una classificazione dei comuni per tipi socio-economici. Queste diverse geografie tematiche della regione sono messe a confronto con la cartografia digitale dell’uso del suolo, disponibile presso la Regione Lazio, e combinate in alcune rappresentazioni di sintesi dei principali fenomeni;

- la terza sezione è dedicata alle Politiche, è cerca di fare il punto sul complesso quadro della programmazione esistente a livello regionale e delle ricadute di tale progettualità in termini territoriali con particolare riferimento alla dotazione di infrastrutture (Piano Regionale dei Trasporti e della Logistica Programma integrato di interventi per lo sviluppo del litorale del Lazio ecc.); nonché ad un esame critico dell’ipotesi Dicoter sulle piattaforme territoriali che interessano il Lazio, quali l’asse trasversale Lazio-Umbria-Marche (piattaforma di livello nazionale) e l’asse Roma-Pescara (piattaforma di livello interregionale);
- la quarta sezione formula in chiave esplorativa alcuni Scenari di fondo che potranno essere sviluppati nei prossimi anni ed all’interno dei quali si collocano le diverse iniziative;
- la sezione finale sulle Prospettive cerca di delineare possibili linee di sviluppo e di ricerca, grazie al contributo critico di alcuni studiosi dell’Università di Roma Tre.

UNA LETTURA PER MACRO-AMBITI

Il Lazio è caratterizzato da evidenti disomogeneità territoriali. Nel sistema laziale coesistono aree che presentano parametri socio-economici paragonabili a quelli delle più avanzate regioni europee, e altre che potrebbero a rigore rientrare nel novero di quelle in ritardo di sviluppo: “ad aree che si avvicinano al PIL pro capite delle più ricche regioni d’Europa, si contrappongono aree che solo dieci anni fa rientravano a buon titolo tra le aree in forte ritardo di sviluppo” (DocUP Lazio, 2000-2006).

Secondo l’Almagià, le regioni naturali del Lazio (Il Lazio, Utet, 1966) sono indicativamente 14 (volendo escludere le isole pontiane). Si può però proporre una struttura di sintesi in cinque condizioni rilevanti che suddivono la regione in senso longitudinale. Da Ovest verso l’entroterra si incontrano: la fascia costiera, che comprende la Maremma Laziale a Nord, parte della campagna romana, e la regione Pontina e la piana di Fondi a Sud; la zona di Roma e della campagna romana al centro della regione; la sequenza delle prime catene montuose, Vulsini, Cimini e Sabatini a Nord, l’area dei Castelli, i Lepini, Ausoni e Aurunci a Sud; le valli del Tevere, dell’Aniene e del Sacco e del Liri fino alla Ciociaria a Sud; la Sabina e l’alto

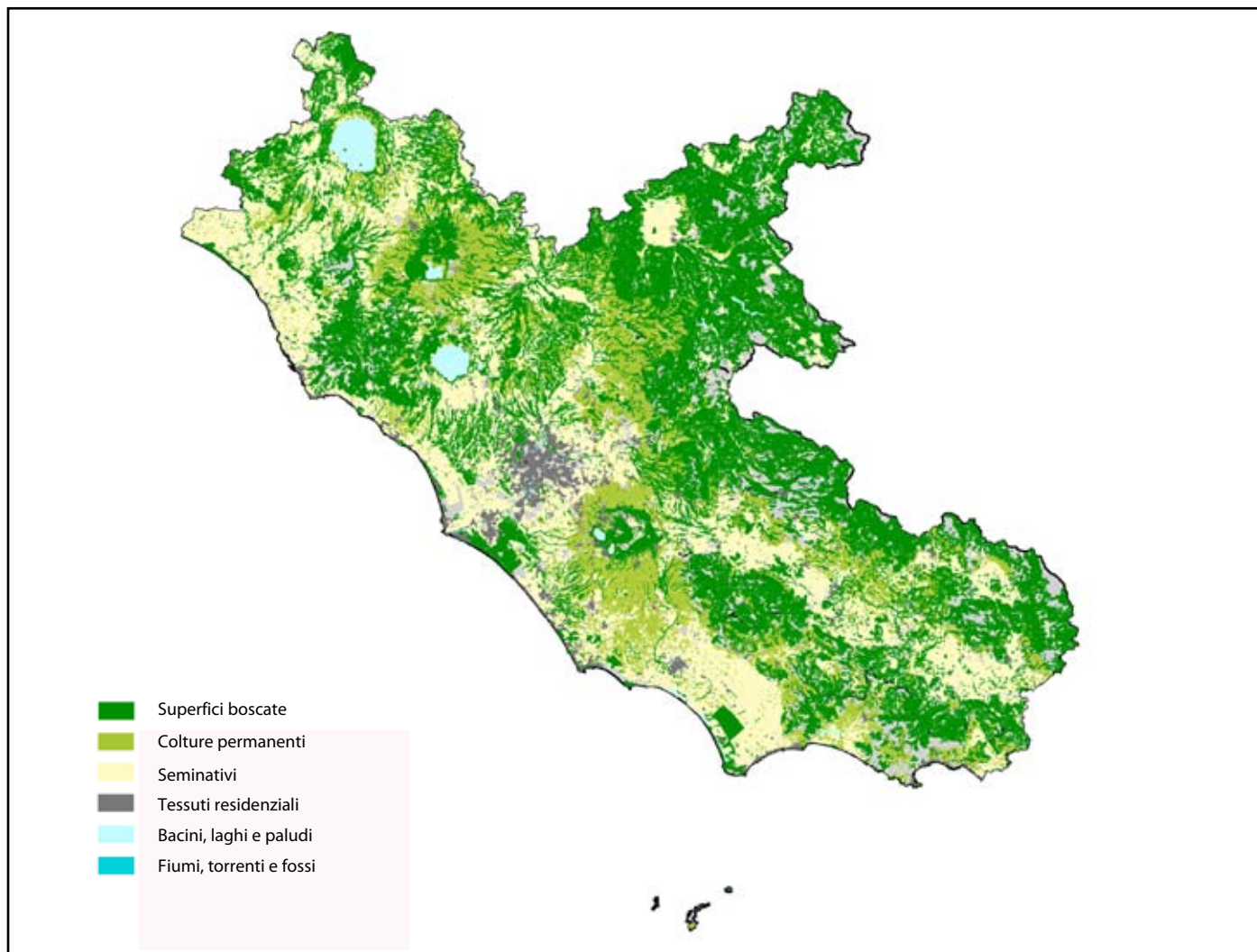


FIG. 2 - SISTEMA AMBIENTALE

Le aree protette del Lazio, escluse quelle marine, occupano una superficie pari al 12% dell'intero territorio (media nazionale del 10%). Quelle d'istituzione regionale sono le più estese mentre i tre Parchi Nazionali (Parco Nazionale del Circeo, Parco Nazionale d'Abruzzo, Parco Nazionale del Gran Sasso-Monti della Laga) occupano complessivamente il 14,3% della superficie protetta. La provincia di Roma è quella con la maggior percentuale di territorio tutelato, 111.726 ha corrispondenti al 20,9% del territorio provinciale. Tra gli ambiti a maggiore valenza

naturalistica della regione rientrano 57 aree umide, che nel complesso occupano una superficie di 227,11 km². Nel Lazio ricadono 5 zone umide di importanza internazionale (Convenzione di Ramsar) per una superficie complessiva di 12,29 km². La Rete Natura 2000 nel Lazio è costituita da 42 Zone di Protezione Speciale.

reatino nell'entroterra.

Si può osservare ancora, in prima istanza, che confrontando sistemi di rappresentazioni diverse, si rileva una parziale omologia tra ambiti territoriali definiti con criteri ambientali, territoriali e funzionali (sistemi del lavoro).

La stabilità (relativa) dei confini delle sub aree è più evidente per la fascia costiera e zona Nord della regione; fa comunque eccezione la distinzione tra gli ambienti geografici montano e vallivo che viene tendenzialmente negata dalle rappresentazioni funzionali.

Il Lazio può essere ricondotto ad alcuni, pochi, macro ambiti insediativi. Questi ambiti presentano caratteristiche strutturali (armatura urbana e tendenze agglomerative), ambientali (ecosistemi e risorse endogene ad alcune aree), produttive (presenza di distretti industriali o aree produttive specializzate) e paesaggistiche (topografia e uso del suolo) che permettono una loro distinzione ed astrazione.

Dal confronto fatto tra le tavole che seguono, anticipiamo lo schema che articola la regione in quattro macro ambiti, debitori in parte alle regioni geografiche già indicate, corrette con considerazioni provenienti dalle letture socio-economiche e programmatiche che seguono. Procedendo da Nord a Sud, gli ambiti di articolazioni sono i seguenti:

- nell'area settentrionale, lo sviluppo industriale recente non ha dato luogo ad un corrispondente sviluppo urbano, a causa della scarsa polarizzazione del territorio; e viceversa, i valori ambientali e paesaggisti conservano un ruolo formidabile e definiscono un ambito prezioso di qualità e riserva di risorse (non solo ambientale, ma di stili di vita) da tener in conto per il futuro della regione intera;

- nell'area centrale romana continua il processo di terziarizzazione, cui s'accompagnano un crescente deterioramento ambientale e un continuo decentramento demografico nei comuni della corona (in alcuni dei quali si manifesta un pur contraddittorio "effetto città");

- nell'area meridionale nei centri interessati da forme di sviluppo industriale (in diversa misura assistito) si è prodotto un rafforzamento della struttura urbana, con un divario crescente tra fondovalle e aree interne; soprattutto nella costa meridionale, infine, è venuto crescendo un sistema insediativo con certi gradi di autonomia e riconoscibilità.

Ancora l'area urbana centrale sembra relegata da un ruolo puramente "negativo": sia perché sede di fenomeni valutati negativamente (il degrado), sia perché attiva solo nella forma meccanica dell'espulsione di popolazione e funzioni.

NOTA METODOLOGICA: DESCRIVERE IL TERRITORIO CHE CAMBIA

Nelle tavole e nelle riflessioni che seguono si cerca di descrivere il territorio facendo uso meditato di dati censuari, fonti cartografiche e narrazioni. La combinazione di queste risorse informative è complessa. La ragione della scelta di materiali informativi così diversi, e il consapevole azzardo di mescolarli in una descrizione interpretativa, si giustifica con la convinzione che il territorio è un riferimento costruito, non naturale, che si definisce in modo pluridimensionale in un processo a numerose entrate. In questo paragrafo si cerca di giustificare, pur senza esaurire interamente l'argomento, il punto di vista adottato.

Negli studi sui programmi territoriali avviati negli ultimi anni ⁴, sono disponibili numerosi modi di descrivere il territorio, nessuno dei quali esclusivo né marginale. Il territorio appare alla luce di questi studi come un organismo complesso, che si costituisce alla confluenza di diversi temi e punti di vista: è insieme la società locale, ma anche i vincoli prodotti dalle relazioni globali; i materiali fisici e naturali che lo compongono ma anche i materiali culturali e politici.

Da molti viene oggi evidenziata la natura 'metaforica' (per restare ad un felice libro di Dematteis) del territorio costruito. Qui si vuole suggerire un ulteriore passaggio, l'opportunità di distinguere tra diversi livelli di costruzione delle rappresentazioni.

La natura mediata della nozione di territorio consente di evidenziare la pluralità delle rappresentazioni, le logiche che le guidano, e i conflitti che generano. Lo spazio delle politiche integrate si esplica in gran parte nella conciliazione delle diverse rappresentazioni (più che nella mediazione dei conflitti diretti).

In questa riflessione suggeriamo la necessità di definire il territorio su più livelli: a partire dal suo carattere di necessario substrato di supporto; come giacimento di risorse e repertorio di codici di comportamento (classificazione già introdotta da altri: Dematteis, Governa e Vinci 2003; Dematteis in Colaizzo 2004); ma anche come il campo dove attori diversi mettono in atto, solo in parte consapevolmente, delle strategie d'indagine e di auto-rappresentazione. Appare utile partire dalla doppia costituzione -tra mediazione sociale e scale organizzative - delle rappresentazioni, del supporto e del giacimento.

Da un lato, la descrizione unisce quelli che sono comunemente ritenuti elementi naturali e di struttura (geografici ed economici) con gli elementi cognitivi e socialmente mediati (paesaggi, ecologie e antropologie culturali). Il territorio in questo senso coincide con l'immagine (e va da sé che le immagini non sono

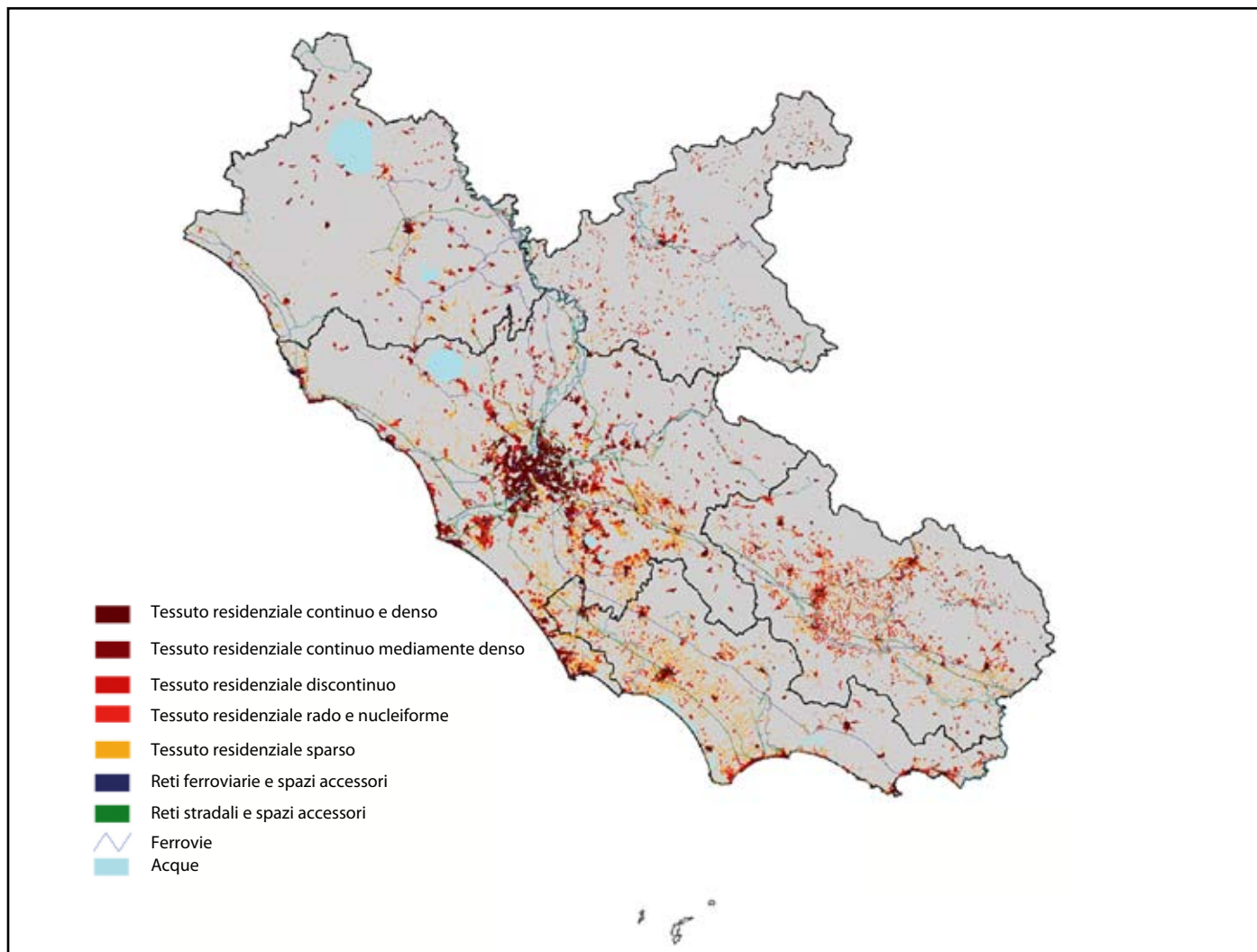


FIG. 3 - SISTEMA INSEDIATIVO

L'area romana occupa un posto di rilievo nella gerarchia insediativa regionale, ospitando il 17% della popolazione; essa è riconducibile ad un modello interpretativo policentrico, con ampie diramazioni associabili al modello di città diffusa. Il principale punto di debolezza attuale di quest'area va ricercato nel ritardo nel processo di miglioramento e di qualificazione delle risorse disponibili (risorse umane, infrastrutture, funzioni, servizi) che, pur ove presenti, non appaiono ben supportate nel processo di sviluppo di attribuzioni e/o funzioni di rango superio-

re, necessario per far assumere alle stesse un ruolo propulsivo e maggiormente funzionale alle esigenze di sviluppo territoriale. La rete degli insediamenti urbani del Lazio meridionale è rilevante rispetto alla parte settentrionale della regione, si comincia a parlare in letteratura di poligono insediativo del sud Lazio (Latina, Frosinone, Sora, Cassino, Gaeta-Formia, Fondi). Questi insediamenti urbani si concentrano intorno alle arterie stradali che sono state e continuano ad essere le direttrici di aggregazione e sviluppo di poli urbani le attività industriali corrono proprio lungo le due direttrici che uniscono Roma-Latina e Roma-Cassino

naturali, come non è naturale l'identità). Al contrario, si tratta di rappresentazioni che mescolano 'materiali' e diversi referenti, artefatti simbolici e distanti dagli oggetti materiali che vorrebbero rappresentare; rappresentazione di parte, come tutte le rappresentazioni, che uniscono diversi 'panieri' di proprietà fisiche ed elementi cognitivi.

Dall'altro, rappresentazioni diverse sono in competizione tra loro, in un gioco strutturato su arene diverse; ne è un esempio il classico conflitto tra il senso comune dell'abitante e l'immagine mediata di chi interviene dall'esterno. Rappresentazioni in competizione anche tra i produttori professionali, in particolare i media e gli esperti che controllano il potere riflessivo della nostra società. La competizione tra rappresentazioni è dunque ineguale e la frizione continua.

Ogni rappresentazione costruisce dunque una trama di relazioni tra dati più oggettivi, componenti strutturali, elementi sociali e relazionali che colgono i modi di organizzazione culturale e sociale. Le combinazioni non sono infinite, ma dipendono dalla strutturazione del campo.

E' facile distinguere – come avviene di solito - scale globali e locali di organizzazione (si veda la Tab. 1), pur nell'inevitabile tensione tra i due poli che producono ibridi concettualmente interessanti.

In questo senso, globale e locale non sono sinonimi di moderno e arretrato, ma due modi di organizzazione delle stesse forze sociali. Proprio per questo motivo occorre recuperare una terza scala che evidenzia quanto di 'altro' agisce nella costituzione materiale del territorio. La terza colonna rappresenta dunque quel sedimento di rapporti organici tra vincoli e comportamenti che costituisce il substrato 'tradizionale' del locale, il residuo o inconscio comuni-

tario, senza per questo identificarsi con il locale che si produce e riproduce nel gioco della società delle reti.

La tabella 1 enfatizza dunque la compresenza di diverse componenti che danno origine ciascuna ad una diversamente legittima rappresentazione di territorio. Rispetto alla scala grande e piccola della contemporaneità, il referente materiale rimanda alla costituzione fisica del territorio (i suoi sistemi naturali dinamici, i suoi elementi antropizzati...) che avviene su altre scale e altre temporalità e spesso in relazione a fattori economici e culturali di altre epoche. Talvolta si è data coerenza tra scala materiale e scala locale, non in senso determinista ma co-evolutivo.

In principio, anche tra scala globale e materiale sarebbe possibile (e auspicabile) una coincidenza, solo recentemente messa a fuoco dall'agire politico. Ma quelle che sono possibilità teoriche sono raramente combinazioni pratiche.

E' possibile dunque assumere che le tre dimensioni agiscano sulla formazione delle nozioni operative di territorio, introducendo diversi elementi di necessità: la coerenza alle dinamiche complessive, la domanda di senso sociale, e infine il sedimentato di regole e comportamenti che il mondo esterno consegna alle reti locali e globali e che queste attivano in qualche misura nella loro capacità di scoperta e comprensione.

Inoltre, la tabella evidenzia che ciascun elemento si costituisce in tensione tra vincoli non negoziabili, reti sociali e rappresentazioni culturali. Non esistono infatti requisiti della società globale o locale indipendenti dalle relazioni sociali e dalle capacità di rappresentarli (in proiezioni parzialmente autonome di ciascun ambito). In questa dimensione multistrato si riconosce anche la capacità del 'progetto' di ridefinire a ritroso il senso e le condizioni di possibilità del cambiamento. In altre parole, la relazione non è (solamente)

Scale e componenti	Globale	Locale	Materiale	Ispessimento
Reti e relazioni sociali	Reti lunghe, attori mobili, vicende collettive e dinamiche politicamente mediate	Reti corte, attori immobili, vicende individuali	Capacità di carico, soglie e vincoli	
Rappresentazioni e progetti	Sapere astratto, grandi narrazioni, discorsi globali, razionalità cosmopolite	Sapere interattivo, senso comune, razionalità locale	Conoscenza condivisa, storie (orali) e sedimenti (spesso taciti) del senso comune	
Dinamiche e progettualità	Grandi progetti, effetti di scala, crescita economica competitiva	Piccole iniziative, comportamenti imitativi, cambiamenti molecolari	Adattamento e catastrofi	
Interconnessione				

Tab.1 - Dimensioni del territorio e modi del cambiamento

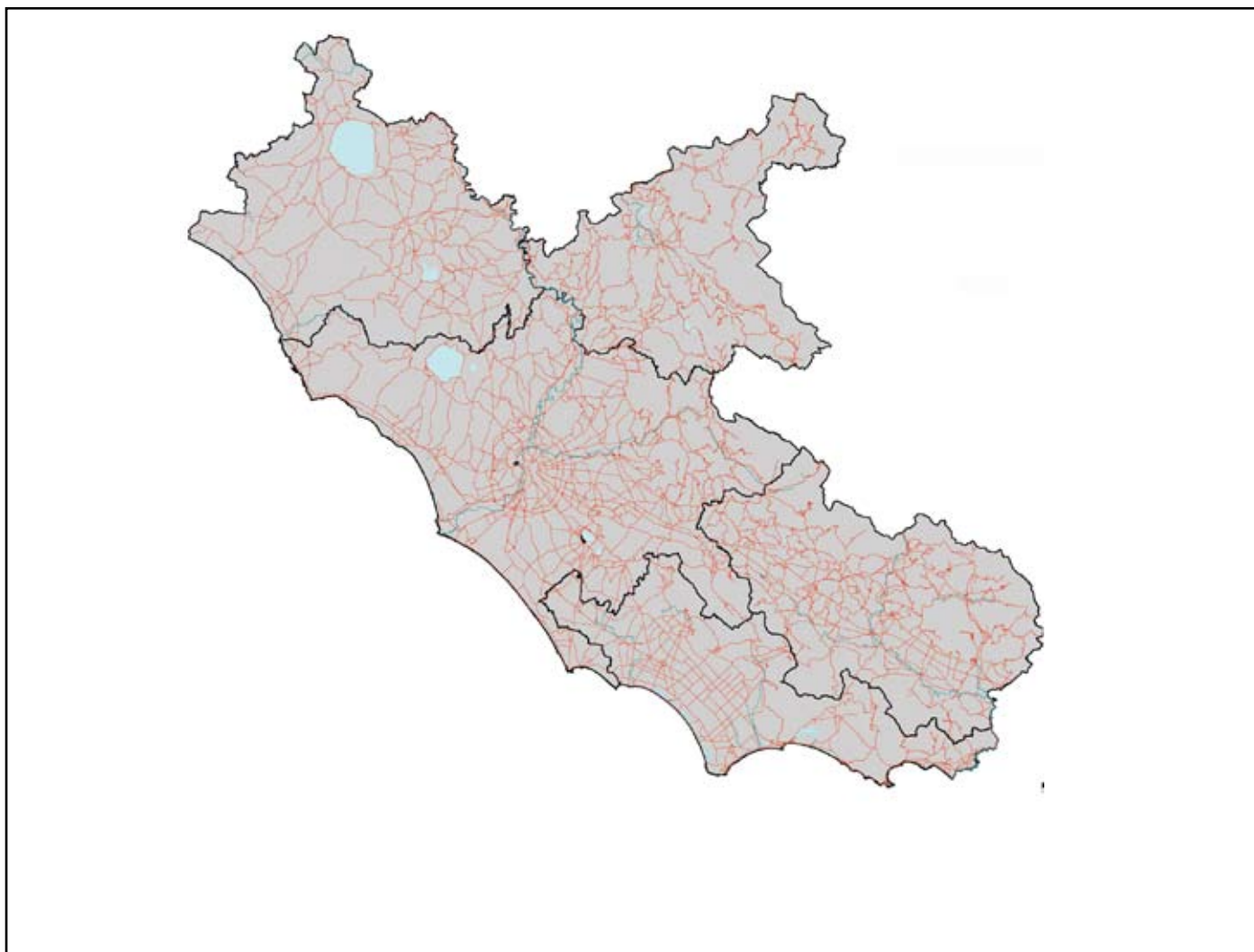


FIG. 4 - RETI

Il sistema viario della Regione Lazio è impostato su un modello del tipo a "punto centrale" (sistema radiale) a cui attualmente tende a sovrapporsi un sistema di trasversali tali da realizzare una vera e propria strutturazione a maglia del complesso viario regionale.

Si tratta di una rete di strade che ha un'estensione complessiva di 19.036 km costituiti da 478 km di autostrade, 2.557 km di strade statali, 6.964 di strade provinciali e 9.037 km di strade comunali extraurbane.

Una simile strutturazione, già da qualche decennio, non soddisfa le esigenze di un'interconnessione diretta tra le varie aree del territorio regionale, in rispondenza alle nuove realtà socio-economiche affermatesi. In altri termini, da un modello di organizzazione del territorio del tipo a "punto centrale" si tende ad un modello del tipo a "cluster" (grappolo) in cui più realtà coesistono ed interagiscono direttamente.

lineare

Infine, la tabella definisce due precise modalità di cambiamento che possiamo riconoscere dentro alla nuova generazione delle politiche territoriali europee. Letta in orizzontale, la tabella suggerisce l'opportunità di sviluppare una politica pubblica consapevole per la *riconessione* dei diversi ambiti: le politiche integrate tentano, infatti, di mettere in connessione, di ri-sincronizzare la sfasatura tra trasformazioni strutturali, reti sociali e risorse locali (mondo esterno, mondo interno e materiali territoriali).

Letta in verticale, la tabella suggerisce l'opportunità di sviluppare politiche pubbliche volte all'*ispessimento* dei nessi tra rappresentazioni e referenti, tra dinamiche e progettualità: ai diversi livelli, perseguono questo obiettivo le politiche delle reti infrastrutturali, della formazione professionale, della sostenibilità ambientale. In conclusione, il modello esposto nella tabella -che relaziona regole, reti, rappresentazioni e progetti- suggerisce che il cambiamento territoriale si spieghi con riferimento a tre scale e due modi principali.

Le tre macro scale -globale, locale, materiale- sono riconnesse dalle iniziative di mediazione e ricomposizione degli scarti tra le diverse dinamiche, che non operano direttamente sui 'materiali' sociali e culturali che compongono ciascuna dimensione ma solo sulle loro rappresentazioni.

Le dimensioni del cambiamento del territorio sono quindi sintetizzate dalla capacità di *connettere* e *integrare* le diverse scale, e da quella di ispessire le relazioni tra le componenti dentro a ciascun area.

LA REGIONE CHE NON C'È

di Giovanni Ferraro

Giovanni Ferraro, tempo fa, collaborò alla ricerca Itaten (Indagine sulle trasformazioni degli assetti del territorio nazionale), attivata dal DiCoTer, Ministero dei Trasporti nel gruppo di lavoro sulla Regione Lazio. Riportiamo qui un suo scritto di allora, che restò non pubblicato. Termini come "regione artificiale", "squilibrio-equilibrio", spesso legati alla dimensione geografica e territoriale del Lazio, hanno costituito un presupposto delle letture svolte dall'intero Atlante⁵.

La prima immagine che si presenta a chi ripercorra il repertorio delle descrizioni e delle interpretazioni della Regione Lazio è quella di una regione inesistente, ovvero di una costruzione artificiale relativamente recente, priva di una vera e propria identità.

La vicenda è ben nota, ad esempio nella ricostruzione ormai classica che ne fornisce Almagià. Lo stesso termine Latium ha fortune alterne, significative di un radicamento sempre superficiale e provvisorio. Di uso antichissimo pur con significati ed estensioni territoriali diverse nel corso del dominio Romano, esso scompare nel Medioevo e viene ripreso solo in chiave antiquaria da alcuni eruditi cinquecenteschi, per scomparire nuovamente a vantaggio di denominazioni di più immediato contenuto amministrativo, come Patrimonio (di San Pietro), Campagna (di Roma: olim Latium nell'Atlante di Magini del 1620), Marittima. Così che quando il termine ricompare, dopo l'unità d'Italia, a designare in modo ancora indeterminato l'estensione spaziale circostante la capitale, ciò avviene "del tutto convenzionalmente e, possiamo aggiungere, arbitrariamente" (Almagià 1966, p. 9). E ancora, bisogna attendere il ridisegno amministrativo della fine degli anni '20 per vedere costituita la regione nei suoi confini attuali, grazie all'annessione del Reatino dall'Umbria e dall'Abruzzo e dell'estremità meridionale dalla disciolta provincia di Caserta (che quando si ricostituirà non riottorrà indietro i territori perduti).

Il risultato è una regione convenzionale, costituita per dar corpo ad un intorno territoriale congruente e riconoscibile alla nuova capitale: "un individuo puramente convenzionale", "una regione non ben determinata", i cui confini non si attengono né a un criterio naturale costante né a un criterio storico riconoscibile, ma sono "in alcuni punti del tutto irregolari, anzi in alcune sezioni tali da potersi definire irrazionali" (Almagià 1966, p.11). Un risultato paradossale in cui le parole e le cose, i segni e i significati seguono cammini separati, facendo del Lazio "la meno omogenea regione

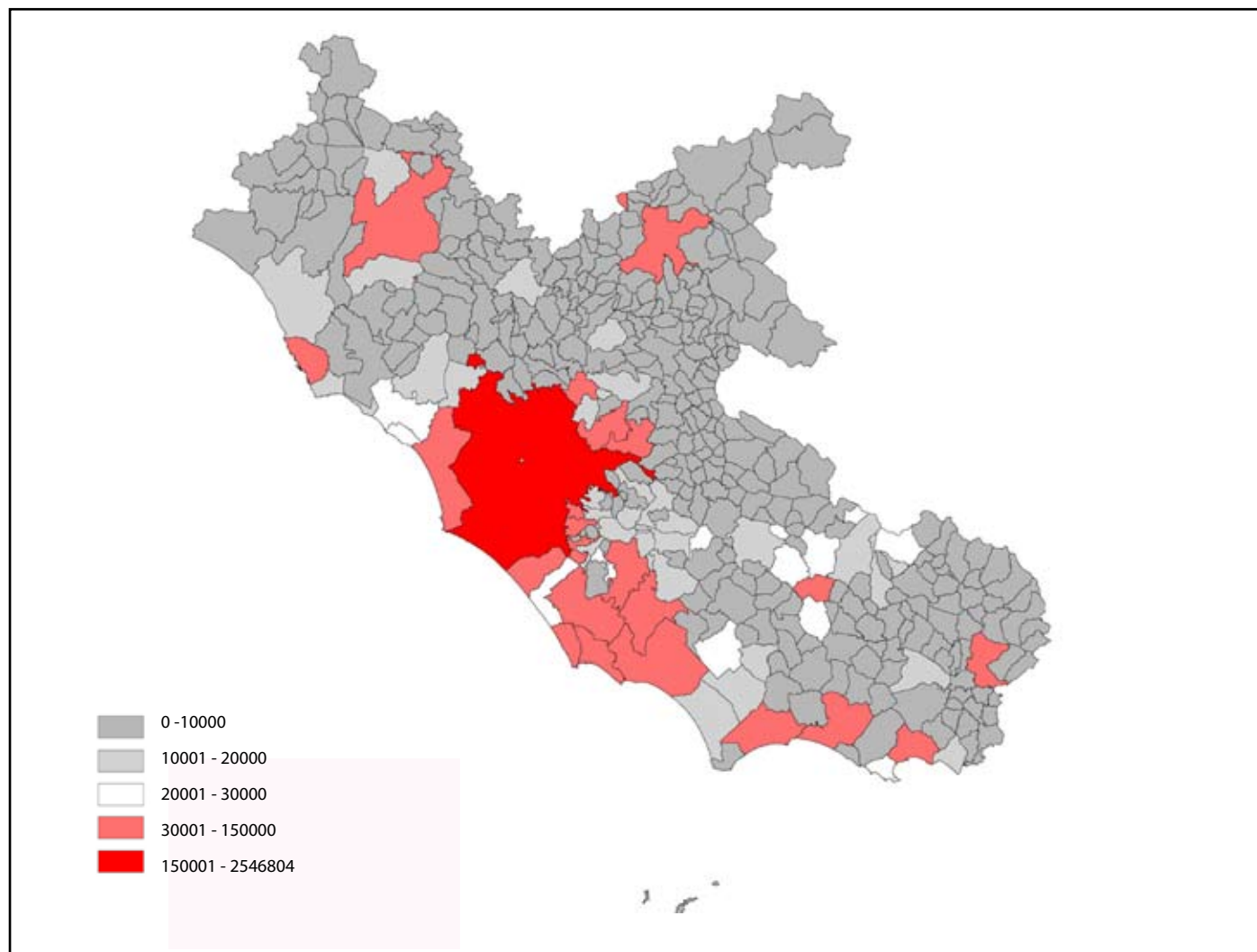


FIG. 5 - COMUNI CLASSIFICATI PER NUMERO DI ABITANTI

In un momento di relativo contenimento delle dinamiche demografiche complessive, la regione presenta al proprio interno, invece, movimenti di tutto rilievo in termini di spostamenti della popolazione e di variazione degli indici economici. Questi movimenti avvengono in prevalenza in ambito intra-provinciale, e in particolare intorno a Roma. L'area metropolitana romana occupa un posto di rilievo nella gerarchia insediativa regionale, ospitando il 50% della popolazione

regionale. Detto in altre parole Infatti, i comuni di prima cintura da soli ospitano più abitanti di ciascuna delle altre quattro province. Inoltre, la maggior parte dei comuni urbani sono siti o gravitano nella cerchia metropolitana di Roma. Secondo il censimento del 2001, il 50% della popolazione della regione Lazio risultava residente a Roma.

d'Italia, in singolare contrasto col fatto che il nome è tra i più antichi, se non addirittura il più antico, dei nomi regionali italiani" (Almagià 1966, p. 10).

Agli occhi del geografo, l'immagine del Lazio è dunque quella di un territorio privo di una intrinseca e riconoscibile individualità, privo di quell'omogeneità o coerenza di paesaggio che è alla base della stessa definizione geografica di regione. La sua vicenda storica di formazione non è infatti pervenuta a modellare una vera identità regionale, ma ha prodotto piuttosto un'aggregazione contingente e apparentemente immotivata di aree, ciascuna dotata di un proprio profilo riconoscibile: insomma "un aggregato di individui diversi" (Almagià 1966, p. 18).

A venticinque anni di distanza, un'immagine non diversa è tracciata dalla ricostruzione di Caracciolo. Anche qui il Lazio è una regione "residuale", costruita per aggregazione di "brandelli" e "frammenti" di storie eterogenee tra loro e ciascuna gravitante verso l'esterno (Caracciolo 1991, p. 3), attraverso un'aggregazione di spazi (strappati ad altri spazi regionali o a quello spazio puramente negativo che erano le paludi prima della bonifica) e un'aggregazione di popolazione, che da tutto il territorio nazionale si incammina verso la capitale (e anche, pur se in misura minore, verso le zone di bonifica).

L'artificialità della costruzione non implica però la sua casualità. Al contrario rivela un disegno profondamente intenzionale di riequilibrio almeno quantitativo tra città e territorio, per conferire alla capitale, presto imperiale, il comando di una regione ad essa dimensionalmente adeguata (Caracciolo 1991, p. 16). È solo in quanto territorio della capitale, "Lazio di Roma" (Caracciolo 1991, p. 17), che questo aggregato informale cessa di essere "un'ombra", "un nome vuoto" (Caracciolo 1991, p. 11 e 17), un puro ricordo erudito di incerto significato geografico.

Lo stesso carattere di inafferrabilità e la stessa mancanza di profili definiti si presenta ad una lettura delle dinamiche economiche della regione. Anche qui si riconosce una regione che si colloca ad uno stadio "intermedio" delle condizioni economiche, in cui il processo di sviluppo risulta ancora "incompiuto" (Marzano e Tucci 1991, pp. 445-6). Una regione priva di rilevanti risorse naturali, in cui lo sviluppo è stato quasi interamente affidato alla predisposizione, per decisione esterna, di prerequisiti: sia di carattere infrastrutturale, in cui Roma ha fatto ovviamente la parte del leone, sia di carattere finanziario, con gli incentivi della Cassa nella sezione meridionale del territorio regionale. Anche qui si tratta di un quadro noto, con una tendenza al riequilibrio (tra regione e valori medi della nazione e all'interno della regione, sia in termini di reddito procapite

che di composizione della produzione) che si protrae almeno sino alla metà degli anni '80. E con un esodo dall'agricoltura ancora in corso ed un'industrializzazione soprattutto vivace nelle province meridionali.

Immagini convenzionali

Ma queste immagini di una regione "convenzionale", "residuale", "incompiuta" non si prestano solo a considerazioni di carattere negativo. Offrono anche l'occasione di considerazioni positive sulla natura e sulla struttura del territorio così costituito.

La prima è quella della sua straordinaria varietà interna. Se la sua costituzione come regione storica e istituzionale è solo recente, e affidata a decisioni politiche di rango superiore prive di fondamento e di consenso locali, ancor più evanescente è la sua identità come regione naturale. Da qui "una grande varietà di aspetti e di paesaggi" (Almagià 1966, p. 18): croce e delizia, verrebbe da dire, del geografo che può riconoscerci 26 o 27 subregioni naturali finalmente identificate da caratteri geologici e paesistici singolari e omogenei. Anche se si rivela poi impossibile risalire da questa scala, che è la sola in cui l'osservazione naturalistica abbia significato, a quella dei tipi di insediamento o anche solo a quella delle ripartizioni toponomastiche o amministrative, che sembrano aver seguito logiche del tutto indipendenti.

La seconda considerazione è, ovviamente, quella della centralizzazione della regione su Roma. Non solo perché le esigenze della capitale hanno giustificato nel corso del tempo la costruzione del territorio regionale, ma soprattutto perché solo la presenza della grande città continua a tenere insieme un aggregato disomogeneo e altrimenti centrifugo (Caracciolo 1991, p. 3). Inevitabili sono gli effetti sull'assetto delle gerarchie urbane: dall'assenza di qualsiasi vero pluralismo o conflitto tra i centri (Caracciolo 1991, p. 19), ad un perdurante effetto ombra della grande città sul suo intorno, che fa dell'Agro Romano un "tenace deserto" (Caracciolo 1991, p. 33). È l'immagine di un "Lazio regione frammentaria e senza nome, Lazio eterno servitore dell'unica città, Lazio gravitante su di un solo nucleo urbano dotato di identità e di potere" (Caracciolo 1991, p. 30).

Questa centralizzazione si materializza anche in un'opera di lunghissima durata, nella raggiera di strade "consolari" che si dipartono da Roma. Diverse letture sottolineano la permanenza, e insieme l'invisibilità, di un reticolo radiale che si è mantenuto, attraverso modifiche rifacimenti e rafforzamenti successivi, per oltre due millenni sino al GRA che ne costituisce quasi il coronamento (Ca-

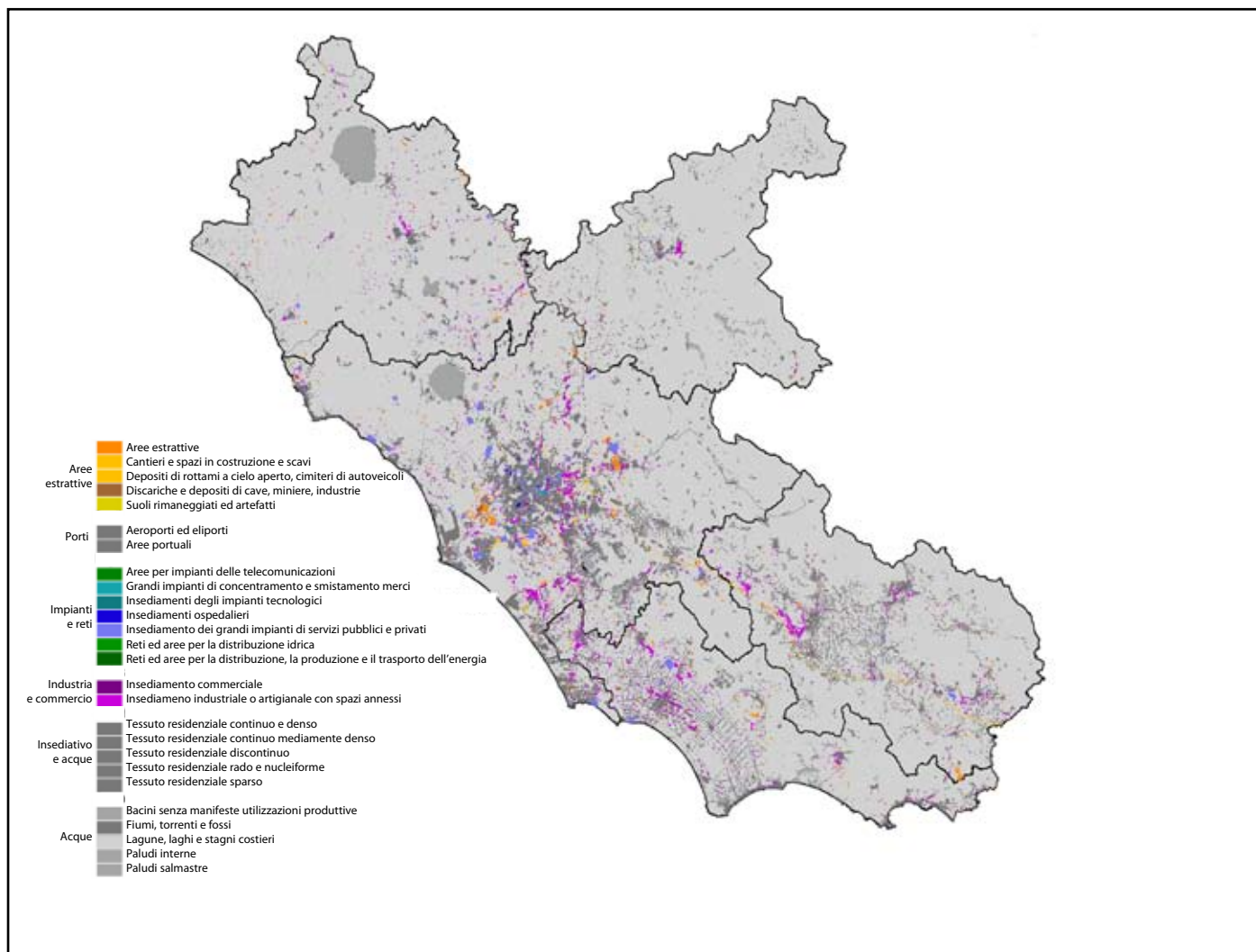


FIG.6 - SISTEMA PRODUTTIVO E TECNOLOGICO

L'area urbana della capitale si comporta da forte attrattore di flussi di diversa natura (persone, merci, capitale, informazione...), nodo di un'armatura urbana che individua altri importanti poli urbani che si collocano, considerando la densità urbana, nella parte nord della provincia di Latina e al centro della Ciociaria. Un polo urbano di notevole interesse è anche quello dei Castelli Romani, situato a ridosso della capitale. Meno consistenti si presentano le agglomerazioni urbane

nelle province di Viterbo e di Rieti.

La rete degli insediamenti urbani del Lazio meridionale è rilevante rispetto alla parte settentrionale della regione, si comincia a parlare in letteratura di poligono insediativo del sud Lazio (Latina, Frosinone, Sora, Cassino, Gaeta-Formia, Fondi). Questi insediamenti urbani si concentrano intorno alle arterie stradali che sono state e continuano ad essere le direttrici di aggregazione e sviluppo di poli urbani le attività industriali corrono proprio lungo le due direttrici che uniscono Roma-Latina e Roma-Cassino.

racciolo 1991, p. 24). E anche in questo caso si tratta di una rete tracciata e continuamente riattrezzata in funzione di un disegno di grande respiro: dapprima ecumenico, per il comando di Roma imperiale sulle sue remote province, e per l'irraggiamento universale dell'autorità spirituale del centro della Cristianità, e poi nazionale, per il collegamento della capitale con gli altri grandi centri nazionali; insomma un disegno che non ha mai contenuto una strategia esplicita di valorizzazione regionale.

Questa rete radiale non si mostra solo straordinariamente efficace nel tempo nel distribuire la rete dei flussi e degli insediamenti. Si rivela anche straordinariamente tenace nello strutturare le percezioni e le rappresentazioni del territorio regionale.

Così nel lavoro di Tommassetti sulla Campagna romana (Tommasetti, 1914-26), lavoro che è insieme riassuntivo e fondativo, tutta la descrizione è organizzata secondo il percorso delle vie. Non si tratta solo un artificio narrativo, ma di un vero e proprio criterio di lettura che consente di render conto dell'incessante sovrapporsi di trasformazioni lungo la rete di lunghissima durata, strutturando così un materiale descrittivo altrimenti irrimediabilmente dispersivo.

In modo non troppo dissimile, in Almagià la raggiera delle vie consolari identifica le subregioni socio-economiche attraverso le vie che ne segnano gli accessi al centro romano e che ne strutturano i flussi interni (la Cassia per la Tuscia, la Salaria per la Sabina, la Casilina per la Valle del Sacco, e così via). E anche qui i loro tracciati consentono di strutturare la descrizione della successione dei paesaggi e dell'individualità dei centri toccati, segnalando eventualmente l'affievolirsi dei processi di centralizzazione o il loro prevalente affidarsi a fenomeni migratori.

Infine Caracciolo propone, "quasi per gioco", di attribuire a ciascuna delle strade consolari un diverso "quoziente di regionalità", che distingua le vie tracciate secondo una logica prevalentemente nazionale (o sovranazionale), perciò incurante dei vincoli e delle condizioni fisiche e sociali locali, come l'Appia o l'Aurelia, da quelle di carattere regionale, finalizzate al collegamento di Roma con i centri prossimi, come la Laurentina o l'Ardeatina (Caracciolo 1991, p. 23).

Squilibrio riequilibrio

Accanto all'immagine della tradizione geografica e storica, c'è anche un'immagine "ufficiale" del Lazio, che si impone con egual forza negli ambienti politici e in quelli scientifici: quella del Lazio come regione "squilibrata". In questa immagine Roma viene in-

terpretata come polo di sviluppo, pur con tutte le sue anomalie e con un'accentuazione degli elementi contraddittori e negativi, e contrapposta al resto del territorio regionale, certo disomogeneo al suo interno ma paradossalmente unificato da una diffusa marginalità.

Su questa immagine si allineano anche le analisi comparative tra regioni. Così ad esempio il primo Atlante SOMEA del 1973, utilizzando le note tecniche di geografia quantitativa presenta il Lazio secondo la tipologia delle regioni meridionali, con un forte accentramento sulla città centrale e una debolezza della struttura urbana di secondo livello (in Lazio mancano i centri di rango 14 e sono presenti solo 2 centri di rango 13, contro i 4 e 7 della Lombardia e i 3 e 6 della Toscana). Una fortissima polarizzazione leggibile anche, a livello spaziale, nella perfetta corona christalleriana che i centri di rango 13 e 12, da Civitavecchia a Latina, compongono una attorno alla capitale. Un'immagine confermata dalla successiva elaborazione SOMEA (1980), che sottolinea a più riprese il "gigantismo" di Roma, con l'"effetto ombra" e il "deserto" che la città proietta sul territorio regionale, che viene così a costituire "il caso di armatura urbana più fortemente squilibrata".

Ma in realtà l'immagine del Lazio come regione squilibrata è elaborata nei termini più espliciti dai documenti politici. Si può infatti seguirne il percorso dal CRPE del 1968, al Documento per la delibrazione programmatica sull'assetto del territorio regionale, del 1974, al Quadro di riferimento per la programmazione regionale dell'IRSPER del 1980, sino al più recente (1992) Piano regionale dei rapporti.

Il ragionamento sviluppato dal CRPE è in questo senso esemplare. Esiste una serie di squilibri interconnessi tra composizione e efficienza della struttura produttiva, mercato del lavoro, andamenti demografici e dotazione di servizi tra l'area centrale e quelle marginali. Ma questo squilibrio non è fonte di sviluppo diffusivo perché accentrato sul caso "patologico" di Roma e sulla sua "posizione privilegiata" che attira la quota più cospicua di investimenti. Di qui l'obbiettivo di un riequilibrio che "non accentui" la forza centripeta della capitale, e che salvaguardi le aree maggiormente esposte al degrado produttivo e demografico. Politiche che finiscono per organizzarsi tutte nella proposta di due "sistemi urbano-territoriali" trasversali (il "Rieti-Orte-Viterbo" e il "Sora-Frosinone-Latina"), per i quali si prevedono consistenti investimenti infrastrutturali che consentano il decentramento delle funzioni dalla capitale. La logica del documento è qui chiarissima. Muove dall'idea, familiare all'economia dello sviluppo dell'epoca (in particolare nelle versioni dello "sviluppo squilibrato") di affidare un ruolo centrale all'investimento infrastrutturale nel costituire le precondizioni dello

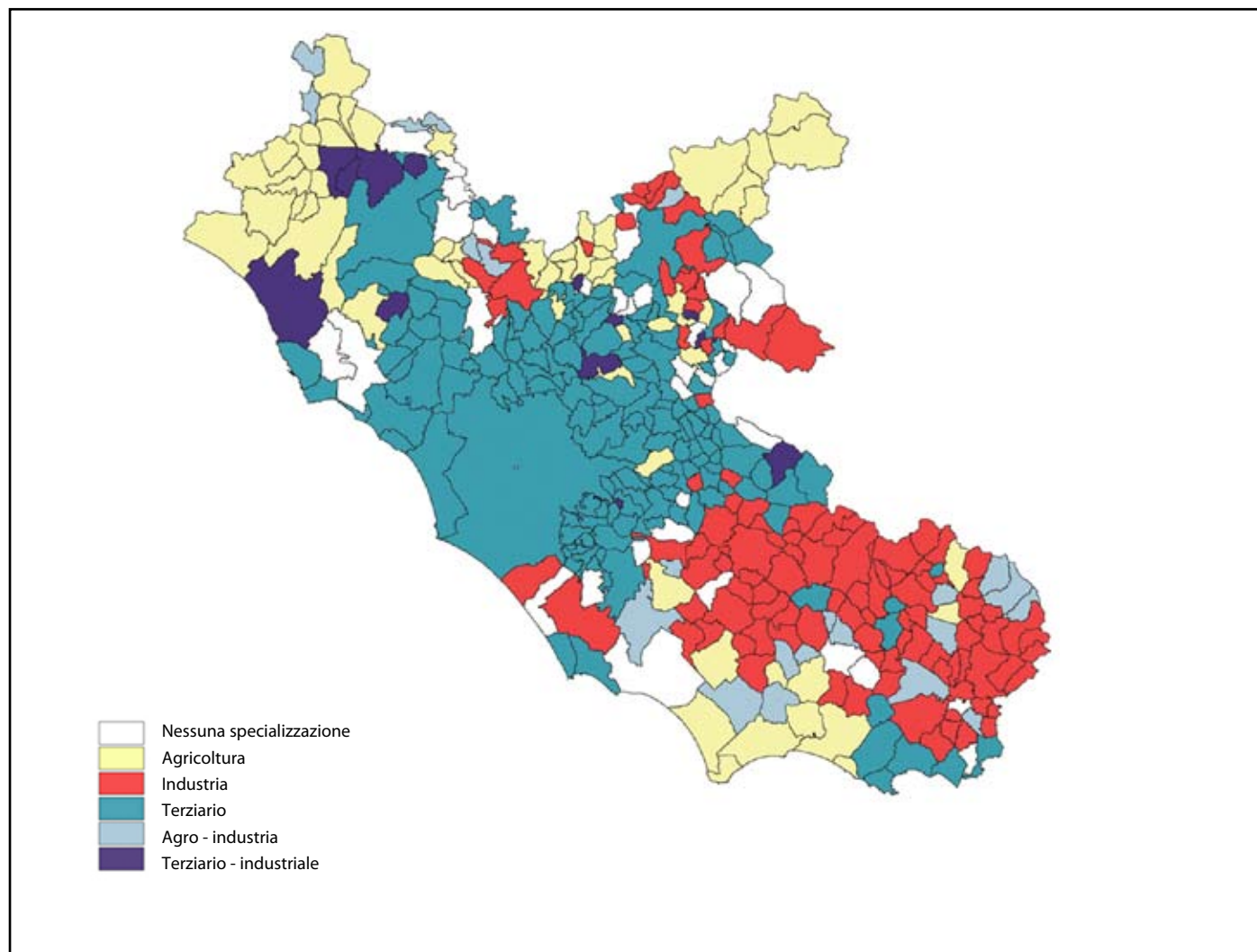


FIG. 7 - INDICE DI SPECIALIZZAZIONE PRODUTTIVA

L'indice di specializzazione produttiva è un indicatore del livello di concentrazione in un territorio di una attività economica; è espresso dal rapporto fra il livello di specializzazione di un territorio comunale nei confronti del numero delle unità locali rispetto allo stesso indice calcolato per la provincia.

Ciò che si legge da questa elaborazione è l'immagine di una regione fortemente tripartita : a nord nei comuni della Tuscia, Maremma e Bolsena prevale la specia-

lizzazione nel settore agricolo, al centro e nell'area metropolitana della città di Roma risulta preponderante il settore terziario, sia a causa del ruolo accentratore della Capitale, sia per la presenza di attività di indotto metropolitano, mentre al sud nell'area della Ciociaria e della Valle Latina prevale il settore industriale, caratterizzato da imprese tradizionalmente di piccola dimensione.

sviluppo. Da qui la critica insistente agli atteggiamenti che privilegiano il centro romano nella distribuzione degli investimenti. Da qui soprattutto il fatto che le sole misure concrete proposte consistono nella costruzioni di infrastrutture di trasporto destinate ad attrarre quasi magicamente (un caso di cargo cult) lo sviluppo fuori dal centro romano, "patologicamente" accentratore.

Una analoga "strategia di riequilibrio" è proposta, in esplicito riferimento al lavoro del CRPE, dal Documento del 1974. Con in più la segnalazione di uno spontaneo riequilibrio demografico dovuto però non all'innescarsi di processi di sviluppo locali, ma al rallentamento della crescita del centro legato alla sfavorevole congiuntura nazionale. E ancora più drasticamente qui le politiche per il territorio regionale si riducono a investimenti infrastrutturali sulla viabilità. E ancora il Quadro IRSPEL del 1980 ignora i possibili effetti polarizzanti del centro romano per applicare anche ad esso un'ottica del tipo squilibrio/riequilibrio, che si ferma al mero degrado fisico, con l'occupazione crescente del suolo e la periferizzazione dell'hinterland.

Perché questa vera e propria ossessione del riequilibrio scompaia dall'agenda regionale bisogna attendere la fine degli anni '80, e in particolare il Piano regionale dei trasporti del 1992. Ma qui ancora l'abbandono di una politica di riequilibrio discende da una lettura patologica del funzionamento del centro romano. Esso è motivato infatti, oltre che da una frettolosa svolta ideologica che relega l'obiettivo del riequilibrio alle ideologie "quantitative" ormai passate di moda, dalla constatazione di un riequilibrio spontaneo, prodotto dal peggioramento della situazione dell'area centrale romana. E ancora una volta al territorio regionale non si rivolge che uno sguardo aggregato, che finisce per riconoscere solo grandi aree (il "nord", il "sud") definite solo per il loro grado di sviluppo relativo rispetto al centro.

In realtà, già a partire dagli anni '60 si è messo in moto un meccanismo di riequilibrio economico. Ad esempio nel periodo 1952-69, per ciò che riguarda la quota di produzione del reddito regionale, al calo delle provincie che maggiormente contribuivano nel passato (Roma e Viterbo) si accompagna una crescita di quelle più arretrate (Latina e Frosinone) (Marzano e Tucci 1991, p. 476). Ma bisognerà attendere ancora per avere una prima lettura degli effetti territoriali di questo fenomeno.

Segnali dal centro

In un sistema descritto da una netta contrapposizione strutturale tra un centro in crescita ed una periferia continuamente impove-

rita di risorse dallo stesso processo di sviluppo regionale, l'innovazione non può muovere, per definizione, che dal centro. Centro che non è qui solo la polpa o il polo dello sviluppo regionale, ma che rappresenta in generale la fonte di tutti gli interventi rivolti dall'autorità politica alle aree marginali.

Nel caso del Lazio, le cui letture sembrano tutte, in maggiore o minor misura, animate da una specie di odio-amore per il monstrum romano, questa innovazione non presenta necessariamente connotati positivi. Al contrario i caratteri che più spesso vengono rilevati sono quelli della congestione centrale, fonte di un innalzamento dei costi di funzionamento della città e di un accentato degrado delle condizioni e della qualità di vita. Questa concentrazione di esternalità negative, tipica dei processi di sviluppo squilibrato, produce presto o tardi un trickling down verso l'esterno di funzioni, produttive e residenziali, che non sono più in grado di (o non hanno più convenienza a) sostenere i costi dell'insediamento centrale.

La letteratura regionale tende a dare del fenomeno una lettura fondamentalmente meccanica, tutta centrata sugli aspetti quantitativi e assai vaga circa il carattere selettivo del processo. Ad esempio il Quadro dell'IRSPEL (1980) sembra cogliere solo gli effetti in termini di consumo di suolo e di periferizzazione dell'hinterland, segnalando al più qualche effetto di tracimazione a breve raggio. E più tardi il Piano Regionale dei Trasporti (1992) giunge alla conclusione paradossale che il riequilibrio così lungamente auspicato si è realizzato in virtù di un deterioramento delle condizioni di efficienza e di qualità ambientale dell'area centrale, che ne ha avvicinato le prestazioni a quelle medie regionali, e che alimenta un continuo flusso in uscita, qui rilevato quasi esclusivamente nei suoi termini demografici.

Tentativi di analisi più raffinata, ed appoggiata ad una più robusta cornice concettuale, non sono mancati. Per tutti quello della ricerca ITURB, che tenta di applicare al caso laziale un modello di ciclo di vita della città in cui l'area centrale è soggetta a fenomeni di rallentamento e poi di azzeramento della crescita, generando flussi in uscita che si rivolgono in modo diverso alle diverse corone territoriali ad essa circostanti.

Ma quali funzioni e quali pezzi di città lasciano l'area centrale, al di là delle previsioni che il modello consente di fare? E quali configurazioni, dalla suburbanizzazione al precinct, assumono nelle aree in cui vanno ad insediarsi? E quali sono gli effetti dell'investimento centrale e in particolare delle politiche infrastrutturali perseguite nel lungo periodo? Si tratta talvolta, come nell'area pontina, di processi che dopo una specie di lunghissima latenza dell'investimento producono effetti inattesi e del tutto diversi da quelli previsti.

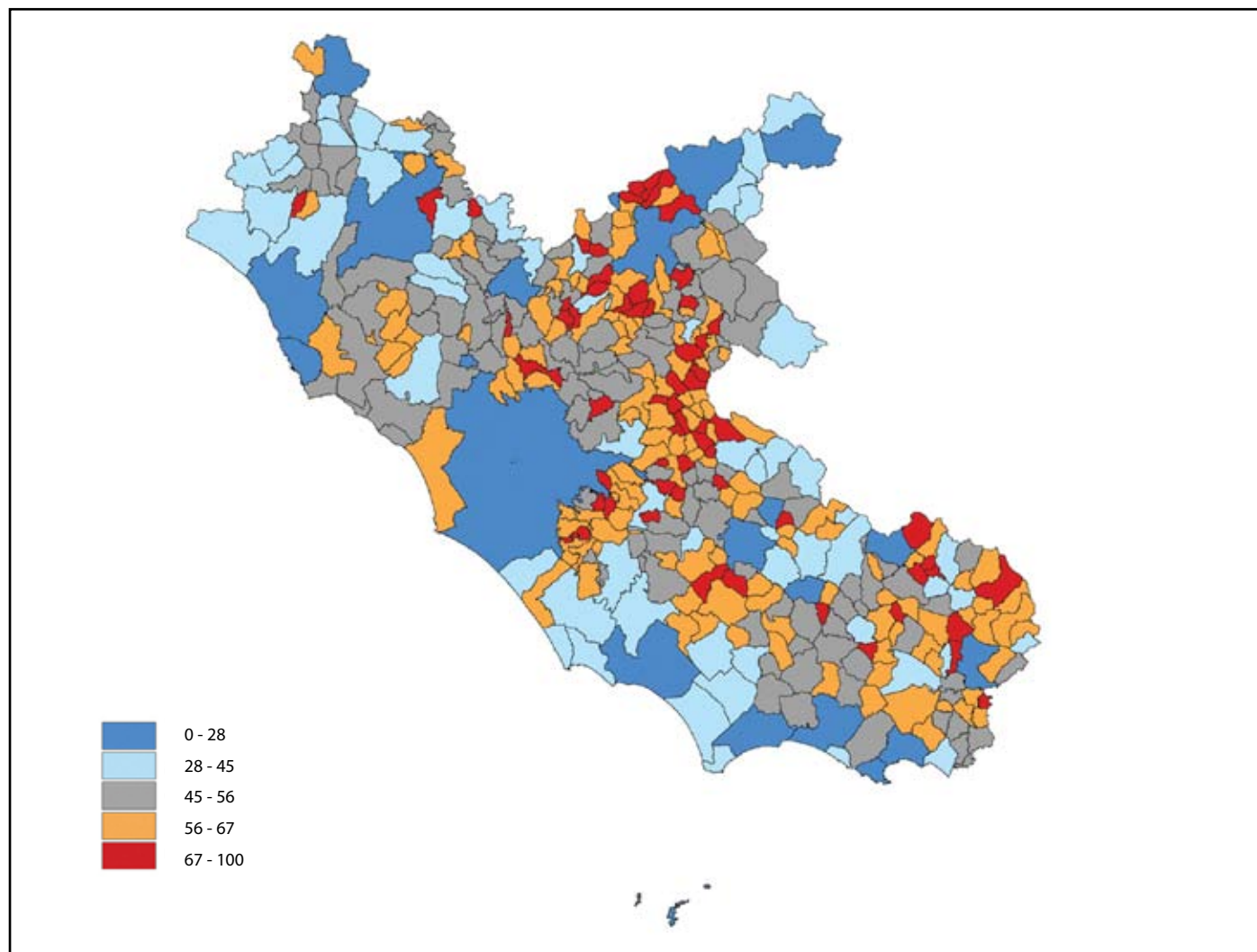


FIG. 8 - PERCENTUALE PENDOLARI

Al 1996 risultano, nella Regione Lazio, 2,4 milioni di spostamenti giornalieri di cui Roma con 1.800.000 (di cui il 62% per lavoro ed il 38% per studio) è largamente dominante rispetto alle altre province. Per quanto riguarda gli spostamenti inter-regionali, il 47,3% della popolazione residente nel Lazio, si sposta giornalmente per raggiungere il luogo di lavoro (62,3%) o di studio (37,7%). Le ripartizioni modali degli spostamenti sistematici, non prendendo in considerazione gli spostamenti a piedi, indicano al 1996 che gli spostamenti con mezzo

privato individuale rappresentano nella regione Lazio 1.350.000 spostamenti giorno, gli spostamenti su mezzi collettivi ammontano a circa 600.000. La ripartizione modale è sostanzialmente equivalente per tutte le Province eccetto la provincia di Roma dove il mezzo pubblico è utilizzato dal 28% della popolazione mentre il mezzo privato dal 54,6% (il residuo è traffico a piedi). Raggiungono invece a piedi il posto di lavoro o di studio, infine, il 14,5% dei laziali, un dato intermedio tra quello nazionale (13%) e quello dell'Italia centrale (16,8%)

In tutti questi casi l'analisi qualitativa del fenomeno resta ancora ad una fase iniziale, ancora in gran parte sulla scia dell'esperienza ITURB (vedi ad esempio il Libro Bianco IRSPEL).

Ma in generale prevale una connotazione fortemente negativa degli effetti di polarizzazione del centro romano sul resto della regione. L'impressione è che gli obiettivi politici di volta in volta enunciati: da quello di un riequilibrio aggregato come nel caso del CRPE (1968) a quello del riequilibrio per direttrici trasversali del Documento (1974), a quello del potenziamento dell'autonomia dei singoli sistemi nel Quadro IRSPEL (1980), a quello della riquilibrificazione delle situazioni di disagio locali del Piano dei Trasporti (1992), non sollecitino e non richiedano una descrizione analitica dettagliata e una vera interpretazione delle relazioni tra la città centrale e il contesto regionale. Le aree esterne a Roma sono viste di volta in volta come mondi chiusi, remoti ed inaccessibili agli influssi centrali, o come aree marginali, tributarie di forza lavoro (e in qualche caso di risparmio) a quella centrale. Esemplare il caso del Quadro IRspel, che, nella descrizione dei sistemi e sottosistemi territoriali adotta una strategia analitica (basata su un modello gerarchico) che isola nel loro supposto equilibrio i diversi bacini e resta incapace di stabilire alcuna relazione funzionale o di flusso tra i diversi centri. E a questa chiusura dei mondi locali corrisponde un'auspicata chiusura del nodo centrale, al quale, con perversa coerenza, si riserva un trattamento esclusivamente negativo: dalla "non accentuazione" della forza centripeta di Roma del CRPE, al "cordone sanitario" invocato dal Quadro IRSPEL.

Alla ricerca dei mondi locali

La concentrazione quasi esclusiva su Roma dell'interesse degli osservatori non ha concesso che un interesse residuale al resto del territorio regionale. Ma soprattutto di questo territorio è stata data un'immagine prevalentemente negativa, come un aggregato di luoghi privi di una propria radicata identità e accomunati solo dalla comune sudditanza al centro di Roma e dal comune destino al progressivo impoverimento.

Significativamente, anche il tramonto dell'interpretazione macro fondata sullo squilibrio, segnato ad esempio dal Piano Regionale dei Trasporti (1992), non apre di per sé la strada ad una lettura del territorio regionale come formato di luoghi dotati ciascuno di una propria fisionomia e di una propria dinamica. In quel testo infatti la fine dello squilibrio è argomentata a partire dal peggioramento della situazione dell'area centrale romana, in cui al processo di terziarizzazione s'accompagnano un crescente deterioramento am-

bientale e un continuo decentramento demografico nei comuni della corona, mentre le aree a sud e a nord sono entrambe interessate da forme di sviluppo industriale recente, che ha variamente interessato la struttura urbana. Insomma la fine dello squilibrio è letta come una progressiva omogeneizzazione del territorio piuttosto che come l'emergere di realtà locali capaci di dinamiche di sviluppo proprie. A queste infatti il documento non dedica che descrizioni vaghe e prive di qualunque informazione strutturale, limitandosi a nominare strutture produttive "complesse e articolate", "estese e piuttosto articolate", "complesse ed estese", "robuste", "non differenziate", e così via.

Questa visione risponde, come si è visto, ad una tradizione di ascendenza remota, che vede nel Lazio un territorio informe, privo di identità e di immediata leggibilità. Ma certo il lavoro paziente di storici e di geografi è pervenuto a riconoscere, proprio a partire dalla sostanziale mancanza di unità e organicità, parti diversamente dotate di un'identità propria e, in diversa misura, di una peculiarità e di un'autonomia di funzionamento. Più recente è stata l'attenzione dei pianificatori e in generale degli studiosi del territorio alla definibilità di questi mondi locali. Basterà ricordare qui due esempi, entrambi segnati da una peculiarità: quello della già ricordata ricerca ITURB, dalle inusuali ambizioni scientifiche, e quello delle Proposte preliminari di piani territoriali di coordinamento (1990), in cui la stessa organizzazione del lavoro ha programmaticamente imposto un'attenzione alla differenziazione locale, affidando a 15 diversi gruppi di professionisti la redazione dei piani per i 15 comprensori individuati e rinviando ad un futuro temporalmente e metodologicamente vago la costruzione di un quadro regionale unitario.

In ITURB esplicito è il riferimento a processi di sviluppo locali, capaci di mettere in moto "risorse e imprenditorialità locali", e di dar vita a "sottosistemi urbani locali" e a "sistemi insediativi locali". Un processo che sembra in una prima fase stimolato dal centro e sostenuto da politiche attive di investimento pubblico, ma che si allarga poi ad altre aree regionali. Questa visione è sostenuta ancora da un obiettivo di riequilibrio tra centro e periferia, che questa volta punta però esplicitamente sulle aree periferiche per promuovere un "assetto policentrico" fondato sui "sottosistemi insediativi" che "manifestano segni di autonoma vitalità". In questo modo un decentramento fisiologicamente inarrestabile (pur se quantitativamente e qualitativamente limitato) diventa l'occasione per una politica rivolta ai sistemi locali in via di (ri)vitalizzazione.

Nelle Proposte dello stesso anno l'eterogeneità dei contributi non consente una valutazione globale. Ma in molti casi ci si sforza di portare uno sguardo più ravvicinato alla realtà dei singoli com-

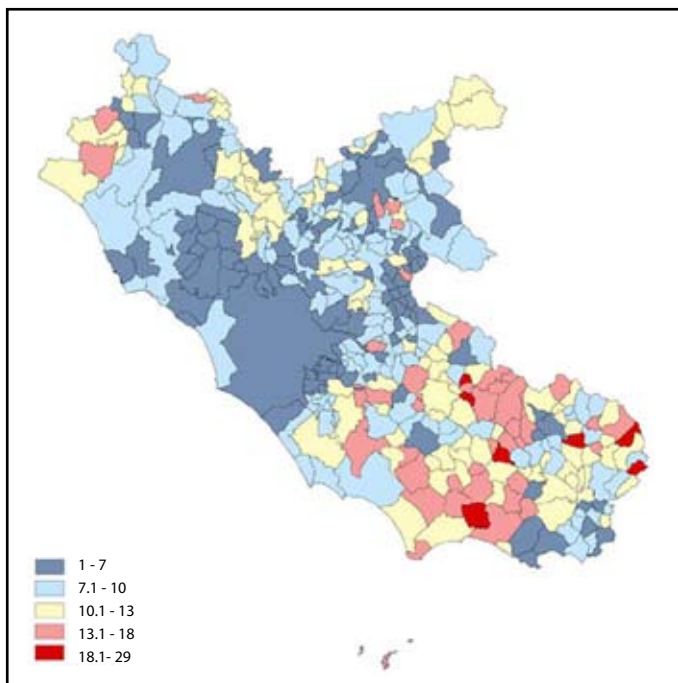


FIG. 9 - INDICE DI NON CONSEGUIMENTO DELLA SCUOLA DELL'OBBLIGO

L'area centro-nord della regione presenta tassi minori di non conseguimento del diploma di scuola media inferiore rispetto alle aree del Pontino e della Ciociaria, dove prevale un tessuto di piccole industrie a conduzione familiare.

prensori. Talvolta insistendo sui processi di differenziazione interna dei singoli comprensori, tra subaree più dinamiche ed altre più arretrate ("Litorale Nord"), o tra subaree più autonome ed altre più fortemente, e negativamente, polarizzate su Roma ("Subiaco, Fiuggi, Colferro"). Oppure sottolineando gli effetti positivi del decentramento delle funzioni dal centro romano ("Monterotondo e Tivoli"), e le relazioni che le nuove funzioni stabiliscono con i processi di rivitalizzazione locale, basati sull'alta qualità ambientale e sull'accessibilità ("Valle del Tevere"). O infine puntando esplicitamente sulla valorizzazione delle risorse locali, con la formazione di "sistemi urbani" "autosufficienti" e più efficienti ("Castelli Romani"), o con l'affidarsi alle "sole risorse locali" ("Cassino, Gaeta, Ponza").

Ciò che accomuna in tutti questi casi i diversi sguardi portati al

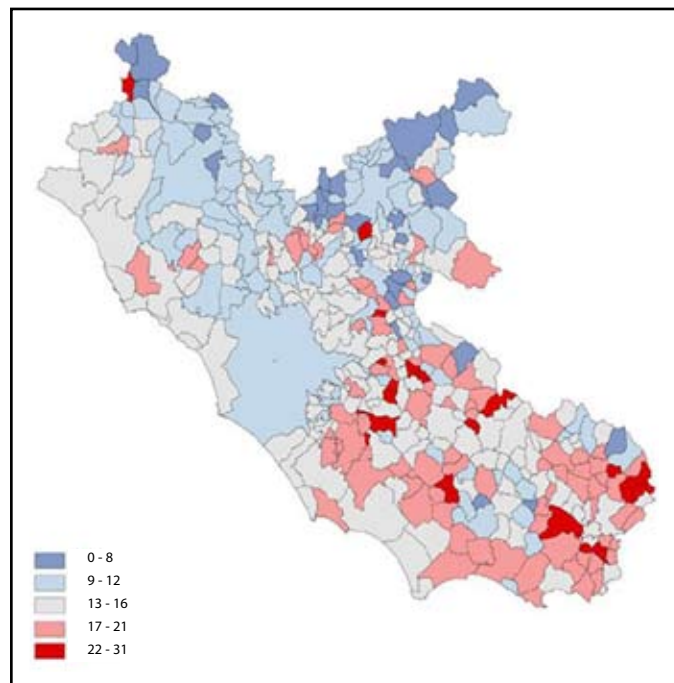


FIG.10 - TASSO DI DISOCCUPAZIONE

L'area meridionale del Lazio presenta tassi di disoccupazione maggiori rispetto al resto della regione, soprattutto nelle aree poco dinamiche della piccola industria.

locale è la forte ed esplicita intenzionalità. Sono le intenzioni di trasformazione (ed eventualmente di piano) ad andare alla ricerca del locale e a rilevarlo, spesso con tecniche di analisi che si affidano largamente alla percezione diretta e all'intuizione, e che fanno scarsissimo uso di informazioni comparabili. Ma soprattutto il riconoscimento delle realtà locali avviene a spese della rinuncia ad uno sguardo unitario sull'intero territorio regionale. Quasi che i diversi mondi locali fossero schizzati via ciascuno per proprio conto, senza intrattenere più alcun rapporto con Roma, né tantomeno alcun rapporto reciproco.

Questo sembra un buon punto da cui partire. Leggere le diversità locali senza perdere di vista le tensioni di scala regionale e i caratteri alterni e ambigui della polarizzazione sul centro romano. È, tra l'altro, quello che sapevano già gli osservatori più antichi che insi-

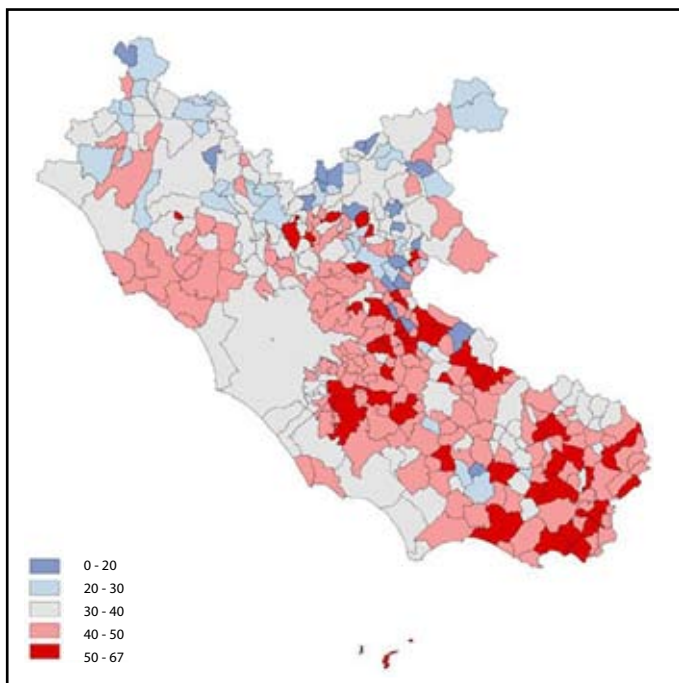


FIG.11 - TASSO DI DISOCCUPAZIONE GIOVANILE (18-24 ANNI)

I maggiori tassi di disoccupazione giovanile si registrano nei comuni di cintura di Roma, del Litorale Nord, dei Castelli, del Pontino e di Cassino; anche la Capitale presenta valori medio-alti di questo indicatore.

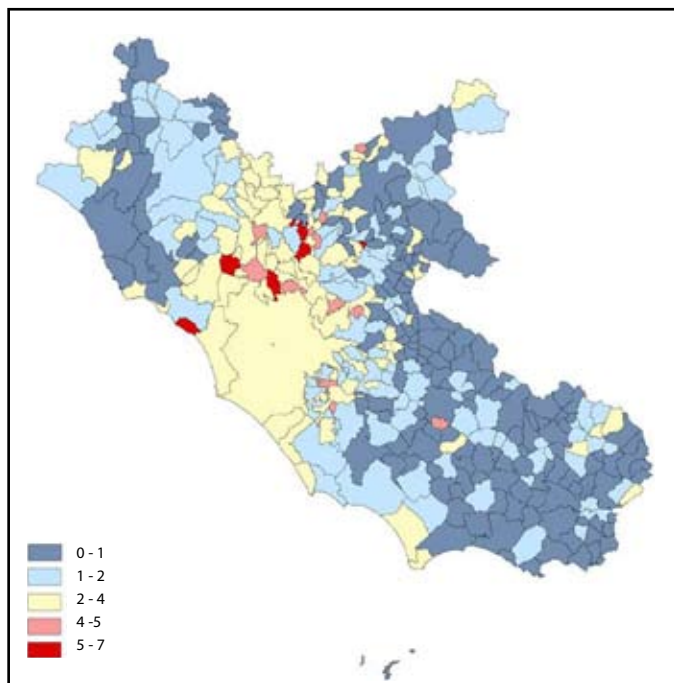


FIG.12 - STRANIERI OGNI 100 RESIDENTI

L'area romana continua a rappresentare il massimo polo immigratorio del paese; Il Lazio, dopo la Lombardia, è la regione con il più alto numero di immigrati. Oltre alla Capitale, le maggiori percentuali si registrano nei comuni del litorale romano e dell'area metropolitana nord

stevano sul ruolo diffusivo, e letteralmente costruttivo del territorio, degli investimenti infrastrutturali che più lungamente hanno manifestato la loro efficacia.

ATLANTE

LE TAVOLE TEMATICHE

Demografia

L'assetto demografico del Lazio presenta dinamiche socio-economiche complessive relativamente modeste. Nella sostanza, la popolazione è grosso modo stabile sopra alla soglia dei 5 milioni fin dagli anni '80, anche se recentemente è stato registrato anche un lieve incremento. Oggi il Lazio ha circa 5,5 milioni di abitanti (Istat 2008), in crescita dunque rispetto ai censimenti precedenti del 1991 e il 2001 (tra i quali aveva registrato un leggero calo pari allo -0,5%).

In un momento di relativo contenimento delle dinamiche demografiche complessive, la regione presenta al proprio interno, invece, movimenti di tutto rilievo in termini di spostamenti della popolazione e di variazione degli indici economici. Questi movimenti avvengono in prevalenza in ambito intra-provinciale, e in particolare intorno a Roma. L'area metropolitana romana occupa un posto di rilievo nella gerarchia insediativa regionale, ospitando circa il 50% della popolazione regionale.

I comuni di prima cintura ospitano da soli più abitanti di ciascuna delle altre quattro province. Inoltre, la maggior parte dei comuni urbani sono siti o gravitano nella cerchia metropolitana di Roma, anche senza considerare i nuclei abitati posti all'interno del comune di Roma (alcuni dei quali, per esempio Ostia o Casalpalocco, contano diverse migliaia di abitanti). Infine, i comuni con oltre trenta mila ab., non sorprendentemente, sono siti in prevalenza sulla costa o intorno a Roma.

La capitale

Il "peso" esercitato dalla capitale è ancora maggiore se misurato in termini di occupazione o posti di lavoro nel terziario. La primazia della capitale, del terziario pubblico, delle mansioni impiegate resta inalterata nei dati di fondo.

Ciononostante, vale la pena richiamare alcuni caratteri strutturali e indicare sommariamente i segnali del cambiamento.

Complessivamente, a Roma risultano ancora di un certo rilievo (pur nella media regionale) le attività agricole, benché minoritarie, e l'industria; mentre il terziario, e la pubblica amministrazione in generale, sono prevalenti. La capitale concentra un'offerta relativamente elevata di attività di servizio alla impresa e, per l'appunto, di servizi pubblici.

Inoltre, la terziarizzazione all'interno delle imprese si è dispiegata in modo decisamente più sensibile, anche rispetto all'analogo processo nel settore dei servizi (rilevato dall'aumento delle mansioni dirigenziali e impiegate).

In altre parole, il decentramento produttivo e amministrativo non intacca l'accentramento delle attività terziarie sulla capitale. Infatti, le differenze nel profilo delle posizioni professionali continuano a rispecchiare l'articolazione consolidata: più dirigenti e impiegati nella capitale, più mansioni operaie e lavoratori in proprio nel resto della regione.

E' forte la tentazione di parlare di città-regione quando si esamina il contesto territoriale laziale, ma questo è vero solo in parte. Se da una parte è evidente che l'area urbanizzata della capitale si comporta da attrattore di flussi di diversa natura (persone, merci, capitale, informazione...), è anche certo che l'armatura urbana laziale individua altri importanti poli urbani.

Questi si collocano, considerando la densità urbana, nella parte nord della provincia di Latina e al centro della Ciociaria. Un polo urbano di notevole interesse è anche quello dei Castelli Romani, situato a ridosso della capitale. Meno consistenti si presentano le agglomerazioni urbane nelle province di Viterbo e di Rieti.

L'area romana è riconducibile ad un modello interpretativo policentrico, con ampie diramazioni associabili al modello di città diffusa. Occupa un posto di rilievo nella gerarchia insediativa regionale, ospitando il 50% della popolazione. Il principale punto di debolezza attuale di quest'area va ricercato nel ritardo nel processo di miglioramento e di qualificazione delle risorse disponibili (risorse umane, infrastrutture, funzioni, servizi) che, pur ove presenti, non appaiono ben supportate nel processo di sviluppo di attribuzioni e/o funzioni di rango superiore, necessario per far assumere alle stesse un ruolo propulsivo e maggiormente funzionale alle esigenze di sviluppo territoriale.

La rete degli insediamenti urbani del Lazio meridionale è rilevante rispetto alla parte settentrionale della regione, si comincia a parlare in letteratura di poligono insediativo del sud Lazio (Latina, Frosinone, Sora, Cassino, Gaeta-Formia, Fondi). Questi insediamenti urbani si concentrano intorno alle arterie stradali che sono state e continuano ad essere le direttrici di aggregazione e sviluppo di poli urbani le attività industriali corrono proprio lungo le due direttrici che uniscono Roma-Latina e Roma-Cassino.

Si nota come lo squilibrio creatosi nel corso degli anni Settanta e Ottanta, tra aree settentrionali e meridionali della regione, per la gestione di fondi e progetti delle aree dell'allora Cassa del Mezzogiorno, si ripercuota ancora oggi sulla definizione degli ambiti territoriali. Le province di Rieti e Viterbo sembrano maggiormente

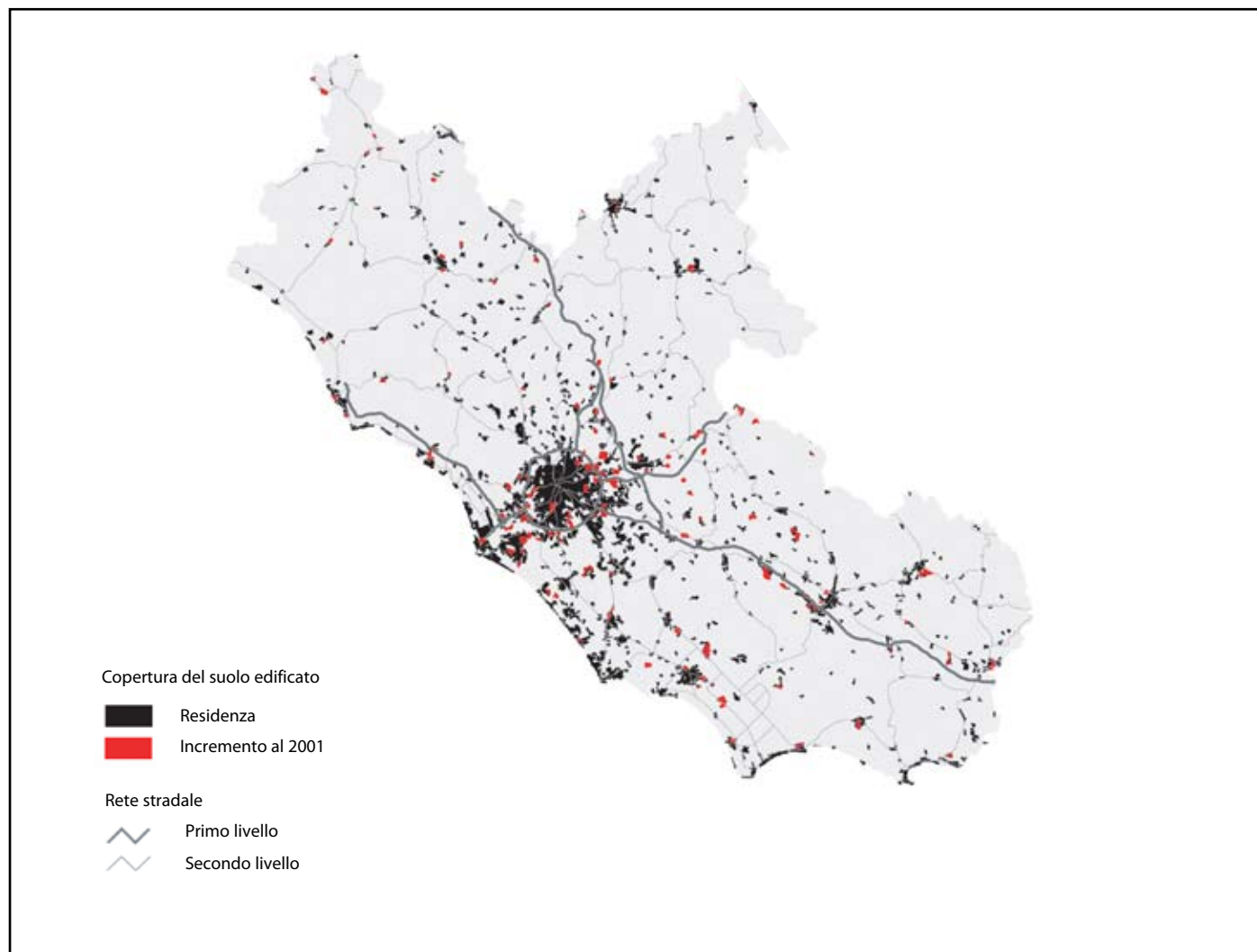


FIG. 13 - VARIAZIONE URBANIZZATO 1991/2001

La struttura della regione risente delle diversità geografiche che la compongono e della dipendenza produttiva e simbolica degli ambienti territoriali dalla capitale. Le infrastrutture hanno sicuramente influenzato e orientato lo sviluppo della compagine territoriale e produttiva laziale, e certamente hanno influito sulle dinamiche insediative. I collegamenti hanno, da un lato, orientamento Nord-Sud, attraverso il corridoio vallivo Tevere-Liri-Sacco e la costa tirrenica, e ospitano i principali assi stradali, ferroviari e autostradali. D'altro lato, l'organizzazione infrastrutturale regionale si dispiega lungo le consolari, oggi statali, che determi-

nano una duplice funzione accentratrice e al contempo diffusiva (Itaten 1996) degli insediamenti e delle attività economiche. Accanto a questi meccanismi si osserva come siano aumentate le infrastrutture minori e i collegamenti tra comuni siti nella seconda fascia intorno all'area metropolitana. Tale fenomeno sembra essere collegato alla forte espansione demografica e insediativa dei comuni posti lungo il litorale Nord e Sud della regione, che ha determinato, in concomitanza con altri fattori, un aumento delle residenze sulle linee costiere progressivamente più distanti dalla città. La stessa dinamica si osserva anche lungo alcune direttrici privilegiate, quali la Cassia, la Flaminia e la Tiburtina.

periferiche rispetto all'area urbana e alle province del sud quali Frosinone e Latina. Quest'ultime presentano una densità di aree industriali di gran lunga superiore, ma questo ha portato anche ad una compromissione del paesaggio e degli ecosistemi naturali.

Le infrastrutture

Tra gli aspetti insediativi analizzati nel sistema produttivo laziale, è determinante il forte contributo infrastrutturale delle strade consolari di Roma e delle ferrovie, dove su entrambi si attestano importanti località da Roma fino ai confini del Lazio ed oltre.

L'intreccio della rete stradale e ferroviaria è caratterizzato da un deciso sviluppo longitudinale.

Il sistema viario della Regione Lazio è impostato su un modello del tipo a "punto centrale" (sistema radiale) a cui attualmente tende a sovrapporsi un sistema di trasversali, seppur ancora insufficientemente sviluppate, tali da realizzare una vera e propria strutturazione a maglia del complesso viario regionale.

Si tratta di una rete di strade che ha un'estensione complessiva di 19.036 km costituiti da 478 km di autostrade, 2.557 km di strade statali, 6.964 di strade provinciali e 9.037 km di strade comunali extraurbane. I principali assi viari che connettono il territorio regionale ai flussi europei sono rappresentati dall'Autostrada A1, che traversa longitudinalmente l'Italia e che fa parte del Corridoio 1 (Berlino-Palermo), e la A24, che collega la regione con la costa adriatica, da cui parte il corridoio VIII (Bari-Varna).

Inoltre, il sistema radiale, già da qualche decennio, non soddisfa più le esigenze di un'interconnessione diretta tra le varie aree del territorio regionale, in rispondenza alle nuove realtà socio-economiche affermatesi. In altri termini, da un modello di organizzazione del territorio del tipo a "punto centrale" si tende ad un modello del tipo a "cluster" (grappolo) in cui più realtà coesistono ed interagiscono direttamente.

La rete ferroviaria si estende per 1.250 km. Il 90% compete alle Ferrovie dello Stato, il rimanente 10% è gestito in concessione dal COTRAL (linee Roma Piramide-Ostia, Roma Laziali-Pantano, Roma Flaminio-Viterbo).

L'RFI suddivide la rete ferroviaria in "fondamentale" e "complementare". La rete fondamentale, sebbene di buon livello, presenta sostanziali margini di miglioramento per quanto riguarda la frequenza, la velocità e la qualità del servizio. Nel territorio regionale si individuano la dorsale Appenninica ad Alta Velocità (Milano - Bologna - Firenze - Roma - Napoli) e la dorsale Tirrenica Nord (Roma - Civitavecchia - Genova - Ventimiglia). La rete comple-

mentare (metropolitane, ferrovie locali, tranvie) risulta invece obsoleta e mal funzionante: i sistemi di collegamento a scala metropolitana hanno un numero di nodi di interscambio molto basso e sono frammentati in maniera tale da non consentire un corretto scorrimento dei treni.

Data la buona dotazione infrastrutturale regionale, il Lazio potrebbe essere considerato come un grande hub; in tal modo avrebbe la potenzialità di mettere a sistema due mari (Tirreno e Adriatico) definendo in prospettiva una connessione tra i paesi che si affacciano sul mediterraneo nord-occidentale (Spagna e Francia) e sud occidentale (Marocco, Tunisia, Algeria e Libia) con le nazioni dei balcani occidentali (si pensi ad una valorizzazione in tal senso delle direttrici Civitavecchia-Mestre, Civitavecchia-Ancona, Roma-Pescara).

La trasversale Tirreno-Adriatico, infatti, interessa principalmente i territori di Civitavecchia, Orte, Perugia, Foligno, Assisi, Terni, Jesi, Falconara, Ancona, collocandosi in posizione strategica sotto diversi aspetti: al centro dell'Italia e del bacino del Mediterraneo, riferimento ideale per i traffici marittimi e quelli terrestri (merci e passeggeri) su entrambe le coste, con attivi nodi di produzione e scambio logistico intermodale alle due estremità adriatica e tirrenica, con previsioni d'importanza nazionale e internazionale per il Centro-Sud italiano ed europeo (in particolare il sistema romano di Civitavecchia/Tivoli/Fiumicino collegato al Corridoio I).

Il "Sistema Civitavecchia" è al momento investito da grandi trasformazioni e da cospicui finanziamenti, strettamente connessa al sistema romano e ormai autonomamente anche al Corridoio I (A12, E80, SS1bis, SS675).

La polarità esercitata da Civitavecchia avviene, da una parte in stretta connessione con Roma, dall'altra in maniera autonoma, sia rispetto al sistema costiero (ed oltrecostiero) sia rispetto alla situazione nel territorio interno laziale, nonostante siano essi condizionati tradizionalmente dalla Capitale, che attrae univocamente mobilità e funzioni di media e lunga distanza sfavorendo un equilibrato rapporto di scambio e quella complessità di relazioni intrecciate multilivello che caratterizzano i contesti metropolitani del Nord Italia. Il porto stesso e l'intera città vanno da alcuni anni attrezzandosi con una vivace progettualità territoriale che converge nel nuovo Polo produttivo-intermodale, destinato a far funzionare il nodo di scambio integrato passeggeri e merci all'interno del "Corridoio del Mediterraneo".

Il trasporto marittimo può contare sui porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Il Porto di Civitavecchia ha attualmente 12.000 metri di banchina e movimentata 15 milioni di tonnellate di merci l'anno; nel 2004 hanno attraccato circa 600 navi da crociera, circa 600.000 passeggeri. Il sistema dei porti laziali è, inoltre, un punto di riferimento strategico per l'accesso alle più importanti zone turistiche italiane, e alle grandi rotte crocieristiche del Mediterraneo.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, i principali aeroporti laziali sono quelli di Roma Fiumicino "Leonardo da Vinci", lo scalo più importante, Roma Ciampino e Latina.

Riguardo la logistica, il quantitativo di merci in arrivo nel Lazio, traslasciando il traffico interno, oltre 26 milioni di tonnellate, è superiore a quello delle merci che dal Lazio vengono spedite verso altre regioni e verso l'estero, cioè 20 milioni di tonnellate. La differenza maggiore compete ai traffici di relazione con l'estero, per i quali si verifica un forte fenomeno di importazione rispetto ad un ridotto quantitativo di merci in esportazione, ma non è trascurabile il differenziale nelle relazioni con il resto d'Italia. A livello nazionale i maggiori scambi avvengono con le regioni confinanti (Toscana, Umbria, Abruzzo, Campania e Sardegna per ragioni di vicinanza), con circa 22 milioni di tonnellate pari al 19% del totale, e con le regioni più industrializzate del nord (Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna), con circa 13 milioni di tonnellate pari all'11% del totale. I paesi europei che hanno le relazioni più consistenti con il Lazio sono Germania, Francia, Regno Unito, Benelux. Fuori dal continente i maggiori scambi, in particolare in importazione, avvengono con Africa mediterranea e centrale, estremo oriente, America settentrionale. Nello scenario tendenziale il flusso totale di merci si andrebbe ad attestare a 111 milioni di tonnellate annue nel 2000 e a 136 milioni nel 2010, in linea con quanto previsto agli stessi orizzonti temporali dallo scenario tendenziale degli studi per il PRT. Nello scenario programmatico il flusso totale di merci si porterebbe a 113 milioni di tonnellate annue nel 2000 e a 145 milioni nel 2010.

LE ABITAZIONI

I fenomeni che interessano la condizione abitativa del Lazio rispecchiano le tendenze nazionali degli ultimi anni: calo demografico nei grandi centri, spostamento della popolazione nei comuni di corona e sulle coste, maggior dispersione insediativa.

Il caso di Roma è esemplare. Roma perde residenti in centro e

nella città compatta, ma aumenta di abitazioni fuori del raccordo anulare e verso la costa. In particolare, sono i comuni di seconda corona ad aver avuto gli incrementi più consistenti, a fronte di un già consolidato insediamento in quelli di prima corona.

Ma questa combinazione è diffusa. Un forte incremento abitativo si accompagna spesso alla stabilità demografica. E' anche questa una tendenza non solo laziale, che investe però alcuni territori in misura maggiore di altri.

I comuni costieri e della corona romana sono in crescita, in particolare quelli di seconda corona hanno avuto incrementi maggiori rispetto a quelli di prima. Decisamente più frammentario è l'intero laziale – in particolare il Reatino e il Frusinate; in declino sono i comuni siti ai bordi ai confini regionali.

La costruzione delle tipologie abitative⁶ è basata sulle variazioni intercensuarie 1991-2001 considerando due variabili di struttura, la popolazione e le abitazioni per ogni comune; a seconda del variare di uno dei due fattori sono state costruite delle tipologie di comportamento. La regione può essere dunque descritta secondo il comportamento delle aree omogenee territoriali (per le quali sono state assunte quelle risultanti dalla classificazione Itaten).

In estrema sintesi, le variazioni possono essere ricondotte a tre condizioni: sviluppo, stabilità e declino.

Nelle aree di sviluppo l'incremento demografico e la crescita del patrimonio abitativo sono superiori alla media. Si tratta delle aree territoriali della Tuscia e Maremma, dei Cimini e del resto del Viterbese; Flaminio Nord; Metropolitan Nord; Metropolitan Est; Castelli; Metropolitan Sud; Pontino; Litorale Nord. Comprendono nell'insieme 130 comuni, con circa 778 mila ab. al 2001, in crescita del 16,6 rispetto a dieci anni prima. La popolazione è di 1,6 milioni di persone in crescita di poco meno del 10%.

Le aree stabili presentano variazioni intorno alla media regionale. Talvolta, si mescolano tendenze diverse. Sono site nella Sabina e Alto Reatino; Alto Aniene; Lepini; Ciociaria e Valle Latina; Cassino e la Trasversale Aurunca.

Infine, le aree in declino sono quelle dove avviene un calo demografico e una variazione del patrimonio abitativo inferiore alla media. Si tratta delle aree periferiche del Fibreno e della fascia meridionale a confine con l'Abruzzo, di Bolsena e dei comuni della fascia Nord, dove la popolazione diminuisce del 3% e le abitazioni aumentano solo del 4%. E naturalmente di Roma e Fiumicino dove la popolazione diminuisce del 6% e le abitazioni aumentano del 2%.

Anche a livello nazionale si nota il medesimo effetto patchwork, inevitabile data la base comunale dei dati, permette di focalizzare

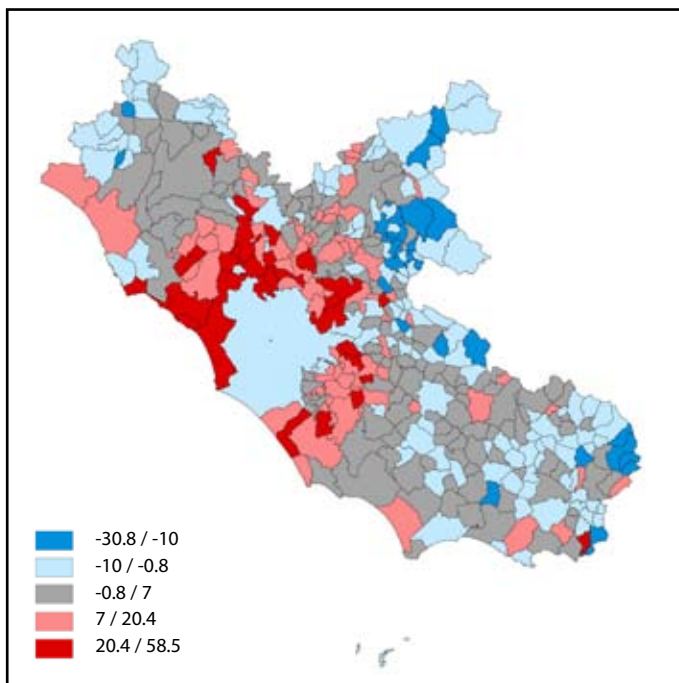


FIG.14 - VARIAZIONE PERCENTUALE DELLA POPOLAZIONE 1991-2001

La perdita di popolazione del comune di Roma fa da contraltare ad un aumento parallelo degli abitanti dei comuni della sua area metropolitana, soprattutto nella fascia nord. Diverse zone di spopolamento sono quelle montane, interessate da uno scarso dinamismo economico.

l'attenzione sulle dinamiche maggiormente evidenti. Il risultato di questa prima tipologizzazione a "maglie larghe" mostra una certa concentrazione di comuni interessati da dinamiche di sviluppo in tre fasce: dal Trentino Alto Adige e dal Veneto alla Lombardia, dall'Emilia Romagna sino al golfo di Napoli, seppure in quest'area la localizzazione diventi più rada nelle zone centro-meridionali, e lungo la costa adriatica dall'Emilia Romagna alla Puglia.

Una seconda tipologia è stata realizzata incrociando la precedente con gli andamenti occupazionali. Incrociando le tipologie abitative con la variazione degli occupati e delle famiglie si nota una correlazione tra gli andamenti delle variabili famiglia e abitazioni che crescono insieme. Si osserva invece un andamento meno lineare tra le variabili abitazione e occupati. Comunque, il 64% dei comu-

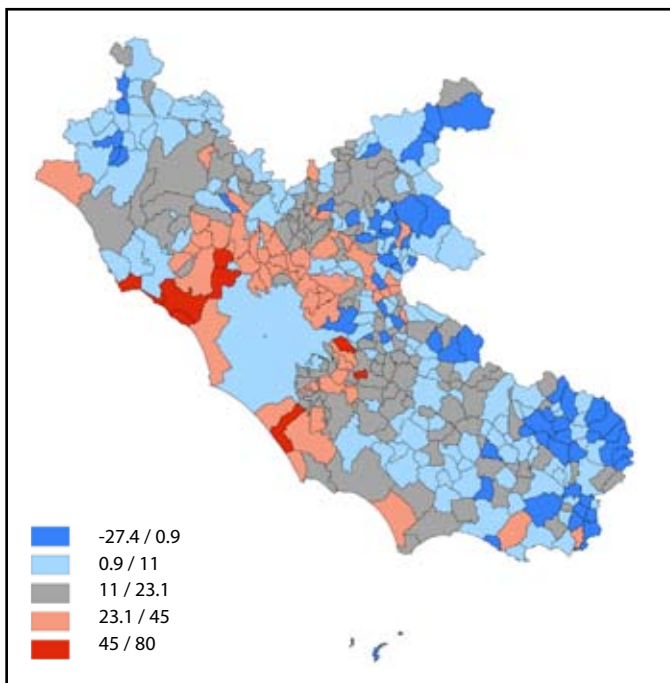


FIG.15 - VARIAZIONE PERCENTUALE DELLE FAMIGLIE 1991-2001

Anche in questa elaborazione emerge il fenomeno della diminuzione del numero di famiglie residenti nel comune capoluogo e del loro contemporaneo aumento nei comuni di cintura. Tale diminuzione è evidente anche in quelle zone di declino economico e produttivo.

ni della categoria "sviluppo" mostra anche aumenti nell'occupazione, mentre solo il 13% delle municipalità in "declino" arrivano a toccare significativi incrementi degli occupati.

Tra i principali comuni metropolitani si osserva a Roma e Napoli un incremento sia delle abitazioni (leggero) che degli occupati. Al contrario, Milano, Torino e Firenze mostrano un decremento in entrambi i fattori, calo che nel capoluogo toscano è concentrato negli occupati. Venezia e Bologna combinano un aumento delle abitazioni ad un calo degli occupati.

Se osserviamo le province metropolitane, la variazione degli occupati ottiene valori positivi per tutte le aree considerate, ad eccezione dell'area fiorentina. La provincia di Venezia aumenta il numero di occupati e di abitazioni più marcatamente rispetto alle altre, seguita da Roma, Milano e Bologna. Sono state considerate in prima

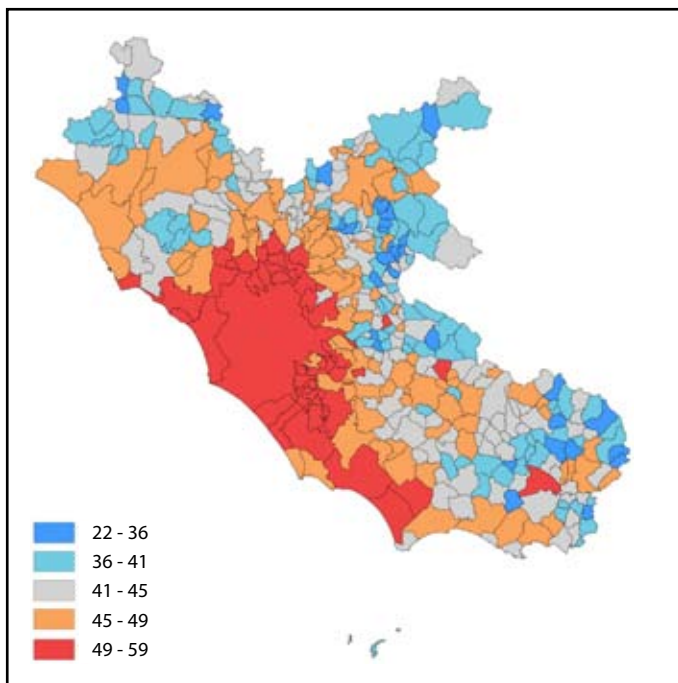


FIG.16 - TASSO ATTIVI TOTALI

Questa immagine rende evidente il peso esercitato dalla capitale in termini di occupazione e posti di lavoro, che si concentrano soprattutto nel settore terziario, pubblico e non; si può identificare nei comuni appartenenti all'area metropolitana romana una crescente dinamicità delle attività definite di "indotto metropolitano".

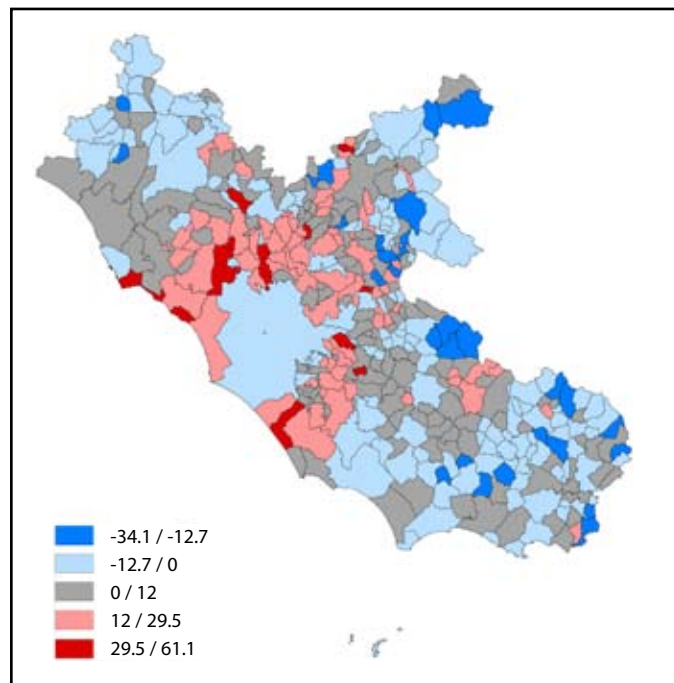


FIG. 17 - VARIAZIONE PERCENTUALE ATTIVI 1991-2001

Un aumento della percentuale di popolazione attiva si evidenzia nei comuni dell'area metropolitana di Roma, del suo litorale, come in alcuni comuni della Ciociaria, del Pontino e di Cassino. Il capoluogo di regione vede invece una loro diminuzione, come alcuni comuni dell'aree montane e dell'entroterra.

istanza le seguenti combinazioni:

- sviluppo integrato: alto incremento di edifici e di occupati nella categoria "sviluppo" precedentemente individuata;
- sviluppo problematico: decremento di edifici e incrementi medio-alti di occupati;
- aree di declino: calo rilevante degli occupati e degli edifici nella categoria "declino".

La localizzazione delle aree a "sviluppo integrato", cioè di quei comuni dove crescono più o meno omogeneamente popolazione, abitazioni e occupazione, è nel Nord Est e nella fascia prealpina del triveneto e della Lombardia. Sono significative anche due fasce parallele dall'Emilia Romagna all'Abruzzo, una nella parte interna e una seconda costiera. Si notano inoltre una corona intorno a Roma, alcune aree intorno al golfo di Napoli e settori costieri della

Puglia, Calabria, Sicilia e Sardegna.

Meno numerosi ma più significativi i comuni ricompresi nella condizione di "sviluppo problematico", dove cioè la crescita occupazionale è meno significativa e soprattutto è debole quella edilizia: tendenzialmente risultano dispersi in diversi ambiti geografici. Sembra rilevante evidenziare la presenza di numerosi situazioni nella pianura piemontese, nella pedemontana lombarda, nella costa veneta e in alcune situazione investite dai processi di periurbanizzazione in diverse condizioni, da settentrione fino al Gargano. Infine, "aree di declino" sono presenti sia in Piemonte che in Liguria, per poi addensarsi -dopo una presenza saltuaria nelle restati regioni dell'area centro settentrionale- nelle zone interne di Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria e Sicilia.

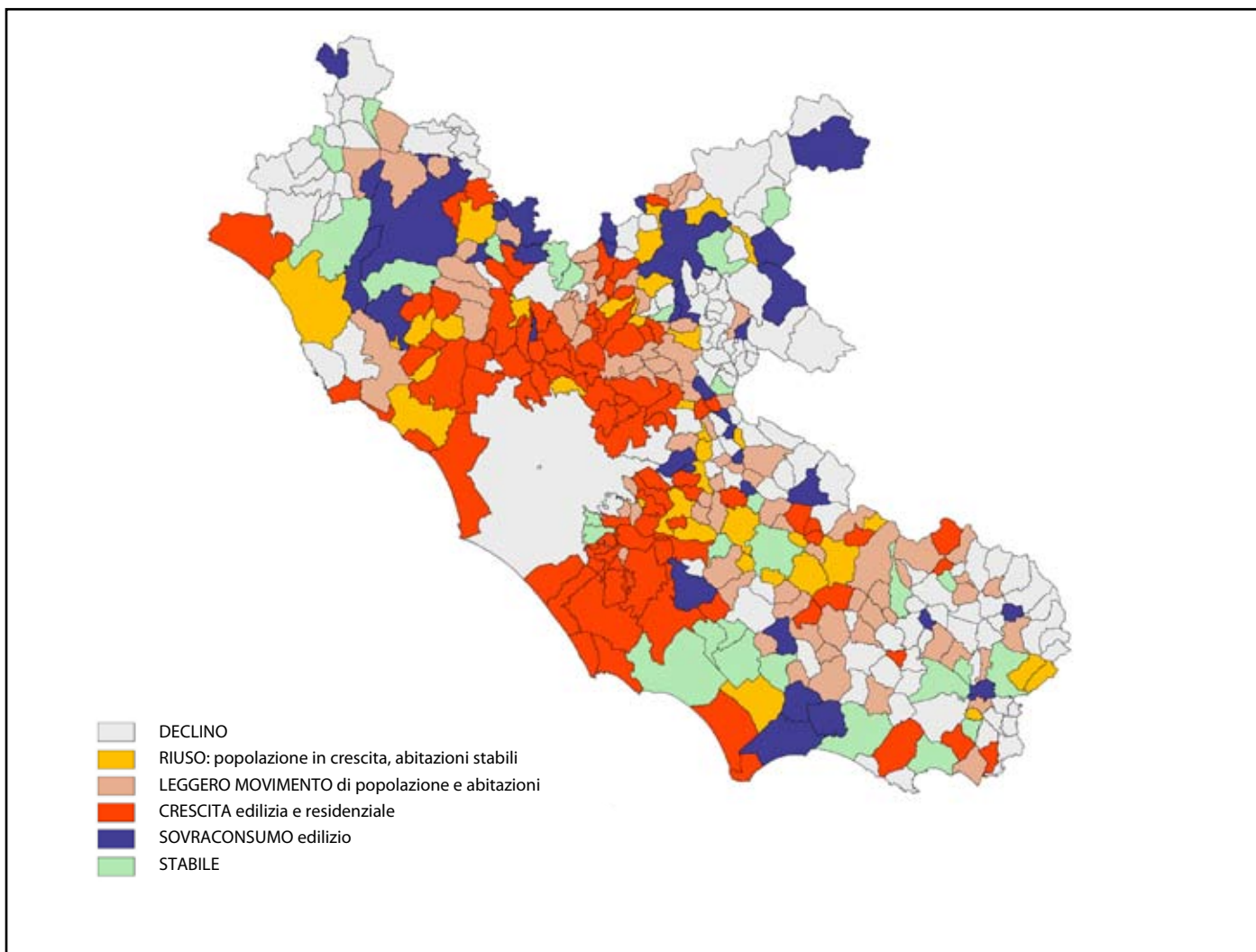


FIG.18 - SCENARIO ABITATIVO

Grazie all'elaborazione dei dati relativi alle condizioni socio-economiche ed abitative è stata prodotta questa rappresentazione della regione Lazio che disegna lo scenario abitativo della Regione Lazio.

Si nota che, al declino dell'area urbana di Roma, corrisponde una parallela crescita edilizia e residenziale dei comuni appartenenti alla sua cintura, immagine del processo di progressiva perdita di popolazione che colpisce le aree centrali delle

principali città europee.

Permangono in condizioni di declino quei comuni appartenenti alle aree montane a tradizione rurale, dove la popolazione è in diminuzione.

Infine, solo alcuni comuni segnalano condizioni di riuso e movimento., soprattutto nell'interno laziale, il reatino e il frusinate.

LE AREE PRODUTTIVE

Il sistema produttivo laziale si differenzia da quello tipico italiano, legato principalmente ai settori del tessile e del manifatturiero. Infatti l'economia laziale, per circa l'80%, è connessa ad attività terziarie, un valore di gran lunga maggiore rispetto al resto della nazione. I più rilevanti settori produttivi del Lazio sono quelli dei servizi finanziari e delle attività immobiliari e informatiche, segue il settore del commercio, quello degli alberghi e delle comunicazioni, i servizi pubblici e sociali, l'industria, le costruzioni e l'agricoltura.

La presenza di Roma influisce fortemente su questo dato; la capitale, infatti, è già da lungo tempo una città che vive principalmente di terziario, definito principalmente dal settore del commercio (55%), cui seguono i trasporti e la logistica (10%), la ricezione turistica (9%), i servizi sociali (9%), i servizi legati all'Information Technology, al mercato immobiliare e all'intermediazione.

Tale differenziazione produttiva del Lazio è stata determinante per l'economia nazionale. La regione Lazio contribuisce per il 10,1% al PIL nazionale (dato Svimez e Istat), performance che la colloca al secondo posto nella classifica delle regioni più produttive italiane. Allo stesso tempo, se si guarda alla classifica delle regioni più ricche d'Europa (Terzo Rapporto sulla Coesione Economica e Sociale), la regione si classifica al nono posto tra le regioni più ricche d'Europa. Andando ad incrociare i dati relativi alle aree produttive laziali e gli ambiti territoriali regionali, è possibile individuare delle condizioni di coerenza all'interno dei:

- distretti industriali (e.g. i prodotti per l'arredamento di Civita Castellana, carta e poligrafiche a Sora, l'area dell'abbigliamento della Valle del Liri, l'area del marmo dei Monti Ausoni, il polo del travertino nell'area di Tivoli, il distretto dell'elettronica a Rieti, il polo romano dell'audiovisivo);
- consorzi di sviluppo industriale (e.g. Consorzio per lo Sviluppo Industriale Roma – Latina, Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale della Provincia di Frosinone, Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione di Rieti – Cittàducale, Consorzio di Sviluppo Industriale del Sud Pontino Castagneto);
- Sistemi Produttivi Locali (eg. Area dell'innovazione del Reatino, Area dell'elettronica della Tiburtina, Area dell'audiovisivo del Comune di Roma);
- il distretto tecnologico di Castel Romano e altri centri per l'innovazione.

La regione a nord, da est a ovest, in un vasto insieme che comprende le province di Viterbo e Rieti è diversificata dalla presenza di aree rurali. Il contesto ambientale di quest'area presenta alti

Tab.2 - Interpretazione descrittivo/tipologica degli insediamenti produttivi laziali e classificazione delle aree produttive (comuni, frazioni, suburbi, ecc.)

TIPOLOGIE INSEDIATIVE	PROVINCIA	COMUNI E LOCALITÀ APPARTENENTI
Località con aree produttive insediate lungo una direttrice di comunicazione (es. autostrade, ferrovie)	VITERBO	Acquapendente, Sutri
	ROMA	Ladispoli, Campagnano di Roma, Artena, Colferro, Ardea, Albano Laziale/Cecchina/Pavona
	FROSINONE	Anagni, Ferentino, Frosinone, Sora, Cassino,
	LATINA	Cisterna di Latina, Priverno, Terracina, Fondi, Formia/Scauri
Località con zona produttiva contigua ed estesa, esterna al centro abitato	VITERBO	Tarquinia, Viterbo, Civita Castellana, Monterosi
	RIETI	Santa Rufina/Città Ducale, Rieti
	ROMA	Civitavecchia, Formello, Fiano Romano, Monterotondo, Riano Guidonia Montecelio, Bagni di Tivoli/Tivoli, Lariano, Ciampino, Ariccia, Anzio/Lavinio, Nettuno
	FROSINONE	Paliano
Località fortemente industriali, con aree produttive estese e sviluppate sia su direttrici di comunicazione, sia sparse attorno al centro abitato.	ROMA	Pomezia/S. Palomba, Aprilia, Latina
	ROMA	S. Maria di Galeria, Palidoro, Torrimpietra, Passoscuro/Maccarese, Fiumicino, S. Cesareo, Marino, Frascati, Genzano di Roma
Località con aree produttive/artigianali puntiformi ed aggregate, esterne al centro abitato	FROSINONE	Fiuggi, Alatri, Ceprano, Sant'Elia Fiumerapido
	LATINA	Sabaudia
	FROSINONE	Ceccano, Isola del Liri, Vicalvi/Atina
Località con aree produttive/artigianali contigue e interne al centro abitato	ROMA	Isola Sacra

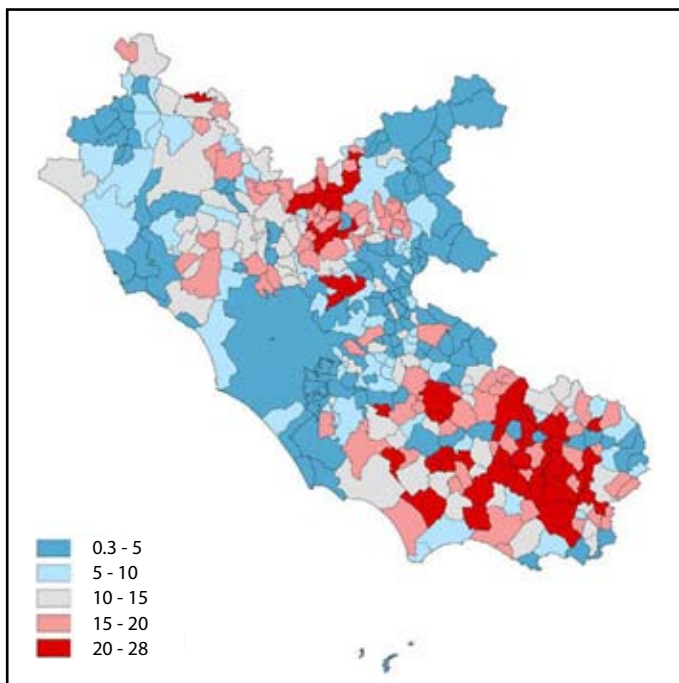


FIG. 19 - PERCENTUALE ABITAZIONI COSTRUITE DAL 1982 AL 1991

Viene qui riportata un'immagine che rappresenta la percentuale di abitazioni costruite nel periodo 1982-1991; una buona percentuale degli edifici residenziali delle zone meridionali, la Ciociaria e i Lepini è stata costruita in quegli anni.

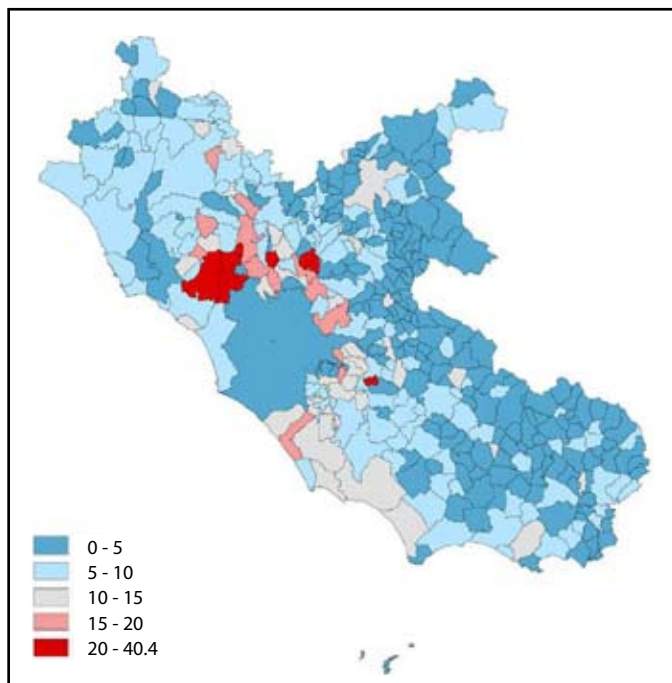


FIG. 20- PERCENTUALE ABITAZIONI COSTRUITE DAL 1991 AL 2001

Considerando un periodo più recente, dal 1991 al 2001, la mappa indica uno sviluppo residenziale nei comuni dell'area metropolitana nord di Roma; solo una piccola percentuale dell'edilizia del litorale romano e di Cassino è stata costruita in quel periodo.

valori florofaunistici ed ecosistemi non particolarmente compromessi dalle attività produttive antropiche; di conseguenza anche le forme di sviluppo economico, sia presenti sia future, si strutturano intorno ai settori turistico ed agricolo, e a loro combinazione: forme di economia che si fondano sulla tutela del paesaggio e lo considerano come risorsa immobile attiva in grado di promuovere sviluppo, la scommessa su questi territori è coniugare forme produttive innovative nel rispetto di un patrimonio paesistico, naturalistico e ambientale ancora di buon livello.

Principali agglomerazioni produttive

Qui di seguito verranno riportati alcuni dati più specifici relativi alle

principali agglomerazioni produttive nelle diverse province del Lazio, che ne ricoprono una superficie pari a 11.443,7 ha.

Provincia di VITERBO. Gli insediamenti produttivi sono localizzati prevalentemente nei territori dei Monti Volsini, Cimini e Sabatini, con sviluppate aree industriali. In particolare si veda Viterbo, Civita Castellana con il Distretto Industriale ceramico/sanitario, accompagnato da una discreta polverizzazione artigianale e a nord Acquapendente: in totale costituiscono una superficie di 849.2 ha, pari al 7% del Lazio.

Provincia di RIETI. Si tratta di un territorio poco strutturato nelle attività produttive, per una superficie di 396.6 ha pari al 3% del Lazio, eccetto la sviluppata zona industriale di Rieti e Città Ducale. Nel

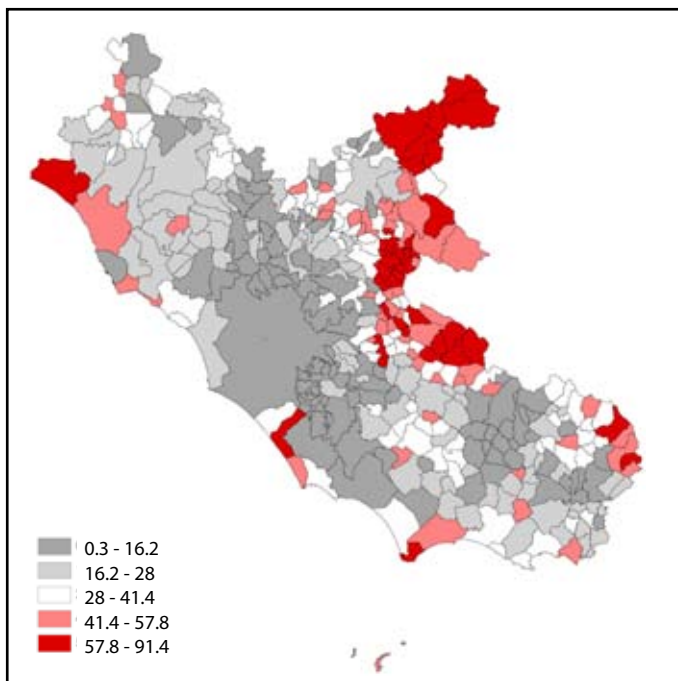


FIG. 21 - PERCENTUALE DELLE ABITAZIONI VUOTE

L'immagine indica un'alta percentuale di abitazioni inabitate soprattutto in quei comuni delle aree montane, a tradizione rurale, caratterizzate da uno scarso dinamismo nei settori dell'agricoltura e del turismo; il dato regionale vede una percentuale di abitazioni inoccupate pari al 17,8% del totale.

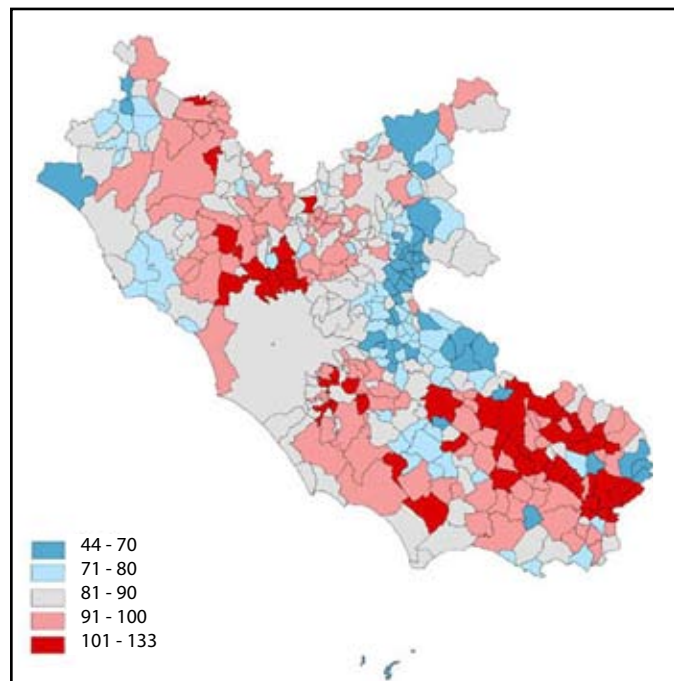


FIG. 22 - SUPERFICIE MEDIA ABITAZIONI

La superficie media delle abitazioni della regione Lazio è di 87, 54 mq; solo pochi comuni dell'alto reatino e viterbese si discostano da tale media, registrando abitazioni di dimensioni medio-piccole, al contrario dei comuni del frusinate e del pontino che registrano valori medi superiori al dato regionale.

resto del territorio si può segnalare una debole polverizzazione di attività artigianali, con l'eccezione delle estese aree produttive di Borgorose.

Provincia di ROMA. Nell'Agro Romano sono insediati grandi insediamenti industriali, tra cui è possibile individuare tre diverse agglomerazioni fortemente produttive del Tiburtino/Prenestino, GRA e del Distretto Industriale del marmo di Tivoli e Guidonia. A sud emergono l'area di Pomezia e dei Castelli Romani, nel settore nord della provincia si vedano le zone di Monterotondo, Fiano Romano, accompagnate da una polverizzazione di attività artigianali. Infine, Fiumicino e Ponte Galeria. In totale la provincia di Roma, con i suoi agglomerati produttivi, conta 3210.3 ha (il 29% del Lazio), mentre il comune 2665.9 ha (23% del Lazio): sommando i due

dati, le aree produttive della Provincia di Roma costituiscono il 52% del territorio produttivo regionale.

Provincia di FROSINONE. Le agglomerazioni produttive sono localizzate in prevalenza lungo gli interstizi pianeggianti dei fiumi Sacco e Liri e lungo le grandi infrastrutture (Autostrada A1, Ferrovia Roma-Napoli), creando un arcipelago di comuni industriali sviluppati, tra cui Anagni, Frosinone, Ferentino, Ceccano, Ceprano, Cassino, Isola del Liri, Sora ed il Distretto Industriale tessile. In totale tali agglomerazioni costituiscono una superficie di 1660.2 ha, pari al 15% del Lazio.

Provincia di LATINA. Una forte concentrazione industriale è presente in tutto l'Agro Pontino, con sviluppati insediamenti produttivi

nelle principali località, come Aprilia, Cisterna di Latina, Latina, Latina Scalo, oltre alle aree artigianali sviluppate linearmente di Fondi, Formia, Scauri. Infine, esiste una debole polverizzazione di attività artigianali tra Priverno e Terracina. In totale tali agglomerazioni costituiscono una superficie di 2661.5 ha, pari al 23% del Lazio.

Rapporto "produttivo/urbanizzato"

Nella valutazione degli insediamenti produttivi del Lazio, le tipologie più ricorrenti di aree produttive sono due: lungo una direttrice di comunicazione (es. strade, autostrade, ferrovie) ed in aree contigue ed estese, esterne al centro abitato.

Solamente nelle principali località pontine (Pomezia, S. Palomba, Aprilia, Latina) è possibile parlare di "città industriali". Infine, nella tipologia di aree produttive puntiformi ed aggregate rientrano quelle località artigianali con una debole strutturazione produttiva. I diversi tessuti urbanizzati, di pari passo con gli insediamenti produttivi, confermano il consolidato sviluppo urbano del Lazio, basato sulla localizzazione dei centri abitati nei siti geografici più favorevoli, ovvero: nei territori pianeggianti (Agro Romano, Agro Pontino, Valle del Tevere) o montuosi/collinari (Castelli Romani) e nelle vicinanze di importanti sistemi idrografici, quali: il Mar Tirreno, i fiumi: Tevere, Aniene, Sacco, Liri, ed i laghi di: Bracciano, Vico, Albano, Nemi. Nelle zone caratterizzate dai sistemi montuosi del Lazio, quali: Monti Sabini nel Reatino, Monti Ernici e Simbruini nel Frusinate, Monti Lepini, Ausoni e Aurunci tra Latina e Frosinone, si ritrovano deboli polverizzazioni produttive e poche aree industriali (es. Rieti/Città Ducale).

Roma e il Lazio: relazioni e scenari futuri

Tra gli aspetti insediativi analizzati nel sistema produttivo laziale, è determinante il forte contributo infrastrutturale delle strade consolari di Roma e delle ferrovie, dove su entrambi si attestano importanti località da Roma fino ai confini del Lazio ed oltre. Esiste quindi una fondamentale e biunivoca rete di relazioni tra la Capitale ed il Lazio: mentre Roma è per il Lazio un forte attrattore di sviluppo ed un rilevante luogo di mercati e scambi di beni e servizi, i numerosi comuni del Lazio sono per Roma un grande arcipelago di settori economici di qualità, come: il turismo, l'eno-gastronomia, le arti e l'artigianato; tutto ciò rende il Lazio un importante e promettente luogo di sinergie e cooperazioni territoriali ed economiche

tra città e comuni. Questa è una buona pratica su cui continuare ad innescare relazioni, cercando ancora di più: nuove formule di innovazione, di identità e di trasversalità nelle filiere produttive, ma bisognerà anche attivare cooperazioni esterne con altre realtà produttive, secondo politiche di marketing territoriale, di integrazione e rinnovamento di funzioni, peraltro già introdotti di recente da alcuni programmi comunitari di sviluppo; sono tutti fattori che, se ben combinati e messi in atto, potrebbero contribuire in futuro a significativi rilanci economici per il Lazio e ad efficaci strategie, integrate e competitive.

UN'ANALISI DEGLI INDICATORI SOCIO-ECONOMICI ED ABITATIVI

Scendendo ancor più nello specifico, da un'analisi fatta considerando degli indicatori socio-economici significativi a scala comunale, si possono individuare otto cluster che definiscono altrettanti ambiti del territorio laziale:

Area Urbana - L'area metropolitana romana contiene quasi il 50% della popolazione residente della regione. Dal 1991 al 2001 la popolazione è diminuita quasi del 7%, mentre sono aumentate le famiglie (2,1%), prevalentemente unipersonali, e le abitazioni (1,2%). L'82% degli occupati è impiegato in attività terziarie: la tipologia professionale maggiormente diffusa è quella del dipendente (80%). Il tasso di attività femminile è del 42%: la maggior parte delle donne occupate lavora nel settore dell'istruzione o della pubblica amministrazione. Il titolo di studio del 34% della popolazione residente è il diploma di scuola superiore. L'80% delle abitazioni è stato edificato dal secondo decennio del Novecento fino all'inizio degli anni Ottanta. Si tratta di alloggi prevalentemente medio-grandi (3 e 4 stanze).

Aree fortemente dinamiche del terziario di indotto metropolitano - I comuni di questa classe sono 35, e rappresentano il 10,3% della popolazione. La classe comprende i comuni del sistema metropolitano nord, est e sud, alcuni comuni del litorale nord e dell'alto pontino. Sono comuni fortemente dinamici, come risulta leggendo anche i principali indicatori riportati nella Tab.3. infatti l'incremento demografico è del 20% c.a., le famiglie sono aumentate quasi del 30% e le abitazioni del 21%. La tipologia di famiglie più diffusa è quella di coabitanti, probabilmente legata alla compresenza di più nuclei per far fronte ad un crescente canone di locazione, anche da parte di categorie svantaggiate (giovani, stranieri, ecc..).

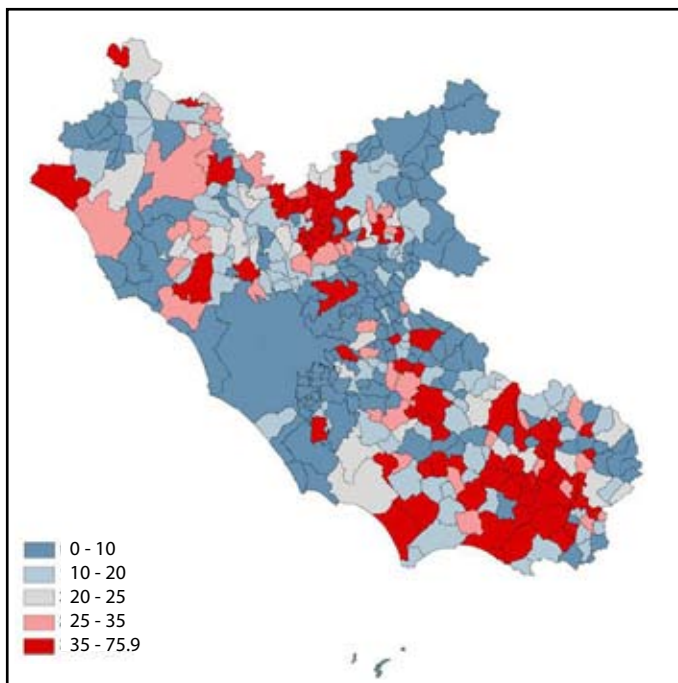


FIG.23 - PERCENTUALE EDIFICI IN CASE SPARSE

La dispersione insediativa nel Lazio risulta maggiore nella parte sud della regione; infatti, la rete degli insediamenti si addensa soprattutto intorno alle arterie stradali, che continuano ad essere direttirci di sviluppo ed aggregazione per poli urbani ed industriali

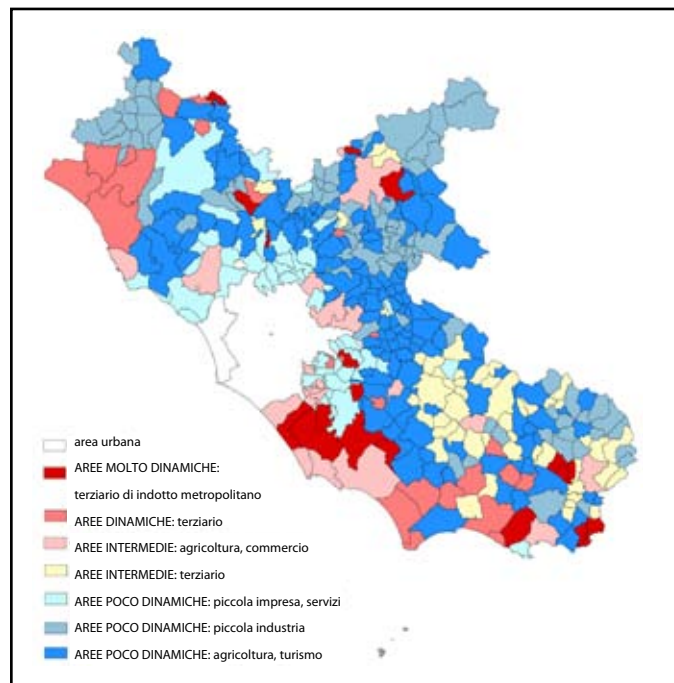


FIG. 24 - CLUSTER 1981

Questa rappresentazione dinamica degli indicatori socio-economici ed abitativi permette di cogliere le trasformazioni della struttura insediativa, economica e sociale della Regione Lazio. Gli anni '80 vedono aree di -limitato- dinamismo in parte dei comuni costieri e a pochi appartenenti all'area urbana di Roma.

Nel 74% dei comuni di questa classe gli occupati sono concentrati nel commercio e nel terziario, probabilmente di indotto metropolitano⁷. La tipologia lavorativa maggiormente diffusa è quella del dipendente (nel 35% dei comuni). Il tasso di attività femminile è particolarmente elevato, specie nel settore dei servizi di cura. Il titolo di studio è medio alto: più diffuso il diploma superiore. Le abitazioni sono costruite nella maggior parte dei comuni (88%) dopo il 1991: sono alloggi sia di dimensioni medio-piccole (1 e 2 stanze) che medio-grandi (3 e 4 stanze).

Aree dinamiche del terziario - I comuni che fanno parte di questa classe sono 56, e costituiscono il 17,1% della popolazione residente della regione. Sono compresi alcuni comuni del sistema metropolitano nord, sud ed est, del viterbese, dei castelli e della zona vi-

cino Cassino. La popolazione tra i due censimenti è aumentata del 6,6%: le famiglie sono quasi raddoppiate (46%). Anche le abitazioni vedono un incremento del 14%. Come per la classe precedente troviamo un rilevante numero di famiglie coabitanti. Gli occupati si dividono principalmente nei settori della pubblica amministrazione e del commercio. La tipologia lavorativa maggiormente presente è quella del libero professionista (nel 55% dei comuni è la categoria maggiormente diffusa). Il tasso di attività femminile è significativo soprattutto nel settore sanitario. Il pendolarismo riguarda quasi il 40% dei comuni.

Aree intermedie a tradizione agricola e piccolo commerciale - Fanno parte di questo gruppo 35 comuni che rappresentano il 4,9% della popolazione residente della regione. Questi comuni sono situati

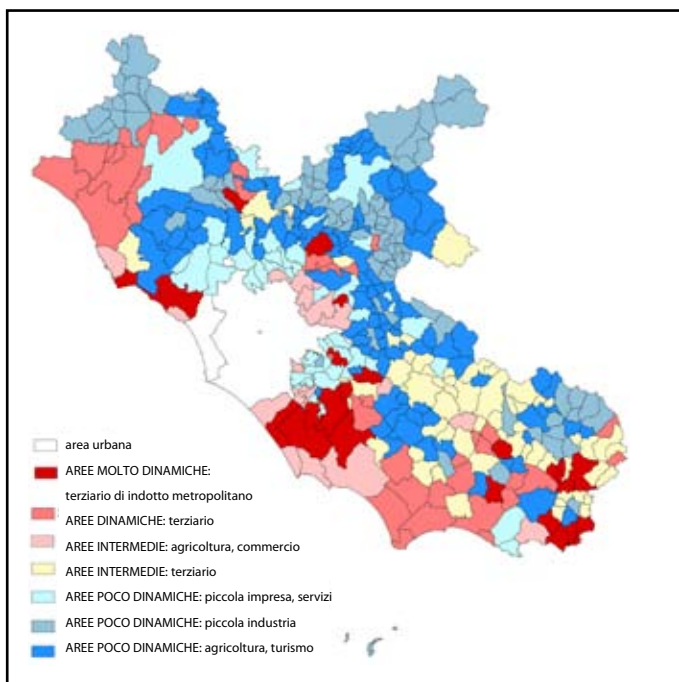


FIG.25 - CLUSTER 1991

Nei primi anni '90 cresce il numero dei comuni interessati da un processo di spiccato dinamismo legato a fenomeni di indotto metropolitano. Restano in numero non indifferente i comuni appartenenti alle aree poco dinamiche del settore piccolo industriale o agricolo, un territorio a più velocità.

nel pontino, nel lepino, in parte nel sistema metropolitano sud e in pochi comuni della Tuscia e del maremmano. La popolazione ha visto un incremento dell'1,3%, mentre le famiglie e le abitazioni sono aumentate in maniera più che proporzionale; rispettivamente del 9% e dell'11%. La tipologia familiare maggiormente presente (nel 54% dei comuni raggiunge un alto livello) è quella estesa, tipica di alcune aree impegnate nel settore agricolo. La gran parte degli occupati è nell'agricoltura (nell'88% dei comuni raggiunge livelli significativi) e nel commercio (31%). La tipologia professionale più diffusa è quella del libero professionista (nel 65% dei comuni). Il tasso di attività femminile si concentra prevalentemente nell'agricoltura. Il livello di istruzione è medio basso (presenza di diplomati e analfabeti). Le abitazioni sono state costruite in maniera più rilevante tra gli anni Sessanta e l'inizio degli

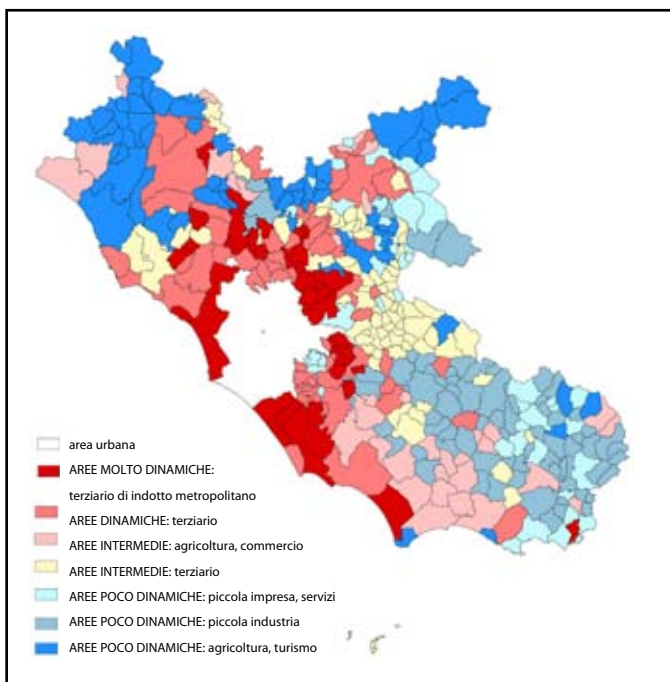


FIG.26 - CLUSTER 2001

Quest'ultima elaborazione presenta l'immagine di una regione fortemente dinamica nelle sue aree più centrali, che lascia però ai margini le aree scarsamente dinamiche dell'agricoltura, turismo e industria: una regione a più velocità, che presenta evidenti disomogeneità territoriali.

Ottanta, ma assistiamo ad una rinnovata spinta edilizia all'inizio dei Novanta. Sono in prevalenza alloggi piccoli (1 e 2 stanze).

Aree intermedie in transizione economica terziaria - Fanno parte di questo gruppo 78 comuni, con solo il 2,8% della popolazione residente nella regione. Sono comuni localizzati in parte sui cimini, nel viterbese, nell'alto aniene, nella parte bassa dei Castelli e nella zona intorno a Cassino. La popolazione dal 1991 al 2001 è aumentata dell'1,5%. Le famiglie vedono un incremento quasi del 10%, mentre le abitazioni del 4%. Gli occupati si dividono tra altre attività terziarie, di intermediazione finanziaria e nel settore dell'istruzione. La tipologia professionale maggiormente diffusa è quella del dipendente. Il tasso di attività femminile non è particolarmente significativo se non nel settore della pubblica amministrazione

(molto rilevante per quasi il 50% dei comuni). Nota significativa è la componente anziana, che raggiunge soglie rilevanti nel 54% c.a. dei comuni. Gli edifici sono stati costruiti (nel 60% dei comuni) principalmente prima del 1919. Nonostante ciò la dimensione degli alloggi è medio-piccola (da 1 a 3 stanze). Inoltre una parte consistente di queste abitazioni viene lasciata vuota (quasi nel 60% dei comuni).

Aree poco dinamiche di piccola impresa e servizi - Fanno parte di questa classe 43 comuni, col 6% della popolazione residente regionale. Sono comuni della Tuscia e del viterbese, del reatino centrale, della zona ovest dei Castelli, e del basso pontino. La popolazione vede un decremento di quasi il 3%. Le famiglie crescono invece del 5,5% (sia quelle unipersonali che quelle estese) e le abitazioni del 3,7%. Da segnalare anche che nel 40% dei comuni ha un peso importante la componente anziana della popolazione. Gli occupati di questa classe sono impiegati in varie attività di servizi e del commercio. Rilevante è anche l'impiego nel settore di intermediazione finanziaria e sebbene meno significativamente in quello dell'industria. La tipologia professionale maggiormente diffusa è quella dei liberi professionisti. Il tasso di attività femminile risulta essere significativo per il 50% dei comuni nelle altre attività terziarie. Il titolo di studio raggiunge nel 60% dei comuni un li-

vello medio-alto (diploma superiore e laurea). Gli edifici sono stati costruiti in prevalenza negli anni Sessanta, e sono di dimensioni medio-grandi (da 3 a 6 stanze).

Aree poco dinamiche di tradizione piccolo industriale - Fanno parte di questo gruppo 71 comuni, e rappresentano il 6,5% della popolazione residente della regione. Le aree cui fanno parte questi comuni sono quelle intorno a Cassino e alla trasversale aurunca, una parte di Fibreno, la Ciociaria, qualche comune del reatino e del flaminio nord. La popolazione tra il 1991 e il 2001 è aumentata di 1,7 punti percentuali, le famiglie (più diffusa la tipologia di famiglia estesa) hanno registrato un incremento dell'8% c.a. e le abitazioni di quasi il 6%. Per la gran parte di questi comuni gli occupati sono rilevanti nel secondo settore e in misura molto minore nell'istruzione. La tipologia professionale maggiormente diffusa è quella del dipendente. Il tasso di attività femminile risulta importante nel comparto dell'istruzione, come lascia intuire anche il dato aggregato. Il livello di istruzione è basso: l'85% dei comuni ha una componente rilevante di analfabeti (legati certamente alla componente anziana della popolazione). Gli edifici sono stati costruiti principalmente negli anni Sessanta. Sono alloggi grandi (5 e 6 stanze), ma sembrano versare in condizioni di degrado (per il 53% dei comuni una parte rilevante non possiede il bagno).

Cluster	Tasso occupazione	Tasso disoccupazione	Popolazione		Variazione popolazione 1991/2001	Variazione famiglie 1991/2001	Abitazioni		Variazione abitazioni 1991/2001
	VA	%	VA	%	Valori medi	Valori medi	VA	%	Valori medi
Area urbana	45,2	11,1	2.546.804	49,8	-6,8	2,1	1.151.736	47,3	1,2
Aree fortemente dinamiche del terziario di indotto metropolitano	42,2	15,1	526.468	10,3	18,5	25,7	264.581	10,9	21,4
Aree dinamiche del terziario	41,8	13,3	875.219	17,1	6,6	46,5	410.401	16,9	14,3
Aree intermedie a tradizione agricola e piccolo commerciale	37,4	14,5	251.447	4,9	1,3	9,2	124.551	5,1	11,0
Aree intermedie in transizione economica terziaria	34,2	15,7	133.889	2,6	1,5	9,6	88.518	3,6	4,2
Aree poco dinamiche di piccola impresa e servizi	36,7	12,6	304.385	6,0	-2,6	5,5	146.836	6,0	3,7
Aree poco dinamiche di tradizione piccolo industriale	35,1	17,0	332.299	6,5	1,7	8,4	150.674	6,2	5,7
Aree poco dinamiche di tradizione rurale e turistica	36,6	10,3	141.902	2,8	1,0	9,0	96.518	4,0	7,3

Tab. 3 - Quadro sinottico dei principali aspetti di morfologia socio economica della Regione Lazio

Aree poco dinamiche di tradizione rurale e turistica - Fanno parte di questo gruppo 59 comuni che rappresentano meno del 3% della popolazione residente della regione. Sono comuni dell'area intorno a Bolsena, del cimino e del reatino est. Nel decennio intercensuario la popolazione è aumentata dell'1%, mentre le famiglie (per lo più unipersonali) del 9% e le abitazioni del 7,3%. E' da segnalare una componente anziana significativa per il 64% dei comuni di questo ultimo gruppo. Per il 98% dei comuni l'agricoltura occupa il ruolo principale, ma anche il settore alberghiero sembra avere una certa importanza (per il 40% dei comuni della classe). La tipologia professionale più comune è quella del lavoratore in proprio, particolarmente in agricoltura. Coerentemente il tasso di attività femminile nel medesimo comparto rappresenta una voce importante per l'80% dei comuni. Le abitazioni sono state costruite in gran parte prima del 1919 (per il 57%): le dimensioni degli alloggi sono grandi (5 e 6 stanze). Risulta che per il 44% dei comuni le abitazioni vuote siano un numero non indifferente.

Aree a vocazione produttiva	Unità locali	Addetti
DI di Civita Castellana della Ceramica	118	3.746
DI dell'Abbigliamento della Valle del Liri	152	1.209
DI dei Monti Ausoni-Tiburtina del Marmo e del Lapideo	276	1.933
SPL dell'Audiovisivo del Comune di Roma	2.142	50.519
SPL dell'Elettronica della Tiburtina	252	7.746
SPL dell'Innovazione del Reatino	124	2.714
SPL Chimico-Farmaceutico del Lazio Meridionale	332	18.506
SPL Agro-industriale Pontino	564	4.946
SPL della Carta	91	1.750
SPL della Nautica	480	2.000
Distretto Tecnologico dell'Aerospazio	250	30.000
Totale	4.781	125.069

Tab. 4 - Distretti industriali e sistemi produttivi locali

AMBIENTI INSEDIATIVI DELLA RICERCA ITATEN

La ricerca Itaten ha individuato nel 1996 uno schema di articolazione della regione Lazio in 17 ambienti insediativi⁸. Si tratta di una riflessione seminale, che vale la pena riprendere anche se a distanza di tempo. Le modifiche in corso incidono poco dal lato geografico-ambientale, come è ovvio; e un po' di più dal lato socio-economico. Ma è più importante recuperare qui lo spirito di una riflessione che non è da allora stata superata.

L'immagine che risultava dalle indagini condotte allora era quella di una regione fortemente articolata in ambiti territoriali differenziati, decisamente più numerosi delle attuali 5 province; di dimensioni diverse ma, salvo poche eccezioni, non drammaticamente esasperate; con una corrispondenza intuitiva con i caratteri storico-geografici di struttura (per esempio, l'evidenza della costa e dell'area romana) ma con alcuni elementi di "rottura" rispetto alle letture tradizionali (la trasversale aurunca, per esempio, e qualche segnale di un'analogia trasversale a Nord).

Lo schema va considerato alla stregua di un'ipotesi. Gli ambienti nascono dalla "sovrapposizione" della lettura dei quadri ambientali, dei caratteri morfologici degli insediativi con l'analisi delle morfologie sociale ed economiche e dei processi di trasformazione in atto.

L'articolazione insediativa della regione presenta alcuni connotati forti che vanno richiamati: dal lato fisico, la presenza di due corridoi privilegiati costituiti dalla linea di costa e, più all'interno, dalla valle del Tevere a Nord e, a Sud, delle valli del Liri e del Sacco; dal lato storico, lo sviluppo urbano metropolitano nella piana romana al centro della regione.

Tenendo presente questi due aspetti, si ricostruisce quasi interamente l'articolazione in ambienti della regione, con una varietà di situazioni, forme e processi derivanti dall'incrocio di caratteri originari e innovazioni.

Sulla costa e nell'area romana, pertanto, si disegnano i perimetri di 7 dei più dinamici e variati ambienti della regione, dei quali è possibile segnalare la forte caratterizzazione delle morfologie e delle tipologie socio-economiche. Si tratta di ambienti costieri rural-turistici, a Nord, di differenti segmenti dell'area metropolitana che mostrano connotati e funzioni diverse, del nucleo centrale di Roma, e degli ambienti costieri industrial-turistici del Sud. Sono queste le aree che mostrano nei tempi recenti i massimi incrementi nei trends di crescita demografici, edilizi e occupazionali, nonché interessanti fenomeni di riconversione territoriale (riuso primario delle seconde case costiere; terziarizzazione e ringiovanimento dei comuni della corona metropolitana ecc.). Sono peraltro

le zone che ospitano la quasi totalità dei centri e dei poli urbani più dinamici, sede dunque di un'armatura urbana specializzata e fortemente attrattiva, che a sua volta si differenzia per organizzazione e specializzazione sociale e funzionale.

Altri ambienti mostrano caratteri periferici rispetto ai trend, relativamente al metro delle innovazioni economico-territoriali e dal punto di vista geografico: si tratti di 6 ambienti situati sui confini della regione o in corrispondenza delle catene montuose parallele alla costa, dove i trends di sviluppo sono particolarmente deboli o addirittura negativi. Bolsena, i Cimini e il resto del Viterbese, la Sabina nella sua interezza (anche se uno sguardo più fino potrebbe proporre delle modulazioni interne), l'alto Aniene, i Lepini e il Fibreno sono le aree di declino o comunque le aree periferico-marginali della regione.

Infine, quattro ambienti mostrano caratteri distinti e singolari, che segnalano -con intensità diverse- altrettanto distinte fisionomie e traiettorie di cambiamento; sono probabilmente i luoghi del mutamento (passato, in atto, o atteso) a maggior "originalità" rispetto ai caratteri strutturali della regione: si tratta della Tuscia e della Maremma viterbese, dove processi di terziarizzazione e di maturazione e riconversione dell'attività agricoltura sembrano sostenere una riorganizzazione territoriale ed economico trasversale rispetto all'asse prevalente in regione; all'alta Valle del Tevere e alla zona servita dalla Flaminia, dove è presente l'unico distretto industriale del Lazio, e dove sono in atto processi di diversificazione e delocalizzazione produttiva di un certo interesse; alla storica area ciociara, dove l'industrializzazione ormai matura ha sostenuto una forte dispersione insediativa che ha dato probabilmente origine a un assetto ormai stabile ma originale; alla area trasversale meridionale, infine, dove sono in atto i processi di innovazione più recenti, connessi alla terziarizzazione dell'importante centro di Cassino e all'integrazione, ancora una volta in controtendenza rispetto all'asse longitudinale della regione, con con la costa turistica di Formia e Gaeta.

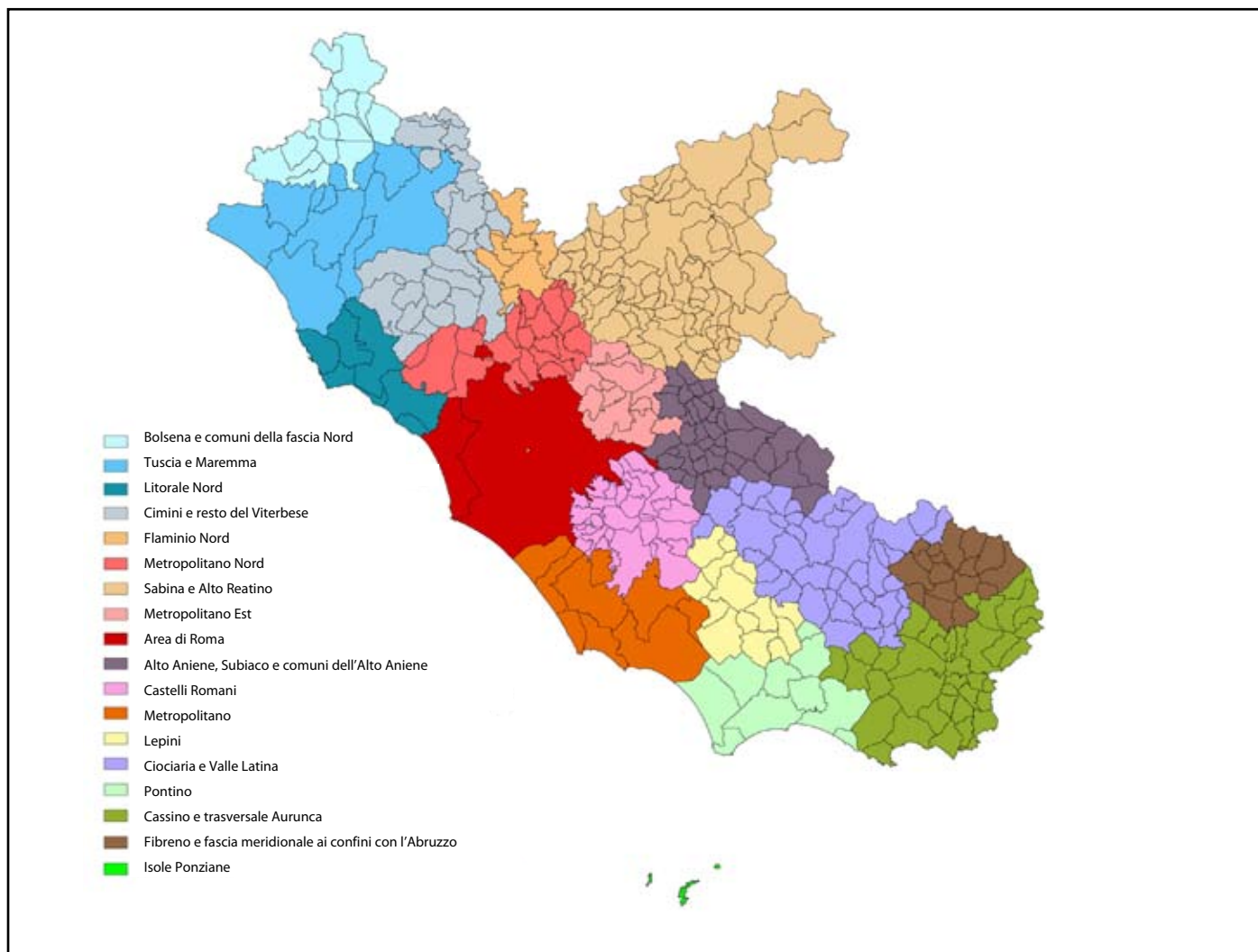


FIG. 27 - AMBIENTI INSEDIATIVI RICERCHE ITATEN

Gli ambienti elaborati da questa ricerca nascono dalla “sovrapposizione” della lettura dei quadri ambientali, dei caratteri morfologici degli insediativi con l’analisi delle morfologie sociale ed economiche e dei processi di trasformazione in atto. L’immagine che risulta dalle indagini condotte è quella di una regione fortemente articolata in ambiti territoriali differenziati, decisamente più numerosi delle province trasversale a Nord).

L’articolazione insediativa della regione presenta alcuni connotati forti che vanno richiamati: dal lato fisico, la presenza di due corridoi privilegiati costituiti dalla linea di costa e, più all’interno, dalla valle del Tevere a Nord e, a Sud, delle valli del Liri e del Sacco; dal lato storico, lo sviluppo urbano metropolitano nella piana romana al centro della regione.

DISTRETTI ALLA PROVA

Il Lazio non ha una radicata tradizione distrettuale. Le origini economiche della regione, disomogenee tra loro, esulano da alcune caratteristiche individuate dalla letteratura come promotrici della nascita dei distretti.

Anche dal punto di vista territoriale, non si può riconoscere una spiccata identità. Non solo, l'attenzione rivolta al territorio laziale è stata tradizionalmente scarsa. Uno dei motivi è che la capitale – per vicissitudini storiche e politiche, ma anche e soprattutto come volano economico – condiziona lo sviluppo regionale e, indirettamente, gli orientamenti di studio. Un altro motivo di disattenzione, forse, ha a che fare con la natura stessa del territorio regionale, con il suo carattere “costruito” e recente sia dal punto di vista istituzionale che in senso proprio; regione artificiale, dunque, fin dalle non lontane origini, dove gli elementi di integrazione funzionale e di organizzazione gerarchica risultano indotti dall'alto. Un territorio frammentato, un limitato radicamento territoriale dell'economia, forti tensioni – anche positive – dovute alla dinamica regione urbana di Roma, un'incerta capacità di promozione istituzionale. Questi sono i temi che la rassegna sui distretti laziali inevitabilmente deve toccare; non sorprenderà dunque, che le vicende recenti dei distretti laziali scontino qualche ritardo, soprattutto nella messa a fuoco delle opportunità disponibili nel nuovo quadro legislativo. Se quindi né i comitati di gestione né i piani di sviluppo possono essere riferimenti in questo momento, occorre rivedere come i distretti si relazionino al territorio, al sistema produttivo ed alle altre politiche di sviluppo.

Il ruolo dei distretti industriali

Come in parte anticipato, formalmente i distretti industriali riconosciuti della regione sono tre, e operano in differenti comparti produttivi: il distretto del marmo e del lapideo dei Monti Ausoni-Tiburtina (¹⁰); quello del tessile e dell'abbigliamento della Valle del Liri (¹¹), entrambi nella provincia di Frosinone; il polo ceramico di Civita Castellana (¹²), in provincia di Viterbo; Nei tre distretti industriali regionali riscontriamo una volta ancora l'importanza della prima economia esterna individuata da Marshall (1920), riferita ai fattori di localizzazione. Il sistema dotato e alimentatore delle economie esterne è l'ambiente fisico territoriale (Ferrucci 1996). La vita di ciascun distretto laziale è infatti legata, o quantomeno lo è stata, alla presenza delle materie prime in loco: le cave di caolino e d'argilla a Civita Castellana, il marmo

nel distretto dei Monti Ausoni –Tiburtina e la lana grezza, frutto della tradizione pastorizia, nella Valle del Liri. Le economie socio-istituzionali di localizzazione hanno generato una proliferazione di piccole (talvolta piccolissime) e medie imprese, che hanno usufruito nel tempo dell'elevato know how manifatturiero e rafforzato il legame del processo produttivo in senso stretto con le esperienze produttive sperimentate nei luoghi, ovvero nella testa degli abitanti e nelle istituzioni dei luoghi stessi (Becattini 2000).

L'andamento distrettuale del Lazio presenta negli ultimi anni delle criticità e delle battute d'arresto derivate, in parte, dalle difficoltà economiche della congiuntura nazionale e internazionale; d'altra parte ha inciso il lento adeguamento nei distretti laziali alle nuove forme di marketing territoriale e all'implementazione di strategie locali volte all'aumento della competitività dei poli produttivi.

Il distretto dei Monti Ausoni-Tiburtina

Il distretto del marmo comprendeva sei comuni, nei quali si concentrava il 3% della popolazione complessiva del frusinate. Nel 2003 l'area del distretto è stata allargata per comprendere i comuni di Tivoli e Guidonia Montecelio, situati lungo l'asse della Tiburtina. La specializzazione del distretto è l'estrazione e la lavorazione del marmo “perlato coreno”.

Il distretto è caratterizzato dalla presenza di piccolissime imprese, la cui dimensione media è di 6 addetti (Tagliacarne 2002); in totale, le aziende consistono di 92 unità, 54 estrattive e 38 manifatturiere. La filiera produttiva del distretto è integrata attraverso network di imprese appartenenti sia al comparto estrattivo che a quello manifatturiero. L'andamento positivo del polo del marmo è determinato per lo più dall'alta propensione alle esportazioni, attività diffusa in media da 10 anni tra le imprese del distretto (ivi). L'internazionalizzazione del polo del marmo segue l'andamento del settore a livello nazionale: il peso dell'export mondiale del marmo italiano raggiunge il 37% circa. Il distretto marmifero laziale destina una quota vicina al 75% all'esportazione. Sembra essere l'unico polo produttivo laziale che, puntando su strategie di internazionalizzazione e marketing, abbia dimostrato capacità competitive e fronteggiato la crisi dei mercati nazionali ed europei degli ultimi anni. Il distretto dei Monti Ausoni registra un elevato livello di densità imprenditoriale (il rapporto tra unità locali e popolazione) e un buon numero di servizi alle imprese (la densità imprenditoriale raggiunge il 6% rispetto allo 0,3% del Lazio, Roma esclusa; i servizi alle imprese toccano quasi il 16% mentre il Lazio, esclusa la capitale, sfiora il 9%).

Le performance più positive sono legate alla forte componente di internazionalizzazione e di commercializzazione del distretto. Tali

risultati positivi sono raggiunti, probabilmente, anche grazie alla tipologia del prodotto, competitivo a livello internazionale per la qualità e la tradizione fidelizzata del marmo italiano. Sul fronte dei mercati interni la vicinanza con la capitale permette lo sviluppo di canali commerciali orientati alla vendita nel settore edile, uno dei comparti principali dell'economia romana. Le strategie del distretto sono orientate a un rafforzamento dei legami commerciali e all'apertura di nuovi mercati.

Il distretto della Valle del Liri

Il distretto tessile della Valle del Liri comprende 194 aziende attive, concentrate prevalentemente nel comune di Sora (34% delle unità locali). Il polo industriale include 20 comuni, nei quali risiede il 27% della popolazione del frusinate. Il distretto si caratterizza per una forte componente di subfornitura e conto-terzista. Le dimensioni delle aziende sono in media piuttosto ridotte (10 addetti). Il distretto dell'abbigliamento della Valle del Liri può contare su una minore tradizione imprenditoriale, rispetto per esempio a Civita Castellana. La mancanza di una filiera produttiva integrata incide negativamente sulle performance del polo. Nella catena di subfornitura la forma tipica dell'integrazione è quella verticale, mentre mancano soluzioni orizzontali di collaborazione pragmatica e di network inter-aziendale. Tali meccanismi non favoriscono l'auspicato riposizionamento del distretto su nuovi mercati (Castellani 2006).

Il distretto produce semilavorati non destinati alla commercializzazione, ma è anche legato a committenti dell'alta moda italiana e a istituzioni pubbliche e private. La situazione di crisi che il distretto sta attraversando ha trovato nella società "Sviluppo Tessile Lazio" - composta da rappresentanti della Provincia, della CCIAA, della CNA e da una componente di imprenditori - un tavolo di incontro e discussione sul futuro del distretto. Tra gli obiettivi principali enunciati nel Progetto integrato si trovano la promozione della capacità endogena di cambiamento del distretto, che ne valorizza i fattori di competitività (professionalità delle maestranze, centralità territoriale, ecc.), il cambiamento delle attese degli operatori, il perseguimento di strategie condivise e l'impiego di nuove tecnologie nel campo della gestione, della formazione, della produzione, della logistica e dell'informazione.

Sembra che una componente mancante nel polo della Valle del Liri sia una conoscenza e una lungimiranza da parte degli imprenditori, ciò ostacola meccanismi e dinamiche positive di rilancio economico e produttivo.

Il distretto di Civita Castellana

Il distretto della ceramica di Civita Castellana comprende otto comuni. Le imprese raggiungono le 60 unità per 3.500 addetti. Il distretto di Civita Castellana si caratterizza per una storia maggiormente in accordo con le dinamiche distrettuali del resto del paese. La struttura industriale sembra compatta e specializzata nei due comparti, il sanitario e quello delle stoviglie, sebbene gli andamenti economici dei due settori seguano corsi differenti. I meccanismi di integrazione socio-istituzionale del distretto ruotano attorno alla presenza sul territorio di due elementi che esercitano una forte azione "collante": da un lato, un ente consortile che rappresenta quasi la totalità delle imprese del distretto, dall'altro, la presenza di un sindacato che, sebbene abbia perso nel tempo in termini di coinvolgimento e adesioni, riveste un ruolo importante nelle dinamiche sociali ed economiche del polo industriale. Per rafforzare l'economia del distretto e superare la crisi del settore delle stoviglie, il Centro Ceramica Civita Castellana - ente consortile di rappresentanza degli imprenditori - attraverso uno studio della realtà distrettuale, promuove, incoraggia e si fa promotore di alcuni interventi volti a generare un processo continuo di innovazione e sviluppo economico.

Sembra di riscontrare in tutte le aree distrettuali la necessità di rafforzare i legami economici esistenti e di creare nuove reti di commercializzazione e di internazionalizzazione per i propri prodotti. I passi in questo senso sembrano concentrarsi sulla valorizzazione dei prodotti locali, sulla fidelizzazione del prodotto, sulla creazione di marchi di qualità che esaltino in made in Italy rispetto alla concorrenza internazionale, sulla creazione di strategie integrate per lo sviluppo locale trainate da un mix pubblico-privato.

LA CONCENTRAZIONE DEGLI IMPIEGHI URBANI

Le teorie sul “ritorno delle città” in genere si concentrano su specifiche categorie di industrie di servizi e tecnologia caratterizzati, tra l'altro, da attributi quali l'intensità conoscitiva e tecnologica, l'immaterialità e “creatività”, l'alto valore aggiunto, e l'eco-compatibilità¹³. Gli stessi dati Istat 1991 e 2001 segnalano che, nella dispersione residenziale, la popolazione con titoli di studio e mansioni qualificate tende a concentrarsi nelle aree metropolitane, secondo una tendenza comune nelle nazioni industrializzate e in cui alcune differenze tra paesi dipendono dalle caratteristiche specifiche dei percorsi di terziarizzazione e innovazione delle attività produttive.

Le funzioni che possono essere definite superiori sono quelle caratterizzate da un contenuto di elevata qualificazione o di elevato livello decisionale. Si tratta per definizione di attività urbane, in quanto non solo sono localizzate prevalentemente in ambito urbano, ma contribuiscono esse stesse a caratterizzare l'immagine della città¹⁴.

Gli impieghi “superiori” -alta formazione e ricerca, editoria e cultura, produzione high-tech, servizi finanziari- si concentrano -anche in Italia, come pure negli altri paesi europei- nelle città. Nel 2001 gli addetti nei settori citati si localizzavano per il 75 per cento all'interno dei 72 SLL urbani, e in particolare nei comuni capoluogo posti al centro delle agglomerazioni. L'insieme di queste funzioni -a buon diritto definibili urbane - è in crescita, rispetto al 1991, del 48 per cento, in modo simile nelle diverse ripartizioni geografiche, con un trend questo non diverso dalla media nazionale. Andamenti diversi si riscontrano invece nelle singole aree, con casi in particolare di vistoso recupero (Verona e Brescia, per esempio). Tra le funzioni urbane, i settori della produzione “tecnologica” sono generalmente in calo di addetti (grosso modo il 10 per cento in meno rispetto al 1991), mentre aumentano quelli legati ai servizi e alla ricerca.

Tuttavia, le funzioni superiori conservano una forte concentrazione nelle aree urbane sia pur con andamenti diversi. Nelle principali aree urbane, soprattutto quelle del Nord, le funzioni superiori incidono di più sul totale degli addetti.

In definitiva, nella riflessione sul ruolo delle città come motori di sviluppo occorre tenere presente la sovrapposizione di questi diversi schemi: una geografia complessa delle attività manifatturiere, che non si identificano più né con un settore privilegiato, né con un'attività di base, né con una regione in particolare; altre attività con profilo geografico, localizzativo e qualità diversificate, come il rurale di qualità e le attività di servizio specializzate e diffuse.

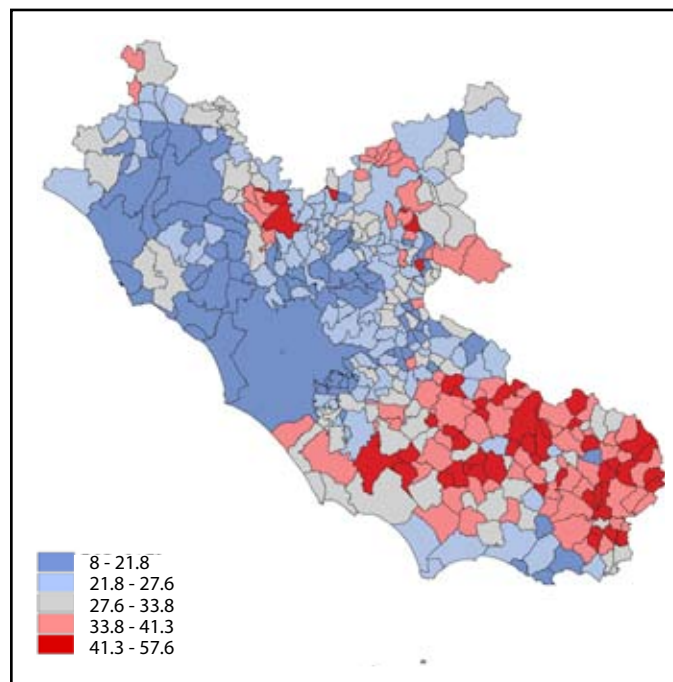


FIG. 28 - PERCENTUALE OCCUPATI RESIDENTI NEL SETTORE INDUSTRIALE

Tale immagine ricalca quasi fedelmente l'elaborazione che presentava gli indici di specializzazione produttiva del Lazio: nei comuni in cui il settore industriale risulta preponderante rispetto agli altri settori economico-produttivi, si registrano le maggiori percentuali di occupati in quel settore.

TERRITORI DEL COMMERCIO

Il tema della grande distribuzione commerciale va assumendo rilevanza e peso crescenti nel dibattito nazionale, urbanistico e non solo. Le ragioni di questo rinnovato interesse possono essere rintracciate,

da una parte, nella recente riforma del commercio che dopo circa 30 anni di programmazione quantitativa (Pellegrini: 2001), riporta l'attenzione sulle implicazioni di natura qualitativa (insediativa e territoriale) legate alle pratiche della distribuzione commerciale¹⁵; ma anche sulle questioni di natura strettamente urbanistica che lo sviluppo del commercio determina nei processi di trasformazione del territorio. Diversi aspetti sono implicati nella costruzione di una problematica territoriale e urbana del com-

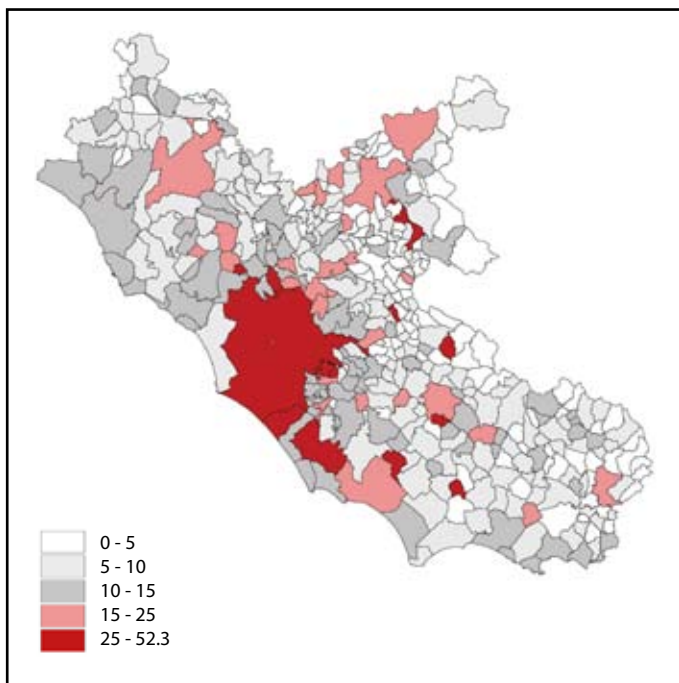


FIG. 29 - PERCENTUALE ADDETTI PER FUNZIONI SUPERIORI

ANNA PAOLA DI RISIO

mercio: dalla questione dell'infrastrutturazione del territorio, alla definizione di adeguate regole insediative; dal miglioramento generale dell'accessibilità veicolare e pedonale degli insediamenti, alle ricadute ambientali (esternalità) che lo sviluppo della grande distribuzione commerciale genera in termini di incremento dei volumi di traffico, fiscalità locale, consumo di suolo, e così via. Il contesto romano conosce negli ultimi anni uno sviluppo significativo della sua base economica e produttiva. Le ragioni di questa evoluzione sono da attribuirsi a molteplici aspetti tra cui l'ingresso nel mercato locale di operatori economici esterni, l'azione delle reti di soggetti locali che orientano le traiettorie dello sviluppo e delineano le principali rappresentazioni spaziali, il nuovo ruolo del soggetto pubblico, depositario del principio dell'interesse collettivo. L'obiettivo di collocare le trasformazioni del settore com-

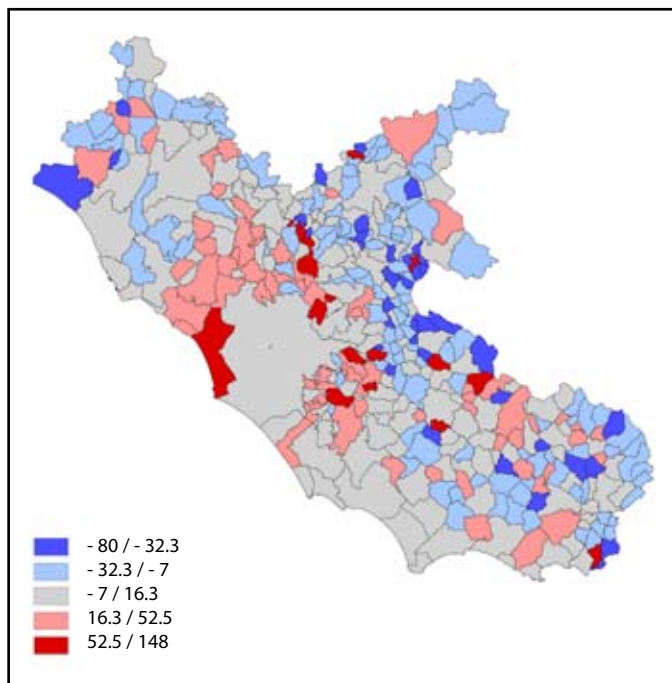


FIG. 30 - VARIAZIONE PERCENTUALE ADDETTI TOTALI

ANNA PAOLA DI RISIO

merciale nel quadro di ridisegno funzionale del territorio romano fa emergere, anche in forza dell'istanza, espressa nel nuovo PRG di Roma, di superamento dell'impianto monocentrico (Morandi: 1992), una prospettiva d'area vasta, che richiede una crescente autonomia dei sistemi 'periferici'. Proprio l'emergere di una prospettiva d'area vasta nel processo di riorganizzazione territoriale del commercio consente di ascrivere la riflessione nel più ampio quadro delle trasformazioni di cui è oggetto la società locale, in una fase cruciale della sua transizione verso modelli di consumo più marcatamente suburbani. Sullo sfondo rimane un'idea duplice del commercio come attività che si lega ai diversi modi di percepire, vivere ed usare la città - basti pensare alla rilevanza che va assumendo oggi il tema dalla sopravvivenza delle attività commerciali e dei piccoli esercizi di

vicinato, nella funzione di presidio del territorio - e l'emergere di un'accezione del consumo come pratica molteplice che dà luogo a dinamiche di formazione della domanda territorialmente differenziate.

Tradizionalmente sbilanciata sul ruolo trainante della città consolidata, nell'arco degli ultimi due decenni, la realtà urbana e territoriale di Roma è andata manifestando una significativa modificazione dell'assetto ereditato. I recenti sviluppi della grande distribuzione riflettono i principali processi insediativi in atto in area romana, riconducibili alle nuove opportunità di crescita costituite dai nuovi bacini d'utenza extra-urbani. La dimensione organizzativa dell'offerta commerciale romana risponde quindi alle trasformazioni della struttura economico-produttiva del territorio, accompagnandone le evoluzioni nel tempo 16. Tradizionalmente l'area romana presenta le caratteristiche tipiche del modello insediativo che si è sviluppato fino agli anni '50, essenzialmente concentrato nel Centro storico e nei quartieri urbani consolidati (Abate, Codispoti: 1997). Da una ricerca commissionata all'agenzia Risorse per Roma (2000) in occasione della stesura del nuovo Piano Regolatore, si apprende come l'attuale assetto della distribuzione commerciale nell'area romana, si concentri, a livello aggregato, nel Centro Storico, nella misura del 16% (tra esercizi commerciali e pubblici esercizi) su un totale di 50.000 unità, mentre il restante 84% si distribuisce nei restanti 18 Municipi con una percentuale che oscilla tra il 3% e il 6%. A questa rappresentazione gerarchico-gravitazionale del territorio, è andata progressivamente sovrapponendosi una geografia che introduce una maggiore articolazione territoriale delle polarità commerciali, con un crescente peso delle aggregazioni di medie e grandi superfici di vendita. Questa tendenza

è riconducibile, sempre stando ai dati diffusi dalla stessa ricerca, all'incremento registrato nella presenza nel territorio comunale delle medie superfici di vendita, che nel biennio '98-2000 passano dal 4% al 29%, mentre le grandi superfici di vendita passano nello stesso periodo dall'1% al 10% 17. L'insieme delle piccole superfici di vendita non rappresenterebbe secondo quanto riportato nell'ambito della medesima indagine che il 61% della superficie commerciale totale del Comune di Roma, pur rappresentando, nell'insieme, circa il 94% delle attività commerciali presenti nel territorio comunale.

La grande distribuzione romana non ha conosciuto, nella sua evoluzione, un formato distributivo privilegiato. Nell'area romana sono presenti tipologie commerciali molto varie, anche se da qualche anno si assiste ad un'affermazione crescente della tipologia del centro commerciale. Tra gli altri formati distributivi, troviamo il Factory Outlet, evoluzione moderna dell'idea di spaccio aziendale, il grande centro specializzato nonfood, la galleria commerciale della Stazione e una consistente quantità e varietà di ipermercati despecializzati diffusi nelle aree periferiche.

Dal punto di vista insediativo, la geografia della grande distribuzione commerciale romana si è organizzata principalmente attorno a due invarianti infrastrutturali a fronte di una consolidata capacità attrattiva del Centro storico: la rete metropolitana e il sistema radiocentrico definito dalle consolari 18. Escludendo l'area centrale, tradizionalmente caratterizzata dalla prevalenza delle piccole e medie superfici di vendita, la grande distribuzione si è concentrata, in primo luogo, nel quadrante di Sud-Sudest della città, quello a maggiore densità abitativa. Oggi tuttavia si assiste alla progressiva colonizzazione del tracciato del GRA, con addensamenti com-

PROVINCE DEL LAZIO	GRANDE DISTRIBUZIONE DESPECIALIZZATA									GRANDE DISTRIBUZIONE SPECIALIZZATA:		
	GRANDI MAGAZZINI: settore alimentare e non (sup. di vendita superiore a 400 mq)			SUPERMERCATI: settore alimentare (sup. di vendita superiore a 400 mq)			IPERMERCATI: settore alimentari e non (sup. di vendita superiore a 2500 mq)			settore non alimentare con specifica gamma merceologica (sup. di vendita oltre i 1500 mq)		
	n.	mq	addetti	n.	mq	addetti	n.	mq	addetti	n.	mq	addetti
Frosinone	3	3.560	27	10	29.134	384	2	16.000	596	2	5.324	27
Latina	42	58.267	617	22	62.547	1.083	4	22.301	734	4	7.970	93
Rieti	4	13.300	211	12	19.437	432	-	-	-	1	2.507	4
Roma	116	165.952	2637	269	394.307	10.482	13	70.655	2160	31	99.311	1454
Viterbo	3	10.200	104	12	26.810	459	2	9500	421	2	4897	22
Lazio	168	251.279	3596	325	532.235	12.840	21	118.456	3911	40	120.009	1600

Tab. 5- La grande distribuzione specializzata nel Lazio

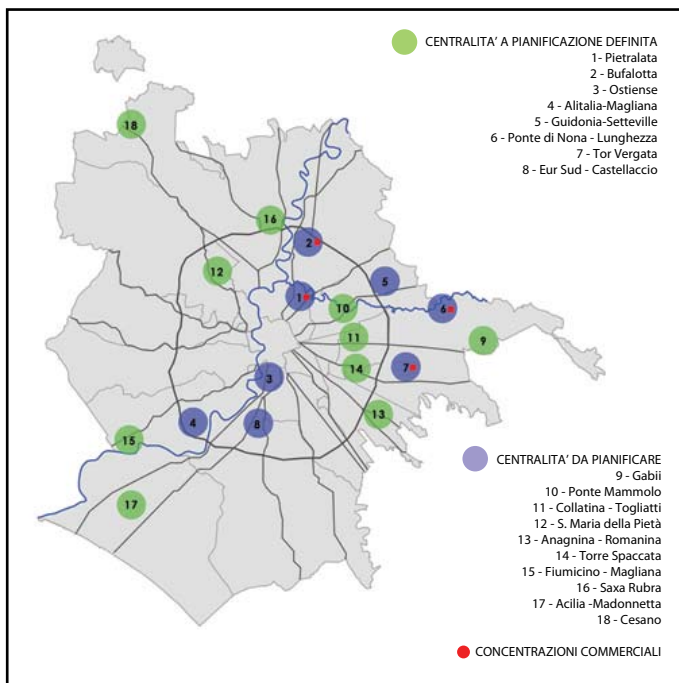


FIG.31 - CENTRALITA' A PIANIFICAZIONE DEFINITA E DA PIANIFICARE

Per rafforzare e incoraggiare lo sviluppo policentrico della Capitale, il Nuovo Piano prevede la pianificazione di 18 Nuove centralità urbane e metropolitane, che presentano livelli diversi di progettazione o esecuzione, che si dividono in "centralità a pianificazione definita" e "da pianificare".

mercials già realizzati o previsti anche nel quadrante di Nordovest, al seguito dell'intenso processo di decentramento residenziale in atto in quella porzione di territorio. Le recenti evoluzioni della grande distribuzione commerciale alla scala metropolitana si vanno orientando quindi su almeno due scenari insediativi principali. Il primo coinvolge importanti segmenti del settore della media e grande distribuzione. La particolarità di questi interventi risiede nella costruzione di estese partnership pubblico-privato che si attestano sul disegno delle centralità di PRG. In questi ambiti si segnala la compresenza di formati distributivi molto diversi, dal centro commerciale classico alla concentrazione di megastore specializzati alle più recenti tendenze verso parco commerciale integrato. Il secondo è quello che va progressivamente investendo gli ambiti di riqualificazione urba-

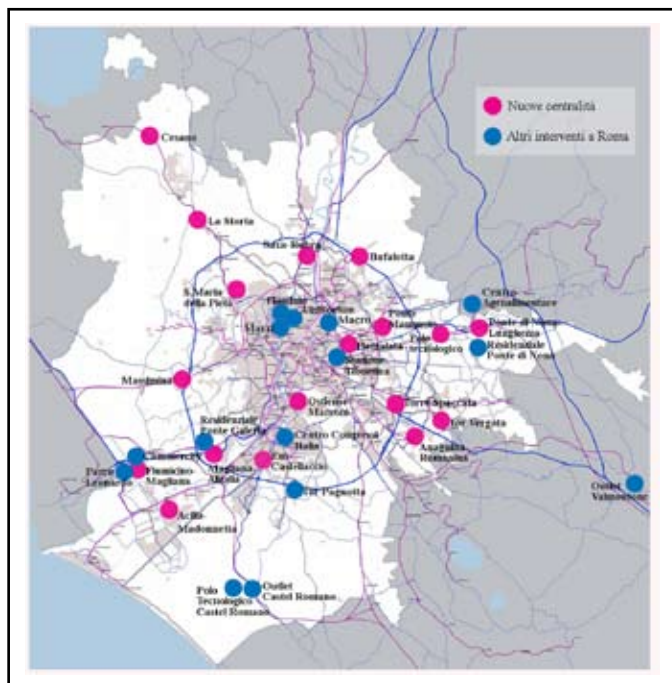


FIG.32 - NUOVE CENTRALITA' E ALTRI INTERVENTI

La geografia di questi nuovi progetti segue alcune direttrici: l'asse Roma-Fiumicino, la via Tiburtina e la direzione Anagnina-Tor Vergata. Si tratta di interventi in cui, per la maggior parte, è di rilievo la quota dedicata ad attività commerciali massive di grande impatto sui territori circostanti.

na concentrati per lo più nelle aree periferiche della città. Questa seconda tenenza si riferisce prevalentemente alla costruzione di modelli distributivi orientati alla domanda locale e si articola in interventi che interessano direttamente i bacini d'utenza costituiti dagli ambiti di edilizia economica e popolare.

Le recenti tendenze insediative indicano altresì alcune direttrici privilegiate di sviluppo, definite per lo più dalle linee guida rappresentate dalle Centralità del PRG. A titolo d'esempio, si segnala lo sviluppo recente della direttrice di Fiumicino con la realizzazione di alcune importanti iniziative di sviluppo, fra cui la prima esperienza italiana di Retail Park, costituita dal "Parco Leonardo", in contiguità con la Nuova Fiera di Roma. Si tratta di un parco commerciale rivolto ad un bacino d'utenza metropolitano, che presenta una combinazione ormai ampiamente sperimentata in altri con-

testi europei ma relativamente inedita per il panorama romano, di funzioni commerciali e attrezzature per il tempo libero, appartamenti e strutture per uffici. L'intervento è localizzato nel territorio comunale di Fiumicino a pochi chilometri dall'aeroporto Leonardo Da Vinci, e si estende su una superficie complessiva di oltre 57 ha. Nel settore Nord della città, all'allacciamento dell'autostrada A1 in località Bufalotta, si va definendo, in corrispondenza di una nuova Centralità definita dal Piano, lo sviluppo di una polarità commerciale con una superficie totale di 140.000 mq, rivolta sia all'utenza romana che ai nuovi bacini residenziali extra-comunali.

In conclusione, sembra di poter osservare che l'attuale geografia del commercio evolva di pari passo al progressivo spostamento di popolazione dall'area urbana di Roma verso gli ambiti extra-urbani e verso i comuni della prima cintura periferica, come riflesso del processo di contro-urbanizzazione che connota le dinamiche residenziali di questi ultimi anni. La stretta relazione che intercorre tra processi insediativi e dinamiche organizzative della grande distribuzione impone alcune considerazioni conclusive sul carattere strategico del settore commerciale nelle dinamiche di trasformazione urbana. Una considerazione riguarda la necessità di pervenire ad una visione integrata dello sviluppo commerciali, in grado di mediare tra i problemi di una organizzazione efficiente dell'offerta e le dinamiche di riequilibrio e riqualificazione di ampie porzioni di territorio urbano ed extra-urbano. Quanto all'imperativo del riequilibrio, il quadro non appare meno problematico: l'allontanamento di segmenti consistenti di popolazione dalla cosiddetta "città servita" ha favorito un po' ovunque l'inserimento di nuove strutture della grande distribuzione, con conseguenze significative sui segmenti meno competitivi dell'offerta. Questo processo è comune ad altre realtà territoriali italiane ed europee, ma nel caso di Roma ha talvolta assunto forme incontrollate - traducendosi spesso in un'alterazione anche radicale degli equilibri insediativi ereditati.

Se dunque le implicazioni spaziali della problematica commerciale interessano in modo così significativo l'assetto complessivo degli equilibri territoriali dell'area romana, gli strumenti di indirizzo per il settore non sembrano aver inteso pienamente la portata della sfida in corso. Il Documento Programmatico Regionale sugli Insediamenti Commerciali, valevole per il triennio 2003 - 2005, si limita alla definizione degli indici di presenza e di sviluppo delle medie e grandi strutture di vendita, replicando la logica del contingentamento dei nuovi insediamenti in base alle superfici ammesse per comune, ma non da indicazioni precise rispetto alle politiche di valorizzazione e di sviluppo dei diversi contesti insediativi. Anche il nuovo PRG non fornisce del resto indirizzi certi rispetto a tale

problematica, limitando lo sguardo al perimetro comunale e traslasciando il quadro degli spostamenti generati dai nuovi insediamenti commerciali nei comuni della prima cintura urbana.

Riconoscere il valore strategico del commercio nelle dinamiche di trasformazione del territorio esige dunque la sperimentazione di nuovi modelli di governance, in grado di far emergere le istanze presenti nei diversi contesti locali. Le intese tra comuni e altri soggetti preposti al governo del territorio possono in questo senso contribuire alla costruzione di un quadro di intesa sugli orientamenti generali del settore e sulle implicazioni di questi per lo sviluppo dei sistemi locali. Le intese sovra-comunali in questo settore si rivelano utili inoltre perché limitano la competizione tra Comuni e territori, e consentono di gestire in maniera più coesa ed equilibrata i vantaggi di natura fiscale e occupazionale derivanti dalla presenza di nuove strutture commerciali nel proprio ambito comunale. In definitiva, i temi del dibattito politico ed istituzionale sono molteplici e riguardano gli obiettivi dell'azione pubblica, cui si richiede di svolgere un ruolo attivo nella costruzione delle scelte. Non solo standard urbanistici quindi, o politiche di regolamentazione quantitativa, ma nuove modalità di approccio alle decisioni che esplicitino il criterio di scelta utilizzato ponendolo alla verifica del confronto civile e politico.

POLICENTRISMO A ROMA

Per l'organizzazione delle trasformazioni di Roma, il Nuovo Piano Regolatore ha adottato un modello che può essere definito policentrico.

La scelta, derivata inevitabilmente dalla necessità di una riallocazione di funzioni e servizi in aree esterne al centro storico, sta portando alla realizzazione di importanti interventi in tutto il territorio comunale.

Dal secondo dopoguerra si è osservata nella Capitale la progressiva tendenza ad occupare con funzioni terziarie le aree centrali della città, naturali poli di richiamo economico e culturale, contribuendo così a rapide e radicali trasformazioni.

Il centro storico, da sempre baricentro funzionale dei sistemi urbani, calibrato per altre "dimensioni", è divenuto sempre più inefficiente e spazialmente insufficiente, non soltanto per la sua superficie, quanto per la scarsa attitudine ad ospitare alcune nuove attività e soprattutto nuove relazioni che con esse vengono ad instaurarsi.

La necessità di gravitare a livello urbanistico non più unicamente sul "centro" ha portato prima alla creazione, da parte del governo

fascista, del quartiere dell'Eur e poi alla progettazione dell'Asse Attrezzato proposto da Luigi Piccinato nel piano del 1962. Delle quattro zone direzionali previste, ispirate dai "Central Business District", tre erano disposte lungo l'asse attrezzato stesso (Eur, Centocelle, Pietralata) mentre la quarta sulla via Cristoforo Colombo. La modernizzazione di Roma partiva quindi da un modello tripolare (Cento storico, EUR, SDO) il cui obiettivo era rompere il tradizionale assetto monocentrico, creando una forte alternativa al centro storico e spostando il baricentro della città verso est. Il modello di sviluppo urbano comprendeva, oltre ai centri direzionali, anche la realizzazione di quartieri autosufficienti che rafforzavano il carattere funzionalista del vecchio Piano.

Le funzioni direzionali non sono mai state spostate realmente dal centro e la terziarizzazione della sua corona ha portato ad un ulteriore potenziamento del settore terziario nell'area centrale. La rete viaria, spezzata e inefficace, unita ad una viabilità su ferro quasi inesistente, ha causato uno stravolgimento delle proposte del Piano.

Il monocentrismo è stato mantenuto e anche rafforzato; al consolidamento dell'area centrale si è accostata negli anni una periferia sempre più monofunzionale per quanto riguarda le residenze, con una struttura per la mobilità gravemente inefficace.

Ecco quindi che dopo cinquanta anni, il nuovo Piano sceglie un nuovo assetto per la Capitale: quello policentrico.

Il termine policentrismo ha un significato volutamente ambiguo: si presta ad usi diversi alle diverse scale geografiche, alludendo al riequilibrio territoriale e alla generazione di iniziative dal basso, da un lato; al potenziamento dei fattori competitivi dall'altro.

In linea di principio, dunque, il policentrismo sarebbe pertinente proprio perchè aperto, inconclusivo, ambiguo: consente più di quanto definisca. E' uno di quei termini che acquistano significato più per la capacità di trasmettere che per quella di denotare; contraddistinti da un elevato grado di "astrazione, aura scientifica, popolarità, potere riduttivo, libera combinabilità, assenza di dimensione storico, geografica e sociale" (ivi) queste nozioni gettano delle reti che unificano campi di esperienza diverse, e consentono un certo grado di libertà di riformulazione tematica. Apparentemente, un'operante metafora generativa delle politiche (Cremschi 2005).

A partire dal Giubileo del 2000 e poi con l'inaugurazione del Nuovo Auditorium nel 2002, per la Capitale inizia una nuova fase di crescita e di rinnovamento che porterà alla mobilitazione di diverse risorse.

Luoghi prescelti per la trasformazione sono le aree libere esterne al centro storico, le aree dismesse, le periferie.

Se si esclude la famiglia degli interventi infrastrutturali, peraltro volta a soddisfare fabbisogni pregressi più che ad anticipare la domanda futura, gli interventi riguardano prevalentemente il settore delle grandi attrezzature urbane e il settore culturale.

I progetti di promozione culturale si rivolgono sempre più anche ad altre attività: il settore congressuale e quello fieristico si innestano in questa grande filiera.

In questo panorama mutato entrano in scena nuovi attori e nuove coalizioni. Emerge infatti la formazione di una serie di issue network "vivace", cioè di numerose reti di attori organizzate intorno a singoli problemi e decisioni.

Si verifica inoltre una parziale differenziazione funzionale tra reti decisionali. Nella filiera cultura, le coalizioni sono differenti tra un progetto e un altro. Per le grandi attrezzature urbane, si profila una sorta di alleanza più stabile tra pochi grandi attori.

In questo nuovo assetto il ruolo di promotore è mantenuto dall'Amministrazione Comunale, a volte "accompagnata" dalla Camera di Commercio, Public Utilities e grande imprenditoria locale.

Per rafforzare e incoraggiare lo sviluppo policentrico della Capitale, il Comune di Roma, oltre ai grandi progetti, ha inserito nel Nuovo Piano la pianificazione di 18 Nuove centralità urbane e metropolitane.

La dimensione complessiva delle previsioni è di circa 5.000.000 di metri quadrati di superficie utile lorda, su una superficie territoriale pari a circa 26 milioni di mq.

Questi nuovi centri-città, non coinvolgono quel centro ricco di storia e di monumenti noto in tutto il mondo, ma sono state localizzate in aree marginali della città, in ambiti che difficilmente possono essere definiti "centrali".

La completa descrizione delle centralità è contenuta nell'art. 60 delle Norme Tecniche di Attuazione del nuovo Piano di Roma. Dall'analisi di quest'articolo, è possibile estrapolare quattro parametri, individuati come prioritari, per la valutazione delle centralità e cioè la potenzialità alla trasformazione, l'elevata accessibilità, l'identità sociale e storica, la forte integrazione funzionale.

Tra le procedure urbanistiche e amministrative illustrate, particolare rilevanza è stata data al Progetto Urbano, strumento prescelto per la realizzazione dei nuovi interventi. E' importante sottolineare che il Progetto Urbano a differenza del progetto di architettura, non presenta limiti spaziali né temporali poiché il suo campo di azione è la città.

Le Nuove Centralità sono divise nel Nuovo Piano in due gruppi: centralità a pianificazione definita e centralità da pianificare.

Attualmente le centralità denominate "a pianificazione definita" sono nove: Bufalotta, Pietralata, Ostiense-Marconi, Eur Castellac-

cio, Polo Tecnologico, Tor Vergata, Ponte di Nona-Lunghezza, Magliana-Alitalia e Fiumicino-Magliana (la nuova Fiera di Roma). In queste aree, che costituiscono più della metà delle previsioni totali, sono stati già approvati o sono in corso di approvazione gli strumenti urbanistici esecutivi e i programmi di intervento.

Per quanto riguarda invece le centralità ancora da pianificare, nel piano si fa riferimento ad altri nove ambiti territoriali, da sottoporre a pianificazione esecutiva attraverso la procedura del Progetto urbano, descritta nell'art. 16 delle NTA. Questi ambiti sono Acilia-Madonna, Saxa Rubra, Anagnina-Romanina, Cesano, Torre Spaccata, La Storta, S. Maria Della Pietà, Massimina, Ponte Mammolo. La loro attuazione è regolata da quanto prescritto nelle "Schede delle Centralità metropolitane e urbane", raccolte nell'Appendice 2 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano.

Questa suddivisione, puramente strumentale, in realtà rispecchia solo in parte la situazione reale dello stato di attuazione del programma delle Centralità.

Per quanto riguarda le Centralità a pianificazione definita, la maggior parte erano state già approvate come aree di trasformazione, in interventi antecedenti l'approvazione del Nuovo Piano. La denominazione di centralità gli è stata attribuita a posteriori, senza valutare i requisiti delle aree e i possibili impatti di un ulteriore incremento di interventi.

Tra queste ad esempio la centralità di Bufalotta che è localizzata in un ambito destinato dal PRG del '62 a servizi privati, era stata poi adibita ad autoporto e nel 1990 era stata inserita nel programma degli interventi Roma Capitale.

Anche il progetto della centralità di Pietralata fa parte del Piano Particolareggiato di Pietralata previsto per il conseguimento degli obiettivi indicati dalla legge n. 396/1990 riguardo l'attuazione del Sistema Direzionale Orientale. La centralità Ostiense-Marconi è al centro del dibattito già dagli anni '80 ed è inserita anch'essa all'interno del programma per Roma Capitale.

Tra le centralità ancora da pianificare il livello di definizione, che si evince dalle indagini di questa tesi, è molto differenziato: per alcune sono state realmente avviate le procedure urbanistiche di attuazione, per altre si hanno solo i piani di assetto generale, altre ancora non sono ancora state prese in considerazione da nessun tipo di intervento.

E' possibile infine individuare negli interventi alcune "direttrici" geografiche privilegiate.

La prima è certamente lungo il corso del fiume Tevere, interessato da un processo di valorizzazione: a nord, al Flaminio, troviamo il nuovo Auditorium di Renzo Piano e il museo d'Arte del XXI secolo MAXXI di Zaha Hadid; più centrale, in zona Ostiense, accanto alle

strutture dell'Università Roma TRE, la "Città dei giovani" di Rem Koolhaas nell'area degli ex-Mercati generali, e il Campidoglio 2, il MACRO (Museo d'Arte contemporanea di Roma) di Odile Decq a Testaccio; infine a sud nel moderno quartiere dell'Eur c'è il Nuovo Centro Congressi "La Nuvola" di Massimiliano Fuksas e la centralità Eur Castellaccio con il grattacielo di residenze di Franco Purini e il nuovo Ministero della Salute; infine altri interventi di più modesta entità come il nuovo contenitore per l'Ara Pacis di Richard Meier, il Ponte della Musica al Flaminio e il Ponte pedonale della Scienza ad Ostiense.

La seconda direttrice di sviluppo è l'asse Roma-Fiumicino dove si registrano un gran numero di interventi di notevole entità: il Parco Leonardo, con un mix di residenze, commercio e multisala cinematografica, la Nuova Fiera di Roma, Commercium, le nuove centralità di Magliana-Alitalia e di Acilia Madonna, le residenze a Ponte Galeria, il centro direzionale Toyota Motor Italia, e infine a Fiumicino il Nuovo Porto Commerciale.

La terza direttrice è quella della Tiburtina, da sempre sede di molte aziende dell'ICT, vedrà presto realizzato il Nuovo Polo Tecnologico Tiburtino; sempre lungo la Tiburtina, nei pressi di Guidonia, è stato inaugurato il nuovo CAR (Centro Agroalimentare Romano) mentre nella nuova centralità di Lunghezza è in corso di realizzazione un grande centro commerciale annesso al Piano di Zona di Ponte di Nona.

La quarta direttrice si trova a Sud-est, nell'ambito di Anagnina e Tor Vergata, insieme ad IKEA e al grande centro commerciale della Romanina, sono stati avviati due nuovi piani di zona e altre localizzazioni terziarie che porteranno alla conurbazione con il Comune di Frascati, inoltre nella centralità di Tor Vergata, assieme all'Università verrà realizzato entro il 2008, la città dello sport; Infine a nord, l'ambito della Bufalotta oltre agli interventi per la centralità con IKEA, un grande centro commerciale, il cinema e le residenze è interessato da due consistenti Piani di zona che porteranno alla saldatura del quadrante Nord sul Gra.

POLITICHE

Questa sezione rende sinteticamente conto dei principali elementi di programmazione e pianificazione che in questi ultimi anni hanno contribuito a disegnare le politiche di sviluppo regionali ed i loro riflessi in chiave di assetto territoriale.

Naturalmente si tratta di un insieme di documenti di natura diversa, piuttosto eterogenei per obiettivi e contenuti.

In sostanza sono stati analizzati:

- documenti di carattere urbanistico di tipo orientativo (il PTRG adottato nel 2000 ma mai approvato);
- documenti di programmazione legati ai finanziamenti comunitari (Docup 2000-2006, DSR 2007-2013) e alla programmazione ordinaria (DPEFR 2007-2009);
- piani settoriali ma di evidente importanza generale (Intesa generale quadro sulle infrastrutture, Piano della mobilità e della logistica, Programma integrato per il litorale laziale).

PIANI E PROGRAMMI REGIONALI

La pianificazione territoriale: Il Piano Territoriale Regionale Generale

Lo schema di Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG), benché solamente adottato alla fine del 2000 come Quadro di Riferimento Territoriale (QRT), costituisce tuttora il principale documento di piano contenente una visione di insieme della situazione regionale.

Più che uno strumento di pianificazione, il QRT costituisce un documento di indirizzi propedeutico alla formazione degli strumenti urbanistici sott'ordinati, che sulla base di una preliminare analisi del contesto socio-economico e territoriale del Lazio arriva a definire gli obiettivi (generali e specifici) delle politiche regionali per il territorio, e le rispettive azioni da intraprendere nei programmi e nei piani di settore.

L'assetto territoriale del Lazio viene configurato nello schema di PTRG come un sistema sostanzialmente unitario, suddiviso in alcuni sottosistemi coincidenti con le cinque province, con l'aggiunta di quella che viene chiamata la città metropolitana.

Il sistema regionale è quindi schematizzabile in un nucleo centrale fortemente identitario - l'area romana - due aree a nord e a nord-est (province di Viterbo e Rieti) di particolare valore paesistico ma dal peso demografico piuttosto modesto, e due aree a sud sud-est (Province di Frosinone e Latina), caratterizzate da un più marcato sviluppo demografico ed industriale concentrato nella valle del Sacco e nella pianura pontina.

Il tessuto connettivo di tali sottosistemi è il vasto reticolo ambientale della regione, costituito dalle riserve e dai parchi naturali, e non ultimo dal litorale, caratterizzato da tratti sostanzialmente unitari.

Attraverso la lettura dei caratteri essenziali del sistema regionale sia dal punto di vista insediativo che socio-economico, lo schema di PTRG sottolinea la nota atipicità del Lazio rispetto al resto delle regioni italiane, dovuta all'accentuata disparità (in termini di peso demografico, concentrazione delle attività economiche, dotazione infrastrutturale, risorse culturali ecc.) tra l'area romana e le altre realtà territoriali.

L'assoluta predominanza di Roma rispetto all'armatura urbana regionale costituisce per il Lazio un "problema storico", e l'obiettivo del policentrismo in senso assoluto rischia di apparire velleitario. Tuttavia il PTRG definisce come obiettivo prioritario il riequilibrio territoriale basato sulla complementarità e l'interdipendenza tra i sottosistemi regionali, da ottenersi attraverso l'estensione dei fattori di competitività dall'area romana al resto del territorio. Molte delle eccellenze e dei primati regionali costituiscono infatti un riflesso del ruolo chiave di Roma in settori quali il terziario direzionale, la ricerca e l'alta formazione, il turismo culturale, cultura e spettacolo.

Non mancano i segnali di un progressivo alleggerimento dei rapporti di interdipendenza tra le realtà locali e la capitale, ed una conseguente redistribuzione delle attività e delle funzioni urbane caratterizzanti i vari sistemi territoriali, ma il processo è ancora lungo, e passa anche, ma non solo, attraverso la risoluzione delle carenze della rete infrastrutturale.

Nell'ambito delle politiche di riequilibrio, lo schema di piano presenta un approccio in parte diverso da quello del passato, in cui il potenziamento delle realtà locali più deboli viene riguardato in una logica di complementarità con l'area romana.

Tema centrale per lo sviluppo del contesto regionale è dunque quello della realizzazione di sistemi integrati di aree che ospitino diverse funzioni urbane, primo tra tutti quello dell'area romana (che necessita operazioni di ristrutturazione in un'ottica di effettivo policentrismo), seguito dalle realtà locali valorizzate nelle loro peculiarità e nei loro punti di forza, non "in alternativa" a Roma, ma in una chiave di complementarità.

Una volta determinato il sistema territoriale di riferimento, il Piano individua gli assi strategici prioritari, che riguardano tre aspetti in particolare:

- il telaio infrastrutturale per la mobilità, determinante per l'efficienza del sistema regionale;
- la tutela il recupero e la valorizzazione delle dominanti

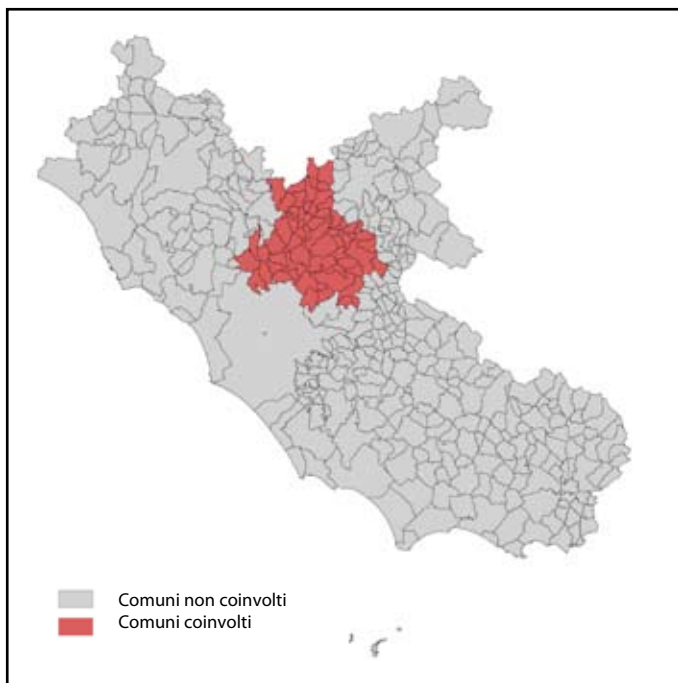


FIG.33 - ATTIVAZIONE LOCALE: PROGRAMMA INTEGRATO DI SVILUPPO DELLA VALLE DEL TEVERE E DELLA SABINA

L'obiettivo, del Programma è rendere sinergiche le potenzialità delle aree della Sabina e della Valle del Tevere, territori che presentano fino ad oggi relazioni quasi univoche ed unidirezionali con Roma, con notevoli potenzialità di sviluppo e di implementazione economico produttiva con il confinante territorio della provincia di Rieti

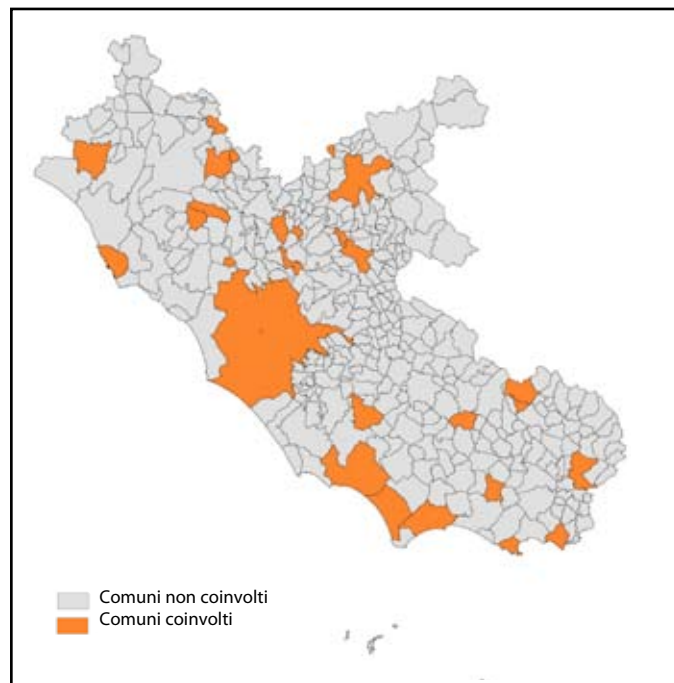


FIG.34 - ATTIVAZIONE LOCALE PROGRAMMI DI RECUPERO URBANO

Tali strumenti hanno nelle loro intenzionalità quella di trasformare tessuti urbani consolidati e degradati per favorire una più equilibrata distribuzione dei servizi e delle infrastrutture e migliorare la qualità ambientale e architettonica dello spazio urbano, al fine di eliminare le condizioni di abbandono e di degrado edilizio, ambientale e sociale che investono le aree urbanizzate.

storico-culturali ed ambientali;

- l'individuazione la qualificazione e la specializzazione dei vari settori urbani con funzioni di rango elevato.

Vengono identificati a questo punto i principali obiettivi di sviluppo a lungo periodo della strategia regionale, mirati alla realizzazione di un sistema policentrico competitivo e proiettato alle relazioni interregionali ed internazionali.

Tali obiettivi sono distinti in base a cinque sistemi:

1) *Sistema economico*, per il quale l'obiettivo principale consiste nel migliorare l'offerta territoriale per le attività che costituiscono la base economica della regione, ossia il turismo, la ricerca, la direzionalità, le attività industriali e non ultime le attività agricole;

2) *Sistema ambientale*, che occupa un ruolo prioritario vista la rilevanza del patrimonio ambientale e culturale della regione, e per il

quale gli obiettivi prioritari riguardano la salvaguardia ambientale, la sostenibilità degli interventi e la gestione integrata del territorio;

3) *Sistema relazionale*, che comprende gli aspetti relativi ai collegamenti infrastrutturali del territorio regionale e con l'esterno per via aerea, marittima, stradale e ferroviaria, nonché alle comunicazioni telematiche. Obiettivo principale risulta essere il riequilibrio e l'integrazione dei vari modi di trasporto, con particolare riferimento al trasporto su ferro ed al sistema delle attrezzature di scambio (nodi intermodali);

4) *Sistema insediativo*, che risulta suddiviso in: attività strategiche – grandi servizi, riguardanti il sistema dei servizi superiori, da organizzarsi secondo un modello policentrico, fondamentale per il riequilibrio territoriale tra il capoluogo e il resto dell'armatura

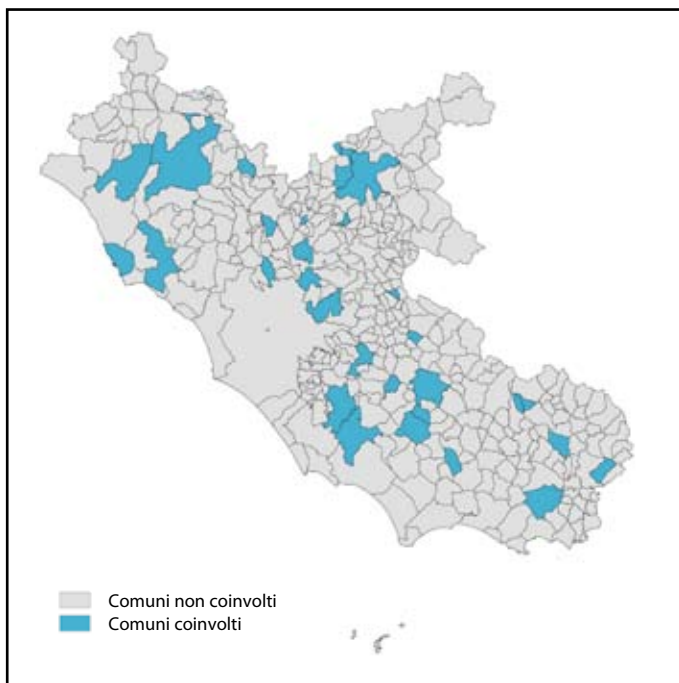


FIG. 35 - ATTIVAZIONE LOCALE: PROGRAMMI INTEGRATI D'INTERVENTO
 Si tratta di un insieme di interventi ed attività, strettamente coerenti e collegate tra loro, che convergono verso un comune obiettivo di sviluppo del territorio, in contesti territoriali definiti, e giustificano un approccio attuativo unitario. Il progetto deve evidenziare una reale integrazione a livello locale, prevedendo non solo la previsione di opere o costruzioni, ma deve cercare di unire attività e azioni.

urbana; attività strategiche – reti industriali, riguardanti le attività produttive di tipo industriale, raggruppate in 19 ambiti principali, che necessitano di processi di rilocalizzazione, ristrutturazione e modernizzazione anche delle reti di trasporto; morfologia insediativa, servizi, residenza, temi rispetto ai quali il QRT fornisce indirizzi utili alla pianificazione provinciale e comunale per valorizzare le peculiarità dei sistemi insediativi locali e di area vasta

5) *Sistema amministrativo*, che si riferisce principalmente ai contenuti normativi dello Schema di Piano intesi a tradurre effettivamente le previsioni di assetto territoriale in interventi, trattati in maniera più specifica negli strumenti di programmazione sottordinati. Obiettivi importanti a questo proposito sono la razionalizzazione degli strumenti e delle procedure di gestione, nonché il potenziamento delle attività di informazione sul territorio.

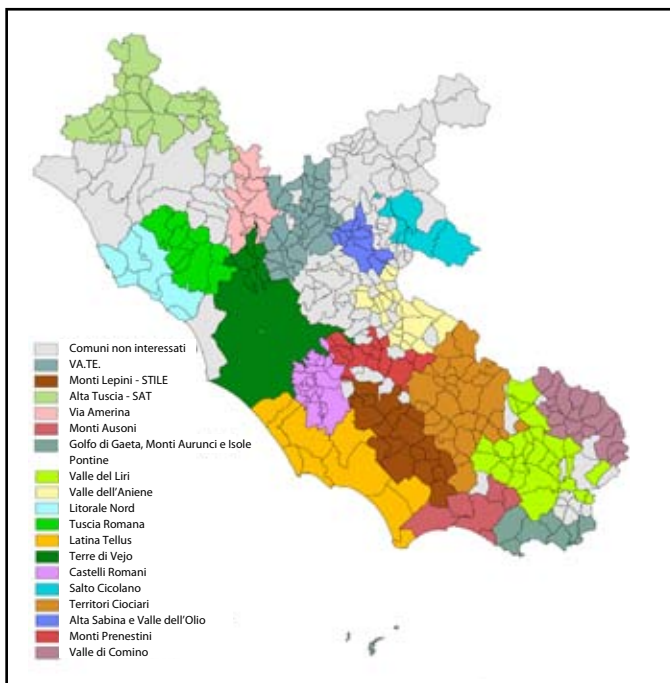


FIG. 36 - ATTIVAZIONE LOCALE: PROGRAMMI INTEGRATI AMBIENTE CULTURA TURISMO L.R. 40/99
 Tali programmi vengono attivati in "aree" che presentano una sufficiente omogeneità sotto il profilo culturale, sulla base dei dati dell'evoluzione storica, e sotto il profilo ambientale, sulla base delle caratteristiche morfologiche del territorio., al fine di valorizzarne le risorse culturali, turistiche, ambientali.

Il Documento unico di Programmazione 2000-06

Il Documento Unico di Programmazione (Docup) del 2001 (poi rivisitato nel 2004), è stato lo strumento che permette di attuare le politiche europee di aiuto alle zone svantaggiate, che nel Lazio sono le cosiddette aree Obiettivo 2 (zone industriali in fase di riconversione, zone rurali in declino, aree urbane in difficoltà, zone depresse dipendenti dalla pesca) e a sostegno transitorio (in quanto in phasing out).

La finalità complessiva del Docup è stata quella di incrementare la competitività del Sistema-regione agendo su tutti i fattori che potevano influenzare i livelli di competitività del territorio e delle imprese, come ad esempio la valorizzazione delle risorse umane ed ambientali-culturali, la modernizzazione delle strutture produttive,

il potenziamento e la razionalizzazione della rete infrastrutturale e tecnologica.

Il Docup Lazio si componeva essenzialmente di tre parti:

- la prima, di carattere analitico, nella quale veniva fornito un quadro della situazione socio-economica del sistema regionale (analisi demografica, mercato del lavoro, principali settori di attività, ecc.) e messi in evidenza i fattori di criticità ed i punti di forza (analisi swot);
- la seconda, di carattere programmatico, nella quale dopo aver descritto i risultati del precedente ciclo di programmazione veniva esposta la strategia di sviluppo 2000-2006 (obiettivo globale, obiettivi generali, obiettivi specifici) organizzata secondo assi e misure;
- la terza riguardava più propriamente gli aspetti finanziari e gestionali, di monitoraggio delle attività e di comunicazione.

Il Documento nella prima parte forniva un'analisi approfondita del sistema regionale, descrivendo come la marcata differenziazione tra le diverse realtà regionali e Roma abbia influenzato nel tempo le dinamiche socio-economiche e territoriali: il deciso orientamento a favore del settore terziario, l'addensamento della dotazione infrastrutturale intorno all'area metropolitana romana, la disomogenea concentrazione delle attività economiche e delle specializzazioni produttive.

In questo quadro la programmazione regionale puntava a promuovere un modello di sviluppo del territorio basato sull'integrazione complessiva, sulla messa in rete delle risorse e delle strutture, sfruttando la complementarità delle differenze esistenti come elemento di forza del sistema e sostenendo la valorizzazione selettiva delle risorse endogene.

Il Docup metteva in evidenza come, sebbene a livello di sistema

PIANIFICAZIONE REGIONALE	PROGRAMMAZIONE REGIONALE
<p>Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG) Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) Il Piano dei Parchi L'Autorità di Bacino Regionale I piani provinciali I PRG Comunali (378 comuni - 65% del territorio coperto da PRG – Piani Regolatori Generali) Qualità dell'aria: Piano di risanamento: approvazione degli indirizzi strategici (DGR 538/2004) Piano d'azione per il risanamento della qualità dell'aria</p> <p>Energia: Piano Energetico Regionale(DGR 45/2001) Suolo: Piano di assetto idrogeomorfologico dell'autorità di bacino di rilievo nazionale del fiume Tevere (DPCM 10/11/2006) Piano stralcio assetto idrogeologico dell'autorità di bacino di rilievo nazionali dei fiumi Liri-Garigliano a Volturno (DPCM 12/12/2006) Piano di assetto idrogeologico dell'autorità di bacino di rilievo interregionale del fiume Fiora (delibera adozione piano 06/04/2006) Piano di assetto idrogeologico dell'autorità di bacino di rilievo interregionale del fiume Tronto (delibera adozione piano 18/02/2005) Piano stralcio assetto idrogeologico dell'autorità dei bacini regionali (delibera adozione piano 18/12/2005)</p> <p>Rifiuti: Piano dei rifiuti e delle bonifiche (DCR 112 10/07/2002) Piano Emergenza Rifiuti (Decreto commissariale 65 del 15/07/2003)</p> <p>Trasporti: Linee guida del piano regionale della mobilità, dei trasporti e della logistica</p>	<p>Piano operativo festr 2007-2013 Piano operativo fse 2007-2013 PSR (Piano di sviluppo rurale 2007-2013) DPEFR 2007-2009 DPEFR + DocUP 2000-2006 Gli ambiti territoriali del DocUP (9 Piani d'Area 2000-2006) Leader + (10 PAL – Piani di Azione Locale: Alta Tuscia, Aniene, Basso Lazio, Colli Tuscolani, Isole Pontine e golfo, Monti Predestini, Reatino, Sabina, Versante laziale PNA, Sabino Tiburtino Comicolano Prenestino.) integrazione col PSR (Piano di Sviluppo Rurale)</p> <p>Patti territoriali (662/1996), 5 Patti: Patto di Frosinone, Area Sud Pontina, Area Nord Pontina, Patto di Pomezia, Patto di Rieti Patti territoriali (14/98), 3 Patti: Patto territoriale di Ostia, Patto territoriale per le Periferie Metropolitane, Patto Territoriale delle Colline Romane Contratti d'area, Contratto d'area Montalto di Castro PRUSST, 7 Programmi di Recupero Urbano e Sviluppo Sostenibile: Asse Tiburtino, Castelli Romani e Prenestini, Golfo di Gaeta e Monti Aurunci, Latium Vetus, medio bacino del Liri, S. Pietro In Tuscia Programmi Integrati ambiente-Cultura-Turismo Programma Integrato Litorale I Sistemi locali del lavoro (SLL) I distretti industriali I consorzi industriali I Sistemi Produttivi Locali (aree dell'innovazione) I distretti tecnologici Il piano di sviluppo rurale 2000-2006 (PSR) Il programma Leader + Il Programma di promozione del turismo montano Il programma integrato per lo sviluppo territoriale del Lazio</p>

Tab. 6 - Pianificazione e programmazione regionale

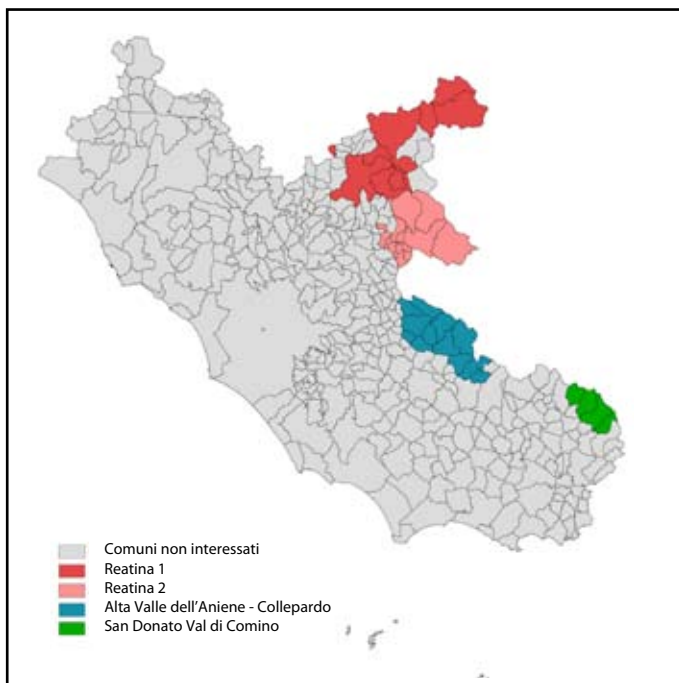


FIG.37 - ATTIVAZIONE LOCALE: PROGRAMMI PER IL TURISMO MONTANO L.R. 10/01

Obiettivo di tali programmi è quello di promuovere l'attrattività dei differenti sistemi locali a fini turistico-ricettivi; soggetti destinatari sono sia la popolazione gravitante nel territorio eleggibile, sia gli eventuali fruitori dei beni e dei servizi culturali ed i turisti inseriti in circuiti locali, nazionali ed internazionali.



FIG.38 - ATTIVAZIONE LOCALE: PROGRAMMI PER IL LITORALE L.R. 1/01

Questi strumenti puntano al rafforzamento delle infrastrutture, delle attività produttive e dei servizi di sviluppo nei comuni costieri delle province di Roma, Viterbo e Latina, per i quali il mare rappresenta una delle componenti fondamentali delle attività economiche della crescita sociale.

la dotazione di infrastrutture economiche e sociali fosse complessivamente positiva, il dettaglio a livello provinciale al contrario segnalava invece un quadro di scarsa omogeneità tra le aree, individuando carenze rispetto alla media nazionale anche in settori di primaria importanza, oltre a forti squilibri tra le stesse province all'interno della regione.

Le linee programmatiche in tema di infrastrutture erano indirizzate prioritariamente al superamento di uno schema ad esclusivo servizio della capitale, favorendo invece lo sviluppo di una rete di collegamenti a maglie che permettesse l'interrelazione tra i principali assi viari della regione, in particolare tra le aree produttive e la rete nazionale.

La maggior parte degli interventi comunque non prevedeva nuovi assi viari, ma il potenziamento e l'adeguamento di arterie

esistenti, soprattutto nell'ottica di evitare ulteriore consumo di suolo. L'obiettivo di tale ristrutturazione era assicurare al sistema industriale e commerciale della regione i collegamenti adeguati ai volumi di traffico diretti verso i poli produttivi, i terminali logistici, portuali ed aeroportuali.

Sempre in ambito infrastrutturale veniva sottolineato il ruolo strategico dei poli produttivi (in particolare Civitavecchia e l'area della Tiburtina, Rieti e Viterbo, gli scali di Frosinone e di Latina) e delle aree a vocazione turistica, per la maggior parte situate sul litorale, sebbene necessitassero entrambe di un salto di qualità, legato all'incremento di servizi, per recuperare competitività, facendo leva anche su nuove convenienze logistiche ed infrastrutturali.

Per quanto riguarda il trasporto merci, oggetto del più specifico Piano Regionale delle merci (D.G.R. n. 606/99), le linee di interven-

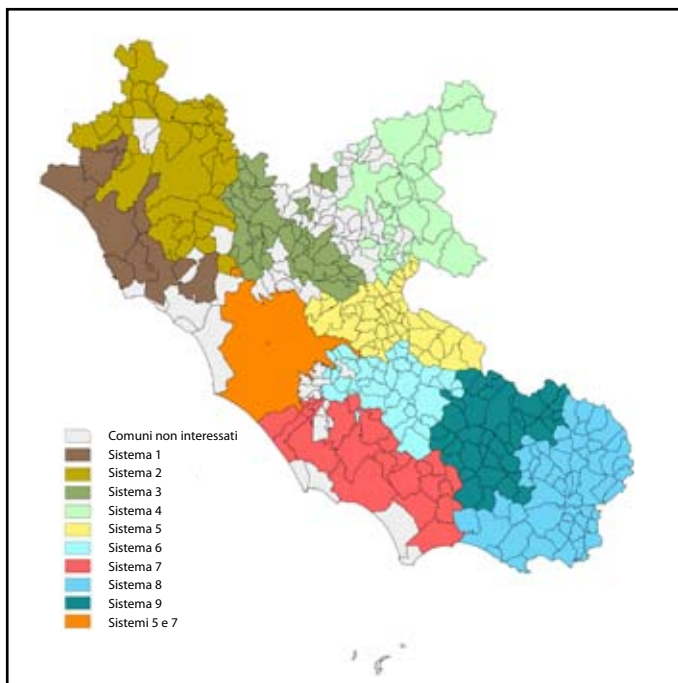


FIG.39 - ATTIVAZIONE LOCALE: DOCUP E PIANI D'AREA

Il Docup ha il compito di far convergere risorse finanziarie, umane e tecnologiche in un ambito territoriale determinato, formulando un Piano d'Area, con il duplice fine di produrre effetti moltiplicativi in termini economici e raggiungere obiettivi di crescita strutturali e durevoli.

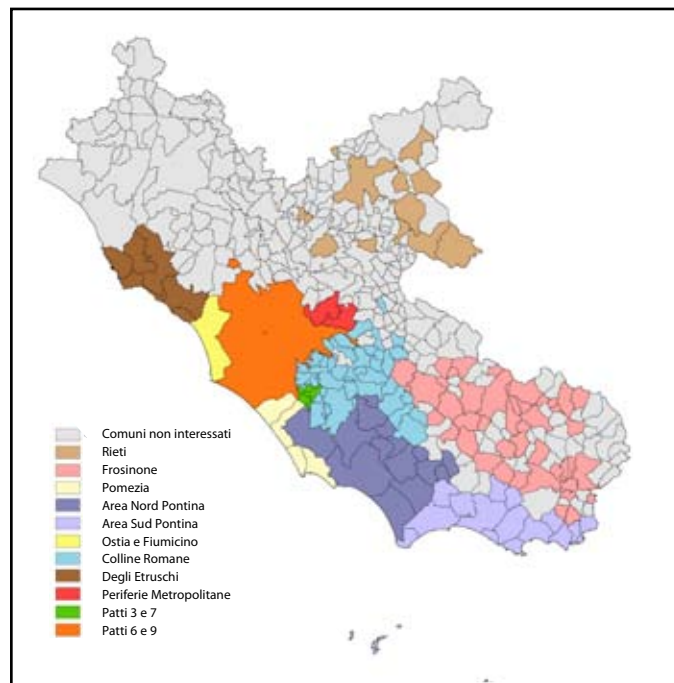


FIG.40 - ATTIVAZIONE LOCALE: PATTI TERRITORIALI

I Patti territoriali hanno interessato nel Lazio larghe porzioni del territorio regionale; si tratta di uno strumento di programmazione dal basso, che ha permesso di riorganizzare filiere produttive e di rivitalizzare settori ed aree geografiche in condizioni di regresso industriale grazie a diversi fattori innovativi.

to miravano alla rilocalizzazione dei centri per il deposito e la distribuzione in aree periferiche ma vicine alle autostrade e alle linee ferroviarie, al fine di liberare le aree urbane dal traffico pesante. Il sistema laziale degli interporti, in relazione agli interventi la cui realizzazione era in procinto di essere avviata - come nei casi di Frosinone ed Orte - viene quindi configurato attraverso due sistemi distinti, il sistema tirrenico (Civitavecchia, Fiumicino, Pomezia, Latina, Gaeta) e quello pedemontano (Orte, Tivoli, Frosinone, Cassino).

Sul piano ambientale, il Docup metteva in evidenza che le province del Lazio, seppur dotate di forti elementi vocazionali per quanto riguarda la qualità dell'ambiente rurale e delle produzioni tipiche, soffrivano tuttavia di un sistema agricolo piuttosto frammentato e bisognoso di processi di ampliamento dimensionale, di

innovazione nei processi produttivi, e di sviluppo di professionalità ed imprenditorialità.

Tuttavia la programmazione regionale in quest'ambito stava incentivando, attraverso piani specifici di settore (Programma Pluriennale di Sviluppo Rurale e Agroindustriale 1999-2003), un processo di riorganizzazione del settore agricolo, basato sulla trasformazione industriale ma anche sulla commercializzazione dei prodotti.

Per quanto riguarda le politiche di programmazione relative al macro ambito che unisce turismo, cultura ed ambiente, la tendenza è stata quella di promuovere le aree meno note, nell'ottica di drenare la forte pressione su Roma, anche in termini di incremento dell'offerta di servizi e di strutture ricettive.

Il turismo costituisce una componente fondamentale dell'econo-

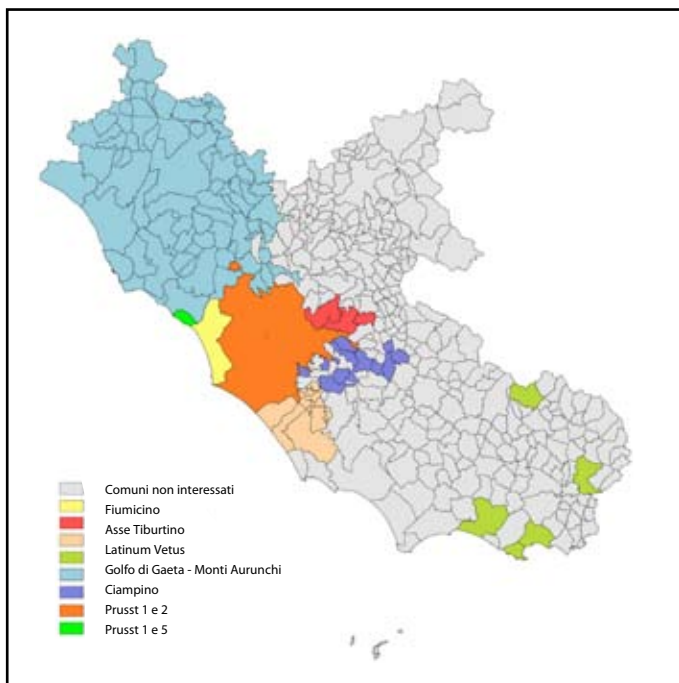


FIG.41 - ATTIVAZIONE LOCALE: PRUST

Si tratta di programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile aventi l'obiettivo di realizzare, all'interno di quadri programmatici organici, interventi orientati all'ampliamento e alla riqualificazione delle infrastrutture, all'ampliamento e alla riqualificazione del tessuto economico-produttivo-occupazionale e al recupero e alla riqualificazione dell'ambiente, dei tessuti urbani e sociali degli ambiti territoriali interessati.

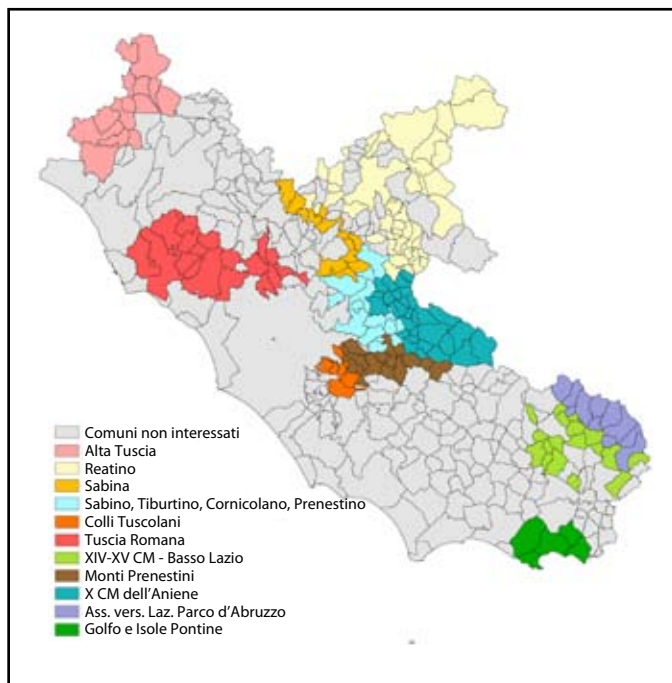


FIG.42 - ATTIVAZIONE LOCALE: GAL

Il piano di Sviluppo Locale individua nei gruppi di Azione Locale (GAL) i soggetti reponsabili delle azioni e dei progetti in esso contenuti, derivanti dall'analisi della realtà locale dei fabbisogni del territorio, che hanno appunto reso evidente le diverse vocazionalità dei comprensori.

mia regionale: oltre al noto effetto catalizzatore di Roma, la crescita di interesse per le zone interne del territorio regionale costituisce una riserva di potenzialità, legata soprattutto al valore delle risorse naturalistiche ed alla possibilità di costituire una rete ecologica con i territori confinanti dell'Umbria e dell'Abruzzo.

In sintesi, le linee-guida individuate dal Docup per lo sviluppo regionale, riguardanti più specificamente i temi territoriali ed ambientali, riguardavano:

- l'accordo delle politiche di tutela delle risorse ambientali quelle di valorizzazione a fini economici ;
- la riorganizzazione e completamento degli "anelli mancanti" del sistema viario regionale, ed il potenziamento del corridoio tirrenico;
- la realizzazione di strutture intermodali per il trasporto

merci;

- la realizzazione di una rete fieristica regionale e di iniziative di valorizzazione dei prodotti regionali (marketing territoriale, banca-dati dei prodotti tipici, ecc.).

Sulla base delle linee guida, vengono definiti gli obiettivi generali della strategia, da cui discendono gli assi prioritari di intervento che si incentrano sulla valorizzazione dei sistemi locali, sullo sviluppo delle reti materiali ed immateriali e sulla valorizzazione ambientale.

Strumenti di pianificazione e programmazione territoriale

Nel Lazio esiste formalmente una strategia di ricerca di coerenza

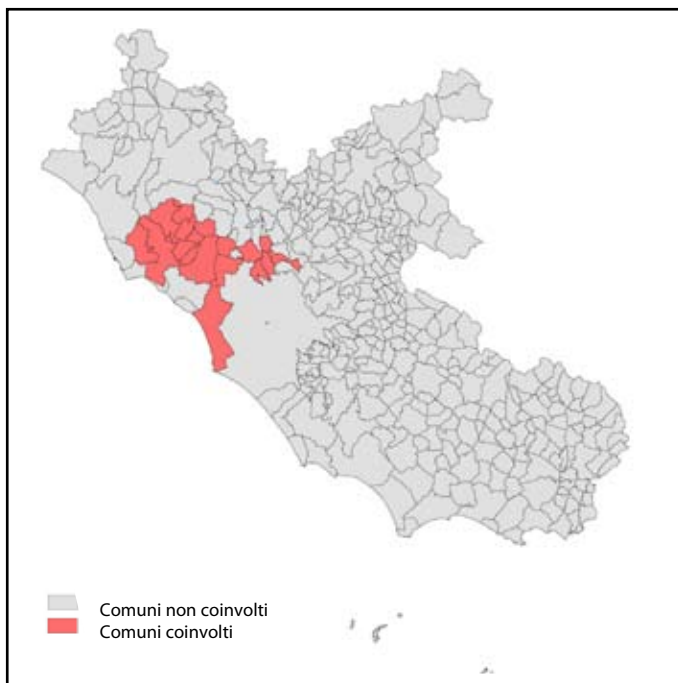


FIG.43 - ATTIVAZIONE LOCALE: INTERREG III C

L'obiettivo della nuova fase di Interreg è di rafforzare la coesione economica e sociale nell'Unione europea, promuovendo di migliorare l'efficacia delle politiche e degli strumenti di sviluppo regionale tramite un ampio scambio di informazioni e lo scambio di esperienze.

dei processi di sviluppo regionali. Le forme di integrazione del DocUP (2000-2006) con gli strumenti della programmazione economica sono state più evidenti, mentre si ha l'impressione che non ci sia stato un dialogo parimenti robusto con gli strumenti della pianificazione.

I due percorsi, la programmazione e la pianificazione, restano in gran parte paralleli. Il primo conosce meno il territorio e procede partendo da considerazioni di carattere macroeconomico, unendole alle priorità che la politica fa assurgere a direttrici dello sviluppo. Il secondo parte da una maggiore conoscenza del territorio, ma spesso non è abbastanza solido nell'indicare strategie che possano anche dare risposte sul breve periodo, e non si sforza di indicare come dialogare con gli investimenti economico-produttivi. L'uno è più strategico, l'altro più attento alla dimensione

normativo-prescrittiva. Esistono i margini per un dialogo costruttivo, ma spesso non sono individuati o perseguiti con la dovuta considerazione.

Il DocUP laziale si è posto nell'ottica, inoltre, di attivare azioni innovative e a sostegno della competitività.

Le tre keywords che avevano caratterizzato l'obiettivo 2 nel Lazio, erano state proprio l'innovazione, la competitività, le PMI. La programmazione inerente al DocUP 2000-2006 (Obiettivo 2) della Regione Lazio aveva sollevato inoltre la questione dell'interazione tra gli strumenti indirizzati alla programmazione negoziata e gli obiettivi del sistema di pianificazione regionale. Da una parte gli strumenti di programmazione locale integrata, dall'altra le tutele e gli indirizzi posti dagli strumenti della pianificazione territoriale. Allo stesso tempo, il DocUP Lazio si è prefisso un'integrazione dei meccanismi di cofinanziamento afferenti a tre diversi livelli di governance: l'Unione Europea, lo Stato e la Regione. Infine, una sinergia con gli altri programmi comunitari implementati sul territorio (e.g. Leader Plus, Equal, Life II...), ma soprattutto con il POR Ob.3. Principali strumenti della pianificazione regionale e della programmazione regionale

Il DocUP si è posto nell'ottica di implementare le strategie comunitarie e nazionali, la conoscenza approfondita degli aspetti territoriali è passata in secondo piano, anche se attraverso l'asse III ha cercato di individuare delle aree di progetto (gli ambiti territoriali) collegabili ad aggregazioni territoriali che avrebbero dovuto rimandare ad aree aventi un progetto di sviluppo condiviso. Dalle indicazioni prioritarie (nazionali e comunitarie) si è creata la griglia in cui sono state incanalate le attività del Complemento di Programmazione. L'integrazione è stata prevista, ad esempio, tra gli obiettivi del DocUP e del NAP (Piano Nazionale per l'Occupazione), proprio sui temi dell'occupazione, dello sviluppo e dell'imprenditorialità. Il DocUP ha promosso una serie di azioni sinergiche con il Fondo sociale (FSE- Ob.3). Un altro percorso rilevante di integrazione è stato quello che gli investimenti dell'Ob.2 hanno perseguito insieme al PSR (Piano di Sviluppo Rurale). L'intelaiatura delle politiche di sviluppo e della coesione economica e sociale nel Lazio hanno seguito un orientamento, in ogni modo, di ricerca di sinergie. Infatti, è individuabile anche un dialogo con le politiche nazionali, in particolare con gli Accordi di programma Quadro APQ, che si fonda su settori di azione comune. I settori degli APQ sono: risorse naturali, risorse umane, risorse culturali, città, reti e nodi di servizio e, infine, sistemi locali di sviluppo: è evidente il richiamo agli assi dell'Obiettivo 2.

IL LAZIO E IL MEDITERRANEO

La Regione Lazio è stata leader del progetto Interreg IIB Medocc denominato Medisdec-Stratmed. Una leadership non solamente nominale, ma decisamente operativa che ha visto il Lazio come protagonista nell'indirizzare le scelte di pianificazione strategica dei diversi partner. Il partenariato è stato costituito da importanti regioni europee (Alentejo, Algarve, Catalunya, Murcia, Ministero delle isole del Mar Egeo, DRE Paca, Piemonte, Sicilia e Umbria) e istituti di ricerca (Institut de la Méditerranée) del bacino Mediterraneo (Medisdec-Stratmed, <http://www.medisdec-stratmed.eu/>).

Il progetto di cooperazione internazionale tra le regioni del sud Europa si collocava all'interno dell'asse "Strategie di sviluppo dei sistemi territoriali ed urbani" e della misura specifica "Sviluppo della cooperazione, armonizzazione delle strategie, promozione di azioni pilota".

La chiave di volta del progetto Medisdec-Stratmed sta nel ruolo svolto dai progetti pilota. L'aver chiesto alle regioni partner di proporre un caso reale su cui sperimentare il confronto tra politiche comuni (quelle UE valide per tutti) e diversità locali (negli strumenti e negli obiettivi) ha definito dei domini simili su cui lavorare ed effettuare comparazioni. Agire attraverso il progetto pilota ha portato alla definizione delle Agende Strategiche Territoriali.

Nel momento in cui si è consumato il passaggio dallo ESDP (European Spatial Development Perspective) alla Charter of Leipzig e alla Territorial Agenda of the EU, Medisdec-Stratmed ha sperimentato nel contesto di un interreg IIB le agende strategiche territoriali, come strumenti di azione strategica locale che gestiscono logiche di governance multilivello.

Il progetto pilota laziale ha puntato sullo sviluppo di una porzione di territorio al di fuori dell'area metropolitana romana: l'area di Civitavecchia e del Viterbese che hanno notevoli potenzialità non adeguatamente valorizzate. Il progetto ha agito in un'ottica di riequilibrio e rafforzamento territoriale: un'occasione per costruire un'agenda strategica territoriale di medio-lungo periodo per l'area settentrionale della regione.

Un'agenda strategica territoriale (un quadro strategico) che vuole indirizzare gli investimenti su specifici poli di crescita e sviluppo di diversa natura, e nasce con la funzione di mettere a sistema le diverse iniziative territoriali non strettamente legate al settore urbanistico. Il senso delle trasformazioni da realizzare non solo in risposta a sollecitazioni esterne provenienti da enti sovraordinati, ma da mettere in pratica in quanto rispondenti a reali esigenze territoriali.

La definizione dell'area di intervento è avvenuta attraverso un

dialogo stretto tra regione, comuni interessati, professionisti attivi nell'area e local stakeholders. Il passo successivo è stato quello di operare un'analisi dell'uso del suolo, l'individuazione delle componenti infrastrutturali e delle funzioni presenti sul territorio.

Il passaggio finale è stato quello di definire strategie ed interventi per o tre atelier tematici comuni per tutte le regioni partner, come premesso: ambiente, infrastrutture e policentrismo.

L'agenda strategica territoriale è arrivata a dettagliare una visione di sviluppo per l'area proponendo anche alcuni interventi specifici.

A fronte di queste sperimentazioni, e al di là del risultato raggiunto dalla regione Lazio, quanto negli anni a venire lo strumento agenda strategica territoriale locale potrà sostenere il design di politiche regionali di sviluppo?

Lo strumento agenda strategica locale non è che un piccolo passo nella definizione di un linguaggio comune che aiuta ad introdurre a scala regionale un pensiero "propositivo-operativo e di prospettiva" che vada al di là delle differenze contestuali legate ai sistemi gestionali locali. Questo strumento è ancora allo stato prototipale e necessita ancora di sperimentazione e di aggiustamenti, ma nasce da un percorso condiviso, non privo di ostacoli e incomprensioni, ma partecipato e, soprattutto, ha generato in Medisdec-Stratmed, dei primi disegni strategici territoriali che ora saranno affidati agli amministratori locali: in questo senso si ricompone quella ricerca di cooperazione e coerenza verticale, tanto auspicata nei documenti comunitari, che cerca di costruire una relazione tra i livelli più alti e quelli delle città e dei territori. Il prossimo passo è raffinare questo strumento e invitare anche le regioni che non hanno preso parte a questo progetto a sperimentare la metodologia di queste agende, al fine di disegnare politiche consistenti, coerenti e soprattutto dotate di consapevolezza e responsabile prospettiva.

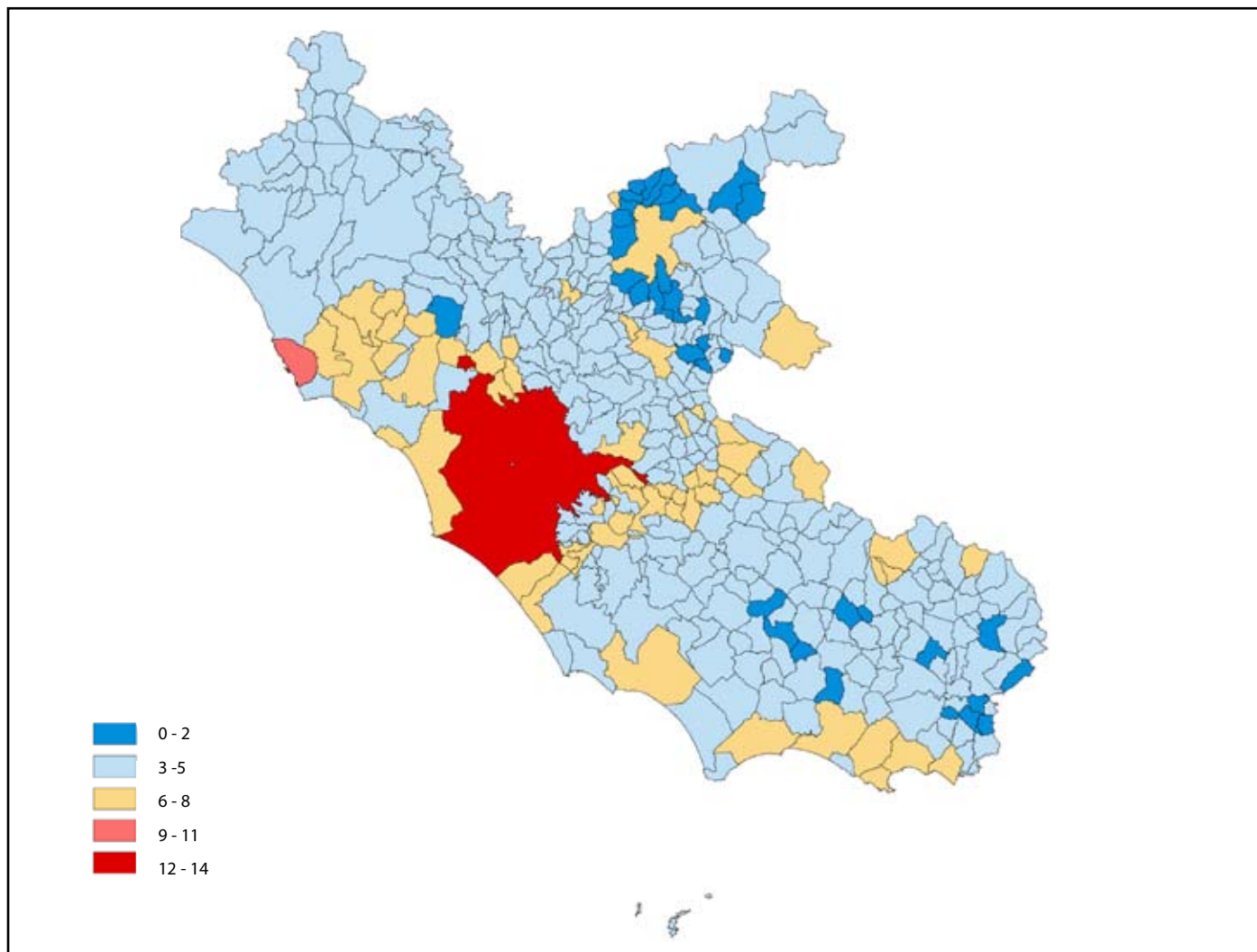


FIG. 44 - ATTIVAZIONE LOCALE: NUMERO DI PIANI, PROGRAMMI, ACCORDI, STRUMENTI COMUNITARI

Questa elaborazione è stata ottenuta considerando il numero dei diversi piani, programmi, accordi e strumenti comunitari attivati nei comuni, in forma singola, in associazione con altri o solo in una parte di questi, in quartieri o parti di città. Ne esce l'immagine di una regione che vede sul suo comune capoluogo un numero maggiore di progetti locali attivati rispetto al totale regionale, in una re-

gione in cui però quasi tutti i comuni risultano coinvolti in programmi attivati localmente. Le macro-zone di comuni attivati maggiormente sono quelle del litorale nord e di quello romano e del pontino, interessati da diversi tipi di piani programmi, accordi e strumenti comunitari.

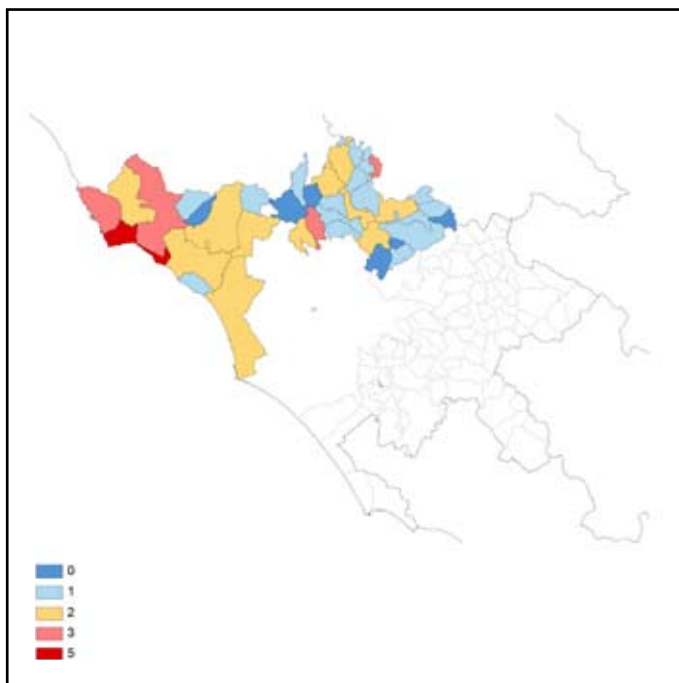


FIG. 45 - PROGETTI DI SVILUPPO NELL'AREA A NORD DI ROMA

La tavola riassume i risultati di uno studio condotto dall'Università di Roma Tre per la Provincia di Roma, e indica per ciascun comune il numero di progetti di sviluppo territoriale di maggior complessità ed articolazione.

IL DOCUMENTO STRATEGICO REGIONALE PRELIMINARE PER IL PERIODO 2007-2013

L'avvio del nuovo ciclo delle politiche di coesione dell'Unione Europea per il periodo 2007-13 richiede alla Regione l'elaborazione di una strategia di sviluppo economico-sociale di medio-lungo termine, quale contributo al "Quadro Strategico Nazionale" (QSN) che, secondo i nuovi regolamenti, ogni Paese beneficiario deve elaborare – e nel quale debbono essere enunciati gli obiettivi nazionali della politica di coesione.

La Regione Lazio collabora alla predisposizione del QSN con il proprio "Documento Strategico Preliminare" (DSP). Questo documento ha carattere preliminare e dunque la strategia definitiva della Regione potrà essere aggiornata in funzione sia della definitiva

attribuzione alla Regione di risorse comunitarie e nazionali, sia dei regolamenti ed orientamenti strategici comunitari definitivi, sia infine a seguito del confronto con le Amministrazioni centrali.

Nell'ambito del DSP viene proposta una strategia di sviluppo economico-sociale riferita all'intero spettro di strumenti messo a disposizione, oltre che dalle politiche promosse dalla Regione stessa, dalle politiche regionali comunitaria e nazionale (concertate dalla Regione con le altre istituzioni interessate).

Gli interventi proposti riprendono l'elaborazione concertata con le altre Regioni e vengono finalizzati a:

- predisporre il passaggio verso una economia e una società basate sulla conoscenza migliorando le politiche in materia di società dell'informazione e di R&S, nonché accelerando il processo di riforma strutturale ai fini della competitività e dell'innovazione, e completando il mercato interno;
- modernizzare il modello sociale europeo, investendo sulle persone e combattendo l'esclusione sociale;
- sostenere il contesto economico sano e le prospettive di crescita favorevoli applicando una adeguata combinazione di politiche macroeconomiche.

Il processo di programmazione finalizzato all'attuazione della nuova politica di coesione si concluderà, per la Regione, con la stesura dei Programmi operativi relativi al Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) ed al Fondo sociale europeo (FSE) con i quali verranno programmati e finanziati gli interventi relativi agli obiettivi "Competitività regionale e occupazione" e "Cooperazione territoriale europea" e "Cooperazione decentrata" con la ridefinizione della Intesa Istituzionale di programma e relativi Accordi di programma quadro.

Il DSP del Lazio è stato predisposto sulla base di uno schema concordato tra le Regioni e costituisce il tentativo d'individuare la strategia di sviluppo economico-sociale, e dunque gli obiettivi e le priorità di intervento che la Regione intende perseguire nel medio-lungo periodo e, nell'ambito di questi, anche quelli specificamente riferiti ai temi prioritari individuati dalla politica di coesione per gli obiettivi citati in precedenza (così come indicati nelle bozze di regolamenti ad hoc predisposti dalla Commissione Europea).

Il documento è stato predisposto sulla base, oltre che dei documenti programmatici generali e di settore della Regione, dei contributi delle strutture regionali.

Il Documento Strategico Preliminare contiene, nella sua prima parte, una diagnosi generale che mette in luce come il Lazio, in base alle più recenti osservazioni, rischi di trasformarsi, sotto il profilo economico-territoriale, nell'area di influenza del sistema urbano di Roma. Nonostante la forte terziarizzazione registrata nell'ultimo

quinquennio, le dinamiche interne alla regione urbana di Roma sembrano caratterizzate più dal traboccamento (di popolazione e di attività) che da un effettivo decentramento.

Il DSP segnala come le aree ed i poli industriali (sia a nord che a sud del territorio regionale), ai quali erano, nei decenni passati, affidate le principali chances di decentramento su scala regionale sembrano, nella migliore delle ipotesi, "tenere" le posizioni acquisite ma non in grado, nelle condizioni date, di svolgere in futuro un ruolo propulsivo.

La Regione si può tuttavia definire un contenitore di contesti territoriali fortemente diversificati, ed occorre sottolineare che le aree settentrionali e meridionali della regione, dotate di una struttura territoriale sostanzialmente equilibrata, mostrano comunque significative potenzialità di sviluppo a medio termine.

Per quanto riguarda il sistema della mobilità e delle infrastrutture, come già analizzato in precedenza, il DSP segnala come il Lazio risulti fortemente condizionato dal suo storico assetto di tipo radiale, imperniato sulla capitale; a questo schema di base si sovrappone una maglia di direttrici trasversali, che manca tuttavia di quella capillarità necessaria a soddisfare le esigenze di interconnessione viaria tra i diversi ambiti regionali. La crescente concentrazione delle attività economiche in alcuni poli territoriali, cui si contrappone una progressiva dispersione della componente residenziale in aree lontane dai luoghi di lavoro, determina poi una serie di esternalità negative sul territorio, tra cui la perdita di efficienza dei servizi alla popolazione, gli elevati costi di transazione (di persone e merci) e la conseguente perdita di competitività e di attrattività per la regione.

Secondo il Documento le risorse culturali e la valorizzazione dell'ambiente e delle aree rurali regionali hanno svolto un ruolo importante nella programmazione dei fondi strutturali, tuttavia il binomio natura-cultura nel precedente ciclo di programmazione, è stato gestito senza l'adeguata integrazione tra gli interventi realizzati nei due settori.

In particolare, l'agricoltura regionale, seppur caratterizzata da importanti aree di specializzazione e da esperienze incoraggianti nell'ambito dell'offerta agro-industriale, resta caratterizzata da forti elementi di debolezza strutturale, dovuta principalmente alla scarsa integrazione del sistema delle filiere.

Lo sviluppo policentrico sostenibile del sistema Lazio costituisce il cardine della strategia regionale, da ottenersi prioritariamente attraverso il potenziamento dei collegamenti tra l'area metropolitana romana, i restanti capoluoghi provinciali e le città medio-grandi della regione.

Il rafforzamento delle relazioni interurbane e gli scambi tra i vari

poli dello sviluppo, la costruzione di complementarità funzionali e produttive, costituiscono elementi fondamentali ad accrescere la competitività regionale.

All'interno di quella che viene definita la regione urbana di Roma, appare innanzitutto necessario razionalizzare i rapporti tra luoghi di residenza e posti di lavoro, garantendone un'elevata accessibilità, soprattutto per quanto riguarda i sistemi di trasporto in sede fissa.

Il miglioramento dell'accessibilità di e verso l'area romana, e più in generale il riequilibrio delle sue dinamiche territoriali, produrrebbe inevitabilmente esternalità positive sull'intero contesto regionale, fungendo quindi da volano per il complessivo miglioramento del sistema urbano regionale.

Se da un lato infatti l'attività di programmazione regionale punta ad un complessivo riequilibrio territoriale e ad un maggiore collegamento tra le realtà urbane del Lazio, dall'altro si riconosce che il peso delle scelte strategiche riguardanti la Capitale hanno ricaduta immediata sul territorio regionale.

A questo proposito assume rilevanza l'ipotesi di realizzare un Accordo di programma quadro per la città di Roma, da gestire in stretta correlazione con il Comune, e riguardante una serie di interventi strategici per lo sviluppo della città: dall'ammodernamento delle infrastrutture ai parcheggi di scambio, dalla valorizzazione del patrimonio archeologico ed ambientale alla realizzazione di un efficiente sistema di servizi fruibili anche dal resto del territorio regionale.

Parallelamente allo sviluppo di Roma, il DSP definisce inoltre prioritario creare le condizioni - infrastrutturali, logistiche, funzionali - tali da accrescere la capacità dell'armatura urbana del Lazio di essere attrattiva in maniera complementare alla capitale, di offrire servizi sempre più qualificati e di attrarre imprese, capitali e lavoro.

A questo proposito, azioni specifiche dovranno essere promosse per accrescere il ruolo urbano dei quattro capoluoghi di provincia, settentrionali e meridionali, per valorizzarne le potenzialità produttive e funzionali, nonché per favorire l'interconnessione tra funzioni in grado di incrementare la competitività del sistema regionale.

Per quanto riguarda lo sviluppo delle reti materiali, in linea con gli orientamenti strategici comunitari, la Regione Lazio punta a perseguire lo sviluppo di una mobilità sostenibile e diffusa nell'ambito di tutto il territorio regionale, con particolare riferimento problema del trasporto pubblico, al controllo dei fenomeni di pendolarismo, ai collegamenti con i comuni del litorale.

La rete ferroviaria, integrata con quella viaria, costituirà inoltre il

supporto strategico ai nodi produttivi e alle grandi infrastrutture costituite dagli aeroporti, dai porti commerciali, marittimi e dagli interporti. Le azioni in tal senso sono volte alla messa a punto di un sistema di interporti a valenza interregionale e di aeroporti a rilevanza regionale, nonché al rafforzamento della rete di nodi di scambio intermodale tra rete viaria e ferroviaria.

Il completamento degli interventi già in atto sulla rete infrastrutturale mira alla creazione di un network fisico di aree specializzate e piattaforme plurimodali, che qualifichi e renda complementari i sistemi produttivi regionali in un'ottica di ottimizzazione della catena logistica regionale.

Questi, in sintesi i principali punti della strategia regionale per l'incremento della competitività del sistema Lazio, da perseguire attraverso politiche mirate e concentrazione delle risorse su pochi temi prioritari:

- miglioramento dell'accessibilità regionale e riduzione dei costi di spostamento di persone e di merci;
- adeguamento del supporto logistico ed infrastrutturale ai nuovi comportamenti, della popolazione che della imprese, indotti dall'indifferenza localizzativa delle attività produttive;
- innalzamento della qualità della vita, potenziamento economico e funzionale delle città medio-grandi;
- valorizzazione dei sistemi locali e rafforzamento del sistema produttivo;
- sviluppo di nuovi modelli di governance per l'area romana (proposta di APQ per Roma);
- valorizzazione del patrimonio culturale di particolare pregio, in grado di svolgere la funzione di attrattore all'interno delle politiche nazionali ed europee di promozione del territorio ("messa a reddito" del capitale culturale della regione);
- sviluppo delle aree rurali attraverso l'accrescimento della centralità dell'impresa e dell'azienda agricola nel processo di sviluppo, ed il sostegno ai sistemi territoriali rurali in termini di fruibilità dei servizi

Il DPEFR

Il Documento di Programmazione Economico-Finanziaria Regionale (DPEFR) costituisce lo strumento che pone in dialogo la programmazione economico-sociale e territoriale del Lazio con quella finanziaria e di bilancio.

Dopo una breve ricognizione della situazione economica nazionale (qui viene esaminata la versione 2007-2009), il DPEFR descrive, nell'ambito dello scenario di riferimento, la situazione del Lazio

prendendo in esame vari indicatori, tra cui appunto la società e l'economia, il mercato del lavoro, l'ambiente, i trasporti e la mobilità.

La fotografia socio-economica della regione, che riprende peraltro quella già tracciata dal citato Documento Strategico Preliminare (2007-2013), è fatta di luci ed ombre, ma si proietta in maniera fiduciosa verso un futuro basato sullo sviluppo sostenibile, sulla qualità ambientale e sociale, e su un generale riequilibrio territoriale, con l'obiettivo di allontanare la tradizionale immagine del dualismo Roma e gli altri capoluoghi provinciali.

Le linee di intervento per il triennio 2007-2009, con particolare attenzione al primo anno della previsione programmatica, sono il risultato del confronto con i singoli assessorati.

Venendo in particolare ai temi territoriali, per quanto riguarda il settore della mobilità, le linee d'azione della strategia regionale richiamano i contenuti delle Linee Guida del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMTL), fissando due obiettivi generali:

- lo sviluppo di una mobilità sostenibile, integrata nell'ambito di tutto il territorio regionale;
- lo sviluppo dei sistemi interportuali e delle infrastrutture al servizio dei poli logistici.

Per quanto riguarda le infrastrutture, le principali azioni programmatiche sono riconducibili a quelle già contenute sia nella Legge Obiettivo (Delibera CIPE del 21-12-2002), che nelle nuove Linee Guida del PRMTL e riguardano:

- la realizzazione di un "Piano generale della viabilità per il completamento del sistema viario regionale", che avrà a disposizione un totale di risorse (derivanti anche dai fondi della Legge obiettivo, dell'APQ 4 e del DOCUP Obiettivo 2) pari a 694,5 milioni di euro;
- la realizzazione di opere strategiche volte a razionalizzare il collegamento dei capoluoghi provinciali con Roma (asse intermodale Roma-Latina, completamento della Trasversale nord Civitavecchia-Orte, adeguamento S.S. Monti Lepini ecc.);
- la revisione delle competenze e della composizione dell'Astral (Azienda Strade Lazio S.r.l.), con l'obiettivo di affidare alle province del Lazio un ruolo nella manutenzione della rete viaria regionale.

La cornice programmatica di riferimento per le azioni strategiche riguardanti l'ambiente si fonda sui concetti di sostenibilità e di tutela delle risorse (aria, acqua e suolo) e sulla messa a punto di politiche energetiche. Le linee di intervento previste per il periodo 2007-2009 sono raggruppate in cinque ambiti tematici.

- sviluppo sostenibile: attuazione del Protocollo di Kyoto nella regione Lazio, con azioni finalizzate alla riduzione delle emis-

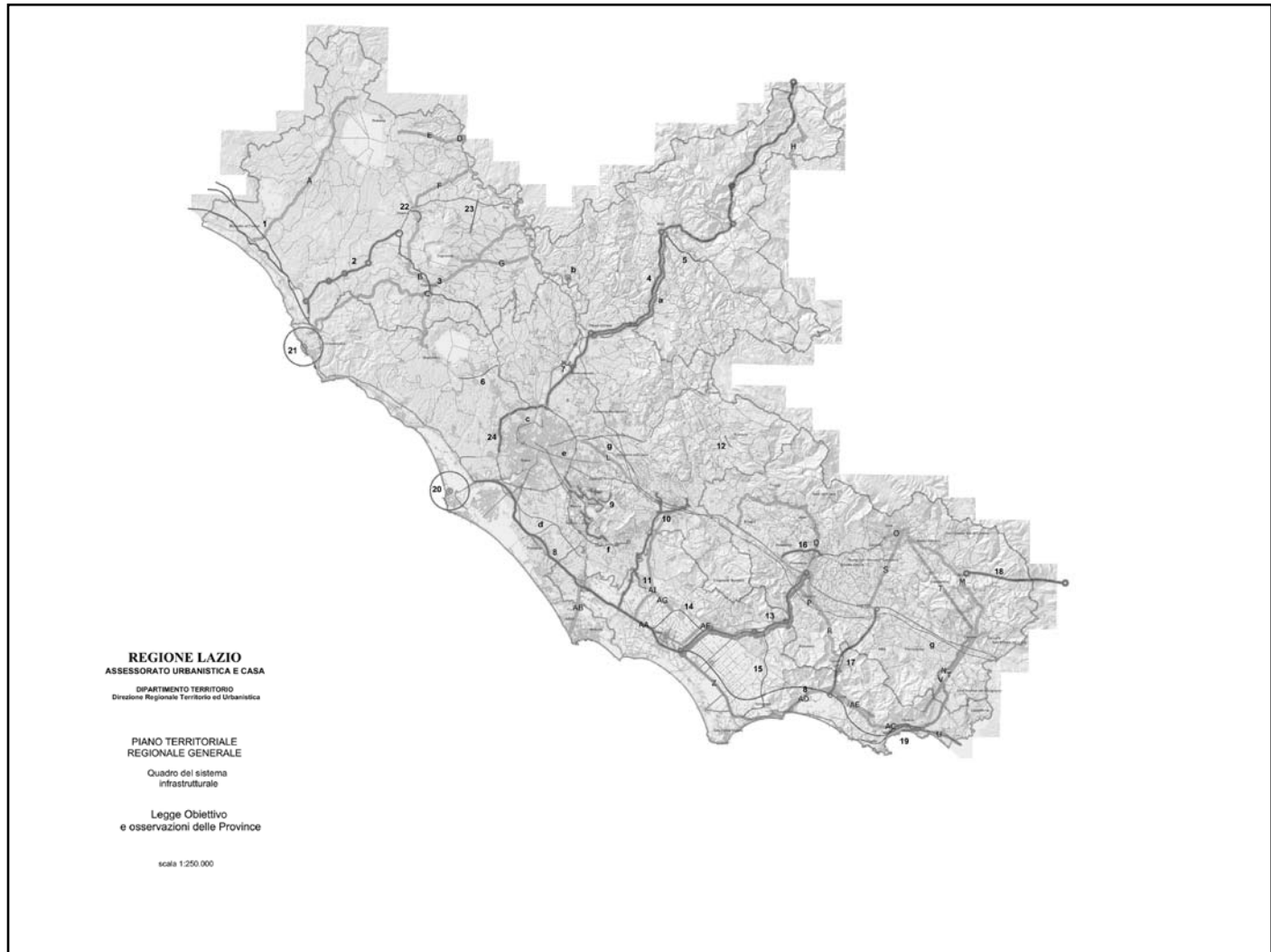


FIG.46 - PIANO TERRITORIALE REGIONALE GENERALE - QUADRO DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE

L'Intesa generale Quadro, sottoscritta col Governo centrale nel 2002, identifica le priorità strategiche di interesse nazionale in materia di infrastrutture che interessano la Regione Lazio. I finanziamenti relativi al Lazio, suddivisi in vari ambiti, riguardano: corridoi autostradali e stradali, corridoi stradali trasversali e dorsali, Hub interportuali e portuali ed il sistema urbano e metropolitano. In particolare

si fa riferimento al completamento dell'allargamento della terza corsia del GRA, all'adeguamento della S.S. Pontinafino al raccordo con la S.S. Appia come completamento di corridoio tirrenico meridionale; al sistema interportuale dell'area romana, agli allacci plurimodali e al potenziamento del Porto di Civitavecchia; all'ampliamento della metropolitana di Roma, all'adeguamento del nodo ferroviario di Roma e delle sue stazioni.

sioni di gas serra e dell'inquinamento dell'aria;

- aree naturali protette: proseguimento delle attività istruttorie in materia di pianificazione delle Aree Naturali Protette regionali;
- cooperazione tra i popoli: promozione di interventi volti alla sensibilizzazione sui temi della cancellazione del debito dei paesi poveri e della salvaguardia dell'ambiente;
- politiche energetiche: messa in atto di politiche volte alla produzione di energia da fonti rinnovabili, all'incentivazione al risparmio ed all'efficienza energetica;
- difesa del suolo: riorganizzazione dei servizi di difesa del suolo, superamento della frammentazione di competenze in ambito di vigilanza e manutenzione del territorio.

LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

L'Intesa Generale Quadro

Il governo centrale ha sottoscritto con ciascuna Regione un Intesa Generale Quadro nella quale viene sostanzialmente confermato, ed integrato, l'elenco delle opere finanziabili già compreso nel Programma di interventi approvato dal Cipe il 21 dicembre 2001 (Legge Obiettivo).

In particolare le priorità strategiche di interesse nazionale in materia di infrastrutture che interessano la Regione Lazio sono state oggetto dell'Intesa Generale Quadro sottoscritta con il Governo centrale il 20 marzo 2002.

I finanziamenti relativi al Lazio, suddivisi in vari ambiti, riguardano:

Corridoi autostradali e stradali

- Tratta laziale dell'autostrada Civitavecchia-Cecina a completamento del corridoio tirrenico settentrionale;
- Completamento dell'allargamento con la terza corsia del Grande Raccordo Anulare di Roma;
- Adeguamento della tratta della SS. 148 Pontina fino al raccordo con la SS. Appia come completamento del corridoio tirrenico meridionale;
- Bretella autostradale di collegamento tra Cisterna e Valmontone.

Corridoi stradali trasversali e dorsali

- Completamento della Trasversale Nord Orte-Civitavecchia (tratta Viterbo-Civitavecchia);
- Adeguamento funzionale della tratta della SS. Cassia

Roma-Viterbo;

- Adeguamento funzionale della SS. Salaria;
- Adeguamento della trasversale SS. 156 Monti Lepini, nel tratto Latina-Frosinone;
- Prolungamento della Dorsale Appenninica Sora-Latina-Isernia (tratta Atina-Colli al Volturno).

Corridoi ferroviari

- Tratta Passo Corese-Rieti del Corridoio Roma-Passo Corese-Rieti.

Hub interportuali e portuali

- Sistema interportuale dell'area romana;
- Spostamento dello scalo merci da Roma San Lorenzo a Poggio Mirteto;
- Allacci plurimodali e potenziamento del Porto di Civitavecchia.

Sistema urbano e metropolitano

- Ampliamento della metropolitana di Roma (prolungamento linea B e linea C);
- Nodo ferroviario di Roma ed adeguamento delle stazioni ferroviarie;
- Sistema di trasporto plurimodale dell'area dei Castelli romani.

Linee guida del Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL)

Nel 2006, la Giunta regionale del Lazio ha approvato le "Linee Guida del Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica", documento che è attualmente al centro di un processo di consultazione con gli enti locali, dando corso all'iter di approvazione del Piano.

Le Linee Guida costituiscono la base informativa e programmatica per la stesura del Piano, individuano l'assetto complessivo da dare alla mobilità laziale attraverso la definizione di un insieme coerente di interventi che, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti, porti entro il 2015 all'ottimizzazione dei sistemi logistici delle merci ed al miglioramento della mobilità delle persone.

Questi, in sintesi, gli obiettivi del Piano:

- analizzare la situazione attuale della mobilità regionale per individuarne l'assetto futuro sul quale rimodulare l'offerta;
- definire un sistema a rete di nodi di scambio in grado di soddisfare la domanda in crescita attraverso una migliore offerta di servizi a parità di costi;
- dare attuazione a tutte le iniziative programmate, finan-

ziate ed in corso.

Le linee programmatiche del Piano, basate sulla sistematizzazione della mobilità laziale, attribuiscono uno specifico compito alle varie modalità di trasporto, affidando alla rete stradale il ruolo di connettore puntuale del territorio per l'utente pubblico e privato, ed alla rete ferroviaria quello del trasporto regionale attraverso una rete di linee veloci, integrata, nel caso di Roma, con le linee metropolitane.

Un ruolo fondamentale è poi giocato dal trasporto pubblico locale su gomma, in quanto connettore alle linee ferroviarie regionali, ma anche alle aree a bassa congestione urbana, e dai nodi di scambio, che garantiscono l'intermodalità ferro-gomma, per i quali si prevede un incremento di servizi ed attrezzature commerciali per l'utenza, oltre che parcheggi di sosta per i veicoli privati.

La rete stradale

Gran parte degli interventi previsti sulla rete viaria riguardano l'adeguamento della rete tra i capoluoghi provinciali e Roma.

Le situazioni di maggiore criticità della rete stradale regionale riguardano principalmente le strade consolari: l'Appia nel tratto che attraversa i Castelli Romani, la Tiburtina nella zona di Tivoli, l'Aurelia nel tratto di collegamento a Civitavecchia e Tarquinia, e non ultima la Pontina.

Alla luce delle criticità del sistema appare chiaro che il riequilibrio dell'assetto infrastrutturale della regione passa necessariamente attraverso l'alleggerimento delle gravitazioni sulla capitale. È fondamentale dunque che qualsiasi intervento infrastrutturale sia verificato alla luce dello sviluppo di attività sul territorio in grado di ridurre l'attrazione di Roma.

Tale risultato è ottenibile rafforzando i centri dell'area metropolitana che hanno già alcune potenzialità attraverso la localizzazione di medie e grandi infrastrutture di servizio ed attività strategiche di livello sovracomunale, interconnessi tramite efficienti collegamenti viari, di trasporto ed informatici ed incrementando le strutture di servizio.

Di fronte poi al fenomeno del pendolarismo, riguardante in particolare Roma ma anche gli altri capoluoghi, le linee programmatiche puntano non tanto ad aumentare il servizio di trasporto quanto ad ottimizzarlo, e parallelamente ad accrescere anche il potere di attrazione di tutto il territorio regionale e le vocazionalità dei vari ambiti territoriali.

Gli indirizzi programmatici delle Linee Guida sono rivolti ad incrementare il livello di connessione della rete stradale, mettendo

maggiormente in evidenza, accanto alle direttrici nord-sud, il ruolo dei collegamenti trasversali, soprattutto tra la costa e l'entroterra.

La rete su ferro

Le criticità del trasporto ferroviario nel Lazio si riscontrano nell'insufficiente livello di offerta di servizi sulle direttrici di interesse nazionale, a causa della saturazione delle linee, utilizzate anche per le lunghe percorrenze e per il trasporto merci. Questa situazione determina il peso inadeguato del trasporto su ferro rispetto a quello privato, nonché una eccessiva dispersione di risorse.

Gli interventi previsti nelle Linee Guida riguardano anche il potenziamento delle Linee ferroviarie regionali (FR), e perseguono l'obiettivo di una mobilità sostenibile, attraverso un sistema integrato di trasporto collettivo, in cui la ferrovia costituisce la struttura portante del sistema, mentre le autolinee fungono da elementi di adduzione in nodi di interscambio ferro-gomma, strategicamente ubicati sul territorio regionale.

Il trasporto aereo

La logica di programmazione nell'ambito del trasporto aereo è quella di specializzare i diversi scali per tipologie di servizio, cercando così di decongestionare gli aeroporti in condizioni di criticità (Fiumicino e Ciampino) e valorizzando quelli sottoutilizzati, con effetti di incremento in termini occupazionali sull'economia regionale.

La valorizzazione delle specializzazioni (linea, cargo, charter, courier, posta), il miglioramento dell'accessibilità e la più equilibrata distribuzione territoriale del traffico aereo sono i presupposti individuati dalle Linee Guida per la creazione di un sistema aeroportuale regionale centrato sull'hub di Fiumicino come scalo internazionale, e sugli aeroporti di Ciampino e Latina come scali per i voli low cost e charter.

L'adeguamento dei servizi aeroportuali dovrà includere necessariamente le opere volte al potenziamento della rete infrastrutturale a servizio degli scali minori, ad esempio quello di Latina.

Le altre strutture esistenti saranno specializzate in base al tipo di servizio offerto, in particolare l'aeroporto di Viterbo sarà adibito all'attività di protezione civile, mentre quello di Rieti, per le caratteristiche meteorologiche dell'area, sarà utilizzato prevalentemente per il volo a vela.

L'aeroporto di Frosinone, oltre che per assorbire i traffici low cost e

charter, sarà utilizzato anche per la manutenzione degli elicotteri, vista la presenza della società Augusta, mentre quello di Guidonia diventerà l'aero-club di Roma (oggi sito nell'aeroporto dell'Urbe, che a sua volta costituirà l'aeroporto executive della Capitale).

I porti ed il trasporto marittimo

Per quanto riguarda il settore della portualità turistica, negli ultimi anni si è assistito a forti incrementi di traffico sia per il trasporto passeggeri che per quello croceristi.

Gli interventi strategici previsti dalle Linee Guida riguardano principalmente il porto di Civitavecchia (realizzazione del Porto Grandi Masse e completamento del Porto commerciale), che costituisce l'infrastruttura chiave del sistema portuale laziale, ma forniscono indicazioni anche sugli interventi da effettuare nei principali terminali del trasporto marittimo:

- polo Romano (porti turistici di Fiumicino, Ostia, Nettuno);
- polo Pontino (porti turistici di Gaeta, Formia, Terracina).

Per quanto riguarda il trasporto marittimo delle merci, gli interventi previsti, che saranno inseriti in uno specifico piano di settore, sono strettamente connessi a quelli previsti sulla rete ferroviaria (linee AC).

Le linee di intervento riguardano il potenziamento delle connessioni porto-territorio, con particolare attenzione alle funzioni dei corridoi Tirrenico ed Adriatico, l'incremento della capacità portuale inteso anche come capacità di acquisizione di nuove tipologie di traffici, e non ultimo l'estensione dell'offerta di servizi portuali in termini di specializzazione.

Lo sviluppo del trasporto marittimo costiero passa anche attraverso la realizzazione di una linea di collegamento delle varie città del litorale laziale, come anche di un servizio interregionale da realizzare mediante navi veloci per il traffico passeggeri, e navi da carico per il trasporto merci.

L'obiettivo è quello di creare un sistema per la portualità regionale, eventualmente istituendo una struttura apposita per la gestione del trasporto marittimo, che dia regolarità al servizio lungo l'intero arco annuale.

Logistica e trasporto merci

Il settore della logistica costituisce un ambito strategico per il Lazio, sia in termini di assetto regionale dei servizi che per le prospet-

tive di sviluppo economico, vista la presenza di differenti tipologie di trattamento delle merci: terminali intermodali, porti, aeroporti e centri agroalimentari.

La razionalizzazione del sistema logistico regionale, già prevista dal Piano Regionale delle merci, adottato nel dicembre 1999, si basa sulla costruzione di una rete fatta interporti, centri merci e aree di scambio, che minimizzino i costi di trasporto dai punti di produzione a quelli di consumo.

Gli obiettivi proposti dalle Linee Guida in tema di logistica sono i seguenti:

- razionalizzare il sistema logistico in un'ottica di competitività a livello nazionale;
- promuovere la sicurezza della circolazione soprattutto riguardo alle merci pericolose;
- decongestionare le aree metropolitane attraverso la razionalizzazione dei sistemi distributivi;
- promuovere l'efficienza delle singole modalità di trasporto, specie per quanto riguarda il trasporto su strada.

Oltre alle movimentazioni intermodali eseguite nelle aree portuali già citate, i principali interventi riguardano:

- l'interporto di Frosinone (integrato con lo scalo di Latina), al servizio del sistema economico-produttivo del sud del Lazio;
- l'interporto di Orte, adibito alla distribuzione delle merci per e dal nord Italia, e collegato attraverso il completamento autostradale con il porto di Civitavecchia.

Per quanto riguarda gli interporti dell'area romana al servizio della capitale, le Linee Guida definiscono Fiumicino come scalo rivolto all'integrazione con il trasporto aereo merci, Tivoli a servizio del settore produttivo locale dell'agroalimentare, Civitavecchia (integrata con Orte) a servizio dell'intermodalità marittima e del trasporto container.

LO SVILUPPO DEL LITORALE

Il litorale del Lazio si estende per circa 350 km di fascia costiera piuttosto ristretta, e rappresenta un territorio disomogeneo per caratteristiche ambientali, culturali, insediative ed economiche.

L'ambito territoriale del litorale laziale è costituito dai Comuni delle Province di Viterbo, Roma e Latina: Montalto di Castro, Tarquinia, Civitavecchia, Santa Marinella, Cerveteri, Ladispoli, Fiumicino, Roma-XIII Municipio (Lido di Ostia), Pomezia, Ardea, Anzio, Nettuno, Latina, Sabaudia, San Felice Circeo, Terracina, Fondi, Sperlonga, Itri, Gaeta, Formia, Minturno, oltre alle isole di Ponza e Ventotene.

Se da un lato emerge con forza il valore paesaggistico (ed il patrimonio storico e culturale) della costa laziale anche in un'ottica di sviluppo locale non appiattito esclusivamente sul tema del mare, dall'altro queste peculiarità non risultano adeguatamente sfruttate come motivo di attrazione turistica o anche come fonte di nuova occupazione.

Seppur diversificate in relazione alle singole specificità territoriali, le situazioni di maggiore criticità del litorale riguardano l'ambiente (problema dell'erosione delle coste) i trasporti (inadeguatezza delle direttrici infrastrutturali) ed il turismo (insufficiente organizzazione della ricettività).

Dal punto di vista infrastrutturale il litorale è dotato di un sistema di collegamenti, sia con all'area romana che con zone interne della regione, inadeguato rispetto agli intensi volumi di traffico, concentrati soprattutto nei periodi estivi.

Il movimento turistico è per gran parte monotematico, legato quasi esclusivamente alla risorsa mare e fortemente dipendente dall'entroterra. Inoltre il patrimonio ricettivo è caratterizzato dall'utilizzo delle seconde case piuttosto che dalle strutture alberghiere, che comunque risultano spesso inadeguate.

In questo contesto si inserisce l'iniziativa della Regione Lazio, che attraverso la L.R. 1/2001 ha istituito un fondo speciale per finanziare un Programma integrato di interventi (PII), di durata triennale, volto al rafforzamento dell'attività turistica e delle attività produttive, nonché al il recupero ambientale del litorale.

E' stata costituita a tal fine la società Litorale S.p.a., una sorta di braccio operativo della Regione, principale garante della realizzazione tecnica e finanziaria di investimenti pubblici e privati su infrastrutture, attività produttive e servizi per il turismo. Il Programma è stato approvato dal Consiglio Regionale nel luglio 2003.

Attraverso il PII per il Litorale si adotta un approccio nuovo, di gestione strategica e partecipata della zona costiera, attraverso la predisposizione di una cabina di regia, un centro di coordinamento costituito da sette Direzioni regionali, una per ogni ambito settoriale interessato, con l'obiettivo di portare avanti un'attività di sensibilizzazione e di coinvolgimento dei soggetti interessati all'attuazione del processo.

In considerazione del folto patrimonio di risorse ambientali e della ricchezza della diversità biologica (risorse terrestri e marine) che caratterizza il litorale laziale, il Programma è funzionale alla predisposizione di un sistema integrato di azioni che promuovano lo sviluppo sostenibile ed incrementino l'occupazione, salvaguardando e valorizzando le risorse strutturali ed ambientali, diversificando e specializzando l'offerta turistica, potenziando le attività produttive marittime.

Attraverso il Programma vengono coordinati interventi di adeguamento delle infrastrutture locali, al fine di decongestionare il traffico e garantire una più adeguata accessibilità al litorale, di potenziamento dei collegamenti con le isole e di miglioramento dei servizi e delle attrezzature per il turismo nautico. L'obiettivo non è soltanto quello di intercettare nuovi flussi turistici ma, soprattutto, di migliorare e diversificare l'offerta dei prodotti e dei servizi (culturali, ricreativi, sportivi, ecc.).

Definito come già detto l'obiettivo globale della sostenibilità, il Programma si sviluppa attraverso tre obiettivi generali, che corrispondono ai seguenti assi di intervento (da ognuno dei quali discendono poi le azioni):

- assicurare migliori condizioni di qualità ambientale e di assetto territoriale;
- assicurare migliori condizioni di accessibilità e fruizione del territorio;
- sviluppare "l'economia del litorale" connessa alle attività turistiche, alle attività produttive marittime e alle produzioni tipiche.

PROGRAMMI A SCALA PROVINCIALE

Il processo di pianificazione provinciale del Lazio ha avuto inizio con l'emanazione della Legge Regionale n.38/99, attraverso la quale le cinque province hanno potuto avviare la redazione dei rispettivi Ptpg (Piani territoriali provinciali generali).

Sebbene le metodologie e le strumentazioni tecniche risultino differenti, si riscontrano tematiche condivise, tra cui quelle di natura ambientale – che costituiscono il fattore comune delle varie esperienze – ma anche quelle legate allo sviluppo sostenibile ed alla valorizzazione delle risorse endogene dei territori.

Viterbo

La provincia di Viterbo, considerata un'area ad elevata ruralità (la popolazione rurale supera il 50% del totale), è ricca di risorse ambientali e culturali, è dotata di un fitto reticolo idrografico e si estende sulla costa per oltre 40 chilometri che, in gran parte, ospitano ecosistemi di interesse comunitario.

In coerenza con il quadro regionale di riferimento, il Ptpg risulta improntato ad una logica di concertazione tra i vari attori locali realizzata attraverso incontri di co-pianificazione organizzati per ambito territoriale e per tipo di soggetti coinvolti. Il piano, vero e

proprio strumento di riferimento per il corretto uso del territorio, si pone come obiettivo di fondo la conservazione e lo sviluppo sostenibile delle risorse territoriali e socioeconomiche tipiche della provincia.

Più in particolare gli obiettivi principali del Piano, che dà la priorità alla manutenzione del costruito piuttosto che all'uso dello spazio non ancora urbanizzato, riguardano principalmente:

- la valorizzazione delle risorse non rinnovabili e recupero delle aree e degli ecosistemi degradati;
- la tutela dell'assetto idrogeologico e della qualità delle acque;
- il miglioramento della qualità insediativa ed edilizia urbana e rurale;
- l'individuazione dei "paesaggi provinciali tipici" per garantire l'effettivo rispetto della destinazione rurale delle parti di territorio così individuate.

Sulla base di tali obiettivi generali, il Piano si compone di una parte programmatica in cui vengono delineate alcune linee strategiche, socioeconomiche e territoriali, che mettono in luce le potenzialità del territorio e costituiscono un riferimento per gli enti locali e per la programmazione della spesa pubblica. Vengono infine indicati cinque progetti speciali pilota che si riferiscono principalmente alla:

- creazione di un sistema di itinerari di fruizione ambientale, storico culturale ed enogastronomica;
- tutela e valorizzazione integrata delle risorse termali attraverso la creazione di un distretto archeologico-termale;
- valorizzazione a fini paesistici della Strada provinciale Cimina come dorsale di fruizione di tutto il comprensorio dei monti Cimini;
- creazione di un sistema di supporto per lo sviluppo economico della provincia che coordini la programmazione territoriale;
- attuazione di meccanismi premiali e di forme di incentivazione per le amministrazioni locali che intendano attuare politiche di programmazione sensibili alle tematiche ambientali.

Rieti

Il processo di formazione del Ptpg della provincia di Rieti inizia nel 1999 con l'approvazione del Piano Territoriale di Coordinamento (PTC), successivamente aggiornato ed integrato rispetto alle indicazioni del Quadro di riferimento territoriale regionale e della L.R. 38/99 nel frattempo approvati.

Nell'aprile 2004 viene adottato quindi lo Schema di Ptpg, fortemente centrato sul concetto di sostenibilità ambientale degli interventi, sul carattere partecipato del processo di programmazione e sull'approccio di tipo "progettuale" piuttosto che regolativo. L'idea di fondo è quella di una provincia che fino a solo qualche anno fa classificabile tra quelle "sottosviluppate", oggi paradossalmente può risultare più ricettiva nei riguardi di un possibile altro modello di sviluppo non basato esclusivamente sulla ipercompetitività dei mercati, ma sulla valorizzazione delle identità locali, delle differenze, delle risorse ambientali. Territorio seppure meno ricco di beni materiali e di merci, più competitivo sul piano della salute ambientale (e sociale), più ricco di sapienze locali necessarie a supportare un altro sviluppo. Ciò che è sempre stato considerato un "disvalore" può adesso diventare un vantaggio da cogliere.

Lo schema di Piano si compone essenzialmente di un quadro delle politiche territoriali e di sviluppo locale, a cui corrispondono delle scelte strategiche, e di un sistema di "progetti di territorio" riguardanti altrettanti ambiti del territorio provinciale..

Tali progetti, esito di processi condivisi e partecipati, si sviluppano attraverso gli strumenti della programmazione negoziata (patti territoriali, accordi di programma).

I punti cardine della strategia provinciale sono:

- la costruzione dell'identità provinciale, tema particolarmente sentito in una realtà e come quella di Rieti, frutto della giunzione di parti diverse e strettamente legate alle realtà regionali e provinciali limitrofe dell'Abruzzo, delle Marche e del contesto romano;
- fare sviluppo e società locale, attraverso la rilettura critica dei caratteri dello sviluppo della provincia reatina in un'ottica di competitività;
- la compatibilità ambientale, che costituisce un punto di forza notevole per la provincia, per cui occorre stabilire un rapporto coevolutivo tra lo sviluppo ed il contesto ambientale;
- la creazione di una progettualità diffusa, attraverso la mobilitazione delle risorse culturali, sociali ed imprenditoriali della provincia intorno alle tematiche territoriali.

Roma

La provincia di Roma costituisce un territorio dagli equilibri molto complessi per via della presenza della capitale.

Obiettivo principale demandato al Ptpg è quello di definire un modello di governo del territorio che valorizzi lo sviluppo delle realtà locali della provincia in un'ottica di competitività, attraverso forme

di concertazione e di partecipazione.

Si pone come strumento di attuazione della governance provinciale, basata sulla sussidiarietà e sulla competizione territoriale, che incoraggia e sostiene la partecipazione di attori locali accanto ai principali soggetti pubblici.

Le tematiche principali intorno a cui si sviluppa il Piano costituiscono anche indirizzi per la pianificazione comunale, e riguardano principalmente:

- la tutela e la valorizzazione delle risorse ambientali e culturali;
- l'integrazione territoriale attraverso lo sviluppo di sistemi a rete;
- il coordinamento tra le politiche di localizzazione dei servizi di rango metropolitano e quelle di gestione dei sistemi di trasporto.

Il Piano, che potrebbe essere riassunto in due termini - sostenibilità e partecipazione - ha quindi la funzione di accompagnare in maniera flessibile lo sviluppo del territorio, coordinando la progettualità delle amministrazioni locali e degli altri soggetti interessati.

Il macro-obiettivo della strategia provinciale è quello dell'equipotenzialità di sviluppo socioeconomico del territorio, da perseguire attraverso azioni di marketing territoriale mirate a rafforzare il tessuto produttivo e a valorizzare le potenzialità locali.

Il raggiungimento di tale obiettivo passa necessariamente attraverso la discussione ed il confronto tra gli attori della trasformazione, in cui la Provincia ha il ruolo di "mediatore", su temi di interesse sovralocale, quali i grandi progetti di localizzazione delle funzioni metropolitane, il recupero dei sistemi produttivi, le reti infrastrutturali di trasporto e la verifica della sostenibilità ambientale e sociale.

Latina

Il Ptpg della provincia di Latina è attualmente in fase di elaborazione e prende corpo da una approfondita base informativa, utile a definire la trasformabilità del territorio traducendola in interventi mirati.

Tappa principale del percorso di pianificazione è stata l'approvazione (luglio 2003) del Documento preliminare di indirizzo, ai sensi della L.R. n. 38/99 e propedeutico al Ptpg.

Tenendo conto degli indirizzi regionali, il Dpi ha approfondito la problematica delle relazioni economiche e spaziali della Provincia di Latina, ipotizzando una organizzazione policentrica dei servizi e

delle funzioni strategiche partendo dalle specificità culturali, oltre che sociali ed economiche, delle tre sub-aree provinciali: nord-pontino, sud-pontino e zona montana.

La metodologia adottata per la redazione del Ptpg è quella del piano-processo: gli obiettivi della strategia provinciale sono il risultato della concertazione delle varie amministrazioni comunali che individuano le politiche utili alla concretizzazione degli interventi programmati. Tutto il processo è concepito in forma flessibile, in modo da adeguarsi ai limiti della trasformabilità del territorio, al mutare delle condizioni di fattibilità e delle risorse disponibili.

Frosinone

La provincia di Frosinone si colloca in posizione periferica rispetto alle aree urbane forti di Roma e Napoli, ma allo stesso tempo strategica perché costituisce sia un nodo delle direttrici longitudinali che le collegano (autostrada A1 e linea ferroviaria), sia di quella trasversale tra il Lazio meridionale e le regioni adriatiche.

Il passaggio all'economia dei servizi, integrativa di quella industriale, avvenuto negli anni '90, ha fatto emergere da un lato i problemi tradizionali della provincia, dall'altro ha però permesso di concentrare l'attenzione sul tema dello sviluppo locale.

La necessaria trasformazione del modello insediativo "storico" policentrico in un modello reticolare, caratterizzato da forme di aggregazione intercomunale, rappresenta un punto nodale della strategia provinciale, che mira a creare un "sistema provincia" ed a valorizzare il ruolo delle istituzioni locali in un processo di sviluppo bottom-up.

Il Piano considera quali motori delle trasformazioni territoriali due linee guida di dinamica:

- qualità e sostenibilità ambientale ed insediativa, intesa come crescita socio-culturale e come evoluzione in senso qualitativo della domanda di consumi privati, insieme a quelli sociali rivolti al territorio.

- adeguamento e specializzazione della base economica e modernizzazione dei sistemi funzionali locali, per mantenere competitiva la provincia e garantire un funzionamento cooperativo tra le varie aree attraverso la valorizzazione delle risorse locali.

Sulla base di queste linee guida vengono selezionate quattro aree obiettivo che forniscono un'immagine programmatica dell'assetto strutturale del territorio provinciale a medio-lungo periodo (2015-2020): valorizzazione diffusa dell'ambiente con requisiti di larga fruibilità sociale, condizione per uno sviluppo sostenibile; riordino e qualificazione della costruzione insediativa provinciale, fattore

d'identità della comunità locale, nella dimensione d'area vasta ed intercomunale; modernizzazione e sviluppo dei sistemi funzionali, come offerta di sedi alle nuove funzioni produttive, strategiche e di servizio, in condizioni competitive di integrazione ed accessibilità;

ACCORDI LOCALI DI SVILUPPO

L'indagine che segue riguarda i programmi sovracomunali in corso nei comuni del settore Nord della provincia di Roma; in particolare, si analizza come la progettualità locale possa essere ricondotta a logiche aggregate d'area.

Il settore della Provincia oggetto dello studio presenta dinamiche complessive di assoluto rilievo. In un momento di relativo contenimento delle dinamiche demografiche complessive, sia nazionali che regionali, l'area studio presenta dinamiche di tutto rilievo, sia in termini di popolazione che di indici economici.

In particolare, va segnalato l'intenso incremento demografico (quasi il 20% in più di popolazione nello scorso intervallo intercensuario), che risulta ancora più significativo alla luce dei dati recenti raccolti dalla ricerca provenienti alle anagrafi comunali; infatti, tra il 2001 e il 2005, la popolazione nell'area studio è aumentata ancora dell'8%.

In questa area sono stati condotti 39 dossier comunali che hanno recensito 54 iniziative di sviluppo (detratte naturalmente le duplicazioni riguardanti progetti di scala sovracomunale). Più del numero in sé, pur significativo, queste pagine cercano di commentare la qualità delle iniziative. Scopo di questo rapporto è infatti documentario e introduttivo: altre elaborazioni si incaricheranno di analizzare i progetti e la loro fattibilità.

La principale conclusione alla quale perviene il lavoro, sintetizzata nella tavola che segue, evidenzia una robusta differenziazione tra una l'area costiera, dove cioè i comuni partecipano a un numero mediamente elevato di progetti; e una area meno robusta area interna, corrispondente in parte con la Sabina.

Tipo di iniziative	N.	Ambito	Occasione e inquadramento professionale	Possibilità di sviluppo
Embrioni di progetti strategici	4	Legati a proiezioni sovralocali di comuni dinamici	Sia strumenti locali che sovracomunali	Alta competitività e possibilità di integrazione con altre iniziative di scala non locale
Ambiente urbano	6	Legati prevalentemente a infrastrutture esterne, o a beni immobili, talvolta con valenze strategiche	Forte impulso del prg	Possibilità di integrarsi con altre iniziative anche fuori dal comune
Servizi alla formazione e al lavoro	13	Ambito sovracomunale con embrioni di collaborazione intercomunale; presenza delle rappresentazioni di interesse	Prevalentemente sportello unico, con Fondi comunitari	Integrato ad altre iniziative locali
Imprenditoria ed economia	8	Prevalentemente locale; la possibilità di coinvolgere interessi e attori privati caratterizza solitamente la dimensione	Strumenti regionali di promozione	Possibili duplicazioni e conflitti tra iniziative parallele
Valorizzazione ambientale e turistica (anche impliciti)	19	Iniziativa spesso solo comunali, talvolta con capacità di individuare ambiti e occasioni notevoli ancorché nascoste	Prevalentemente di interesse locale, spesso ancorati a programmi generali o occasioni di sviluppo infrastrutturali	Possibili duplicazioni e conflitti tra iniziative parallele
Programmi integrati di sviluppo ambientale e rurale	4	Programmi integrati di sviluppo ambientale e rurale	Iniziativa sovracomunale sia istituzionali che comunitarie	Solitamente "leggeri" come dotazioni e possibilità, ma potenzialmente integrabili, in grado anche di fornire indirizzi strategici di area vasta

Tab. 7 - Famiglie di progetti di sviluppo

I comuni partecipano ad una varietà di iniziative volontarie o istituzionali, Piani, Programmi, Accordi e Istituzioni di Progetto, nonché Programmi comunitari.

Le famiglie di progetti sono state qui riprodotte in base alla funzione prevalente:

alcuni pochi progetti riguardano l'insieme del territorio e soprattutto delle funzioni strategiche locali viste però in una prospettiva sovralocale, spesso di scala ampia; testimoniano del carattere policentrico del territorio e della sua capacità di esprimere embrioni di autonomia progettuale;

un certo numero di progetti prende a spunto l'organizzazione urbana, spesso in occasione di nuove strumentazioni urbanistiche a carattere innovative, per promuovere progetti di attrezzatura del territorio un poco più "integrati" delle consuete infrastrutture pubbliche;

un gruppo più numeroso, quasi un quarto delle iniziative, riguarda l'organizzazione di servizi al lavoro, all'impresa e di formazione dell'impiego, talvolta anche in forma di sportello unico sovralocale, e testimoniano il radicarsi di competenze nuove esercitate in forma aggregata;

un altro gruppo ancora si concentra più specificatamente sulla promozione di attività produttive, talvolta innovando il tradizionale strumento localizzativi dei Pip anche sotto incentivo di apposite misure regionali attive nel settore;

oltre un terzo riguarda programmi di valorizzazione ambientale e turistica che riguardano tipicamente risorse locali, spesso di elevato pregio, di natura diversa (ambienti naturali, immobili, capacità o elementi del patrimonio culturale);

alcuni, infine, che riguardano ambiti territoriali più vasti, e costituiscono quindi momenti e occasioni per la predisposizione di programmi di natura integrata di maggior possibilità o ambizioni.

SCENARI

La rilevanza e la complessità dei fenomeni e delle dinamiche che investono la regione, soprattutto in considerazione dell'importanza nazionale ed internazionale dell'area romana, suggeriscono di prendere in considerazione per il Lazio una pluralità di scenari in chiave esplorativa (non quindi previsiva).

Conviene distinguere tra quelli che rispecchiano maggiormente le tendenze in atto e quelli che poggiano invece su tendenze ancora deboli, ma che possono diventare significative in relazione a forti azioni di supporto da parte delle politiche pubbliche.

Naturalmente non solo Roma ricade in tutti e quattro gli scenari formulati, ma in più casi si verificano delle sovrapposizioni tra di essi.

Lo sviluppo degli scenari territoriali del Lazio nasce da un'occasione specifica, le proposte di riflessione del Ministero dei Trasporti sulle piattaforme territoriali, e con intenti limitati, la verifica delle reciproche implicazioni tra infrastrutture e assetto insediativo. Ciononostante è un'occasione importante di riflessione sul territorio della regione, perchè mette in gioco la capacità di elaborare descrizioni pertinenti dei fattori che caratterizzano l'attuale organizzazione, le interdipendenze e le prospettive di cambiamento. Da questo punto di vista non sorprende che, come insegna ogni buona elaborazione di scenario, l'accento anche in questo caso è messo non tanto sul futuro quanto sulla capacità di descrivere il presente.

Come commentano i ricercatori, l'aspetto relativo alla previsione è spesso sovraesposto nelle aspettative rispetto alla questione cruciale della narrativa. La previsione del futuro comporta rischi e incertezze note che sono, in campo territoriale, spesso poco interessanti, dal momento che –data l'inerzia della organizzazione territoriale- il futuro prevedibile è già sotto i nostri occhi.

Da questo punto di vista, lo scenario è sempre –anche quando avvolto in un manto di tecnicismo- una descrizione della situazione che interpreta gli elementi e le intenzioni di cambiamento mettendo in luce aspetti cruciali dello stato esistente. L'inviluppo di elementi di descrizione, interpretazione, intenzione assume il senso analogo alla narrazione di una possibile storia, dove si riconoscono ruoli, iniziative e un possibile sviluppo di azioni interdipendenti: in altra parola, un intreccio strategico.

Come è noto, invece, l'aspetto non prevedibile degli sviluppi a venire non può essere oggetto di analisi, ma di speculazione. Queste a loro volta richiedono una considerazione attenta non solo degli elementi di crisi, ma soprattutto dei possibili soggetti (non tutti noti in partenza) che possono influenzare lo sviluppo degli elementi positivi e negativi delle crisi.

In questo senso, più che cosa dicano gli scenari, la domanda vera

riguarda per chi vengano scritti. Questo è l'aspetto più condivisibile dell'iniziativa del Mit, ben messa in evidenza dalla scelta di affiancare alla riflessione sulle piattaforme territoriali l'esame di quattro scenari chiaramente orientati allo sviluppo di diverse 'narrative' dei rapporti tra attori multilivello. Va quindi precisato che quanto segue è un'azione preliminare alla definizione di narrazioni suscettibili di essere discusse e valutate con gli attori interessati.

SCENARI TERRITORIALI

La domanda successiva riguarda quali siano le implicazioni territoriali di queste narrative e, in particolare, le implicazioni per la regione Lazio di piattaforme e scenari sovralocali. Le implicazioni territoriali sono sempre complesse, perchè mettono in gioco una pluralità di fattori che non è dato esaminare in egual dettaglio. E comunque, se è difficile misurare l'impatto di un fattore monodimensionale, la combinazione e interdipendenza di fattori è irrisolvibile senza considerare gli elementi di mediazione sociale implicati.

E sono inoltre sempre limitate, per la già introdotta inerzia di alcuni (non tutti) dei fattori di organizzazione del territorio. In particolare, è ben noto il limite della previsione tecnologica, che trova usualmente esemplificazione in comportamenti relativi alle scelte di spostamento e trasporto: nonostante che le innovazioni siano tecnologicamente fattibili, la scelta di sviluppare l'una o l'altra linea di cambiamento viene a dipendere da convenienze economiche dipendenti a loro volta da logiche di mercato, e da fattori di comportamento influenzati da stili sociali e culturali, a loro volta soggetti a complesse (e disgiunte dalle precedenti) logiche evolutive.

Inoltre, individui e istituzioni tendono a privilegiare scelte conservative in ragione di diffidenze più o meno ben riposte sulle innovazioni tout-court.

Infine, le infrastrutture in particolare, ma in generale tutti gli elementi che implicano un consistente ancoraggio istituzionale, hanno una durata (una sorta di ammortamento sociale) che non consente facili slittamenti negli usi.

Logica e sviluppo di scenari

A questo scopo, sono stati elaborati quattro differenti scenari, ciascuno centrato su una diversa narrativa della regione.

Gli scenari così intesi assolvono due funzioni:

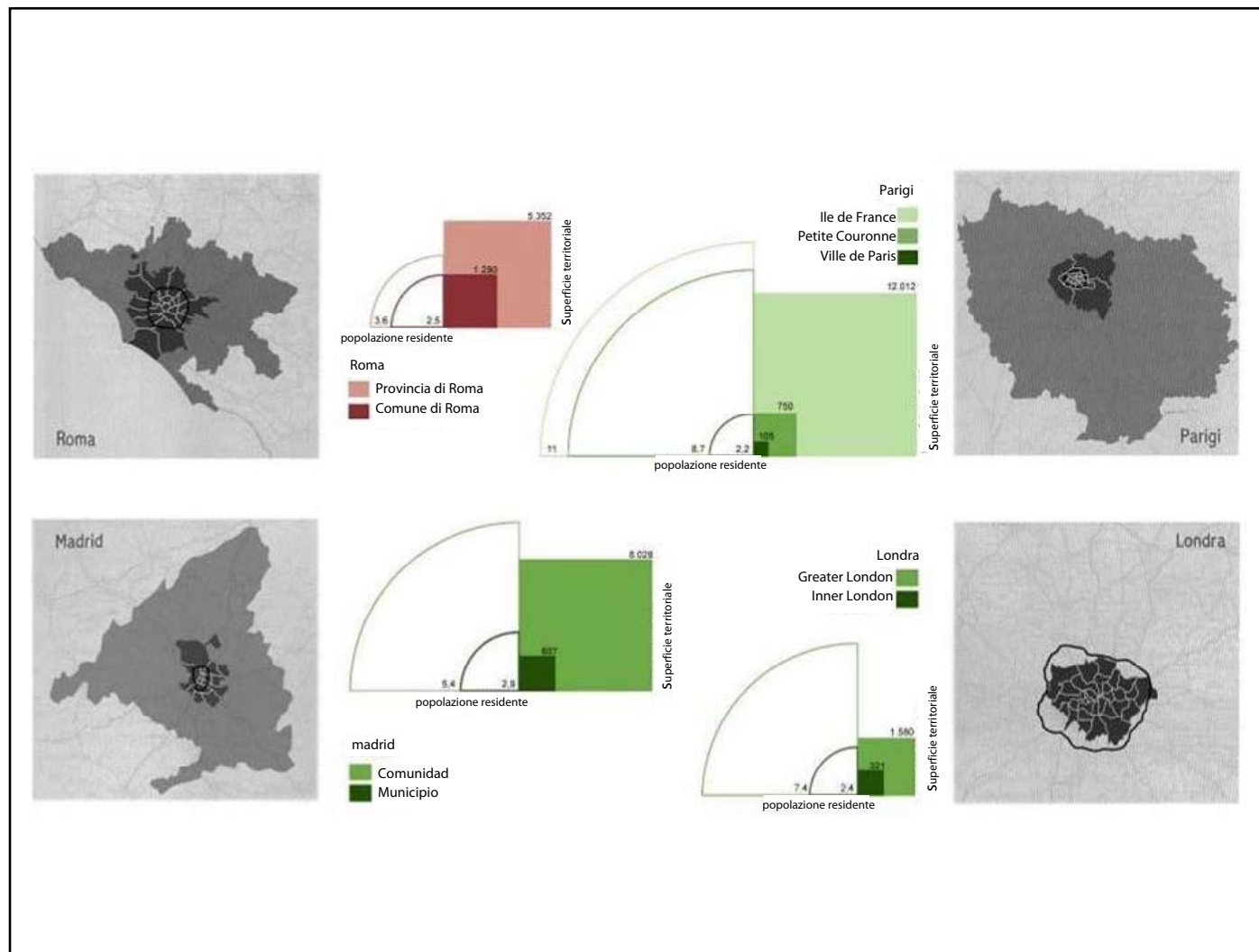


FIG.47 - QUATTRO CAPITALI EUROPEE - CONFRONTO TRA SUPERFICI TERRITORIALI E LA POPOLAZIONE RESIDENTE

L'immagine qui proposta mette in relazione le superfici territoriale e la popolazione in essa residente, esplicitando alcune importanti caratteristiche della capitale. Roma, con la sua provincia, si distingue dalle altre capitali prese in considerazione per l'ampiezza della superficie comunale rispetto a quella provinciale, oltre che per la bassa densità di popolazione nelle aree di riferimento.

Le dimensioni "importanti" del territorio comunale pongono rilevanti questioni relativamente alle dinamiche dei territori circostanti, sui quali nel passato, almeno in minor misura, è stata gettata un'ombra. Solo nell'ultimo decennio si è iniziato a prestare attenzione alle dinamiche locali originali, esaminando i processi di diffusione metropolitana; ma è anche vero che l'analisi si è sostanzialmente arrestata ai confini dell'area romana, evidenziando forse la difficoltà concreta di collocare la capitale nell'alveo della regione.

- riassumono parte degli elementi analitico descrittivi introdotti nei precedenti paragrafi, mettendo a fuoco le componenti o le tendenze di cambiamento che appaiono critiche secondo i punti di vista adottati. In questo modo, si assolve una prima funzione esplorativa, che è quella di confrontare e ordinare qualitativamente fattori e tendenze, evidenziando relazioni, conflitti, interdipendenze;

- strutturano componenti e drivers secondo un filo argomentativo che dà, o potrebbe dare, senso alle intenzioni di agenti delle trasformazioni, che possono attivarsi in relazione agli scenari; una seconda funzione esplorativa consiste dunque nel catturare, almeno in parte, il contributo di conoscenza che proviene dalle linee di azione dei diversi soggetti coinvolti dagli scenari.

E' chiaro che le due funzioni sono qui assolve in via preliminare, e che scopo degli scenari è stimolare una riflessione collettiva che conduca eventualmente alla condivisione di prospettive e al coordinamento delle linee di condotta. Questa riflessione avrà luogo, per esempio, nel prossimo ciclo di programmazione e nella implementazione delle decisioni relative: lo strumento degli scenari aiuta a rendere più espliciti le implicazioni negoziali di queste scelte. Va comunque precisato, anche alla luce degli argomenti analitici riportati in precedenza, che le tendenze (e i 'drivers') del cambiamento non sono mai univoci, ma puntano sempre in più direzioni. Gli scenari proposti non solo non sono alternativi, ma si basano

su tendenze e impatti che, a loro volta, presentano effetti multipli e non sempre diretti. Anzi, uno degli scopi della riflessione che segue è proprio consentire l'avvio di una analisi degli impatti differenziali e delle interdipendenze tra i fenomeni. Un esempio per tutti: la diffusione insediative chiaramente interagisce con tutti e quattro gli scenari proposti, e al tempo stesso mantiene una sostanziale autonomia.

In sostanza, gli scenari proposti cercano di articolare -in un tessuto narrativo unitario- fattori, tendenze e attori, mettendo in evidenza le implicazioni per il territorio e le politiche regionali.

I criteri con cui si costruiscono solitamente gli scenari mettono in gioco combinazioni di elementi che siano al tempo stesso:

- rilevanti nelle loro conseguenze sulle politiche;
- consistenti rispetto alle premesse analitiche e alle indicazioni esplorative;
- distinte tra di loro, e con proprietà e caratteristiche individuali diverse;
- stabili o potenzialmente stabili nel tempo.

I quattro scenari qui proposti mettono in pratica questi criteri contrapponendo diverse combinazioni, le cui caratteristiche sono riassunte nella tabella che segue e brevemente commentati in seguito.

	Roma come big player nazionale	Calamita di tendenze agglomerative di scala interregionale	Politica del riequilibrio: nuove centralità in rete	Asse tirreno-adriatico
Narrativa principale	Lo sviluppo delle funzioni urbane superiori	Complementarietà della rete urbana intorno alla capitale e collaborazione sovralocale	I potenziali di sviluppo dei lembi a nord e a sud della regione	Posizionamento nel Mediterraneo
Fattori dello sviluppo regionali messi a fuoco	La concentrazione di funzioni rare nella capitale	La robustezza dell'assetto insediativo e la densità delle relazioni	Capacità economico-produttiva delle piattaforme locali dello sviluppo	Grandi assi infrastrutturali, domanda di trasporto (soprattutto merci)
Attori principali chiamati in causa	Settore e agenzie pubbliche, grandi operatori	Enti locali alle diverse scale	Regione e comuni	Agenzie locali (porti...) e gestori infrastrutture
'Drivers' del cambiamento considerati	Principalmente economici: fattori di attrattività alla scala globale	Offerta di servizi pubblici rari	Prevalentemente pubblici: infrastrutture e condizioni di contesto	Offerta logistica e di localizzazione produttiva
Interdipendenze tra fattori, drivers e attori	Forte condizioni di leadership e di accordo neo-corporativo tra attori centrali	Cooperazione nella organizzazione sovralocale dei servizi, in particolare (ma non solo) di trasporto pubblico	Qualificazione settoriale dell'offerta dei servizi locali	Programmazione congiunta multi-settoriale e multi livello
Focus e implicazioni delle politiche regionali	Politiche di competitività, concentrazione sulla capitale	Sviluppo locale integrato	Politiche infrastrutturali e sostegno alle imprese	Politiche infrastrutturali

Tab. 8 - I quattro scenari ipotizzati

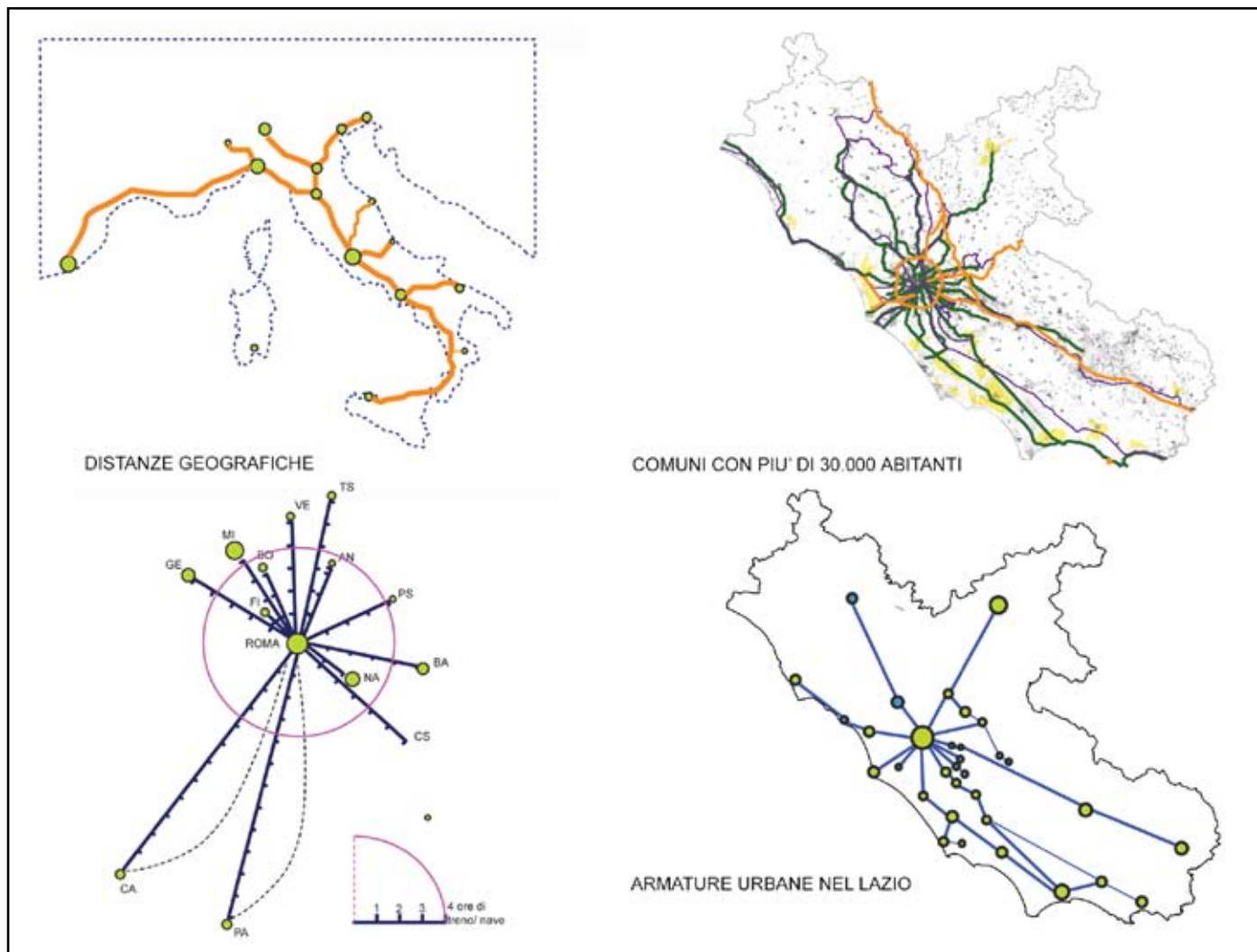


FIG.48 - GEOGRAFIE DELLE DISTANZE E DELLE RETI

L'insieme di queste rappresentazioni propone una contestualizzazione della posizione geografica di Roma all'interno di un quadro insediativo regionale e nazionale. Analizzando il livello nazionale, la capitale, situandosi lungo la dorsale tirrenica, gode di un efficace sistema di collegamenti interregionali con le maggiori città italiane; per quanto invece riguarda il sistema di trasporto ferroviario o marittimo, più rapidi appaiono i collegamenti con le città del centro-nord Italia, più difficoltosi quelli con le isole e il sud.

A livello interregionale la rete infrastrutturale assume una configurazione del tutto radiocentrica sul nodo di Roma, a cui attualmente tende a sovrapporsi un sistema di trasversali, seppur ancora insufficientemente sviluppate, tali da realizzare una vera e propria strutturazione a maglia del complesso viario regionale.

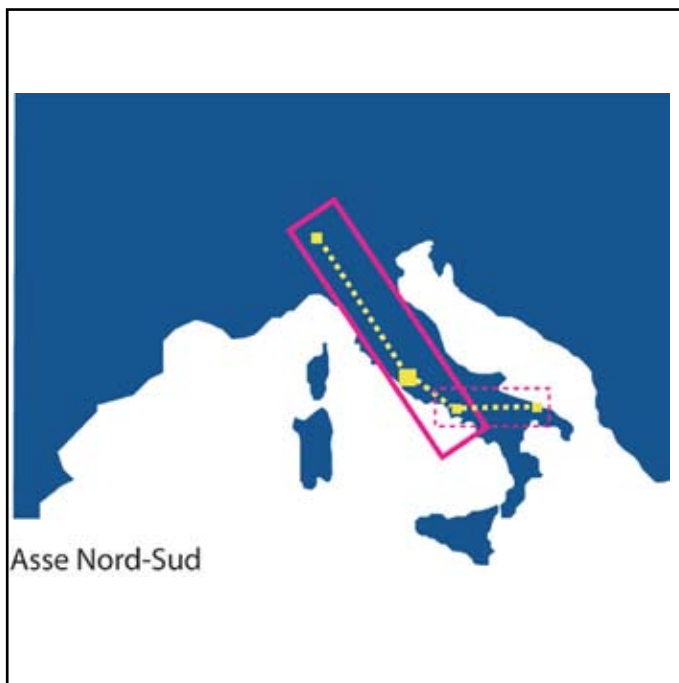


FIG.49 - SCENARIO: ASSE NORD SUD

Tale scenario vede il rafforzamento e l'arricchimento dei grandi nodi di interconnessione, delle attrezzature urbane per il business, dei grandi attrattori legati alla sfera della cultura e del tempo libero, nell'ottica di potenziare il suo ruolo di attrattore di grandi eventi.



FIG.50 - SCENARIO: ASSE ADRIATICO-TIRRENICO

Le azioni previste in questo scenario ruotano attorno alla riorganizzazione e al rafforzamento del sistema della logistica e del sistema portuale, potenziando in tal modo le connessioni tra corridoi transeuropei, nodi portuali ed armatura urbana di livello nazionale.

QUATTRO SCENARI

Roma come big player nazionale e internazionale

Il primo scenario è quello più strettamente legato al gioco competitivo alla scala nazionale ed internazionale e rispecchia alcune tendenze in atto che vedono Roma (insieme a poche città italiane come Milano e Napoli), assumere sempre più un ruolo di attore in un'arena fatta dalle grandi metropoli. In questo quadro la città assume sempre più il ruolo di polo di grandi eventi.

Le operazioni in programma che in prospettiva rafforzano questo scenario sono legate all'arricchimento delle dotazioni della capi-

tale in relazione a:

- i grandi nodi di interconnessione: nuova stazione alta velocità Tiburtina, potenziamento aeroporto Fiumicino;
- le grandi attrezzature urbane per il business: nuova Fiera, Centro Congressi;
- i grandi attrattori legati a cultura e tempo libero, sulla scia dell'effetto Auditorium: Maxxi, Macro, Città dei giovani, Parco a tema ecc;
- il potenziamento della mobilità su ferro interna alla città consolidata (linee B1, C e D della metropolitana, completamento anello ferroviario).

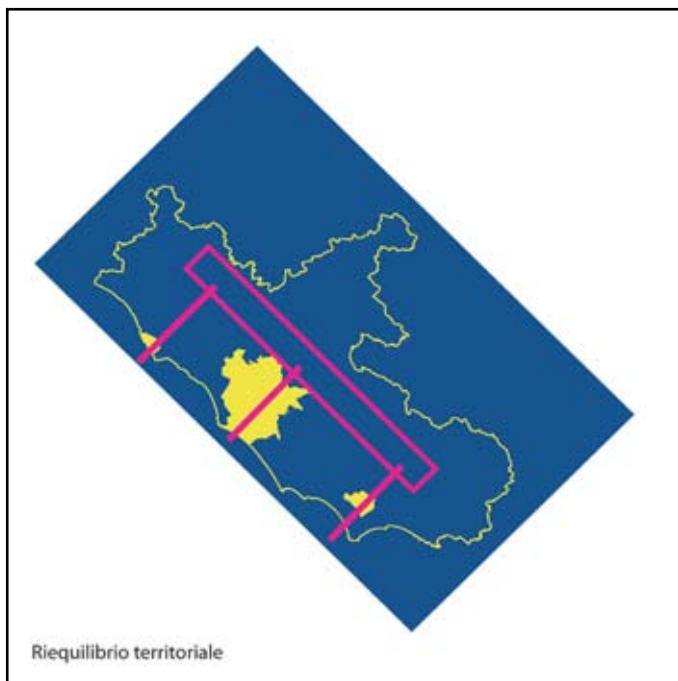


FIG. 51 - SCENARIO: RIEQUILIBRIO TERRITORIALE

Il tradizionale obiettivo delle politiche regionali di sviluppo è sempre stato quello del riequilibrio territoriale, rispetto all'eccessivo sbilanciamento dei pesi insediativi e funzionali su Roma; il rafforzamento dei potenziali di sviluppo a nord e sud della regione, è oggi declinato in una logica di complementarietà con l'area romana.

Roma come calamita di tendenze agglomerative a scala regionale e interregionale

Questo secondo scenario tiene anch'esso conto del ruolo della Capitale in relazione all'offerta di servizi rari e lo lega alle dinamiche in atto che riguardano sia ambiti regionali sempre più gravitanti sull'area romana, che esterni alla regione (Terni, l'Aquila...). Occorre prendere atto della riarticolazione dei territori regionali, dell'emergere di sistemi di interdipendenze materiali (flussi di merci, persone) e immateriali che riaggregano le parti e che richiedono nuove forme di cooperazione.

In questa logica la riorganizzazione del sistema viario regionale, sulla base di un programma di sviluppo della viabilità finalizzato a realizzare una maglia infrastrutturale complessa che metta in

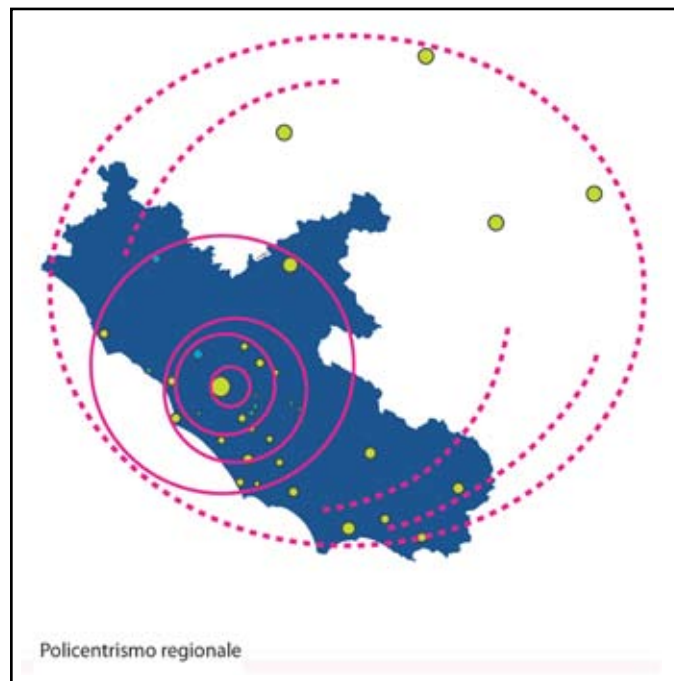


FIG.52 - SCENARIO: POLICENTRISMO REGIONALE

La centralità e le tendenze agglomerative della capitale nel territorio laziale suggerisce il potenziamento del sistema infrastrutturale e il dislocamento degli hub regionali per favorire lo sviluppo di un sistema policentrico regionale che faccia leva sulle potenzialità dei contesti anche più periferici rispetto alla capitale.

comunicazione Roma con i capoluoghi di provincia, con le vie di comunicazione nazionali, con gli hub portuali, con i principali poli produttivi regionale, può avere effetti opposti: favorire un'ulteriore dipendenza dall'area romana o facilitare una messa in rete in una logica policentrica.

La politica del riequilibrio: nuove centralità in rete

Lo scenario del riequilibrio territoriale rispetto allo sbilanciamento di pesi insediativi e soprattutto funzionali su Roma, rappresenta il tradizionale obiettivo delle politiche territoriali regionali, tese a rafforzare i potenziali di sviluppo localizzati a nord e a sud della regione, puntando sulla capacità economico-produttiva delle piat-

taforme locali dello sviluppo. Si tratta di un obiettivo ancora valido ma che va declinato con realismo, in una logica comunque di complementarietà con l'area romana. I settori in cui si concretizza questo sforzo sono: Il rafforzamento della viabilità di collegamento con l'area romana.

All'esterno dell'area centrale della regione, il conseguimento degli obiettivi della programmazione regionale dipende in larga misura dal potenziamento economico e funzionale delle città medio-grandi. E' quindi necessario creare, con adeguate politiche regionali, le condizioni (infrastrutturali, funzionali, logistiche, formative e culturali) per rendere le città medio-grandi "attraenti" e connesse alla Capitale, capaci cioè di attrarre imprese, capitali e lavoro qualificato.

In questa logica gran parte degli interventi sulla viabilità riguardano l'adeguamento dei collegamenti viari tra i capoluoghi e Roma. Gli interventi più rilevanti:

- a sud: trasformazione della SS. 148 Pontina in autostrada di tipo A fino a Latina e messa in sicurezza del tratto Latina-Terracina;
- ad est: apertura casello sulla bretella autostradale nel tratto Tivoli-Fiano almeno in connessione con la Tiburtina (Guidonia);
- ad ovest: adeguamento della Roma-Fiumicino;
- a nord: adeguamento dei collegamenti tra Roma e Rieti (Salaria) e tra Roma e Viterbo (Cassia).

Il rafforzamento della viabilità di collegamento tra gli altri poli regionali.

Gli interventi più rilevanti:

- bretella autostradale Cisterna-Valmontone;
- adeguamento SS.156 tra Latina e Frosinone;
- completamento della Trasversale nord Civitavecchia-Orte;

Il riassetto del sistema aeroportuale.

La logica di programmazione è quella di specializzare i diversi scali per tipologie di servizio cercando così di decongestionare gli aeroporti in condizioni di criticità valorizzando quelli sottoutilizzati.

L'obiettivo è quello di dar vita ad un vero proprio sistema aeroportuale regionale centrato sull'hub di Fiumicino e che vede l'aeroporto di Latina diventare il nuovo scalo per i voli low cost e charter. Per la trasformazione dello scalo di Latina sono necessari la trasformazione della SS Pontina in autostrada ed il miglioramento del servizio ferroviario reso possibile dalla liberazione di tracce

sulla Roma-Napoli grazie all'entrata in esercizio della linea di alta velocità.

La riorganizzazione e il rafforzamento del sistema della logistica. La prospettiva è quella di puntare su due centri sul corridoio 1 a nord (Orte) e a sud di Roma (Frosinone), e di riorganizzare il nodo di Roma attraverso un sistema di centri merci satelliti (Tivoli, Fiumicino e Civitavecchia).

Nel caso di Orte la funzione è legata alla distribuzione delle merci per e dal nord Italia, in una logica di raccordo con il porto di Civitavecchia, a sua volta legata al completamento autostradale.

Per Frosinone (da integrare con lo scalo di Latina), il centro merci è al servizio del sistema produttivo dell'area sud della regione.

Per il nodo di Roma, anello mancante nelle relazioni logistiche nazionali, si punta non su un'unica grande struttura interportuale, ma su un sistema satellitare costituito da più poli collocati in posizione strategica. E strategico è proprio il ruolo di Civitavecchia che, da un lato, si pone insieme a Fiumicino e a Tivoli come una delle tre centralità logistiche emergenti dell'area romana e, dall'altro, in una dimensione più territoriale, come cardine di una rete che vede protagonisti, tra gli altri, anche Orte e Gaeta.

La riorganizzazione e il rafforzamento del sistema portuale

Lo scenario è quello legato allo sviluppo del traffico crocieristico, dal passaggio a navi traghetto veloci, della crescente convenienza del trasporto merci via mare. Per il trasporto merci si punta sul potenziamento dei tre scali di Civitavecchia (porto di rilevanza nazionale), Fiumicino e Gaeta.

Il rafforzamento del sistema delle aree industriali

Le aree ed i poli industriali regionali, cui nel passato erano affidate le speranze di decentramento a scala regionale, presentano ancora delle buone opportunità di sviluppo se si attueranno politiche per l'innovazione che siano collegate con quelle per le reti materiali e immateriali, fattori indicati dalle PMI come prioritari nei settori maturi. Va affrontato il tema della difficoltà dell'industria, e in generale delle attività produttive (ma anche della pubblica amministrazione), ad innovare e modernizzare le produzioni, i mezzi di produzione e la capacità organizzativa, anche a causa dei problemi di "matching" tra le esigenze del tessuto produttivo e l'offerta di R&S da parte delle università e dei centri tecnologici.

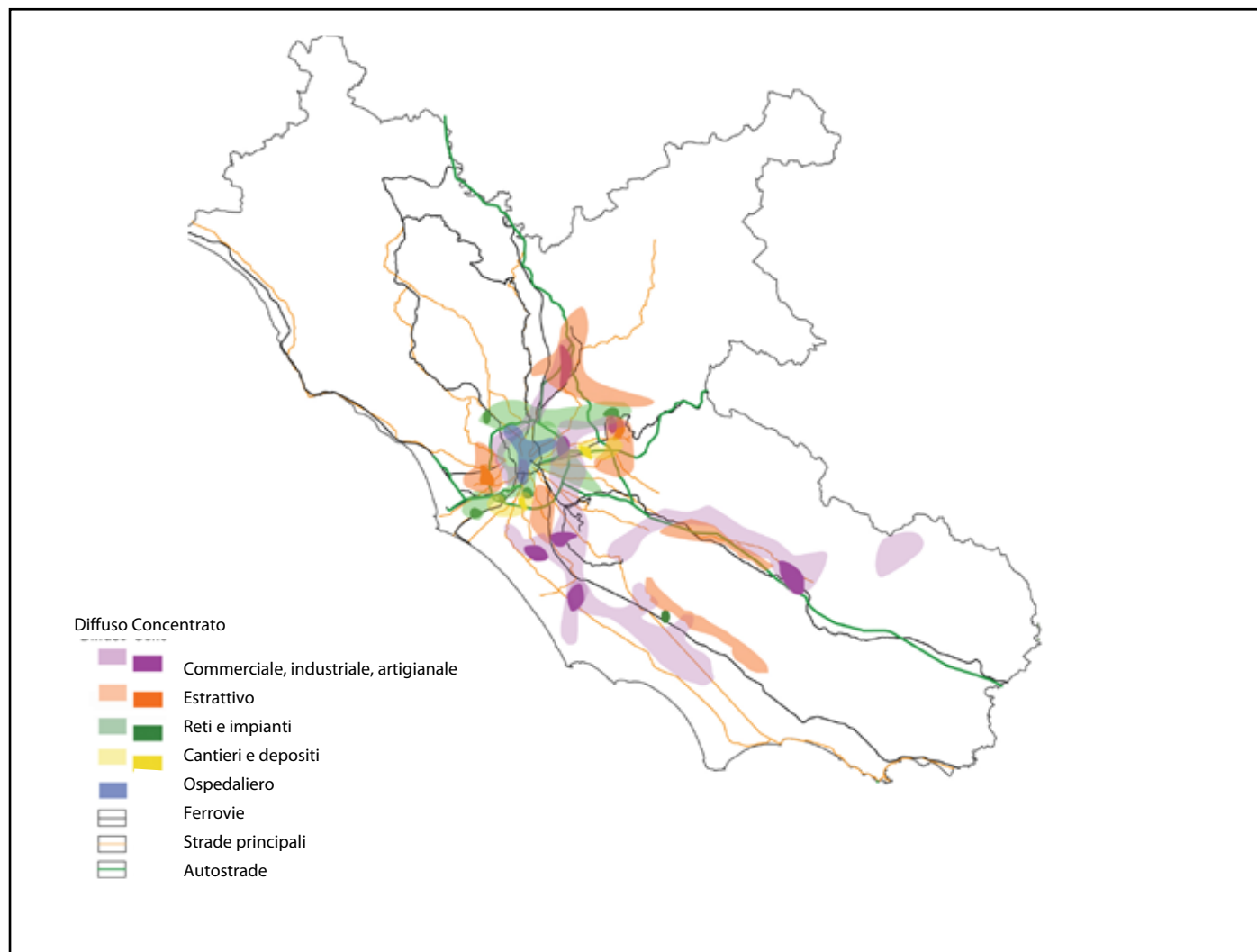


FIG. 53 - IL TERRITORIO MESSO A LAVORO

Queste ultime due immagini sintetizzano alcuni dei temi sviluppati nelle altre elaborazioni delle pagine precedenti, la struttura infrastrutturale del territorio e quella degli insediamenti residenziali e produttivi. La sovrapposizione di questi tematismi mette ancor più in evidenza il ruolo attrattore di risorse, di Roma; l'area romana è riconducibile ad un modello interpretativo policentrico, con ampie diramazioni associabili al modello di città diffusa. Occupa un posto di

rilievo nella gerarchia insediativa regionale, ospitando il 50% della popolazione. Il principale punto di debolezza attuale di quest'area va ricercato nel ritardo nel processo di miglioramento e di qualificazione delle risorse disponibili (risorse umane, infrastrutture, funzioni, servizi) che, pur ove presenti, non appaiono ben supportate nel processo di sviluppo di attribuzioni e/o funzioni di rango superiore, necessario per far assumere alle stesse un ruolo propulsivo e maggiormente funzionale alle esigenze di sviluppo territoriale.

Valorizzazione del sistema delle grandi aree a valenza ambientale

La superficie protetta nel Lazio ammonta a un totale di 205.930 ettari, più del 12% dell'intero territorio. Particolare rilievo assume il patrimonio forestale del Lazio che costituisce uno dei più ricchi ecosistemi di biodiversità italiana, con una superficie di circa il 30% del territorio regionale. A fronte di questa ricchezza ed alle sue ampie potenzialità di sviluppo, esistono diversi punti di debolezza che investono la sua gestione. La valorizzazione dei poli di eccellenza del tessuto culturale del territorio regionale e la loro messa in rete rappresenta l'altro ingrediente fondamentale per possibile altro modello di sviluppo basato sulla valorizzazione delle identità locali, delle differenze, delle risorse ambientali. Ciò che è sempre stato considerato un "disvalore" può adesso diventare un vantaggio da cogliere.

Le potenzialità dell'asse tirreno-adriatico

Il quarto scenario corrisponde in sostanza alla piattaforma territoriale strategica individuata da DiCoTer che gli attribuisce rilevanza nazionale in quanto rappresenta uno degli spazi di rafforzamento delle connessioni tra corridoi transeuropei, nodi portuali ed armatura urbana di livello nazionale, cui si aggiunge l'altra connessione Tirreno-Adriatico Roma Pescara, anch'essa considerata dal MIT ma con valenza inferiore.

I ragionamenti riguardano in gran parte quanto detto a proposito della riorganizzazione e rafforzamento del sistema della logistica e del sistema portuale. Caposaldo regionale di questa è il polo di Civitavecchia, il cui porto rappresenta l'infrastruttura chiave del sistema portuale laziale, l'unico di rilevanza nazionale (con i suoi 21 accosti per una lunghezza complessiva poco superiore ai 4.000 metri, i circa 73.000 Mq. di piazzali e 6 binari ferroviari).

Oltre alla funzionalità e all'ottima posizione logistica, il porto potrà contare in futuro su infrastrutture ed una rete di collegamenti in grado di collocarlo al centro del Mediterraneo offrendo accesso alle più importanti reti viarie e ferroviarie nazionali ed europee.

L'autostrada A12, oltre all'accesso a Fiumicino, consente il trasferimento da Civitavecchia a Roma da dove è possibile inserirsi nella rete autostradale della Penisola.

La realizzazione della superstrada Civitavecchia - Orte consentirà la creazione di un land-bridge con la costa adriatica. Da Orte si diparte anche la E45 che collega direttamente a Ravenna.

Il porto di Civitavecchia, sarà a breve collegato all'interporto, ovvero alla piattaforma logistica di Civitavecchia; l'obiettivo prioritario

è quello di rendere il nodo di Civitavecchia un polo di scambio integrato di livello nazionale ed internazionale.

IL LAZIO VISTO DALL'EUROPA

Diversi studi condotti a livello comunitario non sempre riescono a restituire un quadro verosimile della natura e del funzionamento delle regioni europee. La necessità di comparazioni a scala continentale porta alla definizione di indicatori che spesso non sono disponibili a livello locale o non riescono a tenere conto delle dinamiche territoriali di piccola scala. Le dinamiche territoriali, per loro natura complesse e afferenti a diverse logiche disciplinari e politiche settoriali, spesso non riescono ad essere vincolate dalle rappresentazioni grafiche e numeriche di queste ricerche. Ci si riferisce qui soprattutto agli studi condotti per Espon e nell'Urban Audit. I dati dei rapporti di coesione economica e sociale, invece, coltivando una minore ambizione territoriale, paradossalmente riescono ad essere maggiormente significativi e a dare un'idea delle trasformazioni regionali, o, quantomeno, degli assi principali attorno

	AGRICOLTURA (%)	INDUSTRIA (%)	SERVIZI (%)
EU 25 (III)	5,4	28,8	65,8
EU 27 (IV)	6,2	22,7	66,1
LAZIO (III)	3,3	19,9	76,7
LAZIO (IV)	1,5	18,7	79,8
ITALIA (III)	5,0	31,8	63,2
ITALIA (IV)	4,2	30,8	65,0

Tab.9 - Distribuzione percentuale dei settori produttivi
Fonte: III e IV Rapporto di coesione economica e sociale

ai quali si configurano i cambiamenti strutturali. Gli indicatori regionali del terzo e quarto rapporto economico di coesione sociale affermano come il Lazio risulti tra le regioni più ricche d'Europa. La distribuzione della forza lavoro per settori produttivi presenta una suddivisione singolare. Una lettura ragionata di questi indicatori evidenzia la particolarità del sistema laziale, particolarità confermate dallo studio approfondito condotto per questo testo sul Docup 2000-2006. Il settore dominante del sistema produttivo è quello dei servizi, seguono l'industria e l'agricoltura. Le percentuali medie degli impiegati nei settori produttivi della realtà laziale si discostano da quelle nazionale e da quelle europee (vedi tabella 1, qui di seguito).

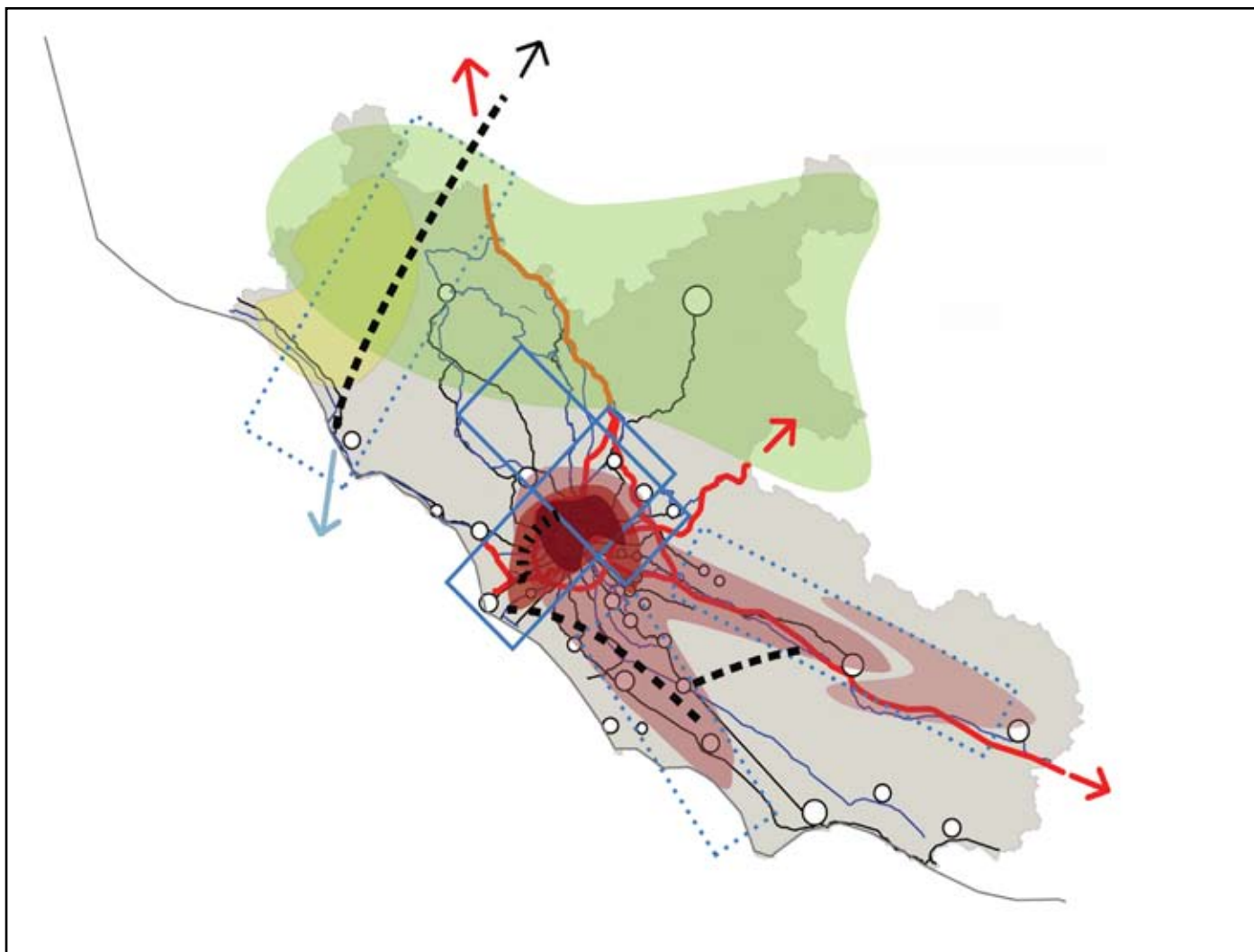


FIG.54 - SCENARIO REGIONE LAZIO

All'espansione residenziale e produttiva verso sud ovest si contrappongono le invariati paesaggistiche del retino e del viterbese. Il sistema del parco della Maremma e della Tuscia insieme a quello del retino costituiscono un potenziale su cui puntare sia in chiave di tutela del paesaggio che per la promozione di un turismo sostenibile che faccia di questi territori delle eccellenze nell'intera regione e controbilanci l'impatto che il turismo ha sulle coste e lo sviluppo residenziale verso sud. Civitavecchia potrebbe funzionale come località portuale autonoma

e di passaggio per la direzione tirrenico-adriatica e i collegamenti a nord che puntino sulla rilancio della bassa Maremma e della Tuscia. Quest'area nel suo insieme dovrebbe controbilanciare l'irrefrenabile sviluppo verso sud nella direzione di Napoli e Latina. La centralità indiscussa della capitale e la sua direzionalità verso Fiumicino dovrebbe essere potenziata dal rafforzamento del raccordo vero il mare e da una maggior interdipendenza con i comuni di prima corona che attualmente risultano dipendenti dalla capitale. Anche un collegamento tra l'asse pontino e l'A1 potrebbe avvantaggiare i territori a sud che dovrebbero a loro volta essere riconnessi con l'hub di Fiumicino.

Dati positivi, ma anche questi con forti limiti. I dati non rendono conto degli squilibri territoriali presenti, infatti, il Lazio è una regione che presenta territori a più velocità, che, per di più, mostrano anche una distinta configurazione territoriale e una diversa storia evolutiva.

Il Lazio che emerge dagli studi sulla coesione economica e sociale è quello in cui: a) risiede una popolazione privilegiata, che ricade in quel 10% che costituisce l'insieme degli europei più ricchi, b) ha un PIL pro-capite che continua a salire (anche se ad un tasso non elevato, tra lo 0 e lo 0,6%), c) ha un tasso di occupazione che sfiora il 60% ed un'alta percentuale di popolazione inattiva (solo 2 persone lavorano a fronte di una in pensione, la media europea è di 3 a 1), d) sta aumentando le spese strutturali in ricerca e sviluppo ed ha un alto grado nel regional innovation performance index (si colloca subito dopo i best performers, ovvero alcune regioni tedesche e scandinave).

Il Lazio incontra la pianificazione di scala continentale anche nella relazione con i TENs (Trans European Networks).

Da questo punto di vista il Lazio presenta delle potenzialità non completamente evidenziate nei piani regionali e nelle politiche territoriali ed economiche, ma anche scarsamente indagate in letteratura. Il Lazio potrebbe caratterizzarsi come un importante mobility hub con effetti a scala regionale, inter-regionale e trans-

nazionale. Infatti, la regione oltre ad essere attraversata dal corridoio per eccellenza all'interno del territorio EU, cioè il corridoio (Berlino-Palermo), offre al Mar Tirreno una rilevante parte del suo perimetro e tre porti di notevole interesse: Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino. Questo sistema inserisce il Lazio nella rete delle autostrade del Mare Mediterraneo (TEN-T Guidelines, et al.). Altre opportunità sono connesse al collegamento con un altro asse longitudinale che scorre lungo la costa tirrenica e che potrebbe ricondursi con l'arco che collega Barcellona a Genova (Interreg IIB, MEDOCC, Arcomed). Infine, sono di notevole importanza i collegamenti trasversali con Pescara ed Ancona. Lo studio Itater 2020 definisce due piattaforme territoriali lungo questi assi. Quella che va da Roma a Pescara con valenza inter-regionale (si veda a tal proposito lo studio sea-land-sea bridge, di Venosa, M., Pavia, R., 2008), l'altra nazionale.

Le potenzialità insite nei collegamenti trasversali tra la costa tirrenica e quella adriatica sono quelle meno considerate nelle politiche territoriali, economiche e nei piani del Lazio. Eppure è interessante valutare i vantaggi connessi alla realizzazione di un collegamento rapido e multimodale tra i porti del Tirreno (Civitavecchia) e quelli che affacciano sull'Adriatico (Ancona). La realizzazione di un'asse trasversale di questo tipo consentirebbe un rapido collegamento sia con l'area balcanica, sia con La Spagna e il sud della Francia, spostando così verso il sud Europa e sulle autostrade del mare una

	Europa	Italia	Emilia R.	Lombardia	Lazio
Crescita del PIL 2004, % media di variazione annua (ob. 3%)	2,3	1,3	1,1	1,2	1,7
PIL procapite 2004 (UE27=100)	100	107	130	142	132
Tasso di occupazione 2005 (ob. 70%)	70	63	71	68	63
Tasso di disoccupazione (3%=piena occupazione)	9	7,7	3,8	4,1	7,7
Spesa in R&D espressa in % del PIL	1,9	1,1	1,2	1,2	1,9
Spesa in R&D finanziata da imprese	64	47	58	67	25
Investimenti in rapporto al PIL	n.d.	19	20	18	16
% di investimenti nel manifatturiero	n.d.	20	25	26	13
Occupati nel manifatturiero ad alta tecnologia	n.d.	1,1	1,2	1,6	1,2
Occupati nei servizi ad alta intensità di conoscenza	n.d.	15	14	18	20

Tab. 10 - Selezione dei 14 indicatori che misurano gli obiettivi di Lisbona, dati Eurostat

buona parte del trasporto di merci e persone. Rischi e vantaggi di questa operazione dovrebbero essere indagati, alcune prime considerazioni sono presente nel progetto Interreg IIB-Medoc-Medisdec (Elisei, P., Pineschi, G., 2007).

Un'altra vista europea sul Lazio è quella disegnata dalla rincorsa agli obiettivi di Lisbona. Per quanto riguarda la competitività in senso stretto, la tabella, qui di seguito, riporta i valori di alcuni indicatori che misurano gli obiettivi di Lisbona. Nella tabella si comparano i dati di Lazio, Emilia Romagna, Lombardia, Italia ed UE27.

Si nota che il Lazio ha ancora ampio margine di recupero sugli indici di occupazione/disoccupazione, investe ancora poco rispetto al PIL, abbia delle imprese che non ri-investono in ricerca e sviluppo, ma cresca più delle altre regioni.

Roma sposta decisamente l'occupazione Laziale verso il settore terziario. L'industria raggiunge una percentuale discreta, ma è ben al di sotto della media nazionale e continentale. Il settore agricolo si attesta leggermente al di sotto delle medie prese come riferimento. Le politiche di sviluppo regionale, nonostante questa marcata presenza del polo urbano della capitale, mirano negli ultimi anni a proporre investimenti che valorizzino le diverse aree della regione.

Gli ultimi dati statistici confermano il rafforzamento del settore dei servizi, a scapito soprattutto del settore agricolo: Le dinamiche di medio-lungo periodo intervenute sulla struttura produttiva regionale hanno prodotto un passaggio di valore aggiunto dal settore primario e da quello delle costruzioni verso il terziario. Negli ultimi anni (2000-05) tale processo di terziarizzazione ha coinvolto anche il settore dell'industria in senso stretto, riportando una considerevole contrazione del valore aggiunto (-5,2%, dato cumulato). Nonostante la performance negativa del settore agricolo (-7,1 % tra 2000 e 2005) e di quello industriale (-5,2%), l'economia laziale ha evidenziato una crescita notevolmente superiore alla mediana nazionale (+ 9,2 % contro il 3 %) e ciò può essere ricondotto ad una forte espansione delle attività terziarie: in particolare, le attività immobiliari, professionali, i servizi commerciali e sanitari (Istat ed Eurostat).

PROSPETTIVE

POLITICHE URBANE

Marco Cremaschi

Nella recente, grande, narrazione della globalizzazione, molti autorevoli studiosi hanno insistito su gli aspetti cruciali della nuova organizzazione del mondo, tra i quali il superamento dello spazio geografico e dei luoghi. Questa rappresentazione è parziale, e implica alcuni corollari che penalizzano le città e i territori. In particolare, si può obiettare: a) la geografia e il territorio non si dissolvono nello spazio dei flussi, al contrario acquistano nuovi e più selettivi ruoli; b) sono disponibili più percorsi di quanto la nuova, egemonica narrazione della competitività territoriale riesca a raccontare; c) la dimensione locale agisce almeno in parte come una variabile indipendente, in particolare quando si traduce in azione politico-strategica.

La globalizzazione di cui si parla è, in primo luogo, quella dello spazio finanziario -in costante e incredibile movimento- che investe i territori imponendo loro di adattarsi agli esiti delle decisioni prese nei centri della finanza mondiale. In questa narrazione si pone l'accento sui flussi di merci, persone, risorse finanziarie e informazioni, e sulla nuova 'geografia' immateriale che viene a crearsi nello spazio delle reti. Da questo nuovo spazio (lo spazio dell'informazione, della finanza, di internet, ma anche della divisione internazionale del lavoro, del turismo) le città e i territori sarebbero pressoché esclusi: la frizione della distanza è annullata; il rilievo della prossimità è abbattuto dalle tecnologie; la funzione di memoria collettiva è superata dalla (apparentemente) universale accessibilità delle informazioni.

Questa rappresentazione incontra un vasto successo ed eco mediatico, e apre non poche prospettive interessanti di ricerca. Per esempio, ne è evidente il riflesso sul più importante documento di indirizzo della UE, la 'strategia' di Lisbona che punta a fare dell'economia del vecchio continente il centro più innovativo e competitivo di tutto il mondo. Innovazione e competitività sono infatti due dei temi con i quali le città si devono confrontare.

Ma tutto questo merita una riflessione approfondita. Non è vero, infatti, che lo spazio dei flussi sia l'ultimo stadio dello sviluppo territoriale, e la città globale il punto di arrivo delle dinamiche urbane. Anzi, se andiamo a guardare la letteratura scientifica, troviamo una varietà di combinazioni tra lo spazio dei flussi -delle informazioni, del capitale, delle tecnologie- e lo spazio dei luoghi, delle identità, delle conoscenze locali, delle qualità. Studi di caso hanno

analizzato i centri dell'economia globale, e hanno in parte corretto l'idea dei flussi imperativi.

Proviamo ad indicare tre correzioni.

La prima correzione, rivincita forse del senso comune, riguarda la resistenza dei luoghi: anche nelle città globali, ha ricordato la Saskia Sassen, le relazioni faccia a faccia sono importanti, la socialità e la geografia non scompaiono, anzi 'ancorano' il business più critico alle città dove si concentrano i professionisti rilevanti nei settori delicati, nonostante l'astrazione crescente della produzione. Si forma così una nuova gerarchia nel network urbano, con alcune città dove si concentrano le funzioni di comando, le città globali; altre che operano le connessioni tra i diversi sistemi, le città gateway, e i diversi territori, le capitali regionali.

Questa osservazione è di per sé importante, ma c'è di più: una seconda correzione riguarda il senso del cambiamento. Un ruolo di cerniera regola l'atterraggio delle risorse mobili (quelle tipiche della società dei flussi: denaro, ceti sociali mobili...) e la valorizzazione di quelle immobiliari (risorse, infrastrutture; ma non solo risorse materiali, spesso infatti anche le persone sono stanziali). Chi svolge questo ruolo? Questo ruolo è svolto in gran parte dall'attore città, e incide molto sulle scelte di prospettiva in tutto il mondo e in Europa. Dunque, le città non solo ospitano, ma operano un ruolo attivo in queste dinamiche economiche e territoriali.

Infine, le città ospitano e attivano i nuovi intrecci tra flussi e luoghi ma, inoltre, sono l'unico punto nell'assetto organizzativo del capitalismo dei flussi dove si provi a governarle. Perché? Perché gli stati sono piccoli e deboli alla scala globale, da un parte; e perché, dall'altra, le 'poste' del gioco si rivelano solo alla scala locale che rende manifesti profitti e perdite, e permette di valutare i trade-off tra e nella struttura delle decisioni (cosa cioè sacrifichiamo di un valore all'altro: della sostenibilità allo sviluppo, per esempio, o della coesione alla innovazione). La capacità locale di combinare i fattori di sviluppo diventa uno degli elementi della competitività territoriale.

La città ha avuto un posto importante nella storia, ma sempre un posto scomodo. La retorica recente sulla centralità delle città nello sviluppo è ambivalente. E' una retorica positiva, che narra il successo di quelle città che hanno attraversato con successo gli 'stadi successivi di un presunto modello di 'renaissance'. Così facendo, però penalizza quelle città che non hanno compiuto l'intero percorso o che scontano problemi e ritardi maggiori; tra queste molte città italiane e del Mediterraneo.

Si può affermare da questo punto di vista che la città è un oggetto teoricamente insoddisfacente e conteso tra diverse discipline e saperi.

Per esempio, sia nella retorica europea che nelle stesse rivendicazioni delle città si fa ricorso alternativamente ad uno dei due argomenti che seguono: da un lato, le città sono presentate come il luogo dove si concentrano i problemi più gravi; al tempo stesso, sono invocate come le levatrici dell'economia del vecchio continente.

Come è possibile questa duplicità? Per spiegarla occorre fare riferimento alla natura ambivalente del discorso egemonico sul cambiamento urbano che si è affermato in Europa negli ultimi decenni. Questo discorso è importante perché seleziona episodi, riferimenti e iniziative che preconstituiscono la tavolozza delle politiche urbane dei paesi europei. Ma, per come è stato costruito, rappresenta un terreno insidioso e poco conveniente per le città italiane e in generale del mediterraneo.

Il discorso prevalente sulle città racconta infatti come negli ultimi decenni si siano susseguite delle diverse situazioni problematiche:

negli anni Settanta le città apparivano in una crisi insanabile, per la delocalizzazione industriale e la diffusione residenziale;

negli anni '80, l'epoca dei 'grandi progetti' ha dato una scossa a parti cruciali delle città (soprattutto ad alcune grandi attrezzature o ad aree dimostrative ed esemplari) e dimostrato, pur tra molte critiche, che qualcosa poteva essere cambiato;

negli anni '90, tutte le parti delle città sono state investite da processi di ristrutturazione (molecolari o aggregati) del mercato

fondario e immobiliare, che hanno completamente rinnovato il modo in cui le città guardano a se stesse e alla trasformazione (è l'epoca dei Grandi eventi, ma anche della gentrification e della crescita del turismo);

infine, nel periodo più recente, le città nel loro insieme, come sede di vita associata e come infrastruttura, appaiono come il supporto delle componenti centrali della nuova economia della conoscenza.

Molte osservazioni critiche potrebbe essere fatte a questo schema, che ovviamente non indica elementi tra loro in alternativa e, soprattutto, non considera tutte le variabili decisive. Ma se si accetta che questa sequenza riassume sufficientemente bene il prevalente 'sentire' nei confronti della città nelle diverse epoche, si possono considerare due rilevanti corollari:

il primo, è che la sequenza offerta tende a descrivere un progressivo miglioramento delle condizioni di base della città, che riscopre prima le attrezzature, poi gli spazi della vita quotidiana, infine una combinazione tra i due che resta al centro però della nuova economia politica della città;

il secondo corollario, è che questa sequenza racconta l'evoluzione di una classe di città, in particolare di quelle che sono riuscite a percorrere -più o meno nell'ordine- tutte le tappe del percorso; tende cioè a definire un modello evolutivo a stadi. Questo modello è ben rappresentato da alcuni esempi che hanno 'catturato' il discorso sulle città in Europa, tra i quali il 'modello' per eccellenza è forse quello di Barcellona, generalizzato poi alle città del Nord Europa.

Questo schema, va detto invece, mal si applica alle città del Mediterraneo e, in particolare, del Mezzogiorno. Soprattutto perché ignora il ruolo che le singole congiunture nazionali esercitano sulle possibilità di singole città di avviare processi incrementali come quelli descritti. E inoltre perché non considera i ritardi, il peso del dualismo, i vincoli che il sistema paese pone all'agire degli attori città, particolarmente pesanti nel nostro paese. Bisogna dunque guardare con più attenzione a cosa sono davvero le città italiane, e evidenziare quale ruolo giocano sulle economie regionali e la cultura locale.

Anni '70	Anni '80	Anni '90	Anni '00
Fine del modello urbano industriale	Esperimenti decisionisti	Il 'cantiere' della nuova economia globale	La città come rete di saperi e capacità
La città in crisi (delocalizzazione industriale e dispersione residenziale)			
	La città "imprenditiva" (crescita occasionale e progetti urbani)		
		La città Creativa (la città come centro di innovazione)	
Glasgow, Genova	I grandi progetti di Parigi e Milano	La città olimpica a Barcellona; Torino	Helsinki, Goteborg

Tab.11- Figure del discorso sulle città

RAFFORZARE I FONDAMENTALI E GOVERNARE UN LAZIO VISTO DAL LAZIO

Andrea Filpa

Atlante e scenari del Lazio metropolitano ha ampiamente centrato l'obiettivo di restituire le recenti dinamiche di trasformazione regionali, mettendo a fuoco un arco temporale particolarmente denso di mutamenti e allineando materiali sufficienti per una riflessione ad ampio spettro sulle prospettive di una regione che, come tutte ma forse più di alcune, presenta ampi margini di miglioramento nel governo del proprio territorio.

Un miglioramento che dovrebbe poter contare su due pre-requisiti la cui necessità si tenterà in questo breve testo di argomentarne; un rafforzamento dei fondamentali e una maggiore capacità di autorappresentazione.

L'esigenza di rafforzare i fondamentali nasce dalla evidente debolezza della pianificazione urbanistica e territoriale del Lazio.

Il Rapporto dal territorio 2007 dell'INU conferma una situazione già colta dall'Atlante, collocandola in un contesto più ampio e mostrando una Italia divisa in due, dove il Lazio appartiene al Mezzogiorno.

Una regione in grande ritardo, con uno strumento generale (il PTRG) adottato da molti anni e che probabilmente seguirà la medesima parabola dei suoi predecessori, estinguendosi senza mai essere divenuto efficace; su cinque province una sola ha il PTC approvato (anche se due lo hanno adottato): il 30% dei comuni non ha il piano, oppure è dotato di un piano anteriore al 1977.

Questo dato rischia di ampliare il portato del Lazio che non c'è – ben argomentato da Giovanni Ferraro – trasladolo da una dimensione geografica ad una culturale: il Lazio non c'è perché non c'è alcuno che lo governi.

Tenendo conto del fatto che si tratta di una situazione purtroppo radicata in un lungo passato, il rafforzamento dei fondamentali significa nel concreto porre in agenda almeno tre linee di lavoro:

- la definizione di una legge urbanistica regionale aggiornata ai nuovi paradigmi del governo del territorio. Il Lazio possiede oggi la più recente della vecchia generazione delle leggi regionali: una legge che non ha aggiornato la natura e il ruolo degli strumenti di governo regionali (ancora troppo urbanistici e poco strategici), che mantiene la rigidità del PRG di tradizione senza aprirsi ai nuovi strumenti della pianificazione complessa, che offre risposte elusive ai temi della incorporazione delle componenti ambientali. Serve una legge, inoltre, che regoli in maniera efficace le trasformazioni edilizie nelle aree agricole, autentico motore dello sprawl urbano e del conseguente mitage del paesaggio;

- l'aggiornamento e il successivo completamento dei percorsi istituzionali degli strumenti regionali di governo territoriale, indispensabili – su questo si tornerà di seguito – sia per assicurare omogeneità e reciproca coerenza alle differenti politiche regionali, sia per garantire coordinamento ed indirizzi alle province e ai comuni;

- il varo, anche in collaborazione con le Province, di una stagione (che si prospetta lunga) di stimolo e supporto ai Comuni affinché pratichino la pianificazione.

Rafforzare i fondamentali è operazione necessaria ma non sufficiente per affermare una nuova cultura di governo del territorio, e servirà un sforzo non indifferente di adeguamento delle strutture tecniche regionali, provinciali e comunali. Alternative non ce ne sono, o meglio c'è quella di un progressivo allargamento della distanza tra le sempre più evolute politiche europee e una prassi locale di modesto profilo.

Il secondo requisito per un governo più autorevole del Lazio – quello di aumentare la capacità di autorappresentazione – sarà in tempi lunghi garantito dal rafforzamento dei fondamentali, ma nell'immediato rischia di manifestarsi il rischio di un assorbimento acritico di scenari proposti da soggetti altri.

Non si tratta di un problema nuovo, ed il Lazio lo condivide con molte altre regioni, soprattutto del sud.

Anche nel Progetto '80 erano contenuti scenari regionali elaborati a livello centrale, ma si trattava di una operazione complessa tesa ad accompagnare l'emersione delle autonomie regionali: la loro relativa semplicità era coerente con la maturazione disciplinare del tempo (anche in contesti nazionali più avanzati dell'Italia) e comunque li animava una tensione verso il decentramento ne che depotenziava autoreferenzialità ed assertività.

Oggi la situazione è molto diversa, e gli esercizi più recenti di prefigurazione degli assetti territoriali nazionali appaiono meno convincenti di quelli del passato; si ha l'impressione che si limitino a traslare, senza un significativo valore aggiunto, scale di lavoro e paradigmi mutuati dal livello europeo.

La pianificazione regionale dovrebbe garantire la produzione di questo valore aggiunto, declinando in maniera laica gli scenari europei e nazionali, esplorandone (attraverso un faticoso incremento delle informazioni) i profili di applicabilità al territorio, all'ambiente ed alla società locale, modulando interventi, soluzioni e programmazione della spesa, ponendo le premesse per una azione di governo estesa all'intero network istituzionale.

L'impressione è che a soffrire di queste carenze di autorappresentazione siano in particolar modo le politiche territoriali – generali e settoriali - il cui spazio appare eroso da un lato da una prassi ordinaria di governo del territorio non certo esaltante, dall'altro da scenari che la debole sedimentazione locale espone al rischio della ritualità e della inefficacia.

Un Lazio visto dal Lazio è infine un requisito indispensabile per una prospettiva ad oggi non compiutamente messa a fuoco neppure nelle realtà più avanzate, ma di cui tutti stanno prendendo coscienza: quella del risparmio e della riconversione energetica, che ad oggi è percepita dal grosso pubblico come l'obiettivo 20-20-20, ovvero 20% di fonti rinnovabili, 20% di risparmio energetico e 20% di riduzione dei gas serra entro il 2020.

In una prospettiva ravvicinata si profila in tal senso un ulteriore impegno per la Regione, ovvero la redazione di un Piano di adattamento al global change che interpreti le nuove esigenze di risparmio energetico e di contenimento delle emissioni climalteranti, ricercando nuovi profili di coerenza in politiche regionali di cruciale importanza quali quelle abitative, della mobilità, delle aree protette e della gestione urbana.

POLITICHE PER IL TERRITORIO

Anna Laura Palazzo

I nodi problematici

Una recente rilettura delle politiche territoriali nel Lazio ha restituito forme di programmazione e processi di piano contrassegnati da stati di avanzamento differenti, generalmente marcati dall'assenza di una visione al futuro a livello di insieme²⁷.

Laddove l'evidenza empirica mostra consistenti processi di riorganizzazione dei territori più dinamici come azioni di contrasto al forte richiamo della Capitale, e per le funzioni di rango elevato a una core area di poco più estesa della città storica, l'istituzione regionale appare riluttante ad assecondare o supportare queste spinte attraverso un potenziamento infrastrutturale e localizzazioni di attrezzature di livello territoriale²⁸. Né tale compito può essere surrogato per via ascendente, attraverso una semplice messa in coerenza di strumenti, sia pure ad ampio spettro, come i piani territoriali provinciali, che stanno finalmente giungendo a maturazione.

Le pianificazioni di settore stanno producendo quadri conoscitivi e procedimenti di notevole interesse, in relazione all'estensione a tutto campo delle tematiche ambientali²⁹; e tuttavia, le misure specifiche di cui esse sono di volta in volta portatrici (basti pensare ai temi del consumo delle risorse non rinnovabili, alla tutela dei valori naturali e paesaggistici, alla difesa e messa in sicurezza dei suoli) manifestano un'efficacia ridotta ove manchino di individuare nel rispetto delle singole traiettorie un traguardo comune e una ricomposizione in nome della finalità generale di un incremento delle prestazioni complessive del territorio laziale.

Il Piano paesaggistico, recentemente adottato dalla Giunta Regionale³⁰, mira a ridefinire la sfera di competenza della pianificazione paesaggistica, così come espressamente richiesto dalla normativa nazionale in materia. Di fatto il nuovo strumento, i cui contenuti risultano cogenti su circa il 67% della superficie regionale, avendo altrove valore di indirizzo e raccomandazione, intende fornire per "sistemi di paesaggio" quadri di coerenza e orizzonti di compatibilità alle trasformazioni rispetto a sistemi di valori e qualità territoriali formalmente espressi e collettivamente riconosciuti.

Esso assume le funzioni di un piano quadro settoriale con valenza territoriale, con annesse "finalità di salvaguardia dei valori culturali, del paesaggio e del patrimonio naturale quale sistema

identitario della Regione Lazio intesa sia come comunità che come territorio³¹.

Il Piano di bacino del Tevere propone un sostanziale allineamento concettuale e operativo tra “corridoi ambientali e fluviali” e “rete ecologica” che comporta spessori biologici decisamente più estesi delle semplici linee di separazione fisica, facendosi carico di rafforzare le condizioni di continuità ambientale e permeabilità.

Da ultimo, il Programma di Sviluppo Rurale della Regione Lazio (PSR), facendo propri gli indirizzi strategici comunitari e nazionali, assume la centralità della dimensione “rurale”, di cui la produttività in senso stretto rappresenta soltanto una delle componenti³².

Tutti gli strumenti elencati sono chiamati a confrontarsi, in maniera più o meno immediata, con dinamiche eterodirette, nel quadro dei sussidi introdotti dalla “Revisione di medio termine della Politica agricola comunitaria” (Reg. 1782/2003): con il meccanismo del disaccoppiamento, per cui una quota dei contributi non viene più destinata a determinate produzioni ma erogata per unità di superficie, si è sancito il passaggio dalla logica del sostegno alla produzione a quella del sostegno al produttore, che prende atto degli effetti spesso devastanti sul paesaggio della dipendenza delle scelte colturali dal regime di sussidi comunitari³³.

Quadri programmatici ancora incerti provengono infine dall’insieme delle aree protette, che ricoprono una superficie complessiva di 213.453 ettari (circa il 12% della superficie regionale), in gran parte ancora in attesa dei piani di assetto e dei regolamenti relativi all’esercizio delle attività consentite³⁴.

Accanto al tema delle “pianificazioni separate”, che determinano interferenze critiche sul territorio, occorre accennare alle “valutazioni separate”, a vario titolo declinate entro percorsi che fanno capo a soggetti differenti: per tutte, e non nel solo Lazio, gli scarti problematici tra valutazioni “generaliste”, quali quelle afferenti ai procedimenti in applicazione della direttiva europea sulla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), peraltro tuttora disattesi nella regione³⁵, e valutazioni “di settore”, come la valutazione di incidenza (VI), che ad oggi dispone di un suo consolidato know-how, o le più enigmatiche valutazioni da porre in essere entro i piani paesaggistici di nuovo impianto (da cui è tuttavia significativamente espunto ogni riferimento al “bene ambientale”³⁶) rispetto agli “obiettivi di qualità paesistica” introdotti dalla Convenzione europea del Paesaggio.

Come sempre, i richiami all’ordine provengono da lontano. Come la condanna all’Italia da parte della Corte di Giustizia Europea per inosservanza degli obblighi di recepimento della direttiva comunitaria concernente la VAS³⁷, o la più recente sentenza della Corte Costituzionale che assimila le “zone a protezione speciale” della

Rete Natura 2000 alle aree protette, ponendo l’obbligo dell’adozione di speciali “misure di conservazione” nell’ambito di uno statuto vincolistico dei siti individuati³⁸.

Al di là delle questioni contingenti, le difficoltà principali continuano a riscontrarsi nella tradizionale separazione di “saperi” e “poteri” – “a ciascuno il suo” - che comporta filiere previsionali e valutative rigorosamente separate, con arroccamenti disciplinari e di ruolo e forti resistenze a intese interistituzionali sulla base di quadri interpretativi condivisi: quadri cioè che consentano la messa in coerenza di procedimenti e azioni differenziate nello spazio, nel tempo e nelle modalità, incorporando in forma di scenari di sviluppo (tendenziali e correttivi) i fattori di opportunità e di rischio rilevanti e pertinenti correlabili con evidenza anche al versante ambientale.

Nuove sfide per nuovi scenari

La nuova stagione di governance nel Lazio è innanzitutto chiamata ad esperire la dimensione sovracomunale come la più promettente per conseguire un allineamento tra “saperi” di settore (e tra i rispettivi referenti amministrativi) e opzioni condivise di governo. Se si eccettuano le esperienze di programmazione integrata per lo sviluppo, spesso strumentali al conseguimento di una visibilità nell’immediato, forme più o meno strutturate di associazionismo sorte con la finalità di ottimizzare le prestazioni di territori sovracomunali si manifestano quasi soltanto con riferimento ad esigenze di natura ambientale, come nel caso di alcuni primi tentativi di concertazione interistituzionale nell’ambito delle aree protette. Queste politiche attivabili sotto il vessillo della “rete ecologica” andrebbero incentivate e premiate in quanto incorporano nel dominio della “forma urbana” principi ecologici in grado di assicurare alle future generazioni la tutela dei paesaggi e la rigenerazione delle risorse ambientali. Va da sé che, in questo ambito di sperimentazione, ogni livello di governo è chiamato a cooperare per gli aspetti che più da vicino intercettano il suo campo di azione: in tal modo, le opportunità offerte dalle varie modalità e gradazioni della valorizzazione ambientale potrebbero fornire un’impalcatura concettuale alla implementazione della rete ecologica, affidata a tradizionali modalità “discendenti” per le sue componenti principali già assistite da dispositivi di qualche efficacia (Piani e regolamenti delle aree protette, Piani di bacino, ecc.), anche “dal basso”, con modalità “ascendenti”, affidate alle iniziative di Comuni e Municipi.

Mancano invece le iniziative legate alla gestione di attrezzature

e servizi di scala sovralocale, che potrebbero consentire una connessione forte, tanto nelle aree deboli dello spopolamento che in quelle più vitali dello sviluppo, tra le tradizionali misure di tutela ambientale e valorizzazione del patrimonio, specifiche politiche integrate per la gestione di servizi di interesse sovracomunale e le più innovative politiche di welfare estese ad aggregati di comuni, il cui naturale recapito potrebbero essere dei Piani di Zona dei servizi sociali, attraverso una offerta territoriale diffusa che assuma come cifra dominante l'accessibilità in tutte le sue declinazioni³⁹. Da ultimo, le esigenze di tutela ambientale, sia pure nella sua versione attiva, debbono incontrare le convenienze degli imprenditori agricoli, che anche ai sensi delle più recenti acquisizioni in seno all'Unione europea sono chiamati a svolgere un ruolo fondamentale di presidio ambientale - e di fatto anche paesaggistico - attraverso una stanzialità che è condizione irrinunciabile rispetto ai rischi di dissesto idrogeologico e abbandono delle campagne. Laddove invece la produttività agricola impone le sue logiche, occorre identificare misure di riduzione degli impatti sul paesaggio e l'ambiente. E' poi necessario ipotizzare degli spazi di manovra per sperimentazioni condivise sui paesaggi degradati, per i quali la Convenzione europea propone il ricorso ad azioni di risarcimento o di reinvenzione⁴⁰.

Queste problematiche intercettano campi problematici dai contorni sfumati, con significative interferenze tra questioni di "forma", nel Lazio pressoché esclusivamente "interpretate" dal Piano paesaggistico (il paesaggio visibile e sensibile, che sempre più presuppone la tutela di "valori diffusi" anche di recente formazione), questioni di "struttura" (come struttura dell'economia agraria, che regola gli assetti produttivi e determina le convenienze, ma anche come struttura del sistema ambientale), e questioni di "funzionalità" (in chiave ecologica e di sostenibilità ambientale, ma anche della fruizione pubblica).

Sullo sfondo rimane ineludibile il compito di una programmazione di livello regionale, che sappia individuare traguardi territorialmente localizzabili e priorità per il loro conseguimento, rispetto a cui le valutazioni contenute nel piano paesaggistico possano contribuire a orientare e sviluppare le istruttorie preliminari alle azioni di progetto.

AFFITTO E ACCESSIBILITÀ, TEMI CARDINE PER NUOVE POLITICHE ABITATIVE

Stefano Sampaolo

La questione abitativa è tornata ad avere rilievo nazionale, dopo che per molti anni il problema casa era stato come "rimosso", sulla base della diffusa convinzione che il raggiungimento di un elevato tasso di famiglie proprietarie (ormai superiore all'80%) fosse garanzia sufficiente della soddisfazione del fabbisogno.

Nel frattempo la competenza sulle politiche abitative è stata regionalizzata mentre le risorse pubbliche, senza più una consistente e solida fonte di finanziamento come quella della Gescal, sono di fatto venute meno.

Peraltro il ritorno di attenzione per la questione abitativa presenta degli aspetti apparentemente paradossali. Veniamo infatti da un recente ciclo di espansione del mercato immobiliare e del settore delle costruzioni (1997-2007) che ha avuto al centro proprio il segmento residenziale. Grandi investimenti nella costruzione e ristrutturazione di abitazioni ed un elevato volume di compravendite (circa 800.000 l'anno) non hanno determinato un miglioramento del quadro dell'offerta che è stato ancor più sbilanciato e irrigidito. In effetti, in assenza di incentivi significativi, in questi anni il mercato delle costruzioni ha realizzato quasi esclusivamente alloggi destinati alla vendita, in un contesto in cui la combinazione affitti alti/bassi tassi di interesse ha spinto le famiglie italiane a preferire comunque di indebitarsi per cifre considerevoli e per molti anni pur di accedere alla proprietà abitativa.

Peraltro, non vi è dubbio che, rispetto al passato, fattori di pressione sia sul fronte demografico e sociale che economico hanno modificato i termini del problema sia dal lato della domanda che dal lato dell'offerta, dimostrando in modo evidente l'inadeguatezza di un sistema di offerta totalmente orientato alla proprietà abitativa.

Tra questi fattori vanno ricordati: la crescita del numero delle famiglie, l'aumento dei fenomeni migratori e l'invecchiamento della popolazione dal punto di vista delle evoluzioni demografiche; la precarizzazione dei rapporti di lavoro e le difficoltà per i giovani di uscire dalle famiglie di origine; il crescente indebitamento delle famiglie e le difficoltà connesse all'andamento delle dinamiche salariali e dei saggi d'interesse.

A fronte di questi fenomeni di mutamento del quadro, il sistema tradizionale di aiuti per la casa e di operatori non appare in grado

di fornire risposte adeguate neanche rispetto alle emergenze.

Infatti:

- l'offerta di alloggi sociali (quelli gestiti dagli ex IACP) è andata riducendosi percentualmente dato che le nuove realizzazioni sono estremamente ridotte (meno di 2.000 alloggi per anno) e nel frattempo si sono attuati programmi di alienazione del patrimonio;

- si è drasticamente ridotto l'apporto degli investitori istituzionali (enti previdenziali, assicurazioni ecc) che hanno a loro volta alienato in tutto o in parte il loro patrimonio;

- l'aiuto personale per l'affitto (il buono casa) che serve solo a tamponare le emergenze, è inadeguato quantitativamente, e richiede una spesa corrente costante e crescente nel tempo (il mercato si adegua alla presenza dell'aiuto).

Questi i termini generali del problema. Ma a ben guardare quello della casa appare un tema centrale soprattutto per regioni come il Lazio, per almeno due ordini di motivi principali:

- l'area romana rappresenta una delle zone del Paese a maggiore tensione abitativa;

- in questi anni il rapporto tra offerta abitativa e rete infrastrutturale è diventato sempre più problematico, aggravando squilibri e disfunzioni del sistema della mobilità regionale.

In ordine a questi due temi il bilancio degli ultimi anni non può dirsi positivo. Negli anni di boom dell'immobiliare, il ciclo 1997-2007, non solo l'offerta è stata tutta centrata sulla casa in proprietà, ma la tendenza di fondo che ha dominato lo sviluppo urbano è stata quella di espandere ulteriormente le aree urbanizzate, consumando nuovo suolo e realizzando quartieri isolati tra loro e accessibili esclusivamente con l'auto.

Inoltre poiché i valori del mercato immobiliare rispecchiano tale situazione (un'alta accessibilità significa alti prezzi, in sostanza), la corsa alla proprietà si è indirizzata verso l'hinterland. L'evidenza è il forte aumento del pendolarismo, fino ad accentuare effetti di congestione già noti sui corridoi di accesso alle aree centrali, quelle dove si concentrano posti di lavoro e servizi di livello superiore.

Tanto più nell'area romana dove le infrastrutture per il trasporto collettivo sono fortemente inadeguate e considerevolmente arretrate rispetto a realtà urbane di analoghe o anche minori dimensioni in Europa.

Come reindirizzare la politica della casa? Serve senza dubbio un'azione finalmente centrata sull'obiettivo di incrementare (e non eliminare) un'offerta in affitto a prezzi calmierati o controllati, basata su un nuovo sistema di operatori che comprenda anche il settore privato e che veda la nascita di società immobiliari di tipo europeo anche in Italia.

E' solo il caso di ricordare che la rete metropolitana di Madrid (307 km quadrati, 3,2 milioni di abitanti) è composta da ben 12 linee, si estende per 309 km, e conta 267 stazioni. Quella di Roma (1.285 Km quadrati, 2,7 milioni di abitanti) è composta da appena 2 linee per un'estensione di 38 km e 49 stazioni, solo una delle quali è di interconnessione.

Divari impressionanti che ben spiegano come la vicinanza di una linea metropolitana possa determinare sovrapprezzi delle abitazioni considerevoli e al contrario, di come aree ultraperiferiche e mal collegate siano le uniche in grado di determinare un'offerta economicamente accessibile per le fasce di reddito più basse. Di qui, ad esempio, il "pendolarismo estremo" di tanti lavoratori immigrati costretti a viaggi interminabili per raggiungere con il mezzo pubblico la città.

Inoltre l'offerta deve essere maggiormente diversificata, per rispondere ad un quadro di esigenze variegata e spesso di medio periodo: da quelle degli studenti a quelle dei lavoratori fuori sede, da quelle dei separati a quelle delle famiglie più giovani.

Ma la costruzione di un nuovo quadro dell'offerta non può prescindere da un'attenzione nuova al rapporto tra insediamenti abitativi e sistema della mobilità. Anche per gli equilibri del Lazio il rapporto tra i mobilità collettiva e offerta abitativa è un tema chiave: in quest'ottica i nuovi interventi residenziali devono essere ancorati al telaio del trasporto su ferro, invertendo finalmente una tendenza che ha avuto effetti pesantissimi sulla qualità della vita in molte parti della città recente.

LE PROSPETTIVE DEL TURISMO NEL LAZIO

Walter Barberis

Evoluzione della domanda turistica internazionale

Nel 2007 sono stati registrati in Italia 903 milioni di turisti internazionali, quasi 60 milioni in più rispetto all'anno precedente; le entrate hanno superato i 625 miliardi di euro, con un incremento del 5,6% rispetto al 2006, mentre le previsioni indicano una crescita costante del 4% nei prossimi 12 anni, per arrivare nel 2020 ad oltre un miliardo e mezzo di turisti internazionali.

L'Europa mantiene salda la sua posizione di leader del mercato turistico, con il 54% degli arrivi internazionali nel 2007, seguita a distanza da Asia e Oceania (20%) e America (16%). E' necessario sempre più un confronto con le nuove realtà del mercato turistico internazionale, come il Medio Oriente, che ha fatto registrare un +16% nel 2007 e un +12% nei primi mesi del 2008, grazie soprattutto alle performance di Arabia Saudita ed Egitto, e l'area dell'Asia e del Pacifico (+10% nel 2007, +7% nel 2008)⁴¹. Infatti i tassi di crescita del PIL di questi paesi (nel 2007: Russia +8,1%, Cina +11,4%, India ed Emirati Arabi +8,5%, Brasile +4,5%)⁴², sono più alti di quelli delle economie avanzate, facendo supporre un grande incremento della loro domanda turistica futura.

Gli scenari a livello internazionale mostrano dunque una domanda turistica fortemente trasformata. L'attenzione e l'analisi dei comportamenti turistici sia dei mercati maturi, sia di quelli emergenti è un passaggio fondamentale per comprendere una domanda turistica profondamente mutata e diversificata, al fine di individuare strategie di promozione e strumenti di comunicazione efficaci e utili ad attirare e soddisfare i turisti. Infatti, la differenza sostanziale tra l'organizzazione del sistema turistico attuale e quello di pochi anni fa risiede nel fatto che la domanda è fortemente cambiata, sia nelle forme di consumo della destinazione, vacanza -leisure, business, viaggio di studio, ecc. sia nel modo d'interagire con l'intero territorio. E' allora inevitabile, quando si parla di turismo, considerare i contesti territoriali, le città, i borghi, le periferie, la campagna, ma anche le reti materiali e immateriali e la comunicazione, sia come sistema di diffusione delle informazioni, sia per arricchire la conoscenza dell'offerta e della domanda.

L'offerta turistica italiana: la promozione del "life style" italiano

La nuova frontiera del turismo è il turismo esperienziale. A livello internazionale le agenzie di promozione turistica di molti paesi si stanno da tempo orientando verso l'ideazione di un'esperienza sul territorio che si basa più sull'esperienza del *consumo* che sul *prodotto* in sé; dunque, l'obiettivo primario della strategia di marketing consiste nell'individuare, date le caratteristiche specifiche del paese, il tipo di esperienza turistica che lo valorizzerà al meglio.

L'Italia, in questo senso, gode di un importante vantaggio competitivo legato alla ricchezza intrinseca di un territorio costituito da un mosaico di comuni che hanno culture e tradizioni, e, dunque, patrimoni culturali molto diversi. In un momento in cui il turista ricerca l'autenticità del viaggio, l'Italia si ritrova una dotazione di risorse materiali ed immateriali che gli permette di progettare un'esperienza rivolta maggiormente alla scoperta della storia, della letteratura, della poesia e dei rapporti umani di cui molti sono i luoghi depositari, parlando così di *life style* italiano. Questo potenziale "stile di vita italiano" da offrire ai visitatori lo si trova disperso su tutto il territorio, non solo nelle medie e grandi agglomerazioni urbane ma soprattutto nelle piccole città e nei borghi. Ne è dimostrazione che se il 42% dei turisti visita le grandi e medie città, il resto (21.170.000 visitatori) della popolazione turistica ha visitato le città minori, esprimendo un indice di soddisfazione più alto e in crescita, come dimostrano gli studi di settore per il periodo 2000-2008⁴³. Quindi il ruolo delle regioni e degli Enti Locali, grazie ai processi di sussidiarietà e ai nuovi spazi di collaborazione tra livello centrale e locale, è in forte trasformazione e diviene sempre più funzionale alla promozione dell'immagine del nostro Paese e delle sue specificità locali e all'integrazione delle forze sociali e produttive territoriali nelle nuove dinamiche globali.

Il Lazio in un percorso di crescita

Il Lazio, come molte altre regioni italiane, non è una regione percepita a livello internazionale dai turisti come meta possibile di un loro viaggio. Dall'indagine Doxa 2004-2006 emerge infatti che all'estero il 64,3 % degli intervistati⁴⁴ ha sentito parlare di Roma come destinazione turistica, il 35,9% Venezia, il 27,5% Milano, il 23,4% Firenze; solo al quarto posto compare la prima Regione conosciuta all'estero, la Sicilia con il 19%, seguita dalla Toscana (10,4%), dal Piemonte (che è passato dallo 0,8% nel 2004 al 4,7% nel 2006) e della Sardegna (con il 3%).

Considerato il potenziale di espansione turistico della Regione Lazio e le criticità strutturali che oggi presenta, si può ragionare sullo sviluppo turistico regionale puntando su alcune tipologie d'intervento:

1. Promuovere e sostenere la crescita della qualità e varietà dell'offerta turistica. Partendo dall'analisi della domanda turistica attuale, sia nazionale che internazionale, non si può pensare al prodotto turistico in termini di "tematismi". Il turismo tematico, tende sempre di più a scomparire, lasciando spazio ad un tipo di viaggio più dinamico e territorialmente più indefinito. Questo è solo uno dei motivi che ci spingono a pensare all'offerta turistica come un insieme di possibilità che su un dato territorio il visitatore può scegliere con semplicità e in maniera dinamica. E' proprio questo motivo che ci spinge a ragionare su quali interventi sostenere per offrire ad un potenziale turista il meglio del "life style italiano", o un questo caso il "life style laziale."

2. Utilizzare le aree limitrofe a Roma come zone di supporto allo sviluppo turistico della città. Le aree limitrofe della grande metropoli romana, non potendo competere con la città Eterna, devono considerare la loro localizzazione marginale, geograficamente parlando, come un'opportunità, trasformandola in un potenziale vantaggio. Infatti l'espansione turistica verso le aree periferiche dell'intera provincia di Roma è un fatto crescente che si evidenzia da una maggiore diversificazione dell'offerta e dal forte incremento di strutture ricettive extralberghiere (aumento del 117% tra il 2000 e il 2006) e dal comparto complementare ⁴⁵.

3. Potenziare l'identità culturale ed enogastronomica, l'accoglienza e la ricettività delle aree turisticamente marginali del Lazio, per accrescere l'indice di notorietà dell'intera regione. Una parte consistente della regione, invece, come si evidenzia nella prima parte dell'Atlante, possiede un singolare patrimonio naturalistico e un comparto produttivo ben consolidato. E' proprio da questo patrimonio che può partire una spirale virtuosa che pone al centro l'enogastronomia e tutto il mondo della produzione biologica come elemento strategico di sostenibilità e di sviluppo del turismo. Un turismo sano, diverso da quello che oggi viene conosciuto come turismo del benessere, che si nutre di un paesaggio non contaminato, di contesti urbani che offrono alta qualità della vita tanto per i residenti quanto per i turisti. Questa linea d'intervento richiede forti politiche d'integrazione partecipazione di tutta la filiera, dai produttori ai ristoratori, dai trasportisti ai mercati di quartiere.

4. Riorganizzare il sistema di promozione turistica favorendo la collaborazione fra gli attori che partecipano al sistema di promozione del *brand* regionale, sia pubblici (a livello di governo

centrale e locale), sia privati, tenendo conto che anche gli attori che non realizzano direttamente azioni in questo campo hanno un ruolo fondamentale nell'elaborazione di politiche e strategie di promozione della "destinazione Italia". Gli accordi recenti realizzati fra il Dipartimento per lo Sviluppo e la Competitività del Turismo, il MAE e il Ministero dello Sviluppo Economico sono un ottimo punto di partenza. Per questo si deve superare il coordinamento troppo debole fra promozione e governance dell'offerta e la quasi totale assenza di cooperazione fra i diversi soggetti che svolgono comunicazione turistica, che porta ad una sovrapposizione di strumenti e a non sfruttare economie di scala nell'acquisto di spazi media. Internet è il futuro della pubblicità e, insieme ai new media e al Web 2.0, può diventare sempre più un mezzo efficace per favorire il recupero della competitività, nonché essere un valido strumento anche per le aziende e per la promozione regionale e locale. E' necessario favorire l'interazione tra strumenti tradizionali di promozione, nuove tecnologie e nuove modalità di promozione, come, ad esempio, l'uso dell'audiovisivo, che ha la capacità di caricare di significato le location oggetto delle riprese, creando in alcuni casi dei veri e propri brand locali, si è rivelato vincente sia in Italia, grazie anche al prezioso ruolo svolto dalle Film Commission, che in molte esperienze internazionali. Le Film Commission regionali hanno un ruolo strategico come promettente strumento di promozione turistica. E' necessario uniformare le esperienze delle diverse regioni, trasferire le buone prassi, creare una rete tra le diverse realtà.

5. Prestare maggiore attenzione alla qualità urbana, ai servizi e agli spazi pubblici. Proprio partendo dalle caratteristiche e dalle esigenze della domanda è necessario ripensare le nostre città, rendendole più adatte alle nuove esigenze sia dei cittadini che dei visitatori.

6. Potenziare il sistema delle infrastrutture. La scelta di una destinazione è strettamente collegata alla sua accessibilità dall'esterno e alla sua mobilità all'interno: intervenire infatti sul sistema delle infrastrutture è indispensabile per poter rendere più moderna e competitiva la dotazione turistica italiana, migliorando ad esempio il sistema aeroportuale, potenziando le rotte esistenti e incrementandoli con nuove, ed il sistema di trasporto su ferro, rendendolo più capillare.

LE PROSPETTIVE DEI FONDI STRUTTURALI

Pietro Elisei

L'obiettivo competitività, che ricompona gli ex obiettivi 1, 2 e 3 del periodo di programmazione 2000-2006, non nasconde, considerando la sua denominazione, la sua intenzione: aumentare la competitività delle regioni. Si pone immediatamente una prima questione importante: quanto si può spingere l'uso dei fondi strutturali nel campo della competitività?

Raggiungere i criteri dell'agenda di Lisbona rischia di compromettere il ruolo di bilanciamento che tradizionalmente spetta al FESR e al FSE. D'altra parte, non è nemmeno augurabile continuare ad usare gli investimenti strutturali come semplici politiche redistributive. Il caso del Lazio, qui illustrato, mette proprio in evidenza quanto non sia una buona pratica non occuparsi del come i fondi strutturali entrino nel ciclo produttivo. Si ha però l'impressione che, almeno nelle dichiarazioni dei documenti ufficiali e nelle enfatiche presentazioni dei funzionari EU, ci si stia troppo staccando dalla natura dei fondi strutturali, li si vuole decisamente orientare verso usi estremamente competitiveness oriented. Forse perché il 2010, deadline per verificare i criteri di Lisbona, si sta avvicinando; forse perché le forze politiche dominanti a scala continentale sono decisamente liberiste, anche quelle meno conservatrici; forse perché si è entrati in questa retorica della competitività a tutti i costi e non si propongono modelli alternativi o, che bilancino con misura questo richiamo quotidiano ad attuare "politiche regionali agonistiche".

Attrattività e dinamicità, sostantivi presenti in molti documenti EU inerenti alle politiche regionali, sono importanti keyword su cui concettualizzare e disegnare politiche, ma il pericolo è che questi messaggi alimentino la tentazione latente di considerare lo sviluppo come funzione di elementi indipendenti dai contesti territoriali. Il titolo del IV rapporto di coesione economica e sociale ha qualcosa di anacronistico, o, comunque, di non contemporaneo: "Regioni in crescita, Europa in crescita". Ma che senso ha il termine crescita nel momento in cui diversi contesti locali cominciano a valutare iniziative che spingono verso una società della decrescita (a-crescita) (Latouche, 2007).

Le parole d'ordine promosse da Bruxelles vanno necessariamente adeguate ed adattate alle particolarità delle esigenze locali. Se non si riuscirà ad avere questa capacità, a farne le spese sarà proprio quell'equilibrio che gli stessi fondi strutturali sono chiamati a man-

tenere: impedire che la distanza tra regioni più ricche e quelle più povere continui ad incrementarsi.

Quest'ultima considerazione pone un secondo importante interrogativo legato ai fondi strutturali: la decisiva impostazione competitiva della programmazione 2007-2013 non rischia di essere indifferente alla singolarità dei contesti territoriali?

Il passaggio dal vecchio stile tabellare a "complemento di programmazione" a quello per priorità consente effettivamente una maggior libertà di programmazione, soprattutto, in teoria, facilita la formulazione di politiche fondate su visioni strategiche che tengano conto delle esigenze territoriali. Dalla lettura dei piani operativi regionali (FESR e FSE) del Lazio si ha già l'impressione che il potenziale di cambiamento, insito nel modello "a priorità" definito dalla Commissione Europea, si stia adeguando sul cammino tracciato dal Docup 2000-2006. Questo non è un buon segno, ma riflette il fatto di come non esistano visioni strategiche condivise che facciano da riferimento alle politiche regionali. Il PTRG, con i suoi obiettivi troppo laschi, non è in grado di orientare le politiche dei fondi, e quest'ultime non sono per loro natura pronte ad "entrare efficacemente ed effettivamente" sul territorio senza che siano mediate da strategie locali di scala regionale/sub-regionale/intercomunale.

Il piano operativo del FESR è fondato sulle indicazioni strategiche comunitarie (priorità dell'Unione Europea): ricerca innovazione e rafforzamento della base produttiva; ambiente e prevenzione dei rischi; accessibilità .

Queste indicazioni sono declinate attraverso alcuni specifici campi d'azione: la competitività del sistema produttivo, la sostenibilità ambientale, la qualità della vita e l'attrattività del territorio, la mobilità e la società della conoscenza.

Il Piano del FSE non introduce sostanziali innovazioni rispetto ai percorsi del docup 2000-2006.

Quando si scende nello specifico degli obiettivi operativi dei PO si nota la continuità dell'investimento dei fondi strutturali: PMI, ambiente e infrastrutture, come nel precedente Docup, ma questa distribuzione ricalca, tuttavia, la divisione per spese che caratterizza i fondi EU. La differenza sostanziale sta nell'assenza di un richiamo a quello che era l'asse valorizzazione dei sistemi locali, un asse che avrebbe dovuto territorializzare l'investimento strutturale. Il problema che sembra permanere anche nel 2007-2013 è proprio lo iato tra fondi strutturali e territorio, che poi è la conseguenza di un mancato dialogo tra economisti e territorialisti. Si riflette in piccolo nel Lazio un problema che si presenta anche a scala Europea, dove il tentativo di legare l'investimento strutturale al territorio attraverso lo SSSE (Schema di Sviluppo Spaziale Europeo) non si è mai

soddisfacentemente realizzato. Si ripropone la solita domanda: quanto può prescindere lo sviluppo dal contesto territoriale?

Al di là di questo interrogativo, è evidente una carenza nello strumento dello sviluppo territoriale della regione Lazio: l'assenza di quadri strategici di scala locale (agende strategiche territoriali), cioè di strumenti più snelli, legati alla conoscenza delle potenzialità del territorio e capaci di coordinare politiche e attori. Un prototipo di agenda strategica territoriale è stato sperimentato nell'INTERREG IIB Medisdec-Stratmed (vedi paragrafo su questo argomento), ma questa iniziativa è rimasta isolata, e con alta probabilità anche nel settennio che abbiamo di fronte la politica economica di coesione sociale non terrà conto dei problemi di coesione territoriale. L'allocazione dei fondi non segue nessun disegno di e per il territorio. Nel vecchio Docup la concentrazione territoriale degli investimenti era definita dalla filosofia "il Lazio senza Roma", per il 2007-2013 come si territorializzeranno gli investimenti?

PROGRAMMAZIONE INFRASTRUTTURALE E SENTIERI DI SVILUPPO⁴⁶

Simone Ombuen

Se posta a confronto con i modelli di organizzazione e integrazione nell'economia globale che caratterizzano le maggiori aree traenti italiane ed europee, l'area metropolitana romana, come ben mostrano l'iconografia e la base informativa di questo Atlante, si caratterizza per un certo livello di isolamento. Tale isolamento lo si può constatare in vari sensi: come isolamento geografico, derivante almeno in parte dalla peninsularità della sua condizione geografica; e come isolamento del suo sistema produttivo, scarsamente interconnesso nelle filiere di scala nazionale ed internazionale rispetto ad altre aree metropolitane di simile rango.

I recenti sviluppi economici, segnati da forte crisi finanziaria e instabilità nelle prospettive, hanno purtroppo visto alcuni autorevoli commentatori nazionali compiacersi per il basso grado di integrazione del sistema-paese con l'economia internazionale, che avrebbe "salvato" il Paese da alcune principali disgrazie. Al contrario, l'attuale fase di crisi sta operando una forte rielezione in chiave competitiva fra i sistemi territoriali in grado di "reggere" ai nuovi rischi derivanti dalle fluttuazioni economiche macrosistemiche e quelli che verranno costretti in ruoli subalterni o nella marginalità. Tale nuova condizione di concorrenzialità, mai sperimentata in misura così ampia e con tali effetti di contemporaneità planetaria, comporta l'assunzione di nuove consapevolezze nella definizione delle politiche regionali, ed in particolare di quelle che, intervenendo sui sistemi di interconnessione e sulle interfacce, organizzano le modalità specifiche di interdipendenza, sia fra lo spazio regionale e la dimensione globale che all'interno dello spazio regionale fra le diverse dimensioni scalari e tematiche.

Le politiche rivolte verso la dimensione globale sono fortemente influenzate dai livelli nazionale ed europeo, e dalla stessa leadership romana del cuore del sistema metropolitano che ha di per sé capacità decisionali e relazionali di scala globale. In tali ambiti di governo il ruolo regionale si sostanzia soprattutto nella opportuna rappresentazione di alcune specificità e potenzialità, e da alcune capacità d'integrazione corrispondenti al ruolo istituzionale regionale, alla sua scala e al suo peso.

Un diverso e più specifico ambito di riflessione è rappresentato dalle politiche direttamente rivolte allo spazio regionale ed ai suoi sistemi di attori, nelle quali il ruolo della Regione, sia d'intervento

diretto che nel ruolo di regia istituzionale, è molto più importante ed evidente, ed anche storicamente più presente.

La distinzione nella definizione delle due principali scale delle politiche d'attribuzione regionale non toglie tuttavia il fatto che la presente contingenza impone alla Regione di saper porre in atto non solo uno svolgimento coordinato dei due ruoli, ma anche di porlo in essere secondo tempi e livelli di consapevolezza precedentemente non solo mai raggiunti, ma in qualche misura nemmeno richiesti. E tuttavia oggi non solo necessari ma urgenti.

Pensando alla formazione di politiche infrastrutturali come nerbo per le politiche di sviluppo la questione a mio avviso emergente alle diverse scale non è tanto quella di opporre la visione del "locale" territoriale laziale come opposta (o peggio antagonista) rispetto al "dominio" del sistema metropolitano romano e della sua armatura infrastrutturale primaria (forte eppur insufficiente), secondo la figura programmatica tradizionalmente riassunta nel termine "riequilibrio". Appare caso mai interessante riuscire ad interpretare la condizione tradizionalmente descritta come "polarizzazione" sul cuore metropolitano, che oggi consente di avere accesso a flussi di rango globale altrimenti irraggiungibili, secondo una nuova descrizione di "campo di forze", certo influenzato (e non solo per il male) dal rilievo di Roma, ma anche dalle caratteristiche dei territori locali che con tale campo di forze interagiscono in modo anche molto differenziato.

Guardando all'azione storica della Regione si può cogliere in traccia una certa incapacità di coordinare le due azioni di "riequilibrio" fra polo metropolitano e territorio regionale e di "promozione dello sviluppo" in territori differenziati per vocazioni e risorse endogene. E di graduare ruolo e peso dell'azione regionale, che si è trovata ad essere insieme troppo "debole" nel determinare le scelte del cuore metropolitano e troppo "forte" e sovradeterminante⁴⁷ nelle vicende di sostegno ai percorsi di sviluppo locale degli altri ambiti regionali; in particolare perdendo a volte dimensioni e senso della varietà geografica ed economico-sociale di un territorio che non ha mai avuto storicamente i caratteri unificanti di tante altre regioni italiane.

Data la forza del sistema metropolitano romano è infatti già spesso accaduto che l'aumento dell'offerta infrastrutturale, specialmente di quella per la mobilità privata su gomma, pensato per aumentare l'accessibilità dei sistemi territoriali esterni ed incrementare il loro tasso di sviluppo economico si sia nel tempo rivelata una condizione di ulteriore subalternità e dipendenza di quanto non fosse precedentemente. Strade realizzate per 'raggiungere' sono

divenute mezzo per 'andar via'.

Fatto è che il governo della mobilità è uno dei principali strumenti per intervenire sulle condizioni di interdipendenza, nelle sue diverse dimensioni fisiche, economiche, sociali, ambientali, culturali. Ed in mancanza di progetti di territorio (Clementi, De Luca 2008) consapevoli e condivisi, costruiti per rappresentare e dar forza alle costellazioni di soggetti presenti nei diversi contesti e metterle in grado di sostenere lo sforzo e la trasformazione che comporta un più elevato livello di interconnessione e una diversa e nuova interdipendenza all'interno di un sistema territoriale in via di metropolizzazione, nessun progetto di infrastruttura potrà cogliere i risultati attesi.

Nella nuova accezione che qui si propone, del resto già in via di sperimentazione in alcune regioni italiane⁴⁸, l'intervento infrastrutturale diviene elemento ordinatore per la realizzazione dell'insieme delle "infrastrutture di contesto" che sono anche il principale strumento di uso e salvaguardia delle risorse endogene e di ri-formazione del capitale sociale senza il quale ogni nuova interdipendenza non può che volgersi in nuova subalternità.

Si segnala come una tale impostazione non sia solo propositiva di un'intuizione euristica, intellettualmente interessante, ma contenga concrete utilità specifiche. È infatti realtà corrente che la realizzazione di infrastrutture come una pura offerta aggiuntiva, non pensata nei diversi aspetti che implica, proprio a causa dei fenomeni di subalternità e polarizzazione che innesca finisce per generare aumenti di domanda di mobilità più forti di quella che ne ha motivato la realizzazione, aggravando le condizioni generali di sostenibilità e senza produrre benefici realmente percepibili da parte degli utenti. Una progettazione infrastrutturale pensata per il raggiungimento di obiettivi di contesto non sarà centrata sull'opera pubblica di per sé, ma volta anzitutto a generare benefici specifici riferiti a soggetti determinati.

Un secondo aspetto non banale di un tale approccio è quello relativo al reperimento delle risorse. Stante la grave condizione della finanza pubblica italiana e gli stringenti vincoli di bilancio a cui il Paese è costretto⁴⁹, il tema di fondo per la costruzione di politiche infrastrutturali credibili ed efficaci è quello di comprendere i modi per rendere disponibili per la realizzazione delle opere pubbliche una parte dei benefici che i soggetti privati ricevono dalla loro realizzazione. Infrastrutture di contesto, di sostegno ai soggetti locali e dotate di ampia condivisione, sono probabilmente anche quelle più adatte ad ottenere la partecipazione economica diretta dei beneficiari maggiori.

Qualche suggerimento per degli indirizzi operativi

A fronte della scarsa selettività e prioritizzazione degli interventi infrastrutturali suggerita dagli strumenti di pianificazione e programmazione definiti dalla Regione Lazio, dalla analisi comparata fra i diversi settori economici presentata nell'atlante emerge la rilevanza che va assumendo nel panorama laziale il settore della mobilità integrata alla logistica di persone e merci. Ciò sia per l'elevato e crescente livello di integrazione che tutti gli altri settori produttivi presentano con esso, sia perché gli interventi su di esso sono in grado di realizzare i più forti differenziali di valore, sia in riferimento agli aspetti posizionali che all'integrazione produttiva. La condizione di isolamento di Roma fa sì che, data la struttura logistica dell'area romana, fra le due componenti fondamentali della logistica, quella a supporto del ciclo della distribuzione e quella a supporto del ciclo della produzione, vi sia un dichiarato sbilanciamento verso la prima, con le conseguenti differenze nella struttura della supply chain, e del relativo ciclo delle competenze e delle conoscenze.

Alle opportunità offerte dalla "leggerezza" del sistema-Roma (come una più bassa necessità immediata di investimenti "pesanti") si affiancano così anche rischi specifici. Sia alle interfacce esterne (bassa partecipazione al processo di integrazione economico-sociale a livello globale) che a quelle interne (scarsa diffondibilità all'area metropolitana del ciclo cultura-benessere-tempo libero, che resta per lo più appannaggio dell'area core; ridotto sviluppo di competenze strategiche per il governo dei cicli economici).

I rilevanti interventi avviati o programmati, soprattutto a servizio della mobilità delle persone⁵⁰ e a servizio del ciclo di commercializzazione delle merci⁵¹ rappresentano pertanto un ciclo di trasformazioni molto importante. Esso può infatti portare, se opportunamente governato ed integrato con specifiche misure di correzione, a consentire il recupero di una più ampia multifunzionalità del sistema logistico-infrastrutturale agli obiettivi strategici di riposizionamento globale di Roma, ed alla sua necessità di un rinnovato ruolo di presenza nei cicli produttivi del valore, latamente intesi; ma può altresì, se affidato alla sua dinamica tendenziale, semplicemente confermare la definitiva fuoriuscita dell'area romana dal sistema delle metropoli mondiali ed il suo declassamento a un più ridotto ruolo di città della cultura e porta di transito verso l'Europa.

In tale prospettiva generale una particolare attenzione va posta al coordinamento nell'attuazione fra le previsioni del nuovo PRG di Roma e delle previsioni del nuovo PTPG della Provincia di Roma.

In entrambi i piani si evidenziano interventi significativi sia sul versante infrastrutturale che nella identificazione di polarità di servizi e di logistica di rango metropolitano. La contemporanea attivazione di entrambi i piani porta a due considerazioni.

La prima considerazione è che le logiche territoriali che infondono i due piani sono diverse, e per certi aspetti in contrasto. Mentre il piano di Roma struttura le nuove centralità metropolitane in un dialogo riferito fortemente al suo assetto infrastrutturale storico (raccordo anulare, anello ferroviario, assi radiali del ferro), il piano provinciale mette in campo n'offerta localizzativa di polarità di servizi non coerentemente integrata in una visione dello spazio metropolitano con l'offerta già presente nel piano di Roma. Anche se grave nella logica del contenimento del consumo di suolo, il problema non è tanto nella sovrabbondanza l'offerta (a fronte di una bassa domanda gran parte dell'offerta non verrà realizzata), quanto nella potenziale conflittualità fra localizzazioni d'offerta che a causa dell'ampiezza del comune di Roma si presentano riferite ai medesimi quadranti metropolitani, e nella difficoltà di orientare in modo significativo le priorità fra i diversi poli, vista la scarsa interrelazione fra le previsioni pianificatorie e la programmazione delle risorse e delle decisioni operative pubbliche.

La seconda considerazione è di ordine qualitativo. In entrambi i piani l'identificazione del mix funzionale che dovrà trovar collocazione nelle polarità metropolitane è troppo specifico e/o troppo generico. Troppo specifico perché in alcuni casi la rigidità delle previsioni funzionali non consente la formazione dell'opportuno mix, che è anche la miglior garanzia della vivacità dei nuovi insediamenti. Troppo generico perché in altri casi alle centralità proposte non vengono associati obiettivi specifici riferiti alla concreta suscettività dei territori che ne costituiscono il contesto, ma per lo più destinazioni funzionali raccordate ai processi produttivi e d'insediamento di aziende già in atto, lasciando così in parte inesplorata l'occasione di reinterpretare le condizioni di contesto e le loro suscettività per l'individuazione di nuove e maggiormente sostenibili opportunità di sviluppo. Elemento questo che assume particolare importanza in un momento di forte crisi economica e sociale come l'attuale.

In questa medesima prospettiva assume particolare importanza porre una attenzione particolare ai soggetti privati, soprattutto le imprese, giacché il territorio romano in passato, se si esclude il periodo imperiale nell'antichità, non è stato mai al centro di un processo di apertura internazionale / ristrutturazione produttiva ed organizzativa paragonabile a quello che ha oggi corso. Solo con una corretta interpretazione delle nuove possibilità che si ver-

ranno a configurare durante questo periodo di crisi sarà possibile ottenere degli effetti di rilancio delle attività economiche; e a tal fine un sistema di pianificazione in grado di interpretare più profondamente i caratteri e le suscettività del territorio, e di consentire una più forte ed esplicita mobilitazione condivisa dei soggetti locali, sarà in grado di accompagnare positivamente i processi di sviluppo e di trasformazione.

Il naturale sbocco di tali riflessioni è volto al ruolo della Regione, secondo due principali linee di indirizzo.

La prima linea di indirizzo riguarda la definizione delle politiche infrastrutturali, in particolare di quelle destinate al potenziamento infrastrutturale e logistico della metropoli romana. In tali politiche è determinante giungere a un più maturo livello di comprensione e di rappresentazione degli interessi economici e sociali coinvolti, e di formare per esse sistemi di partenariato istituzionale ed economico-sociale che siano in grado di armonizzare gli interventi con le caratteristiche e le aspettative dei contesti e di agevolare la formazione del partenariato indispensabile a garantire la necessaria provvista economica, oggi non reperibile nei bilanci pubblici.

La seconda linea di indirizzo è correlata alla capacità della Regione di mettere in campo un sistema di pianificazione in grado di distinguere più esattamente compiti e specificità dei piani alle loro diverse scale di lavoro, e di riferire in modo più stringente la propria azione programmatica agli obiettivi territoriali individuati negli strumenti di pianificazione. Obiettivi oggi ancora in attesa di esser pienamente colti.

NOTE NEL TESTO

¹ L'esito del lavoro fu un documento Proiezioni territoriali de Lazio, redatto da un gruppo di lavoro composto, per la Regione Lazio, dall'arch. Daniele Iacovone; per il Censis, da Stefano Sampaolo e Benedetta Chiarelli; per il Dipartimento di Studi Urbani dell'Università Roma Tre, da Marco Cremaschi, Pietro Elisei, Sandra Annunziata, Laura Cammarota, Silvia Cataldo, Annalisa Patriarchi, Giorgio Varsalona, Giuliano Terzi.

² E' chiaro il debito di questo lavoro con la precedente ricerca del 1996 sulle forme del territorio, che qui viene ripresa in parte, aggiornata e riformulata alla luce soprattutto delle nuove suggestioni provenienti dall'organizzazione del territorio europeo. A. Clementi, G. Dematteis, P. C. Palermo (1996) (a cura di), *Le forme del territorio italiano*, Laterza, Bari; S. Menichini et al., "Lazio", *Urbanistica* 106, 1996. L'unità laziale era costituita presso il DPTU dell'Università degli Studi di Roma La Sapienza, diretta da Susanna Menichini

³ Per quanto riguarda l'analisi multidimensionale delle fonti statistiche censuarie, in particolare, al modello di analisi predisposto da L. Vettoretto, "Analisi delle morfologie economico-sociali sulla base dei dai censuari aggregati a livello comunale. Metodologia e una prima presentazione dei risultati nel caso veneto", Rapporto di ricerca Itaten, Venezia, dic. 1994. Per un'elaborazione più estesa, vedi dello stesso: *Forme insediative e morfologie economico-sociali: il caso Toscano*, Irlp, Firenze, 1994.

⁴ Una versione di questo paragrafo è apparsa in Ignazio Vinci (2005), a cura di, *Il radicamento territoriale dei sistemi locali*, Angeli, Milano.

⁵ Tratto da "ITATEN", cit.

⁶ Ripreso da M. Cremaschi, a cura di, "Piattaforme territoriali e scenari abitativi", in A. Clementi, a cura di, *Reti e territori al futuro. materiali per una visione*, Roma, Società italiana degli urbanisti, rapporto per Dicoter, Ministero delle Infrastrutture, 2007. I parametri usati considerano intervalli diversi per la variabile "popolazione" e per quella "abitazioni". Per la prima i valori sono così divisi: l'area della stabilità è definita intorno alla media regionale; l'area di incremento risulta superiore alla fascia di oscillazione; quella del declino inferiore. Invece, per le abitazioni l'area di declino riguarda le variazioni negative; la stabilità gli incrementi compresi entro il 13%; l'incremento quelli superiori.

⁷ Le percentuali si riferiscono al peso dei comuni all'interno del cluster incrociati con la variabile, suddivisa in tre classi percentili (bassa, media, alta). La percentuale commentata è da attribuirsi alla categoria "alta", cioè alla terza classe percentile in cui è stata suddivisa la variabile. Tale considerazione è da estendere a tutta l'analisi, eccezion fatta per i dati riportati nella Tab. 1, rapportati all'intera regione.

⁸ "Rapporto regionale Lazio per la ricerca Itaten" (a cura di S. Menichini), committente Ministero dei LLPP, 1995.

⁹ Comprende i comuni della provincia di Frosinone: Ausonia, Castelnuovo Parano, Coreno Ausonio, Esperia, Pignataro Interamna, San Giorgio a Liri e della provincia di Roma: Guidonia Montecelio e Tivoli.

¹⁰ Comprende i comuni della provincia di Frosinone di Alvito, Arce, Arpino, Boville Ernica, Broccostella, Castelnuovo Parano, Gallinaro, Isola del Liri, Monte San Giovanni Campano, Pescosolido, Pico, Pignataro Interamna, Ripi, Sandonato Val di Comino, San Giorgio a Liri, Sant'Elia Fiume Rapido, Sora, Strangolagalli, Veroli, Villa Latina.

¹¹ Comprende i comuni della provincia di Roma di Sant'Oreste e della provincia di Viterbo di Castel Sant'Elia, Civita Castellana, Corchiano, Fabbrica di Roma, Faleria, Gallese, Nepi.

¹² M. Cremaschi, A. P. Di Risis, "La concentrazione nelle città degli impieghi superiori", in "Innovazione e competitività urbana nel Centro Nord", a cura di, in *Urbanistica*, 130, 2006.

¹³ Per definire le funzioni metropolitane superiori sono stati selezionati da tutti i settori delle attività economiche solo quelli della ricerca, della produzione 'tecnologica' e dei servizi urbani più elevati: ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle scienze naturali e ingegneria; ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle scienze sociali e umanistiche; fabbricazione di macchine per ufficio, di elaboratori e sistemi informatici; costruzione di aeromobili e di veicoli spaziali; fabbricazione di prodotti farmaceutici, chimici e botanici per usi medicinali; editoria, stampa e riproduzione di supporti registrati; informatica e attività connesse; altre attività professionali ed imprenditoriali; intermediazione monetaria e finanziaria; produzioni e distribuzioni cinematografiche e di video; attività radiotelevisive; istruzione universitaria; altre attività dello spettacolo; attività di biblioteche, archivi, musei ed altre attività culturali; attività delle agenzie di stampa. Classificazione Ateco, dati provenienti dall'8° Censimento dell'Industria e dei Servizi del 2001, con confronti al 1991.

¹⁴ Uno degli aspetti centrali della riforma Bersani riguarda proprio il tema della ricomposizione tra i programmi e i piani urbanistici e le previsioni di sviluppo della rete commerciale. In particolare, il DLgs 114/98 stabilisce il principio amministrativo secondo il quale il ruolo centrale del governo del commercio è affidato alle Regioni che sono responsabili dell'applicazione dei principi della nuova normativa e del raggiungimento dei suoi obiettivi generali. Il DLgs 114/98 viene a configurarsi quindi come "legge quadro", demandando alle Regioni il compito di promulgare discipline specifiche capaci di contemplare gli obiettivi generali della legge negli specifici contesti regionali attraverso un Documento Programmatico Regionale. I Comuni a loro volta sono chiamati a dare attuazione alle linee di indirizzo che vi sono contenute.

¹⁵ La composizione del terziario romano è definita per il 55% dal commercio; seguono trasporti e logistica (10%), ricezione turistica (9%) e servizi sociali (9%), infine, i servizi legati all'IT, al mercato immobiliare e all'intermediazione.

¹⁶ Il Decreto Bersani distingue le medie e grandi superfici di vendita rispetto alla dimensione del territorio comunale. Per comuni fino a 10.000 abitanti si considerano MSV quelle fino a 1.500 mq; GSV quelle oltre i 1.500 mq. Per i comuni oltre i 10.000 abitanti si considerano MSV quelle fino a 2.500 mq; GSV quelle oltre i 2.500 mq.

¹⁷ La piccola distribuzione segue a sua volta una geografia caratterizzata dalla migliore accessibilità pubblica. Oltre al nucleo consolidato del Centro Storico (area del Tridente Barocco, via Nazionale e Rione Esquilino) emergono diversi addensamenti commerciali con direzione Nordovest-Sudest (asse definito dal quartiere Prati - Centro storico - via Appia), mentre alcune centralità ben circoscritte guardano l'area di via Alessandria (II Municipio), la zona compresa tra piazza Bologna e la via Tiburtina (III Municipio), piazza Spione e l'asse di via Nomentana nel quartiere Montesacro (IV Municipio).

¹⁸ Lungo i circa 10 Km dell'Asse attrezzato si prevedeva di concentrare 45 milioni di m³ e circa 15 milioni di mq.

¹⁹ Per delle rassegne vedi Kloosterman R. C., Musterd S., "The Polycentric Urban Region: Towards a Research Agenda", *Urban Studies*, 38, 4, Aprile 2001; BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (2002), *Integrated tools for European Spatial Development*, ESPON project 3.1.; Waterhout B., Zonneveld W., Meijers E. (2005) "Polycentric Development Policies in Europe: Overview and Debate", *Built Environment*, Volume: 31, 2 (Special Title: Polycentric Development Policies in European Countries), June 2005.

²⁰ Cremaschi M., L'Europa delle città, Accessibilità, partnership e policentrismo nelle politiche comunitarie per il territorio, Alinea, Firenze 2005.

21 In particolare il comma 1 recita: “Le Centralità metropolitane e urbane sono finalizzate alla nuova organizzazione multipolare del territorio metropolitano, attraverso una forte caratterizzazione funzionale e morfo-tipologica, nonché una stretta connessione con le reti di comunicazione. Esse riguardano parti di città caratterizzate da elevata accessibilità mediante la rete di trasporto pubblico (in particolare su ferro), da una forte integrazione funzionale, da rilevanti connotati di identità sociale e storica, e da una alta potenzialità alla trasformazione; tali elementi concorrono ad individuare per le Centralità un ruolo di riferimento, di identità insediativa e di polarizzazione nella nuova organizzazione metropolitana prevista dal PRG”.

22 Il POR Obiettivo 3 assegna, seguendole disposizioni comunitarie, una specifica riserva alle aree dell’Obiettivo 2. Tale riserva si definisce, come si ricorda nel POR: 1) nella progettazione di interventi specificamente ed esclusivamente destinati alle risorse umane riferibili alle aree Obiettivo 2 e la previsione di titoli di precedenza per l’accesso delle persone residenti in aree Ob. 2 a determinate fattispecie di azioni programmate nell’ambito della generalità delle misure dell’Obiettivo 3 (bandi specifici per le aree Obiettivo 2 e/o esplicitazione di specifiche riserve dentro i bandi generali) 2) nell’attribuzione di una riserva finanziaria pro capite riferita alle persone residenti o operanti in aree Obiettivo 2, indicativamente pari ad almeno il 5% in più rispetto alle risorse destinate alla generalità dei soggetti residenti o operanti nella Regione Lazio; 3) nell’estensione alle Province, per le risorse da esse gestite, dell’impegno di destinare fondi addizionali alle aree Obiettivo 2.

23 Il Progetto di promozione dello sviluppo integrato nell’area Nord, è stato svolto dal Dipartimento di Economia dell’Università degli Studi Roma Tre per conto della Provincia di Roma, sotto la direzione di Mariano d’Antonio. In questo ambito, l’Indagine per la ricognizione su sviluppo locale e governance territoriale nel Settore Nord-Ovest della provincia di Roma, curata da Marco Cremaschi e Pasquale de Muro, si è occupata del censimento delle iniziative di sviluppo. Un approfondimento è stato urato sempre da Marco Cremaschi, Silvia Cataldo e Giuliano Terzi.

24 La ricerca Progetto di promozione dello sviluppo integrato nell’area Nord è stata svolta dal Dipartimento di Economia, in collaborazione con dei ricercatori del Dipartimento di Studi Urbani, dell’Università degli Studi Roma Tre per conto della Provincia di Roma nel 2005.

25 D. Stout, ‘Use and abuse of Scenarios’, Business Strategy Review, 1998, 9, 2, pp. 27-26.

26 Una citazione, spesso ripresa, di H. Kahn, uno dei maggiori esperti di scenari, è categorica da questo punto di vista: ‘la parte più importante dell’analisi di scenario è semplicemente pensare il problema’.

27 Dati tratti dal quarto rapporto sulla coesione economica e sociale, Growing Regions, growing Europe, provisional version, confrontati col terzo rapporto sulla coesione economica e sociale.

28 A.L. Palazzo (a cura), Paesaggio, ambiente, territorio aperto. Casi nel Lazio, “Urbanistica Dossier”, n. 103, 2008.

29 La tradizionale struttura “a cascata” della pianificazione, prefigurata dalla L.r. 22.12.99, n. 38, Norme sul governo del territorio, e successive modifiche e integrazioni (L.r. 17.03.03, n. 8, Modifiche alla legge regionale 22.12.99, n. 38, e successive modifiche. Disposizioni transitorie; L.r. 28.04.06, n. 4, Legge finanziaria regionale per l’esercizio 2006), rende particolarmente farraginoso il meccanismo della pianificazione nel territorio regionale. Il Piano territoriale regionale generale (PTRG), definito come un piano di schemi, di indirizzi, di perimetrazione, di previsioni economiche (art. 9), non risulta ancora adottato, ma, ex art. 62, lo schema di quadro di riferimento territoriale, QRT, adottato dalla Giunta regionale con Delib. G.R. 12.06.98, n. 2437, assume l’efficacia di schema di PTRG.

La legislazione che insiste su paesaggio e ambiente ha conosciuto nell’ultimo ventennio una notevole produzione: Piani di bacino (L. 183/89), Parchi e aree protette (L. 394/90), Siti d’Importanza Comunitaria (Rete Natura 2000), Testo unico in materia di beni culturali e ambientali (D.lgs. 490/1999), Convenzione Europea del Paesaggio (2000), Accordo Stato-Regioni sull’esercizio di poteri in materia di paesaggio (D.M. 18.04.01), Modifica al Titolo V della Costituzione (L.C. 18.10.01, n. 3), Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.lgs. 42/2004), Testo unico sull’ambiente (D.lgs. 152/2006).

30 Del. Giunta Regionale del 25 luglio 2007, n. 556, e del 21 dicembre 2007, n. 1025.

31 Regione Lazio - Assessorato Urbanistica - Direzione Regionale Territorio e Urbanistica, Piano Territoriale Paesistico Regionale, Relazione generale, p. 3. La conoscenza del territorio ottenuta mediante l’analisi delle caratteristiche storico/culturali, naturalistiche, morfologiche ed estetiche/percettive ha portato a individuare tre configurazioni di paesaggio: a) sistema dei paesaggi naturali, b) sistema dei paesaggi agricoli; c) sistema dei paesaggi insediativi; tali sistemi possono essere caratterizzati da connotazioni particolari che danno luogo alle cosiddette aree con caratteri specifici: ogni configurazione è articolata in più tipologie per ciascuna delle quali viene indicata la localizzazione e definito un obiettivo di qualità paesistica.

32 E’ questa una strategia che potrebbe rafforzarsi in virtù dei distretti rurali e agro-alimentari di qualità, introdotti dalla L.r. 1/06 in base alle specifiche vocazioni dei territori.

33 Di fatto, la politica agricola comunitaria (PAC), sussidiando alcune colture molto più di altre, ha riprodotto degli squilibri simili, in forma più accentuata, con i produttori che ripetevano negli anni le colture a maggior compensazione, rispetto a quelle meno sussidiate. Il rischio che gli agricoltori si indirizzino verso le colture a più alto reddito è sempre esistito e, giustamente, tale comportamento dai vecchi agronomi veniva definito “agricoltura di rapina”.

34 Nel Lazio risultano istituiti 3 Parchi Nazionali, 12 Parchi Regionali, 10 Riserve Naturali Statali, 17 Riserve Naturali Regionali (oltre 9 incluse in Roma Natura - sistema delle aree protette del Comune di Roma e alle 5 incluse nelle Aree Protette della Provincia di Roma), 2 Aree Marine Protette, 5 Zone Umide e 16 altre Aree Protette. Fonte: Ministero dell’Ambiente, dati al 2003 (<http://www.minambiente.it>).

35 La direttiva è entrata in vigore il 21.07.2001; termine ultimo per il recepimento da parte degli Stati Membri era il 21.07.2004, data a partire dalla quale tutti i piani e programmi ricadenti nel suo ambito di applicazione sono obbligatoriamente soggetti a VAS.

36 D.lgs. 42/2004, Codice dei beni culturali e del paesaggio.

37 A conclusione della causa C 40/07, la Corte Europea ha dichiarato l’Italia inadempiente.

38 La parola “designazione”, utilizzata nella direttiva 92/43/CEE ha lo stesso significato che l’ordinamento nazionale ha tradizionalmente attribuito all’espressione “istituzione di un’area protetta”. Cfr. Corte Costituzionale, 14 novembre 2007 (ud. 5 novembre 2007), sentenza n. 378. In base a questa sentenza, le 42 ZPS istituite nel Lazio, in gran parte esterne ai perimetri di parchi e riserve, innalzano la superficie delle aree protette (Rete Natura 2000) a 289.122 ettari, pari al 16,8% del territorio regionale (<http://www.montagnelazio.com>).

39 Ai sensi della L. 328/2000, il Piano di Zona è lo strumento fondamentale attraverso cui i Comuni, in collaborazione con tutti i soggetti attivi nel territorio, possono disegnare il sistema integrato degli interventi e dei servizi sociali nella Zona Sociale di competenza, ai fini di:

- la costruzione dei sistemi locali di intervento fondati su servizi e azioni;
- la responsabilizzazione dei cittadini nella programmazione e verifica dei servizi;

- la qualificazione della spesa attivando risorse, anche finanziarie, dai diversi soggetti della concertazione;
- una definizione dei criteri di spesa e della ripartizione a carico di ciascun Comune, della ASL e degli altri soggetti firmatari dell'Accordo di Programma;
- il consolidamento del sistema stesso attraverso la formazione e l'aggiornamento del personale coinvolto.

40 L'attuazione del PTPR è affidata ad azioni e strumenti specifici che diano corpo e concretezza agli obiettivi di qualità paesaggistica introdotti dalla convenzione europea: programmi d'intervento, parchi archeologici e culturali, paesaggi protetti, piani attuativi con valenza paesistica, piani di recupero dei nuclei abusivi in ambito paesaggistico. La connotazione data a tali strumenti è quella di una tutela attiva, volta alla promozione paesaggistica e socio-economica del territorio, consentendo a soggetti diversificati di partecipare alla gestione e al recupero del paesaggio e di accedere a finanziamenti sia pubblici che privati.

41 UNWTO, World Tourism Barometer, op.cit.

42 Dati CIA World Factbook, aggiornato a partire da Gennaio 2008.

43 fonte: Ufficio Italiano di Cambio, rapporto 2008; World Tourism Organization, Tourism Highlights 2008.

44 Le interviste sono state effettuate nel 2006 su una base di 5.015 interviste e nel 2004 su una base di 4.981 interviste.

45 Relazione sulla situazione economica del Lazio 2007, Unioncamere Lazio

46 Il presente contributo sintetizza alcune delle elaborazioni svolte dall'autore all'interno di varie esperienze. In particolare all'interno della Ricerca di Ateneo di Roma Tre "Pianificazione e programmazione delle istituzioni locali per la produzione dei beni pubblici" (2005-2007), nelle attività svolte come Presidente della Commissione nazionale dell'INU "politiche infrastrutturali" (2005-2008), nel quadro del PRIN "SPHERA" (2006-2008), nella ricerca DipSU per A&T "Studio sulle trasformazioni infrastrutturali e insediative nell'area romana nella prospettiva della formazione di politiche di sviluppo" (2007-2008) e nel coordinamento del gruppo di lavoro dell'INU incaricato della formazione del quadro conoscitivo per il nuovo PGM, su commessa del Ministero dei Trasporti (2007-2008).

47 Nell'accezione utilizzata da Louis Althusser

48 Ad esempio nei PIUSS attuativi del Quadro Strategico Regionale toscano e del Piano di Indirizzo Territoriale; cfr. http://www.regione.toscana.it/regione/export/RT/sito-RT/Contenuti/sezioni/ambiente_territorio/visualizza_asset.html_421492227.htm

49 Più e prima dalla rilevanza del suo debito pubblico che dall'adesione all'Unione Europea

50 Si ricordano: il terzo aeroporto di Viterbo, il nuovo scalo passeggeri a Civitavecchia, le nuove linee di trasporto pubblico di massa di scala metropolitana previste dal PRG di Roma, l'alta velocità ferroviaria, i nuovi parcheggi interrati al centro, l'estensione delle ZTL, la rete ciclabile)

51 Si ricordano i poli logistici di Civitavecchia e Stimigliano, l'hub merci di Fiumicino, le nuove localizzazioni della grande distribuzione nelle centralità metropolitane.

NOTE SUGLI AUTORI

Viviana Andriola, laureata in Pianificazione Territoriale e Politiche Urbane presso il Politecnico di Milano.

Sandra Annunziata, assegnista di ricerca presso il Dipartimento di Studi Urbani di Roma Tre, si occupa di trasformazioni urbane, politiche urbane e programmazione integrata.

Walter Barberis è dottore di ricerca in "Politiche del territorio e Progetto locale". Collabora alle ricerche e ai corsi alla facoltà di Architettura di Roma Tre; ha pubblicato sul turismo urbano,

Federica Benelli, laureata in architettura nel 2004, è dottoranda in "Politiche territoriali e progetto locale" presso l'Università degli Studi Roma Tre.

Laura Cammarota, laureata in Architettura, ha collaborato con il "Servizio Valorizzazione della Città Storica" del Comune di Napoli.

Benedetta Chiarelli, architetto, collabora con il Censis. Si occupa di pianificazione strategica e processi di concertazione.

Marco Cremaschi è docente di Politiche urbane e territoriali presso l'Università degli Studi di Roma Tre; è presidente dell'associazione internazionale che pubblica Planum ed è autore, tra l'altro, di L'Europa delle città, Alinea, 2004.

Anna Paola Di Risio, laureata in architettura, dottoranda in "Politiche territoriali e progetto locale" presso l'Università degli Studi Roma Tre. Si occupa di sviluppo locale e politiche urbane.

Pietro Elisei ha conseguito il dottorato di ricerca in "Politiche urbane e progetto locale" presso l'Università degli Studi di Roma Tre, Dipartimento di Studi Urbani. Esperto di sviluppo internazionale, è segretario dell'associazione internazionale che pubblica Planum

Andrea Filpa è docente di Urbanistica presso la Università degli studi di Roma Tre. Membro del Comitato scientifico del WWF-Italia e dell'Osservatorio nazionale per la qualità del Paesaggio, si occupa degli aspetti ambientali, climatici e paesaggistici nella pianificazione provinciale e comunale.

Lucio Giecillo, architetto e dottore di ricerca in "Politiche territoriali e progetto locale" presso l'Università degli Studi Roma Tre. Ha svolto ricerche sui temi della pianificazione e della programmazione nel Lazio, e collabora alla promozione di progetti di sviluppo locale.

Silvia Lucciarini, ricercatrice in Sociologia Economica presso l'Università di Roma La Sapienza.

Simone Ombuen, docente di Urbanistica presso Università degli Studi di Roma Tre. Ha curato con altri, "Territori regionali e infrastrutture. La possibile alleanza", Angeli, 2008.

Anna Laura Palazzo, docente di Urbanistica nella Università Roma Tre, è esperta di recupero e riqualificazione urbana, di pianificazione di area vasta e di politiche urbane e territoriali orientate allo sviluppo locale. È autrice tra l'altro di Il territorio di San Marino. Indirizzi per un paesaggio in trasformazione (2006).

Annalisa Patriarchi, dottoranda in "Politiche territoriali e progetto locale" presso l'Università degli Studi Roma Tre.

Stefano Sampaolo ha conseguito il dottorato in Politiche pubbliche del territorio allo IUAV. Svolge attività di ricerca presso il Censis dove si occupa di politiche urbane e territoriali.

Giuliano Terzi, architetto libero professionista, collabora alle ricerche del Dipartimento di Studi Urbani di Roma Tre. Si occupa di progettazione architettonica e urbanistica e di bioarchitettura.

ATTRIBUZIONI

Il locale in crescita, Organizzazione dell'Atlante, Una lettura per macro-ambiti, Nota metodologica: descrivere il territorio che cambia, M. Cre-
maschi

La regione che non c'è, G. Ferraro

Le tavole tematiche, P. Elisei

Le aree produttive, G. Terzi

Un'analisi degli indicatori economici, S. Lucciarini

Distretti alla prova, P. Elisei, S. Lucciarini

La concentrazione degli impieghi urbani, A.P. Di Risio

Territori del commercio, L. Giecillo

Policentrismo a Roma, S. Cataldo, A.P. Di Risio

Piani e programmi regionali, B. Chiarelli, P. Elisei

Il Lazio e il Mediterraneo, P. Elisei

Le infrastrutture strategiche, B. Chiarelli

Lo sviluppo del litorale, B. Chiarelli

Programmi a scala provinciale, S. Sampaolo, B. Chiarelli

Politiche urbane, M. Cremaschi

Rafforzare i fondamentali e governare un Lazio visto dal Lazio, A. Filpa

Politiche per il territorio, A. L. Palazzo

Affitto e accessibilità, temi cardine per nuove politiche abitative, S. Sampaolo

Le prospettive del turismo nel Lazio, W. Barberis

Le prospettive dei fondi strutturali, P. Elisei

Programmazione infrastrutturale e sentieri di sviluppo, S. Ombuen

Sandra Annunziata (responsabile), con Laura Cammarota e Annalisa Patriarchi, ha curato la raccolta ed elaborazione dei dati, la prepara-
zione delle tavole, la progettazione e il disegno degli schemi interpretativi.

Federica Benelli si è occupata della raccolta dei dati censuari e di alcune elaborazioni statistiche e cartografiche

Giuliano Terzi ha anche prodotto alcune delle elaborazioni cartografiche .

Silvia Cataldo ha collaborato all'editing; Viviana Andriola ne ha curato la versione finale, e ha elaborato inoltre le note illustrative alle
tavole.

INDICE DELLE FIGURE NEL TESTO

Una regione artificiale

Fig.1 - Scenari insediativi: dispersione concentrazione	p. 14
Fig.2 - Sistema ambientale	p.16
Fig.3 - Sistema insediativi	p.18
Fig.4 - Reti	p. 20
Fig.5 - Comuni classificati per numero di abitanti	p.22,
Fig.6 - Settore produttivo e tecnologico	p. 24
Fig.7 - Indice di specializzazione produttiva	p.26
Fig.8 - Percentuale pendolari	p. 28
Fig.9 - Indice di non conseguimento della scuola dell'obbligo	p.30
Fig.10 - Percentuale disoccupati	p.30
Fig.11 - Percentuale disoccupazione giovanile	p.31
Fig.12 - Popolazione residente straniera	p. 31

Atlante

Fig.13 - Variazione urbanizzato 1991-2001	p.36
Fig.14 - Variazione percentuale della popolazione1991-2001	p. 39
Fig.15 - Variazione percentuale delle famiglie 1991-2001	p.39
Fig.16 - Tasso attivi totali	p.40
Fig.17 - Variazione percentuale attivi 1991-2001	p.40
Fig.18 - Scenario abitativo	p.41
Fig.19 - Percentuale abitazioni costruite dal 1982 al 1991	p.43
Fig.20 - Percentuale abitazioni costruite dal 1991 al 2001	p.43
Fig.21 - Percentuale delle abitazioni vuote	p.44
Fig.22 - Superficie media abitazioni	p.44
Fig.23 - Percentuale edifici in case sparse	p.46
Fig.24 - Cluster 1981	p.46
Fig.25 - Cluster 1991	p.47
Fig.26 - Cluster 2001	p.47
Fig.27 - Ambienti insediativi ricerca Itaten	p.51
Fig.28 - Percentuale residenti occupati nel settore industriale	p. 54
Fig.29 - Percentuale addetti per funzioni superiori	p.55
Fig.30 - Variazione percentuale addetti totali	p.55
Fig.31 - Centralità a pianificazione definita e da pianificare	p.57
Fig.32 - Nuove centralità e altri interventi	p.57

Politiche

Fig.33 - Attivazione locale: Programmi valle del Tevere e Sabina	p.66
Fig.34 - Attivazione locale: Pru	p.66
Fig.35 - Attivazione locale: Pii	p.67
Fig.36 - Attivazione locale: Programmi Integrati Ambiente, Cultura, Turismo L.R. 40/99	p.67
Fig.37 - Attivazione locale: Programmi per il turismo montano L.R. 10/01	p.69
Fig.38 - Attivazione locale: Programmi per il litorale L.R. 1/01	p.69
Fig.39 - Attivazione locale: Docup e Piani d'Area	p.70
Fig.40 - Attivazione locale: Patti territoriali	p.70
Fig.41 - Attivazione locale: Prusst	p.71
Fig.42 - Attivazione locale: Gal	p.71
Fig.43 - Attivazione locale: Interreg III C	p.72
Fig.44 - Attivazione locale: Piani, Programmi, Accordi, Strumenti comunitari	p.74
Fig. 45 - Progetti di sviluppo nell'area nord di Roma	p.75
Fig.46 - Piano Territoriale Regionale Generale – Quadro del sistema infrastrutturale	p.78

Scenari

Fig.47 - Quattro capitali europee – Confronto tra superfici territoriali e la popolazione residente	p.92
Fig.48 - Geografie delle distanze e delle reti	p.94
Fig.49 - Scenario: Asse Nord-Sud	p.95
Fig. 50 - Scenario: Asse Adriatico-Tirrenico	p.95
Fig.51 - Scenario: Riequilibrio territoriale	p.96
Fig.52 - Scenario: policentrismo regionale	p.96
Fig.53 - Il territorio messo a lavoro	p.98
Fig.54 - Scenario Regione Lazio	p.100

INDICE DELLE TABELLE NEL TESTO

Tab. 1 - Dimensioni del territorio e modi del cambiamento	p.19
Tab.2 - Interpretazione descrittivo/tipologica degli insediamenti produttivi laziali e classificazione delle aree produttive (comuni, frazioni, suburbi, ecc.)	p.42
Tab. 3 - Quadro sinottico dei principali aspetti di morfologia socio economica della Regione Lazio	p.48
Tab. 4 - Distretti industriali e sistemi produttivi locali	p.49
Tab.5 - La grande distribuzione specializzata nel Lazio	p.56
Tab.6 - Pianificazione e programmazione regionale	p.68
Tab. 7 - Famiglie di progetti di sviluppo	p. 85
Tab. 8 - I quattro scenari ipotizzati	p.93
Tab. 9 - Distribuzione percentuale dei settori produttivi	p.99
Tab. 10 - Una selezione dei 14 indicatori che misurano gli obiettivi di Lisbona, dati Eurostat	p.101
Tab 11 – Figure del discorso sulle città	p.108

BIBLIOGRAFIA

- Abruzzese A. (2006), *Luoghi diversi per la creatività, in Il Territorio soggetto culturale. La Provincia di Roma disegna il suo distretto. Tracce, suggestioni, forme, contenuti*, Franco Angeli, Milano.
- Associazione Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (2007) "Poli logistici, infrastrutture e sviluppo del territorio", Giannini, Napoli 2007
- AA.VV. (2003), *I PIT nelle regioni dell'Obiettivo 1. Primi risultati dei case-studies. Schede dell'Osservatorio sulla progettazione integrata*, documento di lavoro Progetto SPRINT convegno Formez, Bari 26 nov.
- Avarello P. (2005) Relazione introduttiva al XXV Congresso INU "Infrastrutture, città, territori", Roma, 1-2 dicembre 2005
- Barca F. (2003), *Politiche per la competitività territoriale e rigenerazione del capitale sociale*", intervista a cura di Carolina Pacchi, in Archivio di studi urbani e regionali, 76.
- Becattini G. (2000), *Lo sviluppo locale nel mercato globale: riflessioni controcorrente*, La Questione Agraria, 19.
- Bologna S., D'Agostino Z. (2007), *La missione della portualità italiana dalla crisi alla ripresa del 2006*, relazione al congresso Assoport, Roma
- Buffoni, F., (1994), *Il sistema Lazio: economia e società della regione-capitale*, Franco Angeli, Milano. Bologna S. (1998) "Trasporti e logistica come fattori di competitività di una regione", in Perulli P., "Neoregionalismo", Bollati Boringhieri, Torino 1998
- Camera dei Deputati, servizio studi (2007), *L'attuazione della legge obiettivo*, luglio
- Casavola P. (2003), *I progetti integrati territoriali nelle regioni italiane ob. 1: un quadro d'insieme*, relazione al Convegno Forum P.A., *Le nuove politiche per lo sviluppo locale: apprendere dall'esperienza e rafforzare gli strumenti di intervento*, Roma, 8 maggio 2003.
- Castellani M. (2006), *Oltre un modello dualistico della filiera. Riflessioni sul ruolo della governance territoriale nel distretto di Lumezzate*, Convegno AIS-ELO, Bologna.
- CCE, (2005a), *Cohesion Policy and cities: the urban contribution to growth and jobs in the regions*, Brussels
- CCE, (2005b), *Proposal for a COUNCIL REGULATION - laying down general provisions on the European Regional Development Fund, the European Social Fund and the Cohesion Fund*, {SEC(2004)924}.CE.S.P.E.S. (2006), *Portualità e logistica*, FISE Uniport; il quaderno è disponibile all'indirizzo www.fise.org
- Cersosimo D. (2000), *Il territorio come risorsa*, Donzelli, Roma.
- Cersosimo D. (2003), *Dai Patti ai PIT. Lezioni dall'esperienza*, in Deidda (2003).
- Cersosimo D. , Donzelli C. (2000 (a cura di), *Mezzogiorno. Realtà, rappresentazione e tendenze del cambiamento meridionale*, Donzelli, Roma.
- Clementi A., De Luca G. (2008), *Dal progetto di infrastrutture al progetto di territorio: un'evoluzione necessaria*, in Belli A., De Luca G., Fabbro S., Mesoletta A., Ombuen S., Properzi P. (a cura di), "Territori regionali e infrastrutture. La possibile alleanza" FrancoAngeli, Milano, p. 255 ssg.
- Confindustria, Nucleo politiche territoriali e infrastrutture (2006), "Logistica per crescere", Roma
- CNEL (2003), *La contrattazione nei distretti industriali*, Roma.
- Colaizzo R. (2004), a cura di, *L'esperienza dei Pit, studi di caso*, Formez, Roma
- Colaizzo R. e Deidda D. (2003), *Progetti e immagini del territorio, L'esperienza dei Pit nelle regioni del Mezzogiorno*, Donzelli, Roma
- Cremschi M.(2002), a cura di, *Politiche territoriali e programmi europei*, in Archivio di studi urbani e regionali, 75 (numero monografico).
- Cremschi M. (2003a), *Progetti di sviluppo territoriale, azioni integrate in Italia e in Europa*, Sole24ore, Milano
- Cremschi M. (2003b) *Impatti territoriali dei Pit*, Quaderno di lavoro Sprint del Formez,, Roma.
- Deidda D. (2003), a cura di, *Governance e sviluppo territoriale*, Formez, Roma.
- De Leo D. (2004), a cura di, *Agenzie locali di sviluppo: esperienze e interpretazioni*, in Urbanistica Informazioni, 195, mag.-giu., p.43-66.
- Dematteis G., Governa F. , Vinci I. , (2003), *La territorializzazione delle politiche di sviluppo. Un'applicazione del modello SLoT alla Sicilia*, in Archivio di studi urbani e regionali, 74.
- Di Venosa, M., Pavia, R. (2007), *Il corridoio sea-land-sea bridge*, in Urbanistica Informazioni 214, INU Edizioni, Roma.
- Donolo C. (2003), a cura di, *Il distretto sostenibile, Governare i beni comuni per lo sviluppo*, Franco Angeli, Milano.
- Doria L. (2002) *Identità, territorio, sviluppo. Un percorso di interpretazione*, in Archivio di studi urbani e regionali, 73.

Doria L. (2003) *Identità e capitale sociale nello spazio della normalizzazione. Considerazioni provvisorie sull'istanza cibernetica nelle politiche territoriali*, in Archivio di studi urbani e regionali, 76.

DPS (2002), a cura di, *Progetti integrati territoriali: lo stato dell'arte*, Qcs News.

DPS (2003a), *La lezione dei Patti Territoriali per la progettazione integrata territoriale nel Mezzogiorno*, Roma.

DPS (2003b), *Rapporto annuale del DPS 2003*, Roma (pp. 193-199).

DPS, Ministero dell'Economia e della Finanza, e Direzione Generale per l'Integrazione Europea, Ministero degli Affari Esteri (2002), *Secondo Memorandum Italiano sulla riforma della politica regionale di coesione comunitaria 2007-2013*, Roma, dic.

Elisei P. (2003), *Sostenibilità ambientale e qualità del territorio nei Pit*, documento di lavoro Progetto SPRINT

Elisei, P., Pineschi, G. (2007), *Recherche de convergence et de cohérence concernant la planification territoriale de l'Espace Méditerranéen*, Medisdec-Stratmed, BIC Lazio, Roma.

European Commission (2002), *TEN-T Guidelines*, http://ec.europa.eu/ten/transport/revision/legislation_en.htm, Brussels

Ferrucci L. (1996), *I processi evolutivi nei sistemi di piccole imprese*, il distretto tessile pratese, Guerini Scientifica, Milano

Finodi, A. (2006), *La riforma fondiaria degli anni '50 e la frammentazione del latifondo*, in *Il Parco di Veio. L'identità storica di un territorio*, Tipografie Euroasia, Roma.

Formez (2004), *I Laboratori della governance centro nord*, in Newsletter Sprint ottobre 2004.

Formez, (2004), *Atlante dei Progetti Territoriali Integrati, 4.1 La programmazione dello sviluppo regionale integrato*, Report regionale Lazio.

Gaffard J.L. (1990), *Economie industrielle et de l'innovation*, Dalloz, Paris.

Gastaldi F. (2004), *Capitale sociale territoriale e promozione dello sviluppo locale*, in Archivio di studi urbani e regionali, 76.

Hoffman A., 2003, *Esperienze di programmazione dello sviluppo locale. Il caso del Parco dei Nebrodi*, Angeli, Milano

Interreg IIIB – Arcomed (2007), <http://www.arcomed-medocc.eu/>

Iris (2005), *Politiche economiche e per la competitività di città e di reti urbane nella futura programmazione comunitaria in Regioni Ob2*, Rapporto per il Dps-Mef, Prato.

Italiainmovimento srl (2007), *Annuario della logistica*, Gruppo Editori Perla Finanza, Genova

Itaten (1996), *Indagine sulle trasformazioni degli assetti del territorio nazionale*, Regione Lazio, (a cura di S. Menichini et al.).

Leonini L. (1988), *L'identità smarrita*, Mulino, Bologna

Magnaghi A. (2000), *Il progetto locale*, Bollati-Boringhieri, Torino.

Ministero delle Infrastrutture (2007), DPEF 2008-2012, *Allegato infrastrutture*, 28 giugno.

Moccia F. D., M. Sepe (2003), a cura di, *I Progetti integrati territoriali. Esperienze avanzate in Campania*, Graffiti, Napoli.

Montironi M., Ricci C., (2004), *Il modello di programmazione della progettazione locale integrata*, Formez.

Moscovici S. (1989), *Il fenomeno delle rappresentazioni sociali*, in R. M. Farr, S. Moscovici, *Rappresentazioni sociali*, Mulino, Bologna.

Ombuen S. (2005), *Le infrastrutture come elemento di sostegno alle politiche di sviluppo e all'aumento della competitività*, in Atti del XXV Congresso INU "Infrastrutture, città, territori", Roma, 1-2 dicembre 2005

Ombuen S. (2006), *Politiche infrastrutturali e governo del territorio*, in Atti del convegno nazionale "Squilibri Regionali e Politiche per le Infrastrutture", Potenza, 13 dicembre 2006. Il documento è reperibile al link http://www.inu.it/commissioniegruppi_fino_al19_04_08/download/Ombuen_Potenza.pdf

Ombuen S. (2007), a cura di, *Documento di orientamento per la valutazione delle politiche infrastrutturali attualmente in corso e in programmazione in Italia*, Istituto Nazionale di Urbanistica, Commissione nazionale politiche infrastrutturali, 14 settembre. Il documento è reperibile al link http://www.inu.it/commissioniegruppi_fino_al19_04_08/download/INU_valutazione_politiche_infrastrutturali.doc

Ombuen S. (2007), *Pianificazione territoriale e governo della mobilità: per un governo unificato dello spaziotempo metropolitano*, Intervento di apertura della sessione "Fonti di finanziamento innovative per il TPL: project financing e road pricing" del Forum internazionale "Mobility Tech 2007", Bologna, 29 ottobre 2007. Il documento è reperibile al link http://www.inu.it/commissioniegruppi_fino_al19_04_08/download/INU_per_MobilityTech.doc

Ombuen S. (2007), *Nuovi interessi generali, nuovi modi di produrre beni pubblici*, in Renzi & partners (a cura di) "Trecento idee per lo sviluppo delle infrastrutture del Paese", Ministero delle Infrastrutture, Roma, pp. 93-94

Ombuen S., Properzi P. (2008), *La governante territoriale: conoscenze del territorio e valutazioni condivise per le strategie territoriali*, in Belli A.,

De Luca G., Fabbro S., Mesolella A., Ombuen S., Properzi P. (a cura di), "Territori regionali e infrastrutture. La possibile alleanza" FrancoAngeli, Milano, p. 65 ssg.

Palermo P. C. (2001), *Prove di innovazione. Nuove forme ed esperienze di governo del territorio in Italia*, Franco Angeli, Milano.

Palermo P.C. e Pasqui G. (2003) a cura di, *Progetti integrati e sviluppo territoriale*, Formez, Roma.

Pasqui G. (2004), *Sviluppo senza luoghi?*, in Lanzani A. e Fedeli V., 2004, a cura di, *Il Progetto di territorio e di paesaggio*, Franco Angeli, Milano, Atti della VII Conferenza Nazionale SIU, Trento, 13-14 febb. 2003.

Regione Lazio (Ecoter-Cles-Resco), (2003), *DocUP Ob. 2 Anni, 2000-2006. Lazio rapporto di valutazione intermedia*.

Regione Lazio, (2001a), *Complemento di Programmazione*, DocUP 2000-2006.

Regolamento Regionale del 28 ottobre 2002, n. 2, *Regolamento per il finanziamento dei sistemi produttivi locali, dei Distretti industriali e delle aree laziali di investimento*.

Regione Lazio (2001b), *Norme per l'incremento dello sviluppo economico, della coesione sociale e dell'occupazione nel Lazio. Individuazione e organizzazione dei sistemi produttivi locali, dei distretti industriali e delle aree laziali di investimento*, BURL n. 36 del 29 dicembre 2001 S.O. NO. 7.

Regione Lazio (2002a), *Delibera Giunta Regionale del 8 Febbraio 2002, n. 135 "L.R. n. 36/2001, Prima attuazione, Individuazione e organizzazione dei sistemi produttivi locali, dei distretti industriali e delle aree laziali di investimento*.

Regione Lazio (2002b), *Delibera Giunta Regionale del 19 Aprile 2002, n. 495 Composizione dei tavoli di analisi, studio e proposta ai fini della individuazione dei sistemi produttivi locali, dei Distretti industriali e delle aree laziali di investimento previsti dalla L.R. 36/2001*.

Regione Lazio, (2003a), *Obiettivo 2 - Asse III, Presentazione delle proposte di aggiornamento dei piani d'area. Guida Pratica*.

Regione Lazio, (2003b), *Piano regionale per lo sviluppo dell'innovazione e della società dell'informazione*

Regione Lazio (2003c), *Delibera Giunta Regionale dell'11 aprile 2003, n. 311, Legge regionale n. 36/2001, Prima attuazione: Individuazione e organizzazione dei sistemi produttivi locali, dei distretti industriali e delle aree laziali di investimento*, pubblicata sul BURL del 20 giugno 2003, n. 17.

Regione Lazio (2003d), *Delibera Giunta Regionale del 5 dicembre 2003, n. 1308*;

Regione Lazio, (2004a) *Documento Unico di Programmazione, Obiettivo 2 2000-2006*.

Regione Lazio, (2004b), *Rapporto di esecuzione annuale 2003, DocUP Obiettivo 2*.

Regione Lazio (2004c), *Integrazione del DGR dell'11 aprile 2003, n. 311. Ampliamento Distretto industriale dei Monti Ausoni-Tiburina del Marmo e del Lapideo e individuazione del sistema produttivo locale "Area dell'elettronica della Tiburtina"; pubblicata sul BURL del 10 aprile 2004, n. 10*;

Regione Lazio, (2005a), *Archivio elettronico progetti*, DocUP Ob. 2 Anni, 2000-2006

Regione Lazio, (2005b), *Rapporto di esecuzione annuale 2004, DocUP Obiettivo 2*.

Rossignolo C., (1999), *Alcuni esempi di strategie di sviluppo locale in relazione ai programmi urbani comunitari*, in Archivio di studi urbani e regionali, 66

Salvoldi P. (2003), *Una lettura comparata*, in P.C. Palermo e Pasqui G. (2003).

Scamozzi S., (1988), a cura di, *Modernizzazione ed eterogeneità sociale: il caso piemontese*, Franco Angeli, Milano.

Stigler G. (1951), *The division of labour is limited by the extend of the market*, The journal of political economy, n°3.

Sviluppo Lazio, (2003), *Rapporto 2003 sull'economia del Lazio*.

Sviluppo Lazio, (2004), *Rapporto 2004 sull'economia del Lazio*.

Sviluppo Lazio, (2005), *Rapporto 2005 sull'economia del Lazio*

Tagliacarne (2002), *L'identificazione dei distretti industriali in provincia di Frosinone*, Roma

UVAL (2003), *Stato e prospettive dei progetti integrati nelle città capoluogo del Mezzogiorno*, policy paper per il DPS, luglio 2003

Vinci I. (2003), *Progetto locale e riconfigurazione dei sistemi territoriali in Sicilia*, in *A Sud di Brobdingnag. L'identità dei luoghi: per uno sviluppo locale autosostenibile nella Sicilia occidentale*, a cura di F. Lo Piccolo, F. Schilleci, Angeli, Milano.

Sassen S. (1997) "Le città nell'economia globale", Il Mulino

Siviero L. (2005) "Economia dei trasporti intermodali e innovazione logistica", Franco Angeli, Milano

Velz P. (1998) "Economia e territori: dal mondiale al locale", in Perulli P., "Neoregionalismo", Bollati Boringhieri, Torino

SITI INTERNET DI INFORMAZIONE GENERALE

DPS, Dipartimento per le politiche di sviluppo:
Inforegio, Regional Policy:
Agenda 2000:
Osservatorio PIT:
Programma Sprint:

<http://www.dps.tesoro.it/ml.asp>
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm
<http://europa.eu.int/comm/agenda2000>
<http://80.183.164.10/osservatorio/osservatoriopit/index.php>
www.formez.it

SITI INTERNET

AGENZIA SVILUPPO LAZIO:

BIC LAZIO:

Civitacastellana.it:

Civitacastellana.network,

Distretto industriale Valle del Liri:

Distretti industriali italiani:

DPEFR:

DPS - Regione Lazio:

FILAS:

Formez: Centro Nord – Progettazione Integrata:

Home PMI DB:

IPI:

Rapporto sui principali distretti industriali italiani:

REGIONE LAZIO:

SIT Lazio:

Società per il polo tecnologico romano:

Sviluppo Lazio:

<http://www.sviluppo.lazio.it/html/home.htm>

<http://www.bic Lazio.it/home.asp>

<http://www.civitacastellana.it/>

<http://www.civitacastellana.net/>

<http://www.distrettotessilesora.com/comuni.asp>

<http://www.clubdistretti.it/>,

<http://www.distretti.org/>

http://www.regione.lazio.it/programmazione_economica/home.shtml

<http://www.dps.tesoro.it/intese/lazio.asp>

<http://www.filas.it/>

<http://sviluppolocale.formez.it/centronord/>

http://host.uniroma3.it/progetti/design/1_DATABASE/0_database.htm

http://www.ipi.it/inside.asp?id=711&pag=1&id_class=&livello=1&area=

<http://www.aaster.it/doc/distretti.pdf>

<http://www.regione.lazio.it/web/home.php>

<http://213.175.14.115/clientweb/framesIndexClientWebInt.jsp>

<http://www.ptir.it/>

http://www.sviluppo.lazio.it/html/Legge_36_01_delibere.html